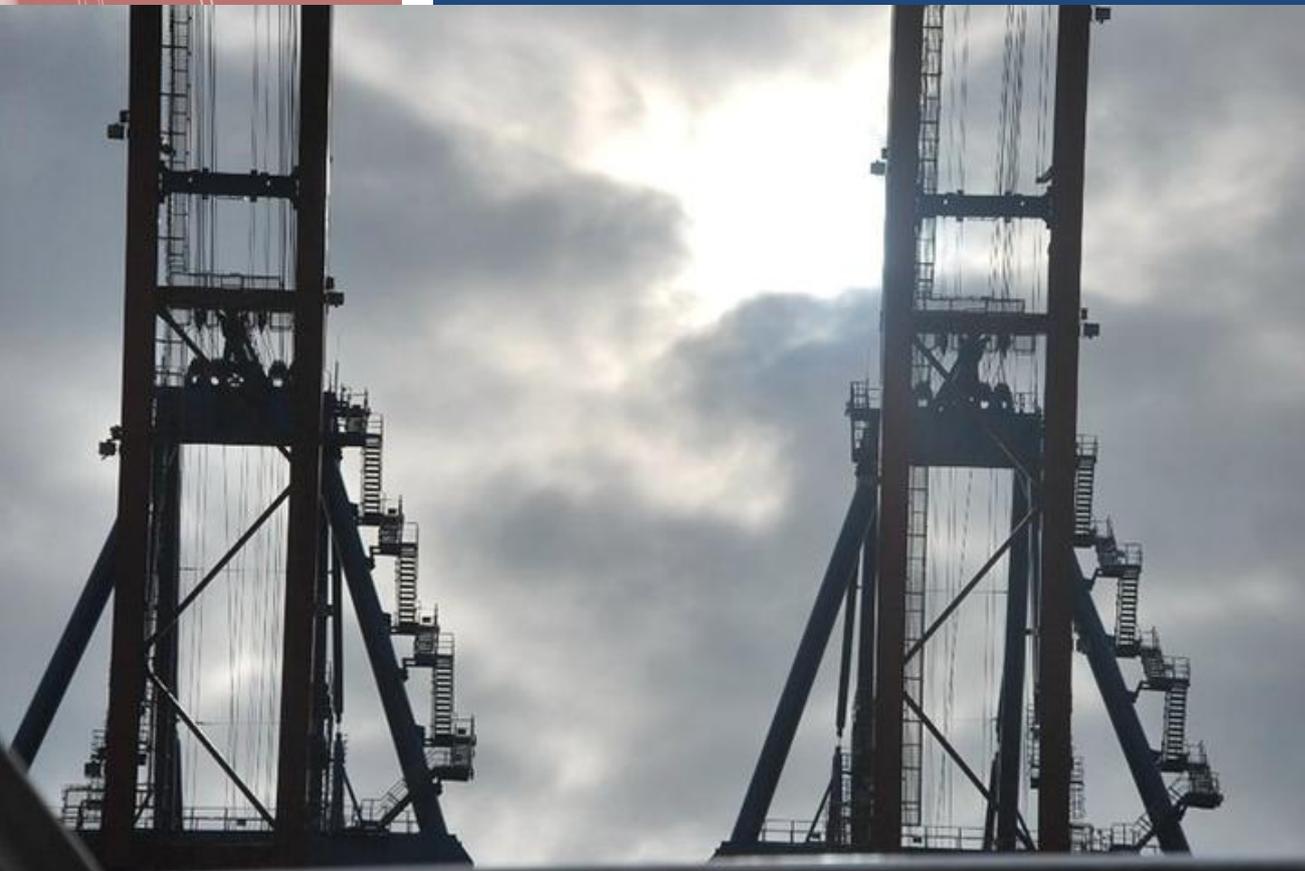




Construction navale allemande



Centre
d'Études
Supérieures
de la Marine

Sortie de crise, évolution et perspectives

Aspirant François BARRIOL



cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Abstract :

The German shipbuilding has been marred by the economic crisis. Since 2008, orders have become scarce and many shipyards have faced severe losses. 6 of them went bankrupt and even market leaders' turnover dramatically fell. The banks collapse and the shipping slowdown caused massive cancellations. World demand on commercial vessels plunged by 90 % between October 2008 and March 2009. The huge surplus tonnage has slowed down new vessels demand and only 54 ships were delivered in 2009, making this year an all-time low. Additionally, governments interference in Asian shipyards hampered the short-term stability of the market.

Container ships and tankers are the segments that have suffered the most and seem to be condemned, whereas cruise ships and yachts have almost not been hit by the economic downturn. It has also reached German military vessels although non-nuclear submarines still have fine prospects. The German government maintained some fleet renewal programs and awarded military contracts to consortiums. Other contracts such as corvettes K-131 remain frozen. But the federal government action turned out to be partially inefficient and regional governments could only support their local shipyards by allocating funds to save employment . However, more than 15 % of Germany's shipbuilding workforce was dismissed in 2009.

Solutions can partly be found at the European scale. The European Commission gave its full support and extended financial help programs for innovative projects. On a global scale, the Community of European Shipyards Association (CESA) denounced irregularities but failed to find any agreement with China and South Korea during the OECD Workshop on December 2009, which aimed to stop the market distortion and governmental subsidy.

German shipyards are now looking for new market opportunities. They still have strong skills such as innovation and quality far beyond China and South Korea. High-tech environmental vessels, ice-breaker tankers or offshore platforms are the new challenges leading to the recovery of German shipyards. But according to specialists latest estimates, a full recovery is not to be expected before the first semester of 2012.

Table des matières

Table des matières.....	2
Panorama de l'industrie navale allemande	3
L'Allemagne, pays historiquement tourné vers la mer	3
La construction navale en Allemagne.....	3
Evolution du marché en Allemagne et dans le monde entre 2004 et 2009.....	7
- évolution du marché mondial :	7
- évolution du marché allemand	8
- une année 2009 désastreuse pour l'Allemagne	9
L'industrie navale durement touchée par la crise.	9
Le poids de la spéculation et crise de financement.....	9
Trop de navires, trop gros, pour trop peu de marchandises.	10
- chute du transport maritime	11
Répercussions de la crise sur les différents types de navires.....	12
- Navires commerciaux	12
- Navires fluviaux	12
- Navires militaires.....	12
Stratégies des entreprises pour faire face à la crise	16
Cessions de certaines activités, recentrage et spécialisation : TKMS et Meyer	16
Nordic Yards met le cap à l'est.....	18
Avancée vers des marchés de niche : l'exemple de l'offshore	19
Intervention de l'Etat	20
Perspectives pour 2011 :.....	22
Etat des carnets de commandes en 2010:.....	23
Vers une sortie de crise :.....	25
Risque de disparition de la moitié des chantiers allemands à terme.....	25
Une concurrence encore plus rude	26
Solutions à l'échelle européenne ?.....	26
L'orientation environnementale pour relancer le marché ?	28

Panorama de l'industrie navale allemande

L'Allemagne, pays historiquement tourné vers la mer

Malgré son espace maritime plus réduit que celui d'autres grandes nations européennes, l'Allemagne possède des régions historiquement tournées vers la mer. L'arrivée des ducs de Saxe en Mecklembourg puis en Poméranie marque le début d'une grande tradition commerciale. Si le négoce avec Novgorod, en Russie, existait auparavant, on assiste à l'explosion des voies maritimes vers l'est et le nord de la Baltique au XI^e siècle. Les villes de Lübeck et Schwerin se développent au XIII^e siècle et bénéficient des retombées économiques du commerce maritime. Puis c'est au tour de Wismar. Les législations favorables attirent de nombreux marchands qui veulent à leur tour profiter des ressources de la mer Baltique et de la mer du Nord. Un premier rapprochement a lieu entre Hambourg et Schwerin en 1241, pour lutter contre l'insécurité grandissante et la piraterie. De nombreuses villes rejoignent l'Alliance et se développe ainsi une région qui prospère autour de la mer. La construction de navires commence à se développer et c'est à Brême qu'apparaît le premier cogue, navire cargo hauturier destiné au commerce, mais également armé pour faire face aux attaques et brigandages. Le premier chantier naval allemand à construire en série voit le jour en 1635 à Hambourg. Il s'agit de J.J. Sietas KG. De nombreux autres ont suivi, mais c'est au XIX^e siècle que l'activité prend une autre dimension.

