


ISEMAR

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
 NANTES - SAINT NAZAIRE

Les métropoles maritimes en Europe

Points d'appui essentiels de l'économie bleue

La mer est une dimension fondamentale de l'histoire européenne, car depuis trois millénaires l'exploitation des richesses de la mer et les échanges nourrissent l'économie, la vie sociale, l'identité et le patrimoine des régions côtières. Depuis le XIX^e siècle, l'industrialisation de la production des navires, du traitement des produits de la mer et des activités portuaires ont bouleversé les cités maritimes avec souvent des cycles de vie faits de croissance, de déclin ou de refondation. Aujourd'hui encore, les mutations de la logistique et les enjeux énergétiques apportent des changements importants. Dès lors, attractivité et innovation sont les maîtres mots des défis économiques des métropoles maritimes européennes. Dans le cas français, c'est la territorialité même des ambitions maritimes qui est en question. A l'échelle européenne comme à l'échelle française, ce sont bien les métropoles et cités maritimes qui portent la mise en œuvre des potentiels de l'économie bleue.

L'étendue des filières maritimes

Les ports de commerce forment le premier socle des métropoles maritimes en Europe. Ils sont le fondement historique des activités économiques de bien des villes de bord de mer et d'estuaire. La trame culturelle des villes portuaires est profonde puisant dans leurs origines antiques en Méditerranée ou médiévales dans l'Ouest et le Nord européen. Ces cités cultivent pour les unes leur passé de villes libres (Hanse, républiques italiennes), pour les autres leur rôle dans les aventures coloniales (Portugal, Espagne, France, Angleterre).

Néanmoins, une métropole maritime ne peut se résumer à un passé glorieux et à une solide activité portuaire. Le statut de métropole maritime passe par une accumulation d'activités participant à un socle économique prépondérant pour le territoire. Le principe accumulatif des activités liées à la mer va au-delà des activités portuaires (manutention, stockage, services aux navires) avec notamment les activités de service liées au transport maritime (propriété de flottes, gestion de services) et aux métiers connexes : financement, assurance, courtage, expertise, conseil. La notion de place maritime s'étend donc au-delà du port souvent par une forte structuration du tissu armatorial et dans leur

mouvance les métiers d'appui, développés parfois il y a longtemps comme la banque et l'assurance. La cohésion et même la symbiose de ces divers éléments élèvent certaines métropoles maritimes à un rang supérieur à l'échelle européenne et pour un nombre plus étroit à un statut de place de référence pour l'économie maritime globale.

Deux pans industriels participent aux métropoles maritimes. Le premier relève de l'industrie mécanique avec la construction et la réparation navales. Certes avec le temps, le tissu industriel de fabrication des navires (civils ou militaires) s'est concentré et aujourd'hui peu de métropoles comptent encore des chantiers de grande ampleur. La réparation est plus commune et ne forme pas des bassins d'emploi très importants. L'industrie mécanique liée à la mer comprend aussi la fabrication pour le secteur pétrolier offshore et plus récemment pour les énergies marines renouvelables (EMR).

L'autre pan industriel est lié à la transformation des marchandises dans l'espace portuaire. Apparue à la fin du XIX^e, l'industrie portuaire a été surdéveloppée par le raffinage dans l'Entre-deux-guerres puis les grands programmes d'aménagement des zones industria-portuaires des Trente glorieuses (sidérurgie, aluminerie, pétrochimie, automobile). Le tissu portuaire s'est ainsi élargi à des industries qui structurent les flux et représentent souvent des bassins d'emploi de grande importance. Plus récemment, c'est la logistique à grande échelle qui amène encore flux et emplois.

La filière halieutique est souvent présente dans des ports plus petits et spécialisés. Dans quelques cas, une importante activité de pêche et de transformation alimentaire est présente dans une place portuaire plus importante. Un certain nombre de villes portuaires qui n'ont pas forcément la surface d'une grande métropole maritime cultivent leur dimension multiactivités où la pêche joue un rôle prépondérant (Vigo, Lorient, Boulogne-sur-Mer, Grimsby).

