

Jeudi 6 octobre 2022

Route du Rhum-Destination Guadeloupe : la Bretagne Sailing Valley[®] au cœur de la course

Le départ de la douzième Route du Rhum-Destination Guadeloupe sera donné le dimanche 6 novembre 2022. Cette édition de tous les records, avec 138 solitaires au départ de Saint-Malo, est attendue avec impatience par le public, mais également par les 221 entreprises de la Bretagne Sailing Valley[®] pour lesquelles la transat revêt un véritable enjeu économique avec 108 bateaux conçus, construits ou équipés sur le territoire.



Copyright : Eloi Stichelbaut / Défi Azimut – Lorient Agglomération

« *On regarde la course avec des yeux d'enfant !* » Comme les centaines de milliers de Français qui, pendant dix jours, vont arpenter les quais de Saint-Malo en amont du départ avant de passer jours et nuits rivés sur la cartographie, Gautier Sergent, directeur général de North Sails France, ne cache pas son excitation. « *Bien sûr, nous sommes un public de privilégiés, dans la mesure où on vit la transat de l'intérieur, par nos contacts permanents avec les skippers et les teams* » ajoute celui qui reconnaît « *être un peu chauvin pour ses poulains.* »

Pour la voilerie, qui équipe 40% de la flotte, toutes catégories confondues, la transat en solitaire entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre, en plus de passionner ses équipes, est avant tout une formidable vitrine : « *Nous avons un positionnement premium, donc si on gagne des courses, et particulièrement la Route du Rhum dont le retentissement médiatique est très fort, on accroît notre renommée, nous avons besoin de résultats pour illustrer la qualité de nos technologies.* »

Même enjeu pour Nicolas Groleau, emblématique patron du chantier naval JPS, basé à La Trinité-sur-Mer et spécialisé dans la construction de Class40 depuis dix ans : « *La Route du Rhum, c'est le Graal !* » résume-t-il. A ce jour, le chantier n'a pas encore accroché la transat à son tableau de chasse, mais cette année, avec 22 unités engagés, dont bon nombre de dernière génération (Mach 40.4 et Mach 40.5 signés Sam Manuard, Max 40 dessinés par David Raison), Nicolas Groleau compte bien ouvrir son palmarès.

« *Si on gagne on vend ! Aujourd'hui, notre carnet de commandes est rempli pour deux ans ; avec une victoire, ce sera pour quatre ans !* » Que l'on soit voilier, chantier, sous-traitant ou architecte, l'enjeu est majeur, ce que confirme Sam Manuard, l'architecte qui a dessiné de nombreux Class40 construits chez JPS : « *C'est une compétition sur l'eau et sur la planche à dessin* », dit celui qui, a fait le choix, il y a cinq ans, de s'installer à Vannes pour jouer la carte de la proximité et profiter du dynamisme économique de la Bretagne Sailing Valley® en matière de voile de compétition.

La Bretagne Sailing Valley®, un environnement favorable



Copyright : Vincent Curutchet / Défi Azimut – Lorient Agglomération

« *Le fait d'être présent dans cet écosystème est très favorable. Dans mon métier, j'ai besoin d'un contact privilégié avec les chantiers, mais aussi avec les skippers, ici c'est très facile, ils sont tous à côté !* » souligne l'architecte, qui a conçu son premier Imoca, *L'Occitane* (devenu *Bureau Vallée*), pour le dernier Vendée Globe, et les nouveaux *Charal* et *Initiatives Cœur*, mis à l'eau cet été. Autant de bateaux au départ de Saint-Malo le 6 novembre.