La plupart des leaders actuels du marché allemand de la construction navale comme Meyer Werft et Lürssen (1875) sont apparus sous Bismarck puis Guillaume II, lorsque l'Allemagne avait l'ambition de devenir une grande puissance navale.

La construction navale en Allemagne

En 2009, l'industrie navale allemande et ses sous-traitants ont réalisé un chiffre d'affaires total de 11,9 milliards d'euros et employé environ 92 000 personnes. Pour les seuls chantiers navals, le chiffre d'affaires s'élève à 5,32 milliards pour 20 000 employés¹. Le réseau de sous-traitants en construction navale est le deuxième plus gros au monde après celui du Japon. Il comporte plus de 400 entreprises, et 84 % de son chiffre d'affaires est réalisé dans le civil.

¹ „VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie“ THB.info – 8 juillet 2010 et „Schwere Zeiten für die deutsche Schiffbauindustrie“, Hans Jörg Witthöft, Marine Forum 7/8-2010



Figure 1 - Panorama des chantiers navals allemands en 2010 (source: données CESM)

S'il existe des dizaines de chantiers navals, une quinzaine appartenant à cinq grands groupes ont un rayonnement international :

- ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) emploie 5 279 employés dans ses chantiers navals HDW (Kiel), Blohm + Voss (Hambourg) et Nordseewerke (Emden). Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'euros en 2009,
- Meyer Werft emploie 3 220 employés dans son siège historique de Papenburg ainsi qu'à Rostock. Le groupe n'a pas communiqué son chiffre d'affaires pour 2009, mais prévoit environ de 1,2 milliard d'euros pour 2010.
- P+S Werft, apparu en 2010, est issu de la récente fusion entre les chantiers navals Peenewerft (à Wolgast) et Volkswerft (à Stralsund). Il appartenait auparavant au groupe Hegemann, qui détient 7 % des parts. Ce chantier naval emploie environ 1 800 personnes en 2010.
- Lürssen était composé de 1 358 employés en 2009. Le groupe possède quatre chantiers navals dans la région de Brême et un cinquième à Rendsburg.

- Nordic Yards (ex-Aker Yards, devenu Wadan Werft puis Nordic Yards, 877 employés en activité², chiffre d'affaires non communiqué), ce dernier étant exclusivement implanté en ex-Allemagne de l'Est, à Wismar et Warnemünde.

D'autres chantiers navals plus petits, comme Abeking & Rasmussen, J.J.Sietas KG, Lloyd Werft, Nobiskrug, Fassmer, ou Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG), répondent également à certains appels d'offres internationaux.

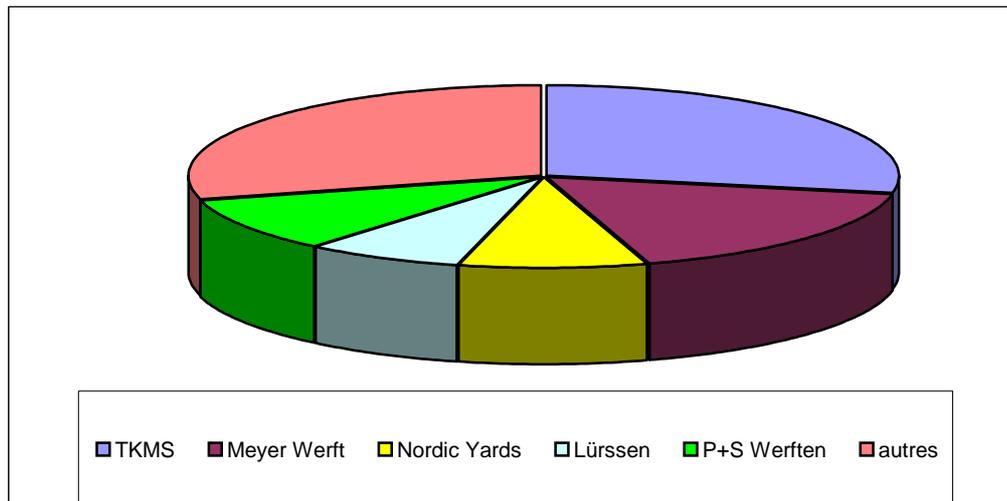


Figure 2 - Emploi dans les chantiers navals allemands 2009/2010 (source : www.dmkn.de)

Avec une façade sur la mer du Nord et une sur la mer Baltique, l'Allemagne et ses chantiers navals s'inscrivent dans une longue tradition de développement et d'innovation dans le domaine des navires commerciaux ainsi que dans d'autres industries, plus complexes et à forte valeur ajoutée. Avec les rouliers et les vraquiers, pétroliers, méthaniers et porte-conteneurs sont vendus en nombre chaque année. Les navires commerciaux représentent 55 % de l'activité des chantiers navals,³ en partie grâce à la tradition ancestrale de la Hanse. De même, les navires de transport de passagers tels les yachts de petites et grandes

² L'ex-Wadan Werft a déposé le bilan en juin 2009. Afin d'éviter le licenciement des 2 400 employés d'alors, le chantier naval a recouru à une société de transfert (Transfergesellschaft). L'Allemagne a mis en place ce système afin d'éviter les plans de licenciements massifs. Il s'agit pour une entreprise qui dépose le bilan de proposer une période maximale d'un an durant laquelle elle proposera à ses employés de continuer le travail tout en effectuant des formations en lien avec un secteur plus porteur. De son côté, l'Etat prend en charge une partie des salaires. Une fois la période révolue, les employés sont donc redirigés vers des agences d'intérim. Dans le cas de Nordic Yards, l'implantation d'une filiale de Siemens dans la région représente une porte de sortie idéale. Une autre partie des employés peut potentiellement revenir au sein du chantier naval une fois que les résultats suivront. A terme, Vitaly Yousoufov, PDG de Nordic Yards, s'est engagé à employer 1 600 personnes.

³ Rapport annuel 2009 de la Fédération des constructeurs navals et des techniques maritimes (VSM)

tailles ainsi que les ferries font partie intégrante du panel de compétences de ces chantiers navals.