Enfin, le statut de métropole maritime doit aussi être évalué par le tissu de formations et de recherche. Il s'agit des écoles maritimes formant les navigants civils et militaires, des universités et centres de recherche

spécialisés. Ce tissu est le lien entre les populations et les métiers de la mer et contribue à l'innovation des différentes industries marines et maritimes. Dans les démarches collaboratives qui animent bien des territoires, la coopération organisée (clusters, pôles) fait partie des objectifs des acteurs publics et privés. Ainsi, la "modernité" maritime revendique la mise en œuvre de stratégies de développement autour des opportunités de la mer qui doivent s'appuyer sur des transversalités associant les territoires, les entreprises, la formation et la recherche. La consolidation des secteurs maritimes est dès lors une force pour peu que les stratégies de clustérisation dépassent les simples effets d'annonce et d'agglomération sans résultat probant. L'effort public doit être réel, l'engagement privé conséquent.

Les métropoles maritimes européennes

L'espace maritime du Nord-Ouest européen est l'un des bastions des industries maritimes continentales. Au Nord, deux capitales ont un caractère maritime marqué, Copenhague au Danemark et Oslo en Norvège. Dans le cas d'Oslo, il s'agit essentiellement d'une place de management maritime et de financement, dont l'importance sectorielle a élevé la Norvège au rang de puissance maritime commerciale. La capitale norvégienne ne peut pourtant être qualifiée de métropole maritime. Le port est de petit volume et les industries pétrolières sont localisées ailleurs en Norvège (Stavanger, Bergen). Néanmoins avec 8 500 salariés dans un millier d'entreprises, le secteur maritime pèse dans l'économie de la cité. L'autre capitale scandinave à forte teneur maritime est Copenhague. Une grande partie des 30 000 salariés danois liés au transport et aux services maritimes y sont localisés.

L'appellation de métropole maritime s'applique tout particulièrement aux villes hanséatiques de Brême/Bremerhaven et Hambourg. Héritières de villes libres médiévales totalement incarnées dans leur fonction portuaire, elles sont restées aujourd'hui encore le tandem moteur de la maritimité allemande. Située au début de l'estuaire de l'Elbe, Hambourg est un Land de la République fédérale peuplé de 1.8 M d'habitants. Le port est désormais le troisième d'Europe en matière de tonnages et le second pour les conteneurs. L'autre volet maritime d'Hambourg repose sur un tissu dense de sociétés propriétaires de navires, certaines exploitantes (Hapag Lloyd, Hamburg Süd, Rickmers...) et d'autres frêteuses d'un grand nombre de navires. Ces maisons participent au contrôle massif de la flotte conteneurisée par l'Allemagne (37%) notamment via les sociétés de commandites (KG) et les banques spécialisées. L'industrie mécanique repose sur plusieurs réparateurs navals (Pella Sietas, Norderwerft, Blohm + Voss).

L'activité maritime de Brême repose aujourd'hui pour beaucoup sur l'avant-port de Bremerhaven à l'embouchure de la Weser. Depuis les années soixante, les activités portuaires s'y sont développées autour des conteneurs (n°4 européen) et de l'automobile (n°1 européen). Trois activités maritimes sont encore présentes à Bremerhaven, la construction navale avec Lloyd Werft, la pêche avec plusieurs transformateurs d'importance nationale et les énergies marines renouvelables. Ce dernier volet est l'exemple d'un redéploiement industriel avec notamment des usines (Areva Wind, Powerblades, REpower, Wasserwind) et la plate-forme portuaire de RWE Innogy.

Les activités maritimes pèsent naturellement dans les deux Länder¹. À Hambourg, 26 000 emplois sont liés au port et au maritime contribuant à 30% du chiffre d'affaires de l'économie du territoire. Le Land de Brême revendique 41 000 emplois liés à 1 800 entreprises maritimes (manutention & logistique, produits de la mer, EMR, construction navale).

