



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
NANTES - SAINT NAZAIRE

## Etat des lieux de la construction navale internationale

*La construction navale mondiale pensait bien avoir retrouvé le chemin de la prospérité après deux décennies de faible demande et de concurrence internationale acharnée. La croissance élevée des industries maritimes de ces dernières années s'est traduite par des commandes en forte hausse dans tous les chantiers du monde. La construction navale est donc devenue un pôle du développement économique et du commerce extérieur pour bien des pays émergents accentuant la forte compétition internationale du secteur. Avec la crise, une nouvelle période s'ouvre mettant en difficulté les chantiers. Les carnets de commandes pleins se vident de mois en mois et les plus faibles vont disparaître avec, à terme, une nouvelle recomposition mondiale. Cet état des lieux fait suite à une conférence réalisée lors du Festival International de Géographie de Saint-Dié en octobre 2009.*

### Évolution historique de la hiérarchie mondiale

La construction navale avait connu une grande période de prospérité des années cinquante à soixante-dix avec la croissance du commerce maritime international des trente glorieuses. À cette époque, les chantiers européens avaient vu l'arrivée redoutable de la concurrence japonaise solidement appuyée sur son gros marché domestique et la structure industrielle des *keiretsu*. La fin des années 70 et surtout les années 80 fut une période noire quand la crise emporta bien des chantiers en Europe et au Japon. Après 1990, la reprise du commerce maritime, alimentée par le dynamisme de la conteneurisation et de la croisière, relança la construction navale. La flotte mondiale passa entre 1990 et 2000 de 423 M de tonnes brutes (tb) à 563 M tb (+33%). Cette nouvelle période de croissance consacre aussi l'arrivée d'un nouvel acteur, la Corée du Sud. Le pays bénéficie alors du volontarisme des conglomérats (*chaebol*), de l'appui de l'État, d'une bonne main-d'œuvre, de salaires bas et d'un taux de change favorable.

Avec la globalisation et surtout le rôle de la Chine comme fournisseur du monde et grand consommateur de matières premières, la construction navale mondiale entame une formidable poussée accentuée par la course au gigantisme naval au nom des économies d'échelle. La flotte mondiale aurait pu progresser de plus 60% durant cette décennie car les armateurs de tous les secteurs, devant la hausse régulière de la demande et les records des taux d'affrètement, ont commandé de plus en plus de navires. Une partie de ces commandes relève d'un phénomène de bulle spéculative à laquelle parfois les chantiers participent eux même comme en Chine et en Turquie.

La Chine moteur de la croissance des industries maritimes mondiales entend aussi participer à cette croissance. D'autant plus que la construction navale répond tout à fait aux critères de développement économique : couverture du marché domestique, apports de devises avec un taux de change maîtrisé, pôle structurant pour les économies locales, utilisation d'une main-d'œuvre abondante bon marché.

La Chine se situait fin 2008 au deuxième rang mondial en termes de commande derrière la Corée, le Japon gardant la deuxième place pour les livraisons de l'année écoulée. La part de l'Europe qui représentait encore un tiers des commandes en 1998 est devenue faible dix ans plus tard. Cependant, par leurs spécialités (paquebots, ferries, rouliers, chimiquiers...), les Européens ont gardé jusqu'en 2003 la première place en termes de valeur. Depuis, la vague asiatique a mis fin à ce leadership mais en 2008 l'Europe représentait encore 27,4% des commandes en valeur des quatre grands acteurs, derrière la Corée du Sud (28,8%), devant la Chine et le Japon (21% chacun).

Carnet de commandes (% en M tbc), sources Lloyd Register

	Europe	Japon	Corée	Chine	Autres
1998	31,2	31,3	24,3	4,1	9,1
2003	9,9	28,2	44,8	12,6	4,5
2008	5,7	18,2	34,4	32,3	9,4

L'émergence chinoise n'est pas uniforme selon les types de navires. La plus forte progression s'est faite dans le secteur des minéraliers en passant entre 2003 et 2008 de 22% à 55% du marché. Pour les pétroliers, la progression est légèrement moindre avec de 16% à 30% du marché. Dans les deux cas, c'est le Japon<sup>1</sup> qui a été victime de la croissance chinoise. Pour les porte-conteneurs, le leader coréen a légèrement perdu de l'importance (60% à 54%) avec quelques gains chinois. En revanche, pour les méthanières, la Corée du Sud couvre désormais 80% du marché aux dépens de tous les autres pays même si la Chine engage des contrats domestiques.