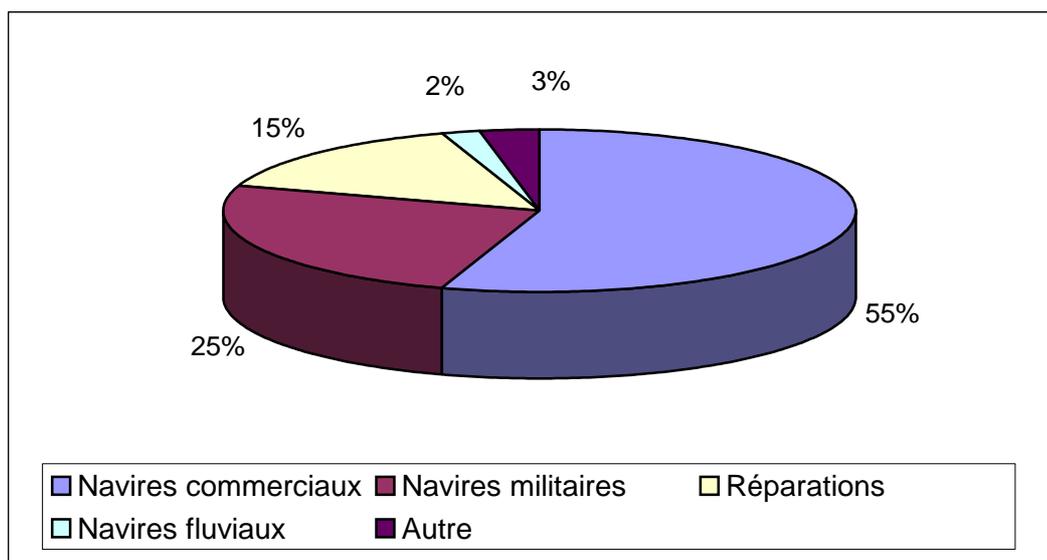


Figure 3 - Répartition de l'activité en 2009 (source : données CESM)

Si la construction de navires fluviaux (qui n'a guère subit les effets néfastes de la crise) est encore marginale (environ 2 %), le secteur des réparations et transformations représente 15 % et sa part n'a cessé d'augmenter. De nombreux armateurs ont privilégié les rénovations d'anciens navires plutôt que la construction de nouveaux, s'épargnant ainsi des dépenses supplémentaires. A l'échelle européenne, l'Allemagne occupe largement la première place dans ce secteur⁴.

La construction navale militaire n'est pas en reste. Environ 25 % du chiffre d'affaires global de 2009 en Allemagne a été réalisé avec des bâtiments militaires. L'Allemagne a su développer à travers les âges un savoir-faire en matière de sous-marins qui fait d'elle aujourd'hui le leader mondial en matière de sous-marins non-nucléaires. HDW est numéro 1 mondial dans la construction de sous-marins non nucléaires.

L'Allemagne a aussi entretenu ses connaissances dans la construction de cuirassés, puis de frégates. Les villes d'Hambourg, Kiel et Emden ont une longue tradition tournée vers le militaire. Hambourg et Brême sont les deux régions les plus dynamiques du secteur et ont amplifié leur suprématie au dépend du Schleswig-Holstein qui a perdu de son aura, ne produisant plus que 18 % du chiffre d'affaires national de la filière. La région reste néan-

⁴ Selon le rapport annuel 2009/2010 du groupement des chantiers navals européens (CESA)

moins à la 3^e place de la construction navale allemande, derrière la Basse-Saxe (26 %) et le Mecklembourg – Poméranie orientale (22 %).⁵

Historiquement synonyme de qualité, le label « Made in Germany » est aussi un gage de technologie de pointe pour les investisseurs étrangers. Il s'appuie sur un panel d'ingénieurs bénéficiant d'un haut niveau de formation. En 2008, près d'un milliard d'euros ont été dépensés pour la formation d'une main d'œuvre qualifiée.

C'est donc tout naturellement que la construction navale civile et militaire s'est développée à l'exportation. En 2009, 70 % des navires produits ont été livrés à l'étranger.

Evolution du marché en Allemagne⁶ et dans le monde entre 2004 et 2009.

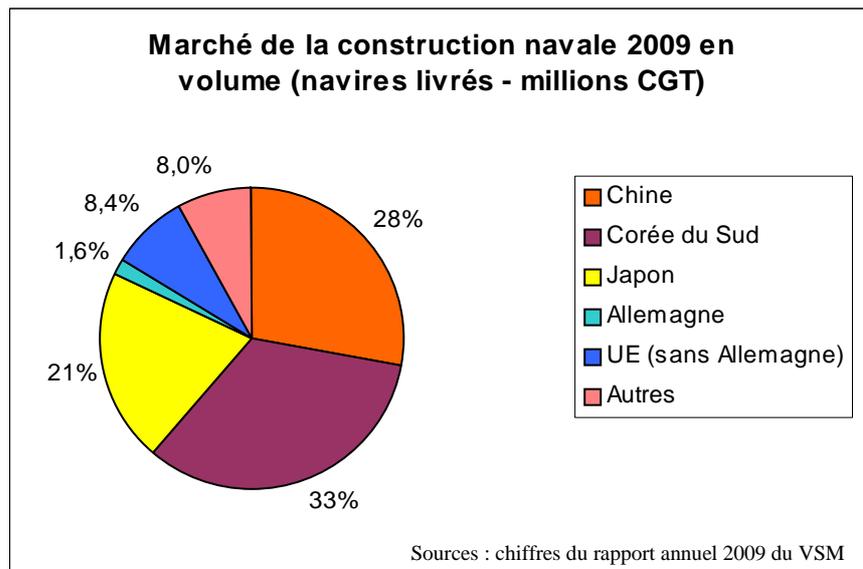
- évolution du marché mondial :

Le secteur de la construction navale à l'échelle mondiale a connu une croissance importante entre 2004 et 2008 avant de connaître la crise en 2009. Le nombre total de navires livrés a augmenté de plus de 80 %⁷. Jusqu'en 2003, l'Europe est, en valeur, le leader mondial de la construction navale. La Corée du Sud puis la Chine et enfin le Japon se sont invités sur le marché et ont progressivement intensifié leur présence pour passer en tête. En 2008, l'Europe représente encore 27 % des commandes mondiales en valeur, derrière la Corée, mais devant la Chine. En 2009, la crise a bouleversé le panorama mondial et l'Europe ne représentait plus que 10 % de la construction navale mondiale en volume alors que la Corée du Sud, la Chine et le Japon réalisaient respectivement 33 %, 28 % et 21 % (cf. schéma ci-après). Cependant, en chiffre d'affaires, la part européenne s'élève à près de 20 %.

⁵ Offices Fédérale et Régionales des Statistiques Allemande.

⁶ Sur la base des rapports annuels de 2004 à 2009 de la Fédération des constructeurs navales et des techniques maritimes (VSM)

⁷ Statistique établie sur la base des données de Lloyd's Register-Fairplay



- évolution du marché allemand

L'Allemagne et ses chantiers navals enregistraient sur la période 2004 - 2008 une progression assez comparable à la conjoncture mondiale, avec une croissance du chiffre d'affaires du secteur de 60 % mais avec des hauts et des bas. Si 2005 fut une excellente année avec des résultats à hauteur de 6 147 millions d'euros, la période 2005 - 2007 a connu une baisse de ce chiffre d'affaires de près de 20 % avant d'atteindre des sommets historiques en 2008 (+ 41 % à l'année) et dépasser la barre des 7 000 millions d'euros de chiffre d'affaires. Premier constructeur naval européen, l'Allemagne a multiplié son carnet de commandes par cinq entre 2000 et 2007.