Hambourg, grand port européen et place maritime mondiale



Les ports de Rotterdam et d'Anvers forment un duo portuaire de rang mondial en concentrant une grande partie de l'activité du Nord-Ouest européen dans un plus large environnement portuaire comprenant l'ensemble des rivages du Benelux. Le statut de métropole maritime passe essentiellement par leur puissance maritime avec au-delà de la manutention, la transformation industrielle (pétrolière à Rotterdam, chimique à Anvers), le stockage et la logistique. L'identité urbaine qui puise dans un héritage médiéval comme à Anvers ou une affirmation plus récente comme Rotterdam est centrée sur la fonction portuaire. Le poids salarial des deux places portuaires est très important avec 58 000 emplois directs à Rotterdam et 63 000 emplois à Anvers. Le poids physique et symbolique des complexes portuaires des deux cités offre une image maritime éminente, mais la faiblesse des autres secteurs (financement et

¹ Les deux Länder sont engagés dans les sociétés de manutention de leur port (HHLA, BLG). Hambourg a lui décidé il y a quelques années de participer au capital de l'armement Hapag Lloyd alors en difficulté.

management maritimes²) dans une dimension internationale relativise leur statut généraliste.

Londres a été la capitale maritime du monde, car au-delà de l'activité portuaire qui fut l'une des plus importantes d'Europe, c'est le contrôle direct du transport qui faisait la puissance commerciale britannique. Dans sa mouvance, le financement, l'assurance, le droit, le courtage se sont organisés et continuent de rayonner en dehors du déclin du secteur maritime britannique en lui-même. La place financière de la City est en relation avec les activités maritimes et l'Angleterre reste un lieu d'accueil du management de compagnies à l'échelle internationale. Si 1750 sociétés gravitent dans le secteur maritime, Londres est avant tout la capitale d'un grand pays européen et ne peut être qualifiée de métropole maritime, ce secteur enrichit simplement le prestige économique de la ville, place de référence d'un monde global et libéral.

En Europe du Sud, la situation est liée à l'histoire économique et maritime des différents pays. En Espagne, la plupart des grandes villes du bord de mer ont une forte teneur maritime. En Galice, Vigo est un port conséquent, mais surtout la plus grosse plate-forme européenne des produits de la mer (débarquement, transformation, expédition). Au Pays Basque, à Bilbao, si la construction navale a régressé, le port reste important et le profil maritime au cœur de l'identité de la ville. En Méditerranée, Valence et Barcelone s'appuient sur leur port parmi les premiers du Bassin, toutefois, l'absence d'une structuration forte du tissu armatorial et des services connexes limite l'attribution du statut de métropole maritime diversifiée, mais sont les témoins des mutations rapides de l'économie espagnole.

Il en va différemment de l'Italie. Nul ne doute de la continuité historique du poids de l'économie de la mer dans la Péninsule. Le commerce maritime a toujours été au cœur de la vie économique et s'appuie naturellement sur de nombreux ports et chantiers navals. En outre, le tissu armatorial a toujours été important et possède ses racines territoriales dans les différentes cités maritimes. L'Italie ne manque pas de ports (La Spezia, Livourne, Naples, Ancône, Ravenne, Venise, Trieste) et l'activité navale est encore disséminée dans la péninsule.

En définitive, le pays ne compte pourtant qu'une métropole maritime majeure avec Gênes. La ville de Ligurie puise dans une histoire maritime riche qui se perpétue aujourd'hui avec le principal port d'Italie. Le secteur naval reste entier avec un des principaux sites de Fincantieri et deux réparateurs navals. La tradition maritime de Gênes passe aussi par ses armateurs dont les plus connus sont Messina, GNV, Costa Crociere. Au Sud, Naples en dehors de son port possède aussi un

solide tissu d'armateurs avec Tirrenia, Grimaldi, d'Amato, Bottiglieri et l'ancrage italien de MSC.