Née à la fin des années 1990, s'articulant autour des pôles d'activité de Port-la-Forêt, La Trinité-sur-Mer et celui, alors naissant, de la Base sous-marine de Lorient, la Bretagne Sailing Valley® est devenue en un plus de vingt ans un écosystème unique au monde. Selon une estimation fournie par BDI, elle regroupe aujourd'hui 221 entreprises dans tous les secteurs du nautisme (conception, construction, électronique, gréement, accastillage, sécurité...), qui réalisent un chiffre d'affaires global de 475 millions

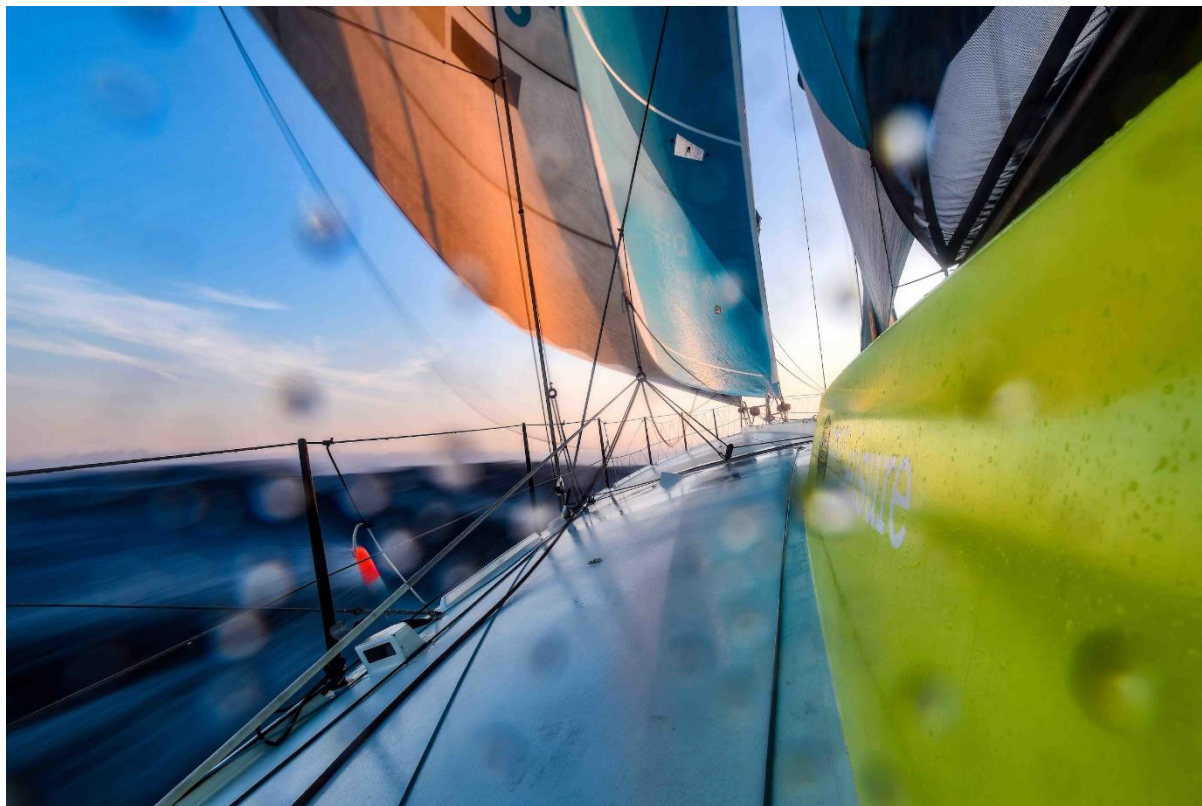
d'euros, dont 114 pour la voile de compétition (un chiffre qui a doublé entre 2016 et 2021). Ces PME emploient un total 2 269 personnes, dont 953 dédiées à la voile de compétition.

« C'est toute une chaîne de valeur fabriquée en Bretagne, des premiers coups de crayon à l'exploitation d'un bateau, on met en commun nos compétences, on progresse tous et on va chercher de nouveaux marchés, c'est l'intelligence collective à la bretonne », se réjouit Yann Dollo, directeur général adjoint du chantier CDK Technologies.