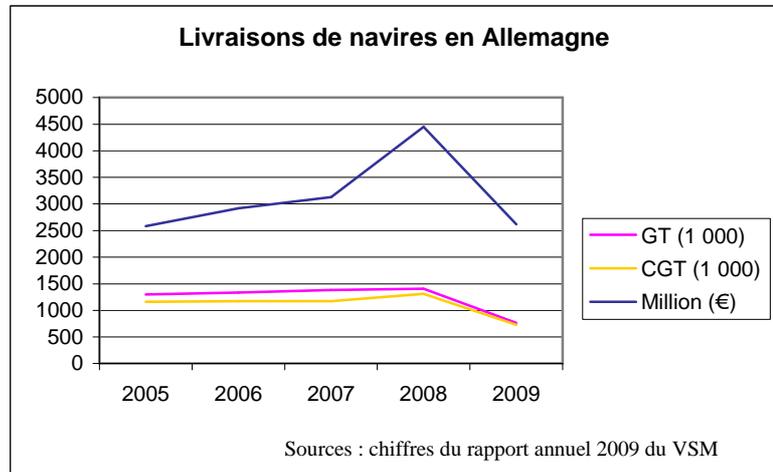
Si en 2004, 50 % du chiffre d'affaires était réalisé à l'export, cette proportion est passée au-delà des 60 % en 2008 et à 70 % en 2009.

En juin 2008 les prévisions étaient encore très optimistes et les carnets de commandes remplis jusqu'en 2013. Le VSM⁸ regrettait même le manque d'ingénieurs qualifiés pour répondre à la demande en constante croissance. Il était alors question de réadapter les cursus universitaires.

⁸ *Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik* – Fédération pour la construction navale et les techniques maritimes: principal groupement entrepreneurial allemand pour le domaine de l'industrie maritime et navale.

- une année 2009 désastreuse pour l'Allemagne

Seulement 54 navires ont été livrés, pour un total de 2,6 milliards d'euros, soit une chute d'environ 40 % sur l'année précédente. 20 nouvelles commandes ont été passées contre 46 en 2008. La demande mondiale a plongé de 90 % entre octobre 2008 et mars 2009 et les nouvelles commandes se sont faites très rares. N'échappant pas à la règle, les chantiers navals allemands ont subi une vague d'annulations de 31 bâtiments et un manque à



gagner de 1,4 milliard d'euros. Cette vague qui a déferlé sur les côtes de la mer du Nord et de la Baltique a mis en grandes difficultés les petits chantiers navals et entraîné la disparition de 15 % des emplois du secteur.

Dès la fin 2008, les chantiers navals allemands ont connu une vague d'annulations de contrats qui s'est intensifiée en 2009. 54 navires ont été rayés des carnets de commandes entre 2008 et novembre 2009, soit autant que le nombre de navires livrés. Les chantiers d'Emden et de Kiel ont été parmi les plus touchés.⁹ Sur la seule année 2009, 6 chantiers navals se sont déclarés en faillite.

L'industrie navale durement touchée par la crise.

Le poids de la spéculation et crise de financement

Lorsque la Lehman Brothers a fait faillite, entraînant dans sa chute de nombreux établissements bancaires, l'effet « domino » a directement affecté la construction navale. Les armateurs avaient passé de nombreuses commandes à crédit et se sont retrouvés dans l'impossibilité de rembourser les banques. Déjà touchées par les répercussions financières

⁹ « Schwere Zeiten für Deutschlands Schiffbau » Hans Jürgen Witthöft; Marine Forum, novembre 2009.

des *subprimes*, les banques n'ont plus pu, à leur tour, financer les projets de construction navale.

Les établissements bancaires ont été plongés dans une crise de financement. Un bailleur de fonds comme HBI, de Hambourg, n'a pu lever que 86 millions d'euros de fonds en 2009, contre 336 l'année précédente, soit un recul de près de 75 %. MPC Capital a vu ses ventes de participations dans les navires diviser par 20¹⁰. HSH Nordbank, plus gros financier du domaine maritime et naval au monde a été violemment secoué par la crise également. Ce groupe, établi à Kiel et Hambourg, a enregistré des pertes de 2,8 milliards d'euros en 2008, et sa faillite n'a été évitée que par l'injection massive de fonds par le Schleswig Holstein et la ville-état d'Hambourg. Malgré tout, HSH Nordbank a licencié près de 25 % de son personnel¹¹.

Face à ce marasme financier, les conditions et les montants des prêts accordés ont changé de manière radicale. Les avances dépassent rarement les 10 à 20 % du prix total du navire commandé et la somme restante est à la charge du chantier naval. De nombreux constructeurs, dans l'incapacité de rassembler les fonds, se sont retrouvés donc dans l'impossibilité d'honorer leur contrat.

Trop de navires, trop gros, pour trop peu de marchandises.

En 2007, de nombreux armateurs possédaient une flotte qu'ils n'exploitaient pas à 100 %. Une partie non négligeable des navires restait à quai mais cette surcapacité n'inquiétait guère car les résultats du transport maritime étaient bons.

Des commandes pour de nouveaux navires ont été passées, bien souvent des porte-conteneurs gigantesques de 14 000 TEU¹². A ce moment, l'Allemagne était encore un des poids-lourds mondiaux dans la construction de porte-conteneurs et autres navires civils.

Au 1^{er} janvier 2009, 4 639 porte-conteneurs étaient en activité¹³, d'une capacité de contenance de 12,15 millions TEU et 1 261 autres (6,21 millions TEU) étaient inscrits dans les carnets de commandes.

¹⁰ Sanierungskonzept – HCI einigt sich mit Banken – THB Hafenbericht, en ligne

¹¹ Der Spiegel online : Germany's HSH Nordbank saved from collapse 24/02/2009

¹² TEU : *Twenty foot equivalent unit* – unité équivalente à un conteneur de vingt pieds. Manière internationale de calculer la capacité d'un porte-conteneurs.

¹³ Rapport annuel de la marine allemande 2009 – p.20

Les armateurs ont tenté d'enrayer le processus, tout d'abord en stoppant les nouvelles commandes. L'année 2009 s'est clôturée par seulement 20 nouveaux contrats de navires pour les chantiers navals allemands.

En plus des annulations, de nombreux contrats ont été retardés. Dans certains cas, des accords ont été passés pour différer les paiements d'acomptes de certains navires. Dans d'autres, il était déjà trop tard et les chantiers navals se sont retrouvés avec des navires prêts à l'emploi, non payés, et sans réel espoir de trouver un acheteur potentiel.

- chute du transport maritime

La consommation en Europe était en berne et la production en Asie marquait le pas. Cela n'arrangeait pas les armateurs qui avaient connu de grandes difficultés pour charger leurs trop nombreux navires commerciaux.