La Corée<sup>2</sup> a largement investi en sites et équipements durant la décennie afin de répondre à la demande mondiale en pouvant offrir un savoir-faire de premier ordre tout en conservant des avantages économiques certains, dont la faiblesse du won. Les chantiers coréens

<sup>1</sup> En 2008, les commandes nationales représentent 48% de l'activité japonaise contre 29% en Chine et seulement 10% en Corée.

<sup>2</sup> La construction mondiale est dominée par quatre géants coréens (Samsung, Hyundai, STX, Daewoo). En 2008, une première tentative de vente de Daewoo par la banque publique KDB a échoué et attendra des temps meilleurs.

ont aussi multiplié les investissements internationaux en Chine et ailleurs (Vietnam, Philippines, Brésil, Roumanie). En outre, STX en reprenant Akers Yards a pris pied dans le secteur européen des navires à passagers.

L'Europe a déjà perdu les navires à forte valeur ajoutée que sont les méthaniers. Il reste aux chantiers européens les navires spécialisés (brises-glaces, off-shore...) et surtout les navires à passagers. Les navires de croisière sont (encore) une quasi-exclusivité européenne, mais pour les ferries on constate dans la foulée des rouliers purs fréteurs une multiplication des commandes dans les chantiers asiatiques (Corée, Singapour).

Le *MSC Fantasia* construit à Saint-Nazaire en 2009



### La nouvelle internationalisation

En 2002, en termes de livraisons, le leader mondial était la Corée devant le Japon. Les constructeurs européens restaient actifs en Allemagne, Italie, Croatie et Pologne autour de leurs spécialités. En 2008, la Chine a rejoint le Japon derrière la Corée alors que pointent de plus en plus les nouveaux acteurs confortés par les fortes commandes de 2007 et 2008. La Turquie, l'Inde, le Vietnam et les Philippines ambitionnent la quatrième place mondiale (entre 1 et 2% des commandes très loin des chiffres des trois géants).

Les voies du développement sont variées mais l'intervention de l'État est souvent importante qu'il s'agisse des pays socialistes (Chine, Vietnam<sup>3</sup>) ou des nouveaux grands acteurs (Inde, Brésil, Russie) mais avec des évolutions plus lentes. Dans d'autres pays, ce sont les investisseurs internationaux qui sont initiateurs ou partenaires comme aux Philippines<sup>4</sup>, en Roumanie et demain en Malaisie. La Turquie dépend, elle, de son seul secteur privé particulièrement dynamique. L'ensemble de ces pays se positionne néanmoins différemment en termes de type de navires avec

généralement au départ des navires à faible valeur ajoutée et destinés aux vracs domestiques.

L'Inde en est encore à ses débuts, aujourd'hui les opérateurs nationaux représentent 50 à 55% des commandes. Entre 2005 et 2008, les commandes indiennes sont passées de 0,5 M de tb à 3,5 M de tb. Le pays ne représente que 2% des commandes mondiales cependant l'association coréenne des constructeurs prédit une montée en puissance des acteurs indiens qui devraient représenter 8% des commandes dans une dizaine d'années.

Les plus gros navires sont l'affaire de deux chantiers détenus par l'État, HSL (Hindustan Shipyard à Vishakapatnam) et CSL (Cochin Shipyards). L'action publique passe aussi par une aide à l'exportation pour les chantiers privés et publics depuis 1997 et prolongée pour 10 ans en 2007 (20% d'aide). Le projet gouvernemental "Sagarmala" (2004) vise à développer l'ensemble de l'industrie maritime indienne dont une composante navale avec deux grands chantiers de "classe mondiale" sur les deux façades du pays. Le secteur privé est également actif avec notamment l'entrée en bourse de plusieurs constructeurs (Bharati Shipyard en 2004, ABG en 2005, Pipavav Shipyard en 2008).

L'ambition du gouvernement russe est forte dans le secteur naval, qui ne réalise que 25% de son activité dans le secteur civil, pour répondre à la forte demande des acteurs russes (Sovcomflot, Gazprom) et dans une perspective de croissance des exports énergétiques. Le secteur est dans les mains du public au travers de d'United Shipyards Corporation<sup>5</sup> ou de la holding publique multiactivités United Industrial Corporation. La Russie a lancé un programme de développement pour 2008-2015 visant à réorganiser le secteur et à développer des outils productifs modernes en coopération avec les constructeurs coréens (Hyundai, Samsung, STX).

