

Quatre nouveaux paquebots pour Saint-Nazaire

Ils ont été commandés, hier, au chantier STX par l'armateur MSC, un fidèle client. Ce contrat de 4 milliards d'euros s'ajoute à un carnet de commandes fourni qui donne du travail au chantier pour dix ans.

Sacrée commande

L'armateur MSC Croisière (filiale du groupe italo-suisse MSC, n° 2 mondial du transport de conteneurs) a annoncé, hier, en grande pompe, la commande de quatre paquebots (deux, plus deux en option) au chantier STX de Saint-Nazaire (ex-Chantiers de l'Atlantique). Sous les ors de l'Élysée, en présence de François Hollande (l'État détient, depuis 2008, 33,4 % du chantier, les 66,6 % restants appartenant au groupe coréen STX Shipbuilding), MSC a redit sa confiance au savoir-faire français. Une sacrée confiance puisque ces quatre navires d'une nouvelle gamme baptisée World Class (voir infographie) vont lui coûter 4 milliards d'euros. Une sacrée manne qui profitera au chantier, à ses 2 500 salariés, mais également aux centaines de salariés de ses dizaines et dizaines de sous-traitants, de fournisseurs (qui peuvent réaliser 75 % de la valeur d'un navire). Les quatre paquebots devront être livrés entre 2022 et 2026. Ils représentent 37 millions d'heures de travail.

Le plan de charge

Il est assez extraordinaire. STX SaintNazaire compte huit paquebots sur son carnet de commandes auquel il faut ajouter les quatre « World Class » de MSC. Soit du travail pour une dizaine d'années (à l'instar d'Airbus, par exemple). Cela faisait bien longtemps qu'une telle situation ne s'était présentée. La construction navale est une activité cyclique. Les armateurs jonglent avec bien des éléments pour commander ou ne pas commander des navires (le marché et ses perspectives, le prix des navires, les disponibilités des chantiers...). Aujourd'hui, STX peut se réjouir à juste titre. Mais il ne faut pas oublier qu'après une période d'euphorie dans les années 2000-2006, était venue une disette en 2007-2013. «



Les chantiers n'étaient pas bien, ils courraient après les clients, cassaient les prix », se souvient Frédéric Auvray, journaliste spécialisé dans le transport maritime. Aujourd'hui, il décrit « une situation exceptionnelle », avec le risque « d'une surchauffe de l'outil industriel ». Laurent Castaing, directeur de STX France, a déjà prévenu qu'il serait peut-être obligé de sous-traiter des éléments (sans doute de coques) à des chantiers européens. Les syndicats, eux, réclament des embauches.

Le contexte

Le marché de la croisière est en plein boom. La crise de 2008 l'a peu affecté. L'activité a certes ralenti aux États-Unis (zone des Caraïbes, 40 % du marché), mais pas en Europe (30 %, avec un grand terrain de jeu, la Méditerranée). Les perspectives sont excellentes : 23 millions de passagers en 2015, 30 millions prévus en 2020. Et puis, comme dans bien des secteurs économiques, la Chine arrive. En 2014, 800 000 Chinois ont goûté aux joies de la croisière (notamment en mer de Chine). « L'armateur RCCL est le premier à mettre un paquebot neuf au départ de la Chine », indique Frédéric Auvray.

Trois grands chantiers

Ils sont trois à se partager le marché de la construction : l'allemand Meyer Werft, l'italien Fincantieri et le français STX. La Chine et la Corée du sud – les deux géants de la construction navale mondiale – ne s'y sont pas pour l'instant essayées. Quand au Japon, il y a vécu des expériences malheureuses.

Yann BESSOLE.