De 2008 à 2009, le prix de location du conteneur pour la route vers l'Extrême-Orient est passé de 2 500 dollars à 250 dollars.¹⁴ En février 2009, 303 porte-conteneurs étaient à quai, tournaient à vide, ou, dans le meilleur des cas, naviguaient avec un chargement modeste. Cette surabondance de navires a amplifié le problème des chantiers navals, et ce, tout particulièrement en Allemagne : un tiers de la flotte commerciale mondiale est possédée par des armateurs allemands¹⁵, et nombre d'entre eux avaient des rapports privilégiés avec les chantiers navals locaux. Claus-Peter Offen, armateur de Hambourg, a fait construire plus de 35 bateaux à Lübeck, Emden et Bremerhaven. Et lorsqu'un armateur décidait de passer commande pour des navires, il devait également affronter les difficultés d'obtention de crédits.

La crise économique a donc mis fin à une période propice pour la construction navale civile. Un engrenage néfaste s'est mis en place lorsque les banques se sont retrouvées en difficulté. Le transport maritime en a été aussitôt affecté, puis la construction navale et enfin ses sous-traitants.

¹⁴ Viele deutsche Werften stehen vor dem Kollaps – Nicolai Birger – 20/02/2009

¹⁵ ISL – Shipping Statistics and Market Review – World Container and General Cargo Shipping, Volume 53, N°5/6 2009.

Répercussions de la crise sur les différents types de navires

- Navires commerciaux

Le secteur des navires de transport de marchandises, les vraquiers, rouliers et pétroliers ont été les catégories les plus touchées du marché après les porte-conteneurs. Les armateurs se sont tournés vers les chantiers navals asiatiques, capables de produire des bateaux remplissant les fonctionnalités de bases, mais pour un tarif plus attractif.

Le seul segment de marché qui a subsisté sans trop de difficulté est celui des navires de croisières, qui n'ont qu'à peine senti les effets de la crise.

C'est notamment le cas pour Meyer Werft, spécialiste des méthaniers mais surtout des navires de croisières. Rare chantier naval allemand dont les carnets de commandes sont pleins jusqu'en 2012, Meyer Werft a livré les navires de croisières *AIDAblu*, *Celebrity Eclipse* et a posé en juin 2010 l'étrave du *Disney Dream*, plus gros navire jamais construit par les chantiers du bord de l'Ems. D'autres projets sont en cours pour Disney Cruise Line, Celebrity Cruises et AIDA Cruises. Meyer Werft est également l'un des seuls à ne pas avoir licencié pendant la crise.

- Navires fluviaux

Par ailleurs, la construction navale fluviale est également l'un des seuls domaines pour lequel 2009 constitue une bonne année. Malgré la crise, ce segment très minoritaire (3 %) de la construction navale allemande a su remplir ses carnets de commandes jusqu'en 2011. Profitant de la forte demande en navires de croisières (maritimes ou fluviales), certains chantiers navals allemands ont pu faire de la construction de navires à passagers une spécialité. Qu'il s'agisse de construction, maintenance ou réparation, ce secteur prend de plus en plus de place dans les chantiers navals. 67 bateaux fluviaux ont été livrés en 2009 pour une valeur totale de 139 millions d'euros¹⁶.

- Navires militaires

Les constructions militaires sont, quant à elles, un peu moins durement touchées que les civiles. Sur ce segment, le savoir-faire technologique de pointe allemand, et plus généralement européen, a permis à la filière de tenir à distance la concurrence asiatique. Le sec-

¹⁶ Rapport annuel 2009 du VSM, p.62 – « Deutscher Binnenschiffbau 2005-2009 »

teur a, par ailleurs, bénéficié du soutien de la marine allemande grâce à des programmes prévus de longues dates pour rénover la flotte.

Au niveau national

Lürssen et TKMS ont travaillé conjointement sur la construction des corvettes K-130 pour la marine allemande, livrées entre 2006 et 2007. Sur les 15 corvettes initialement prévues, seulement 5 ont été maintenues. Par ailleurs, le consortium doit faire face à un problème de production : suite à une avarie de réducteur bâbord sur l'*Oldenburg*, les cinq corvettes ont été immobilisées entre mai 2009 et l'été 2010, y compris les deux déjà mises en service. Durant l'été 2010, les essais en mer ont repris pour les deux premières de la classe. A quai depuis novembre 2010, leur mise en service est désormais repoussée à la mi-2011. Le prix initial des cinq corvettes devait s'élever à 1,2 milliard d'euros, mais les retards, estimés entre deux et quatre années, vont augmenter la facture. Le différend sur les coûts des deux premières unités de la classe, le *Braunschweig* et le *Magdeburg* n'est toujours pas résolu. Pour les trois autres bâtiments, les assurances des constructeurs prendront en charge les surcoûts de production.

Les deux chantiers navals collaborent également pour les corvettes K131, qui remplaceront à terme les patrouilleurs et les chasseurs/dragueurs de mines de la classe *Guépard*. Cependant, le vice-amiral d'escadre Nolting, ex-chef d'état-major de la marine aurait laissé à son successeur un document recommandant des mesures drastiques afin d'être en phase avec les attentes budgétaires du Ministère de la Défense allemand. Parmi les restrictions, la livraison des corvettes K131 serait ajournée.

Peenewerft et Flensburger SG ont rejoint TKMS et Lürssen dans le consortium EGV pour la construction d'un troisième ravitailleur polyvalent de la classe 702, pour la Bundesmarine. Signé en 2008, le contrat prévoit un partage des tâches entre les 4 chantiers navals, pour une livraison du navire au troisième trimestre 2012. La valeur du contrat est estimée à 330 millions d'euros, soit plus du double des deux ravitailleurs précédents de la même classe.¹⁷

Lürssen, TKMS et Peenewerft ont aussi formé le consortium ARGE F-125 dans le cadre des frégates F-125. En 2007, l'Office fédéral de la technique militaire et des approvision-

¹⁷ www.ndrinfo.de/programm/sendungen/streitskraeftesendemanuskript72.pdf

nements (BWB¹⁸) avait commandé 4 unités pour la somme de 2,6 milliards d'euros avant de subir un rappel à l'ordre de la Cour des Comptes. Les frégates ont été finalement maintenues et elles remplaceront la classe *Bremen*. La construction de la *Baden Württemberg* et *Nordrhein-Westfallen* a commencé respectivement en 2009 et 2010. Elles devraient être livrées en 2014 et 2015, pour une mise en service en 2016. Ces quatre frégates participeront à des missions de maintien de la paix et remplaceront les F122, conçues dans un contexte de guerre froide.

Dans le domaine des sous-marins, Howaldtswerke Deutsche Werft, spécialisé dans les sous-marins non nucléaires, construit deux unités de la classe 212A pour la marine allemande.

D'autre part, quelques contrats de taille moindre ont été récupérés par certains chantiers navals de taille plus modeste. C'est le cas de Fassmer, par exemple, qui livrera 20 embarcations RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) à la marine allemande. Le contrat est estimé à 13 millions d'euros. De même, Lindenau Werft a reçu la commande d'un dock flottant pour la *Bundesmarine*.

S'il existe une véritable proximité entre la marine allemande et son industrie navale de défense, permettant à la *Bundesmarine* d'être soutenue dans les périodes économiquement difficiles, cette relation présente toutefois un obstacle. En effet, les navires que la marine allemande considère comme n'étant pas conformes à ses attentes connaissent de vraies difficultés à l'export. La *Bundesmarine* constitue donc un certain gage de qualité pour les autres marines du monde, potentiellement intéressées par les navires de fabrication allemande.

A l'export

Les chantiers navals allemands dépendent à 70 % de l'exportation, et cette option ne peut aucunement être laissée pour compte.