L'objectif du Brésil est de reconstruire une industrie navale de premier plan, trente-cinq ans après une première période de gloire. Sa vocation initiale est de répondre aux besoins du secteur national pour Transpetro / Petrobras (mais pas Vale) auxquels s'ajoute le Vénézuélien PDVSA. Les contrats couvrent des navires pétroliers et gaziers mais aussi toutes les unités nécessaires à l'exploitation offshore. Le nouveau fer de lance du Brésil est le chantier Estaleiro Atlantico Sul de Suape construit en 2008-2009 et dont Samsung est l'un des actionnaires (10%) et le partenaire technologique. De son côté, STX déjà présent dans le pays doit continuer son développement dans le secteur offshore (plateformes, supply) toujours en relation avec Petrobras.

En Turquie, l'activité n'est pas liée à l'État, mais au secteur privé et soutenue par le tissu bancaire turc. Épargné par les fonds toxiques, mais touché par la crise du crédit, le secteur financier peut apparaître comme une limite au développement. Concentrée pour l'essentiel

<sup>3</sup> L'entreprise publique Vinashin concentre l'essentiel du secteur national avec plusieurs sites dans le pays dont certains en partenariat avec Hyundai Mippo (1999) et Damen (2007).

<sup>4</sup> Le développement des Philippines est aussi marqué par la volonté de l'Etat (plan quinquennal en 2006), la présence étrangère est l'affaire de Hanjin (Corée), Tsuneishi (Japon) et Keppel (Singapour).

<sup>5</sup> USC contrôle Admiralty à St-Petersbourg, Zvezdochka et Sevmash à Severodvinsk dans le Nord et depuis mai 2009 Amur Shipyard de Komsomolsk en Extrême-Orient. UIC est propriétaire de Severnaya Verf et Baltiyski à St Pétersbourg.

dans la petite baie de Tuzla à l'Est d'Istanbul (44 des 62 chantiers nationaux), la construction turque s'est hissée au 6<sup>e</sup> rang mondial avec un bon carnet basé sur des niches (petits chimiquiers et pétroliers, feeders, cimentiers, remorqueurs, *mega yachts*...). La moitié de cette production est destinée au marché national, mais la crise va "épurer" le secteur, réduire le développement de nouveaux chantiers (48 projetés en octobre 2008) et effacer les autocommandes spéculatives de certains chantiers.

### L'affirmation chinoise

La Chine veut d'ici dix ans, nonobstant les effets de la crise, le leadership mondial. Cela passe par le nombre, mais aussi par la construction des navires les plus gros et les plus sophistiqués. L'ambition chinoise<sup>6</sup> passe par la construction d'un tissu productif adapté. Avant 2000, le pays ne possédait que deux docks pour grands pétroliers (VLCC, +150 000 tpl), depuis c'est une trentaine qui a été construite. Dans le secteur des grands vraquiers, presque les deux tiers des navires<sup>7</sup> (panamax, suezmax) seront en 2009-2010 construits dans des extensions de chantiers ou dans des chantiers nouveaux.

La Chine a ainsi vu l'éclosion des chantiers sortis de terre en quelques mois (*greenfields*). En mai 2008, 28 *greenfields* étaient en projet représentant pour les années 2009 et 2010 environ 25% des commandes livrables en 2009 et 46% en 2010. Le marché des vraquiers repose en grande partie sur cette virtualité, mais la crise devrait entreprendre un écrémage, phénomène alimenté par des commanditaires souvent soucieux de spéculation.

La construction navale chinoise est l'affaire du secteur public avec, depuis 1999, deux conglomérats géants<sup>8</sup> qui représentent environ 70% du secteur. Le reste du marché est constitué par des acteurs régionaux souvent privatisés (Jiangsu Shipbuilding Co, New Century) et des filiales de compagnies maritimes (Cosco, Changjiang National Shipping, China Shipping Industry, Grand China Logistic).

Les acteurs coréens ou japonais ont aussi investi en Chine sous la forme de partenariat : Kawasaki à Nantong (1995), Hyundai à Qingdao (2005), Samsung à Ningbo (1995) et Rongsheng (2006), Daewoo à Yantai (2005), STX à Dalian (2006). Une partie de ces investissements vise la construction de blocks rapatriés vers leurs chantiers nationaux. Une partie de l'avenir de la construction coréenne et japonaise passera par des synergies avec leur voisin chinois.

### Les effets de la crise

Lorsque la crise a touché l'industrie maritime en octobre 2008, la construction navale internationale bénéficiait d'un solide carnet de commandes s'étalant jusqu'en 2012 avec des cales quasiment occupées à leur maximum. Les chantiers ont fait le plein de commandes auprès des armateurs opérateurs ou fréteurs. L'explosion des marchés du vrac sec, la forte demande mondiale en LNG, la course au gigantisme du conteneur se sont traduites par des commandes très nombreuses. En mars 2009, 10 500 navires étaient en commande.