Comme d'autres, le chantier installé à Port-la-Forêt et Lorient se heurte cependant à un obstacle de taille, le recrutement, véritable frein potentiel au développement de son activité. Ce qui fait dire à Lucien Boyer, dont le fonds d'investissement Inspiring Sport Capital, a fait l'acquisition de CDK Technologies fin mars : *« Il faut qu'on arrive à attirer des nouvelles générations d'opérateurs qui aient envie de construire de très beaux bateaux. Pour cela, il faut revaloriser ces métiers à la hauteur de la création de valeur qu'ils apportent, c'est un vrai sujet. »*

D'autant que le contexte actuel n'est pas simple, entre problèmes d'approvisionnement en matières premières et hausse du prix de l'énergie. *« On a des fours qui chauffent à 200 degrés, donc avec les cours d'aujourd'hui, on augmente nos charges, c'est sûr, mais, il faut être innovant pour régler ce problème »,* dédramatise Yann Penfornis, directeur général de Multiplast, l'autre grand chantier breton spécialisé dans le composite.

Innovation, diversification, transition



Copyright : James Tomlinson / Gentoo / Défi Azimut – Lorient Agglomération

L'innovation, justement, est un enjeu majeur pour les acteurs de la voile de compétition, souvent tirée par les courses majeures que sont le Vendée Globe ou la Route du Rhum-Destination Guadeloupe, véritables laboratoires technologiques. C'est particulièrement le cas pour les courses en solitaire qui ont poussé les équipementiers en électronique à concevoir des pilotes automatiques toujours plus perfectionnés. L'avènement des foils a par ailleurs entraîné une multitude de contraintes

supplémentaires qui ont conduit certaines entreprises (Pixel sur Mer, AIM45...) à développer des outils d'instrumentation pour suivre en temps réel la résistance des matériaux ou garantir la meilleure stabilité possible du vol à haute vitesse.

En matière de sécurité, la société lorientaise Plastimo a de son côté profité du retour d'expérience du sauvetage de Kevin Escoffier lors du dernier Vendée Globe pour concevoir un nouveau radeau de survie pour la classe Imoca. La navigation en solitaire. Ces courses permettent aussi, grâce au savoir-faire qui y est développé, de conquérir de nouveaux marchés. Multiplast et son concurrent CDK ont ainsi uni leurs forces, avec d'autres acteurs bretons (Avel, Lorima, SMM Technologies), pour construire l'ensemble gréement/voiles du projet Solid Sail lancé par les Chantiers de l'Atlantique et visant à équiper des paquebots de mâts et voiles en composite dans un objectif de décarbonation du transport maritime.

« *C'est par cette ouverture à notre concurrent qu'on a eu le marché ; seuls, nous n'aurions pas eu les épaules. Aujourd'hui, cela nous offre d'importantes perspectives* », confirme Yann Penfornis. Multiplast a pris depuis quinze ans le virage de la diversification pour ne plus dépendre des fluctuations d'un marché de la construction de bateaux de course qui a connu, par le passé, quelques trous d'air : aujourd'hui, la défense ou l'aéronautique représentent ainsi 40% de son chiffre d'affaires. « *Nos technologies sont des technologies de pointe et intéressent un nombre croissant d'acteurs a priori éloignés du nautisme* », ajoute le directeur général.

Autre enjeu majeur pour les entreprises de la Bretagne Sailing Valley®, la transition écologique, qui nécessite une remise en question à tous les étages de la filière. C'est tout l'objet du projet collaboratif Eco Sailing Design® : intégrer les entreprises bretonnes dans un programme de recherche et développement pour travailler sur de nouveaux outils d'écoconception, les faire monter en compétence sur le sujet et progresser ensemble sur une base de données représentatives. Onze entreprises ont d'ores et déjà embarqué dans ce projet.