Peenewerft assure la construction de 4 bâtiments pour les gardes-côtes de la Marine suédoise. Abeking & Rasmussen a été mandaté par la marine lettone de 4 patrouilleurs

¹⁸ *Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung* - entité allemande en charge des acquisitions de matériel militaire, équivalent de la DGA française.

SWATH¹⁹, dotés de capacités en guerre des mines. La production est prévue conjointement en Allemagne et Lettonie. Abeking & Rasmussen construit également un bâtiment de recherche hydrographique par l'Estonie.

Fassmer a vendu ses patrouilleurs hauturiers OPV 40m en Colombie et ses OPV 80m au Chili. La marine chilienne a posé une option sur trois autres navires, en plus des deux déjà construits localement. L'Argentine continue la production de ses OPV 80m mais les avancées sont très lentes.

Blohm+Voss a obtenu une commande d'une variante de la corvette MEKO A-100 pour la marine polonaise. La première de la classe est en construction dans les chantiers navals polonais de Gdynia. En raison de difficultés de financement, la production est ralentie et la livraison prévue pour 2015, paraît désormais improbable.

HDW a décroché fin 2008 un contrat pour les composants de deux unités de la classe 212A pour la marine italienne. La filiale de TKMS termine deux Type 209PN pour la marine portugaise et fournira le matériel pour 12 submersibles Type 214 pour la Turquie et la Corée du Sud, dans le cadre d'un accord de transfert de technologies.

Israël a passé commande de deux *Dolphin* en 2006, dont la livraison est prévue entre 2012 et 2014. La marine israélienne souhaitait cependant acheter un sous-marin supplémentaire dans le cadre d'un « package », qui comprenait également deux navires dessinés sur la base de la corvette Meko A-100 ainsi que des torpilles. Ce projet, estimé à 1,2 milliard d'euros, semble avoir avorté. En plus de quelques réticences allemandes d'ordre commercial, la vente de ces deux navires a été compliquée par la récente prise de participation du groupe émirati Abu Dhabi MAR dans Blohm+Voss, chantier naval qui était censé développer le projet.²⁰

Si HDW semble voir l'avenir proche avec plus de sérénité grâce à un carnet de commandes de sous-marins bien fourni, les nouveaux contrats se sont toutefois raréfiés depuis 2009. Les navires de surfaces sont bien moins convoités et les chantiers navals peinent à les exporter. Même lorsqu'ils y parviennent, les marines étrangères imposent souvent que la construction soit faite dans leurs chantiers nationaux.

¹⁹ Small Waterplane Area Twin Hull

²⁰ « Israel Sub Deal Falls Through, Leaving Acquisition Plans Adrift » - DefenseNews - 19/07/2010 p.6

L'année 2009 a donc été plutôt stable dans le secteur de la construction navale militaire. Le maintien des programmes gouvernementaux a limité les annulations de commandes. Toutefois, les projets de construction de navires de surface se font attendre. Cette situation demeure inquiétante car il s'agit essentiellement de commandes passées sur le marché intérieur. Or l'industrie navale allemande est historiquement portée vers l'export et Blohm + Voss (ex-TKMS) n'a pas décroché un seul contrat à l'export de navire militaire de surface depuis 1999. Il est impératif pour les constructeurs de gagner des marchés à l'international pour redevenir viable à long-terme.

Stratégies des entreprises pour faire face à la crise

Face au marasme, les principaux chantiers navals se sont adaptés pour « rebondir » et éviter des plans drastiques de licenciement. En accord avec les syndicats, des programmes de chômage partiel ont été mis en place. Les plus petits chantiers ont été, quant à eux, absorbés par de plus grands ou ont disparu. D'autres tentent tant bien que mal de trouver une issue de secours.

La chute des nouvelles commandes et les vagues d'annulations les ont orienté vers d'autres services que la construction de navires. Nombreux sont les armateurs qui ont privilégié la réparation, rénovation ou transformation d'anciens navires, lorsqu'il était indispensable de le faire, plutôt que la construction de nouveaux. Le secteur des réparations/transmutations occupait une part croissante dans le chiffre d'affaires des chantiers navals. Celle-ci n'a fait que grandir pendant la crise.

Cessions de certaines activités, recentrage et spécialisation : TKMS et Meyer

Numéro 1 européen de la construction navale, ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) a décidé d'abandonner la construction navale civile. En janvier 2010, le groupe allemand se séparait de Nordseewerke, basé à Emden. Après le lancement de son dernier porte-conteneurs, le *Frisia Cottbus*, le chantier naval est appelé à se reconvertir, pour devenir un pôle d'assemblage de structures éoliennes offshore, pour le compte du groupe SIAG-Schaff Industrie. Spécialiste de l'éolien offshore, le nouveau propriétaire conservera 721 des 1 196 employés de Nordseewerke. TKMS gardera une implantation à Emden, en maintenant une activité de maintenance de navires.

Toujours dans cette stratégie d'abandon de sa branche civile, le groupe allemand est parvenu à un accord, en mars 2010, avec le groupe émirati Abu Dhabi MAR concernant Blohm+Voss.

Le contrat prévoit :

- l'acquisition de B+V Shipyards, spécialisé dans les grands yachts, basé à Hambourg,
- La cession de la production civile des chantiers HDW Gaarden (dont une partie de Nobiskrug), basés à Kiel,
- 80 % de prise de participation d'Abu Dhabi MAR dans B+V Repair et B+V Industries

TKMS et Abu Dhabi MAR ont également annoncé qu'ils allaient coopérer à l'international dans le domaine des navires militaires, par la création d'une société commune. TKMS aura la responsabilité des contrats engagés avec la marine allemande et l'OTAN tandis qu'Abu Dhabi Mar se concentrera sur les marchés d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Pour l'heure, ce partenariat stratégique n'a toujours pas été validé par les autorités allemandes, qui souhaitent conserver le secteur stratégique des sous-marins exclusivement en Allemagne.

Nobiskrug, détenu désormais à 90 % par Abu Dhabi MAR, voit dans la lutte contre la piraterie une opportunité de marché et développe sur fond propre son premier « Fast-Attack-Craft » (FAC60), navire de 600 tonnes destiné à la contre-piraterie, le trafic de drogue et la surveillance.

Comme les autres chantiers navals allemands, Meyer Werft n'a pas été épargné en 2009 et a éprouvé de réelles difficultés pour trouver de nouveaux contrats. Pourtant, de tous, l'entreprise de Papenburg est l'une de celles qui s'en sortent le mieux en ces temps difficiles. Notamment grâce à la construction de navires de croisières, secteur qui demeure parmi les moins affectés par la crise. D'autres segments de l'entreprise ont plus souffert, comme c'est le cas des pétroliers. Longtemps spécialisé dans la construction de pétroliers et méthaniers, le groupe Meyer a tout de même pu livrer le *Gaschem Adriatic* le 31 mars

2010 à l'armateur Harpain Reederei GmbH & Co KG, ainsi qu'un autre pétrolier, le *Gaschem Antarctic*.

Le chantier naval a décidé d'investir massivement dans de nouvelles infrastructures de production de pointe, qui lui permettent de garder son avantage concurrentiel et de tenir le cap. Pour 2011, l'entreprise doit livrer l'*AIDA Sol*, navire de croisière destiné aux Croisières Aida.