La crise signifie d'abord l'arrêt total des commandes nouvelles (-95% de baisse en mai 2009, -78% en Chine) mais les livraisons continuent et les chantiers refusent que les armateurs ne prennent pas livraison de leurs commandes (partiellement payées). Les armateurs déjà propriétaires d'une flotte faiblement employée prennent livraison de nouveaux navires, accentuent la surcapacité et prolongent la dépression actuelle. La capacité de "digestion" du phénomène est la grande inconnue de l'industrie maritime, car elle dépend de la demande (reprise ou pas) et de l'offre (livraison, désarmement, démantèlement).

Il existe des variations de marché entre secteurs. Les conteneurs et les vraquiers ont connu des demandes très fortes mais l'effondrement du marché est tel qu'il faudra passer par un certain "nettoyage". A l'inverse, le marché pétrolier garde une certaine tenue, car les opérateurs ont besoin de nouveaux navires (fin des doubles coques, gigantisme des Very Large Crude Carrier).

Selon Clarkson 30% des commandes seront retardées (surtout en 2009) ou annulées (à partir de 2010). La Chine ne revendique que 5% d'annulation à la mi 2009 alors que la Corée pourrait être proche des 10%. Dans certains cas les contractants négocient des délais de livraison plus longs. Une partie de ces commandes sera sans doute annulée par accord entre les contractants, d'autres le seront par la faillite d'une des parties. Les Coréens affirment que sur les 500 Mds \$ de commandes mondiales, 30 à 50% ne sont pas financés, d'autant plus que depuis un an, les sources de crédit bancaire se sont raréfiées pour les armateurs et les constructeurs.

La crise va donc toucher lourdement le secteur. Si elle élimine quelques *greenfields* (23% des commandes en mars 2009 selon Clarkson), elle va aussi emporter les petits constructeurs. On compte déjà deux faillites coréennes (Dhumi, C&Heavy), quatre au Japon (dont Tsuji repris par Oshima, le n°3 nippon) et en Allemagne. En Chine les observateurs s'interrogent sur l'ampleur de la crise pour les petits constructeurs aux faiblesses technologiques et financières.

### Que reste-t-il à l'Europe?

Dramatiquement affectés par la crise des années 70-80 qui avait vu l'industrie navale disparaître de 60 à 100% selon les pays, les chantiers européens pensaient avoir retrouvé une bonne voie ces dernières années en gardant une place dans le contexte mondial. Pour les

<sup>6</sup> Le progrès doit aussi être technologique avec un niveau d'équipements domestiques qui passerait de 60 à 80%

<sup>7</sup> Le marché domestique est important, mais ne constitue pas l'essentiel des commandes (20%). Le gouvernement y voit une réserve d'activité grâce à des mesures d'appui (baisse de TVA, baisse de l'âge d'exploitation légale des vraquiers).

<sup>8</sup> CSSC (China State Shipbuilding Corporation) est active au Centre et au Sud du pays, CSIC (China Shipbuilding Industry Corporation) au Nord.

chantiers de l'Ouest, leur activité tourne essentiellement autour des navires à passagers, des rouliers, des navires d'assistance pétrolière, des petits porte-conteneurs et des navires-citernes. Soit des navires à forte valeur ajoutée compatibles avec les salaires élevés européens.

Trois pays sont quasiment concentrés sur les navires à passagers, l'Italie avec le groupe public (à privatiser) Fincantieri, la France et la Finlande dont les chantiers regroupés par le Norvégien Aker sont désormais sous la bannière du Coréen STX Shipbuilding. Les autres acteurs sont les Allemands avec Meyer Werft et Lloyd Werft (ce dernier annonce se concentrer désormais sur la réparation et la conversion).

La croisière vit, en moins de dix ans, son deuxième passage à vide après celui de 2000 – 2001 lié alors à la récession américaine de l'époque aggravée par le 11 septembre. La crise actuelle se produit alors que les chantiers ont engrangé de bons carnets de commandes,<sup>9</sup> mais ne dépassent pas 2011 ou 2012 et même 2010 pour STX<sup>10</sup>.