Reste le cas de la Grèce avec Le Pirée, outre un port à marchandises et à passagers de première importance, la façade maritime d'Athènes est aussi un centre maritime d'importance mondiale en raison du poids du secteur grec qui contrôle économiquement 15% de la flotte mondiale. L'emploi maritime représenterait 42 000 salariés dans la région d'Athènes – Le Pirée, car comme à Oslo et à Hambourg, dans la mouvance des armateurs (800 sociétés) évoluent les acteurs de la finance, de l'assurance, du courtage (1 200 sociétés), mais aussi de l'emploi maritime puisque la Grèce a conservé un nombre conséquent de navigants.

Marseille, ville portuaire et place armatoriale



Les villes maritimes françaises

Comme les autres grands pays européens aux larges façades littorales, la France ne manque pas de villes maritimes. Les polarités de l'économie portuaire, de l'industrie navale et de la pêche sont nombreuses. Le volet tertiaire est lui plus restreint, le tissu des armateurs repose essentiellement sur une ville, Marseille en l'occurrence alors que la capitale abrite les sièges d'entreprises maritimes importantes (Louis Dreyfus Armateurs, Technip, CGG, Bureau Veritas, Orange Marine, BRS...).

La situation française oblige à approfondir les différents statuts de "cité maritime" qui composent les attaches nationales de l'économie de la mer. Certaines villes maritimes reposent presque exclusivement sur leur fonction portuaire (Rouen, Bordeaux) avec pour certaines un volet industrialo-portuaire très important (Dunkerque). Le port de Mer du Nord conserve une activité de réparation (Damen) alors que Bordeaux se positionne dans la démolition (Véolia). Le cas du Havre est particulier. Les trafics sont élevés, l'industrie portuaire conséquente et le tissu de service (remorquage, assurance, agents, transitaires) nourrissent la communauté portuaire. Des fonctions de recherche universitaire et la formation maritime y sont localisées. Le volet naval a disparu avec la fin des ACH

² Les deux métropoles possèdent chacune deux des quatre plus grandes entreprises mondiales de travaux maritimes.

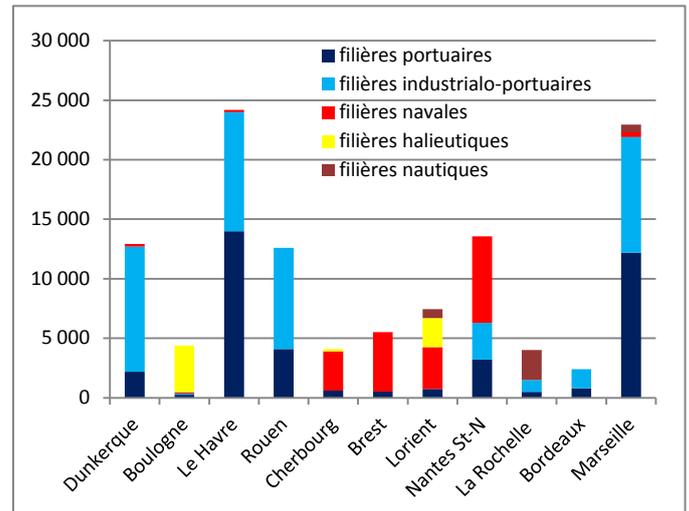
en 2002, mais c'est désormais par les EMR et les projets d'Areva que l'industrie mécanique maritime doit renaître dans la ville normande. Peut-être manque-t-il au Havre comme à Rotterdam et Anvers, cette partie armatoriale et des métiers de service à haute valeur ajoutée qui élève au statut de grande métropole maritime. À moins de considérer que désormais dans l'axe Seine se situe le complément entre le portuaire (Le Havre, Rouen) et les tertiaires maritimes (Paris).