Les chantiers navals Neptun, filiale de Meyer Werft basée à Rostock, ont également réussi à passer la crise sans trop d'encombres. Ils ont effectué la livraison du navire de croisières fluviales *A'Rosa Aqua* pour A'Rosa et terminent l'*A'Rosa Viva* qui devraient être livrés cette année. Meyer Werft a déclaré se concentrer désormais sur la réparation et la conversion.

Lürssen a adopté une stratégie similaire en se spécialisant dans la construction de navires militaires de moins de 2 000 tonnes.

Nordic Yards met le cap à l'est.

Nordic Yards s'est orienté vers le marché russe, à la suite de son rachat par le magnat russe Vitaly Yousoufov .

En 2009, il acquiert Wadan Werft, les chantiers navals de Wismar et de Warnemünde qui avaient déposé le bilan au mois de juin de cette même année. L'ancien propriétaire russe n'a pas pu apporter suffisamment de garanties et s'est vu refuser un crédit, provoquant une vague d'annulations des commandes par les clients.

Fils d'un ancien ministre russe de l'énergie qui siège au conseil de surveillance de Gazprom, Yousoufov est également directeur du bureau de Moscou du consortium Nordstream, en charge de la construction du gazoduc sous-marin qui relie Vyborg, en Russie, à Greifswald, en Allemagne. Le magnat rachète le chantier naval pour 40,5 millions d'euros et l'oriente clairement vers le marché russe, pour qui la problématique de l'arctique est un grand défi géopolitique. Il décroche alors une commande (la première de l'entreprise depuis février 2008, mais également la plus importante d'Allemagne depuis début 2009) avec Norilsk Nickel, groupe russe, pour la construction de pétroliers brise-glace. La commande a été menacée par des difficultés de financement, mais Wismar et Warnemünde ont reçu un prêt de 20 millions d'euros de l'Etat en février 2010.

La nouvelle orientation vers le marché de niche qu'est l'Arctique permet aux chantiers navals de Wismar et Warnemünde de recevoir de nouvelles aides ministérielles à hauteur de 1,4 million d'euros, dans le cadre du projet POLAR (Production, Operation and Living in Arctic Regions), pour lequel Yousoufov a investi 1,8 million. Ce groupement développera de nouveaux concepts pour la construction de pétroliers et plateformes offshore capables de résister à des conditions météorologiques extrêmes. Ce groupement d'experts dans les domaines de la construction navale, de l'ingénierie, du monde de l'énergie et de l'économie maritime permettra à Nordic Yards de développer de nouvelles technologies pour se positionner durablement dans ce nouveau segment de marché. L'entreprise s'est également entretenue avec le groupe Beluga, spécialiste de l'éolien offshore, basé à Brême, confirmant ainsi sa nouvelle orientation.

Depuis juillet 2010, Nordic Yards se rapproche du consortium russe de construction navale OSK et étudie la possibilité d'un partenariat stratégique.

Avancée vers des marchés de niche : l'exemple de l'offshore

Fortement recommandée, la recherche de nouveaux marchés de niches fût l'une des priorités des chantiers navals, à l'instar de Nordic Yards. Le domaine de l'offshore, tant la prospection pétrolière que la construction de parcs éoliens, semble être le segment le plus sollicité pour devenir la bouée de secours de certains chantiers navals.

Le rapport entre l'éolien offshore et la construction navale n'est pas flagrant au premier abord. L'Union européenne a fixé comme objectif pour 2020 que 20 % de l'électricité consommée provienne d'énergies renouvelables, ce qui sous-entend qu'une partie viendra de l'éolien offshore. Et dans ce domaine, l'Allemagne est numéro 1 mondial. Aujourd'hui, près de 16 % de son électricité provient d'énergies renouvelables. L'Allemagne est également le deuxième producteur mondial d'énergie éolienne, après les Etats-Unis.²¹ La construction du premier parc éolien a été lancée fin avril 2010. Depuis, le gouvernement a donné son accord pour 29 autres du genre, ce qui représente près de 1 600 éoliennes à construire. L'objectif étant de réduire la production de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2020 donc d'amener à terme la part des énergies renouvelables à 30 %. Pour cela, de nombreuses aides fiscales ou financières sont attribuées aux entreprises innovan-

²¹ « Wind Power Still Driving Old Shipyard », Kirschbaum Erik, International Herald Tribunes, p.18, 3 mai 2010.

tes et allant dans le sens de cette politique environnementale. Il s'agit enfin d'un domaine dans lequel la main d'œuvre est abondante et hautement qualifiée.

Cette activité nouvelle n'est pas si éloignée de la construction navale et elle apparaît viable à moyen et long-terme. C'est même le segment du marché européen qui a le plus augmenté. Tout d'abord, de telles installations nécessitent des navires qui répondent à des critères bien précis. La capacité à innover ainsi que le soutien d'une industrie performante et la forte proximité des chantiers navals avec l'industrie offshore sont des atouts que les constructeurs allemands ont dans leur jeu, pour leur simplifier l'ouverture d'un nouveau marché, voire d'une reconversion. Les premiers navires répondants exclusivement à cette problématique ont commencé à apparaître.

P+S Werft a décidé d'accorder moins d'importances aux navires commerciaux, au profit de l'éolien offshore. Il propose désormais des ravitailleurs/remorqueurs releveurs d'ancre (AHTS) ainsi que des câbliers.

Intervention de l'Etat

Dans cette période de marasme, l'Etat a été sollicité de tous bords. Le monde bancaire a été le premier à recevoir les aides gouvernementales, bien avant l'industrie automobile et aéronautique. L'industrie navale n'était clairement pas la priorité et la « générosité » à l'égard des établissements bancaires et grands groupes automobiles a fait grincer les dents²². De plus, le gouvernement a adopté une approche libérale et est intervenu de manière mesurée auprès des chantiers navals. L'objectif affiché de l'Etat a été la conservation de l'emploi.

Au-delà des difficultés humaines qu'engendrent les licenciements, il s'est agi, pour l'Etat, de conserver autant que possible la main d'œuvre qualifiée pour que le savoir-faire allemand dans le domaine ne disparaisse pas. L'une des craintes soulevées par les groupements syndicaux a été la fuite de la main d'œuvre pour la Hollande ou le Danemark.

²² „125 Jahre deutscher Schiffbauverband : wie geht's weiter“ H.J. Witthöft - Marine Forum, avril 2010

Le gouvernement fédéral a montré les limites de son implication et de sa perception du maritime lors de cette crise. Lors de la journée LeaderSHIP Deutschland fin janvier 2009, l'accent a été mis la sécurisation des commandes et sur la conservation de l'emploi. Plus tard il annonçait un plan de relèvement de l'industrie navale. Cependant, peu de mesures claires sont sorties de ce débat. Une partie des mesures a dû être prise par les *Länder*.

Au niveau régional, les gouvernements ont attribué des aides aux chantiers navals les plus souffrants et aux plus innovants.

Ajouté à cela, le gouvernement a débloqué des fonds aux banques qui ont permis pendant les premiers temps d'assurer le financement de certaines commandes que les chantiers navals ne pouvaient pas honorer, faute de crédits.

