

# Reprise de STX France par Fincantieri

## La fin d'une « parenthèse enchantée » pour Saint-Nazaire

Entretien

ouest  
france 

**Paul Turret**,  
expert,  
directeur  
de l'Institut  
supérieur  
d'économie  
maritime  
(Isemar).

4 janvier  
2016

### Le groupe Fincantieri est-il en train de réaliser un joli coup ?

Il faudra savoir quelle somme a été mise sur la table. Pour le reste, trois chantiers dans le monde fabriquent 94 % des paquebots de croisière. On voit aujourd'hui le n° 2 acquérir le n° 3 pour devenir, demain, le leader mondial. C'est une importante consolidation, comme celles observée dans d'autres secteurs industriels.

### Qui fabrique aujourd'hui des grands paquebots ?

Le premier chantier est Meyer Werft, un groupe familial allemand qui a vingt paquebots de grandes tailles à construire en cinq ans ; c'est 40 % des contrats mondiaux. On a ensuite le groupe parapublic italien Fincantieri, avec quatorze navires (27 %), et STX qui en a quatorze aussi (27 %).

Les autres chantiers ne pèsent rien ou presque : le Japonais Mitsubishi a perdu des millions en essayant d'entrer dans ce marché et va abandonner. Les Chinois tentent d'y aller en se rapprochant de Fincantieri et du croisiériste Carnival pour des paquebots *low cost*. Le Malaisien Genting a aussi acheté quatre chantiers allemands pour s'y essayer, sans véritable succès.

### Fincantieri peut-il avoir un scénario noir pour Saint-Nazaire ?

Au pire, il pourrait supprimer son concurrent en le dévitalisant petit à petit. Ce serait plus facile pour lui de réduire les effectifs ici plutôt qu'en Italie. D'autant plus qu'il aurait dix ans pour le faire car le carnet de commandes est plein. Pourtant, je n'y crois pas.

### Pourquoi ?

Avec son immense potentiel de construction, Saint-Nazaire peut devenir le site de construction des gros navires de Fincantieri dans une stratégie paneuropéenne. Aux États-Unis, après la crise, Detroit a continué à construire des automobiles de luxe, tandis que les usines *low cost* du sud ont perdu du terrain face aux concurrents des pays à bas coûts.

### Ce serait une orientation nouvelle...

Oui, le chantier sortirait d'une parenthèse enchantée. On revient à la vraie vie des entreprises qui ont aussi pour objectif de gagner de l'argent et de se positionner sur le long terme face à la concurrence mondiale, dans des stratégies industrielles.

À Saint-Nazaire, les process industriels sont de très haute qualité. L'euro faible a permis au chantier de décrocher des commandes, mais il faut voir plus loin. L'économie de la construction navale est cyclique. Les armateurs commandent quand ça va ; mais quand les navires sont livrés, c'est souvent la crise.

*Recueilli par*  
Thierry HAMEAU.