La classe Imoca a également fait de la transition écologique un élément clé de sa stratégie, en incluant dans ses règles de jauge des mesures visant à imaginer des bateaux plus « propres » (analyse du cycle de vie obligatoire, encouragement du recours aux matériaux biosourcés...). Roland Jourdain et sa société Kairos ont été plus loin en lançant pour la Route du Rhum 2022 un catamaran dont le pont a été entièrement construit en fibre de lin. Pour le double vainqueur de la transat en solitaire (2006 et 2010 en Imoca), l'enjeu technologique sera aussi important, voire plus, que l'enjeu sportif. Autant dire que pour tous ces acteurs de la Bretagne Sailing Valley®, cette douzième édition sera, comme les précédentes, riche d'enseignements !

Téléchargez le [dossier de presse Bretagne Sailing Valley® : le défi technologique se prépare ici !](#)

Route du Rhum : la Bretagne Sailing Valley® sur le pont !

Les 4 séries ULTIM 32/23, IMOCA, OCEAN FIFTY, CLASS 40, comptent 108 bateaux sur les 138 qui vont prendre le départ de la Route du Rhum.

Ces 4 séries représentent ainsi 78,2% de la flotte avec :

- 8 Ultim,
- 37 IMOCA,
- 8 Ocean Fifty,
- 55 Class40

A retenir :

- 71% d'entre eux sont conçus en Bretagne : Ultim 100%, IMOCA 73%, OCEAN FIFTY 75%, Class40 65% ;
- 60% d'entre eux sont fabriqués en Bretagne : Ultim 88%, IMOCA 49%, OCEAN FIFTY 38%, Class 40 67% ;
- En moyenne 65% de la flotte sur ces 4 séries et conçue et fabriquée en Bretagne.

A propos de la Bretagne Sailing Valley® :

La rencontre entre des marins d'exception en recherche de performance et un tissu économique innovant tourné vers la mer, a permis l'émergence d'une filière d'excellence unique au monde appelée Bretagne Sailing Valley®. Aux aventures humaines et sportives, cette filière associe depuis toujours des défis technologiques allant de la conception des bateaux au déroulement des courses.

Chiffres-clés 2021 et évolutions entre 2016 et 2021 :

- 221 entreprises (+ 36 %) ;
- 2 269 emplois, dont 953 dédiés à la voile de compétition (+ 34 %) ;
- 475 M€ de chiffre d'affaires dont 114 M€ pour la voile de compétition ;
↳ Multiplication par 2 entre 2016 et 2021 et progression de 30% dans la période 2019-2021.

A propos du programme Eurolarge Innovation :

Eurolarge Innovation est un programme au service des acteurs de la filière de la voile de compétition, pour accompagner le développement économique et favoriser le rayonnement de la filière régionale, en lien avec les laboratoires et les institutions.

Financé et soutenu par la Région Bretagne et piloté par Bretagne Développement Innovation, l'agence régionale de développement économique, il accompagne les entreprises dans leurs projets d'innovation, d'internationalisation, de transfert de technologie vers d'autres secteurs ou de transition écologique.

« Notre but est de réunir les compétences pour faire face ensemble aux défis de la filière comme l'émergence d'innovations durables, l'ouverture à l'international, la diffusion des technologies dans d'autres secteurs industriels ou encore le développement d'innovations durables », Carole Bourlon, responsable du programme Eurolarge Innovation, basée à Lorient.

En savoir plus : <https://www.bdi.fr/fr/projets/voile-de-competition/>

A retrouver →

Tous nos communiqués dans notre [espace presse dédié à la voile de compétition](#).

Tous nos replays sur la chaîne [Eurolarge Innovation](#)

Contacts presse :

Bretagne Développement Innovation

Chrystèle Guy - 07 82 21 81 35 – c.guy@bdi.fr

Espace presse : www.bdi.fr/fr/presse/

Agence Oxygen

Emmanuelle Catheline - 06 79 06 36 11 - emmanuelle.c@oxygen-rp.com

Christelle Roignant - 06 83 81 61 61 - christelle@oxygen-rp.com



BRETAGNE[®]
DÉVELOPPEMENT
INNOVATION