Carnet de commandes des constructeurs de paquebots par année de livraison (compilation ISEMAR)

	2009	2010	2011	2012	Total
Meyer Werft	2	2	3	2	7
Fincantieri	3	5	3	1	12
STX Europe	2	3	0	0	5

Globalement, le principal constructeur naval européen est l'Allemagne avec un carnet de commandes multiplié par cinq entre 2000 et 2007. Outre les navires à passagers, les constructeurs allemands sont actifs dans le domaine des rouliers et surtout des porte-conteneurs, car ils réalisent une partie des commandes des armateurs non opérateurs allemands financés par le système des sociétés de commandites (KG) et les banques spécialisées. Seulement, aujourd'hui la machine s'est arrêtée et l'Allemagne est devenue la principale victime de la crise du conteneur. La construction navale nationale aura peut-être du mal à s'en remettre. Depuis septembre 2008, une soixantaine de commandes a été annulée, trois chantiers ont fait faillite (Lindenau, SSW, Wadan - ex Aker Yards Germany) alors que Thyssen Krupp a annoncé la vente de son secteur civil (Blohm+Voss Hamburg, HDW Kiel Gaarden). La construction allemande est bien consciente de la fin d'un cycle, notamment celui du conteneur, et devra comme en Norvège s'orienter vers toutes les niches à forte valeur ajoutée disponibles.

Au Danemark, la construction navale reposait sur la volonté du groupe Maersk d'utiliser ses chantiers

d'Odense. Seulement, après avoir construit les géants de la classe *Emma Maersk* puis quelques vraquiers, rouliers et navires militaires, Maersk a annoncé la fermeture d'Odense début 2012 pour concentrer ses commandes vers les chantiers asiatiques moins chers. Le groupe vendra aussi son site lituanien.

Après la scission d'Izar et la privatisation du secteur civil, les chantiers espagnols sont encore nombreux (24 en 2008) mais ont divisé par dix le nombre de salariés en vingt ans. Le carnet de commandes des chantiers est orienté sur les petits et moyens navires, dont ceux de la pêche avec une clientèle aux deux tiers nationale. Le segment du ferry a repris avec notamment des contrats nordiques et italiens pour Astilleros de Sevilla et Hijos de J. Barreras (Vigo).

Les pays de l'Est ont une grande tradition de construction navale héritée de l'époque socialiste. Depuis quinze ans, ils ont trouvé leur place dans le concert mondial à la fois comme sous traitant dans la construction de coques, mais aussi dans la réalisation de navires spécialisés comme les rouliers en Croatie et les porte-conteneurs en Pologne. Cependant, dans les deux pays, la construction navale doit s'adapter aux exigences communautaires d'interdiction des aides publiques (1.3 Mds € pour la Pologne) et de réduction des capacités. La Pologne membre de l'UE et la Croatie candidate privatisent donc leurs chantiers. En Pologne, Gdansk (toujours menacé) est dans le giron du sidérurgiste ukrainien ISD depuis 2007. En revanche, pour les chantiers de Szczecin et Gdynia, la Pologne est toujours à la recherche d'un repreneur. La Croatie doit privatiser cinq chantiers dont un seul est dans une situation saine, l'État croate dépensant 55 M € par an pour aider ses chantiers.

Le modèle de développement, où chacun avait relativement sa place, se retrouve mis au tapis par la crise et la chute des commandes pour un certain temps. Une nouvelle époque apparaît avec sans nul doute une redistribution des cartes en faveur des acteurs les plus forts, les entreprises certes, mais surtout les pays. Ce secteur reste l'un des plus soutenus de l'économie internationale (subvention, politique monétaire et fiscale, crédits export, intervention publique dans les capitaux...). En 2005, les membres de l'OCDE ont renvoyé à plus tard un accord pour limiter ces interventions publiques.

La Corée, menacée par la Chine, devrait s'orienter sur des secteurs à haute valeur ajoutée (passagers, offshore) menaçant la production européenne dont c'est le dernier bastion. L'Europe doit faire des choix stratégiques pour maintenir ou non la construction navale comme secteur industriel d'importance continentale, mais aussi comme élément central de bien des économies des régions maritimes.

Paul TOURRET

<sup>9</sup> La "menace" asiatique dans le secteur des paquebots est encore éloignée puisque les Coréens annoncent qu'il faudra attendre 2017 pour voir leurs chantiers s'engager dans cette voie. Néanmoins plusieurs ferries ont déjà été construits ces dernières années.

<sup>10</sup> Le retard de la commande des deux MSC à Saint-Nazaire devient inquiétant de mois en mois en France même si l'engagement de l'Etat dans STX Cruise France (33,34%) peut légèrement rassurer salariés et collectivités.