Marseille peut revendiquer cette tradition armatoriale ancienne. La tour CMA CGM illustre dans le paysage la présence du n°3 mondial du conteneur dans la cité phocéenne, mais à ses côtés, la SNCM, la Méridionale, Marfret, Ponant, Gazocean, Jifmar et Bourbon complètent le paysage. Le plus grand port de France est désormais étalé jusqu'à Fos alors que la réparation navale est encore active. La communauté portuaire est nombreuse et le tissu de formation et recherche est important.

Nantes Saint-Nazaire (NSN) possède une des plus importantes diversités maritimes de notre territoire. Avec notamment le développement depuis 40 ans de la zone de Montoir, NSN est le quatrième port généraliste français. La construction navale à Basse Indre (DCNS) et à Saint-Nazaire (STX, Ocea, Man Diesel) situe l'Estuaire de la Loire comme l'un des pôles de premier ordre du secteur européen. La diversification industrielle est en cours avec les EMR au sein de STX comme dans la nouvelle usine d'Alstom à Saint-Nazaire (turbine) à laquelle s'ajoute un centre de recherche à Nantes (Alstom Hydro Ocean Energy). Le tissu d'armateurs n'est pas inexistant (CNN, Euronav France, V Ship France), mais c'est surtout du côté de la formation et de la recherche que s'affirme la maritimité des villes de Loire Atlantique (Université, École Centrale, Institut Jules Vernes Ifremer, ENSM, ENSAM).

Le reste du territoire français compte d'autres pôles maritimes spécialisés qui construisent l'économie nationale de la mer. Au Nord, Boulogne est l'une des principales places halieutiques d'Europe. Une activité qui fait vivre Lorient aux côtés du port de commerce et des constructions navale (STX, DCNS, Raidco) et nautique. L'autre pôle breton est Brest avec le port, le secteur naval (DCNS, SOBEC, Saipem, Damen, Thales) et diverses institutions de la formation et de la recherche (École Navale, ENSIETA, Université, Ifremer, SHOM, Cedre). Les EMR sont très attendues à Brest alors qu'elles prennent déjà forme à Cherbourg où les acteurs navals se diversifient dans l'hydrolien (DCNS, CMN) et où s'implantera prochainement aussi Alstom pour ses éoliennes (mâts, pâles). Enfin, La Rochelle outre son port de commerce de La Palice s'est taillée une place éminente pour la plaisance (construction, port, salon).

L'emploi dans les principales cités maritimes



Sources INSEE, ports, CCI, agences d'urbanisme 2007-2011.

La France, au travers de ses politiques et de ses branches professionnelles, affirme régulièrement l'importance de la mer et de l'économie qui en découle (pêche, offshore, EMR, transport). La ZEE française élève notre importance territoriale maritime à l'échelle de la planète. Les rôles éminents de CMA CGM, Dreyfus, Technip, Bourbon, Total, GDF Suez... sont une réalité. Aujourd'hui, le défi national est de continuer à faire fructifier l'économie bleue. Il s'agit, par la modernisation portuaire, de maintenir l'importance des ports nationaux dans l'économie des échanges européens, de conserver des pôles de management, d'asseoir les savoir-faire industriels navals et nautiques, de faire fructifier les potentiels d'innovation par la R&D avec le relais des divers pôles de compétitivité et des clusters spécialisés.

L'économie française de la mer est constituée par l'agglomération de l'ensemble des activités des villes et métropoles maritimes auxquelles il faut ajouter les apports très spécifiques qu'apportent les Outre-Mer et les terres australes et antarctiques. Les territoires maritimes sont le lieu naturel des ambitions françaises portées par les entreprises, l'Etat et les collectivités. En l'absence de pôle de rang mondial incontournable, c'est sur un tissu à la fois diversifié et dense que s'appuie la part bleue de l'économie française au XXI^e siècle. Les opportunités de développement et les réponses aux défis de notre temps (maîtrise énergétique, durabilité des exploitations) que portent les activités en relation avec la mer se feront en premier lieu dans les territoires maritimes. C'est là que se concentrent naturellement les acteurs (privés et publics), savoir-faire et ambitions.

Paul TOURRET, ISEMAR