

Grandeur et décadence de la construction navale, une industrie lourde internationale dans la tourmente des cycles économiques.

Ces dernières années, les observateurs du monde maritime étaient stupéfaits par le retour en force de la construction navale parmi les grands secteurs dynamiques de l'économie mondiale. Alors même que cette activité a connu une longue et profonde crise pendant presque deux décennies et que chacun avait en mémoire la forte réduction du tissu européen, la présente décennie a marqué un revouveau de cette industrie. La croissance de la Chine et de nombreux pays émergents a produit une très forte demande de navires dans tous les sous-secteurs du transport maritime (conteneurs, vracs, conventionnel, passagers). De plus, pour des raisons d'économie d'échelle dans l'exploitation des flottes et pour préparer la croissance de la demande de demain, les armateurs ont commandé des navires de plus en plus grands. Un véritable secteur spéculatif est même apparu avec de nombreux navires commandés par opportunité de revente rapide et même des chantiers quasi virtuels, car non sortis de terre.

Dans un même temps, la construction navale internationale s'est recomposée au gré de l'émergence de nouveaux acteurs perturbant régulièrement la spécialisation des pays en termes de production. Le Japon et la Corée du Sud avaient déjà depuis longtemps pris une grande partie de l'activité aux Nord Américains et aux Européens. Depuis plusieurs années, la Chine mais aussi de nombreux nouveaux pays (Turquie, Vietnam, Philippines, Brésil) ont affirmé leur volonté de participer à cet eldorado qu'a constitué ce secteur d'autant plus que leur modèle économique de développement s'appuie en partie sur l'industrie lourde.

Dans ce jeu de dominos entre pays fournisseurs, l'Europe apparaît comme perdante, mais conserve néanmoins quelques spécialités qui maintiennent un niveau acceptable d'activité (450 chantiers de tailles diverses) avec notamment les navires à passagers (ferry, paquebots), navires rouliers, petits porte-conteneurs, navires de service off-shore... La survie du système européen autour de plusieurs pays de référence (Allemagne, Finlande, France, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Croatie) évolue aussi au rythme de la vie des entreprises avec des phénomènes d'acquisition en cascades (l'arrivée du Coréen STX en Europe notamment) et la privatisation de plusieurs constructeurs (Espagne, Italie, Pologne, Croatie).

Cependant, ce modèle de développement de la présente décennie se trouve mis au tapis par l'arrivée de la crise internationale qui touche très fortement le transport maritime. Avec beaucoup moins de marchandises à transporter et une offre maritime pléthorique, les besoins en navires neufs sont devenus très faibles. C'est donc un temps nouveau qui apparaît avec sans nul doute une redistribution des cartes en faveur des acteurs les plus forts, les entreprises certes, mais surtout les pays, car ce secteur reste l'un des plus soutenus de l'économie internationale (subvention, politique monétaire et fiscale, intervention publique dans les capitaux...).

La constitution navale est donc une activité éminemment géo-économique à l'échelle globale et ce depuis plusieurs décennies. Elle est géographique parce que liée à des territoires dont elle constitue jusqu'à l'identité, mais aussi par l'importance qu'y attachent les pays producteurs pour diverses raisons économiques (stratégie de développement, couverture de la demande nationale, sources d'exportation). La spatialisation internationale de la production est forte autour des différents types de navires construits non sans de nombreux ajustements au gré des crises et des périodes de croissance. Pour la deuxième fois en cinquante ans, le secteur vit une période difficile de réajustement après des années de croissance qui avaient un peu fait oublier le poids des cycles sur cette industrie lourde de fourniture au transport maritime.

Paul TOURRET,

Docteur de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime (Nantes Saint-Nazaire)

Docteur en géographie (Université Paris 8)