A la fin de l'année 2009, le chef du patronat Dieter Hundt laissait entendre que les crédits octroyés devaient être accompagnés de conditions de remboursement acceptables ainsi qu'un allègement bureaucratique pour que les entreprises puissent effectuer des investissements qui préservent l'emploi.²³

Certains constructeurs se sont trop reposés sur ces aides, au point d'en devenir dépendants. Harald Ruschel, ancien représentant du patronat de la région de Rostock déclarait : « Si l'Etat devait cesser les aides, la situation deviendrait critique pour un gros tiers des chantiers navals allemands ». Lors d'une table ronde, un responsable économique de la Région relevait cette situation et annonçait « qu'elle s'est déjà engagée de manière extraordinaire²⁴ ». Il mettait donc fin à toute nouvelle aide espérée. De même, à l'échelle nationale, le coordinateur maritime du gouvernement expliquait qu'il refuserait toute nouvelle aide supplémentaire exceptionnelle pour les chantiers navals, l'Etat s'étant déjà suffisamment investi. Le gouvernement privilégie le rachat par des entreprises privées ou la réorientation vers d'autres secteurs plus compétitifs plutôt que l'injection massive d'aides. Il a toutefois laissé entendre qu'il pourrait renoncer au remboursement des aides à l'innovation déjà accordées.

Le gouvernement a élargi l'encadrement juridique du chômage partiel, afin d'éviter les plans sociaux drastiques et les licenciements massifs. Cette mesure souple négociée avec les syndicats a été globalement acceptée par les employés de la construction navale.

²³ « Un meilleur octroi de crédits en perspective » Site officiel du gouvernement d'Allemagne fédérale – 2 décembre 2009.

²⁴ „Nordic Werften – Rundertisch gefordert“ – THB.info – 14 janvier 2010)

Les chantiers navals ont poussé en faveur d'un programme de renouvellement de la marine allemande. Le gouvernement s'est contenté de maintenir les principaux programmes (frégates 125, ravitailleur polyvalent EGV 702 et corvettes K130) pour que les chantiers navals, regroupés sous la forme de consortiums²⁵, se partagent les contrats en cette période.

En plus des aides financières et des assouplissements de l'arsenal législatif pour freiner les licenciements, l'Etat allemand est intervenu, après insistance du Land du Schleswig-Holstein (où sont installés HDW et Lürssen), pour régler un contentieux avoisinant 500 millions d'euros sur les contrats de 4 sous-marins destinés à la Grèce.

Dans un contexte de faillite de l'Etat grec, le gouvernement a appuyé la requête de TKMS lors de la tenue du sommet européen les 25 et 26 mars 2010 et a trouvé un règlement qui, dans son ensemble, apparaît plus que favorable pour le fleuron de la construction navale.

La cession de Blohm + Voss (aucune commande de navire militaire de surface à l'export depuis 1999) par TKMS à Abu Dhabi MAR constitue cependant un échec d'une partie de cette politique de relèvement des chantiers navals. Peu de nouvelles commandes ont été passées par l'Etat auprès de l'industrie navale. Certains programmes sont, pour le moment, en suspend, comme les corvettes K131.

Le gouvernement s'est contenté d'intervenir dans certains dossiers politiques en faveur de ses entreprises nationales. La posture libérale de Berlin a consisté à gagner du temps en maintenant certains programmes navals déjà en chantier, tout en encourageant l'innovation par des programmes d'aides dont certains, comme Nordic Yards, ont bénéficié. Le reproche qui revient souvent est le manque d'un soutien crédible et durable.

Perspectives pour 2011 :

La construction navale civile à des fins commerciales est de loin le secteur qui a le plus souffert de la crise. Cette activité représente entre 55 et 60 % des activités des chantiers navals dans le monde. Le secteur a été lourdement frappé par les annulations. L'heure n'est pas à l'achat d'unités, mais plutôt au démantèlement.

L'état des carnets de commandes montre que la sortie de crise n'est pas programmée pour tout de suite. Les chantiers navals ont éprouvé d'énormes difficultés pour obtenir de nou-

²⁵ voir page 14

veaux contrats, en partie parce que les armateurs traînent à passer commandes et ne s'exécutent que lorsqu'ils n'ont pas d'autre possibilité. Et ils privilégient le facteur « coût ». En 2009, les armateurs allemands ont acheté plus de 100 unités en Chine et en Corée.

La réparation et la transformation de navires demeurent encore privilégiées. C'est dans ce domaine que certains chantiers navals se sont orientés, parfois même de manière exclusive, comme c'est le cas de Lloyd Werft.

Etat des carnets de commandes en 2010:

La croissance permettait jusque là de grossir les carnets de commandes des chantiers navals, notamment en terme de porte-conteneurs. Ce type de navires permettait également de contrebalancer la faible demande d'autres navires de surface. Mais depuis environ 6 ans (cf. première partie), la tendance s'est inversée.

Au 20 février 2010, il y avait exactement 106 navires présents dans les carnets de commandes, contre 172 l'année précédente²⁶. Cette statistique ne traduit pas une réalité plus dérangeante : la répartition de ces contrats est très inégale selon les chantiers navals.

Abeking & Rasmussen dispose d'une dizaine de commandes, tout comme Fassmer, et Flensburger. Meyer Werft affiche des carnets remplis jusqu'en 2014 avec huit navires en commandes. TKMS est également bien loti en commandes, notamment la branche sous-marine. Hegemann comptait, 17 navires en commande au 8 février 2010, pour une valeur de 500 millions d'euros en plus de 5 autres contrats pour des constructions spéciales, d'un montant de 450 millions.²⁷ A cela se rajoute une commande pour deux navires de passagers pour Scandlines en mars 2010. En 2009, 9 bateaux ont été annulés. Après la fusion de juin 2010 entraînant la création de P+S Werft, le groupe a enregistré deux contrats pour des porte-conteneurs destiné à un armateur turque.

En revanche, J.J. Sietas n'a plus qu'un navire en chantier, dont la date de livraison est prévue pour 2011 et Nobiskrug ou Lürssen manque cruellement de commandes. Nordic Yards a passé près de deux ans sans enregistrer le moindre contrat. La nouvelle orientation du chantier naval a quelque peu modifié la donne, et, en signant la construction d'un

²⁶ Hans Jürgen Witthöft – 125 Jahre Deutscher Schiffbauverband – Wie geht's weiter – Marine Forum 04/2010

²⁷ « Brammertz neuer Hegemann-Chef » THB.info – 8 février 2010.

pétrolier brise-glace avec Norilsk Nickel, les chantiers navals de Wismar et Warnemünde se sont emparé du plus gros contrat civil en Allemagne depuis début 2009. Deux nouvelles commandes sont venues s'ajouter. Cependant, la « Transfergesellschaft²⁸ » arrive à son terme au 31 juillet 2010 et près de 1 300 employés pourraient perdre leur emploi.²⁹ Même si la direction s'est engagée à leur proposer du travail pour deux années, les garanties se font attendre.

Une multitude de chantiers navals de plus petites tailles se trouvent dans une situation très complexe due à ce gouffre dans les carnets de commandes.

Les types de navires commandés ont également bien évolué. Dans le domaine civil, la prédominance du porte-conteneurs semble révolue. Ne représentant que moins de 10 % des contrats, il est désormais minoritaire dans les carnets de commandes. Les navires de transports de passagers sont désormais en tête et représentent un tiers des contrats. Les navires spécifiques à la construction de parcs éoliens offshore sont également en expansion.

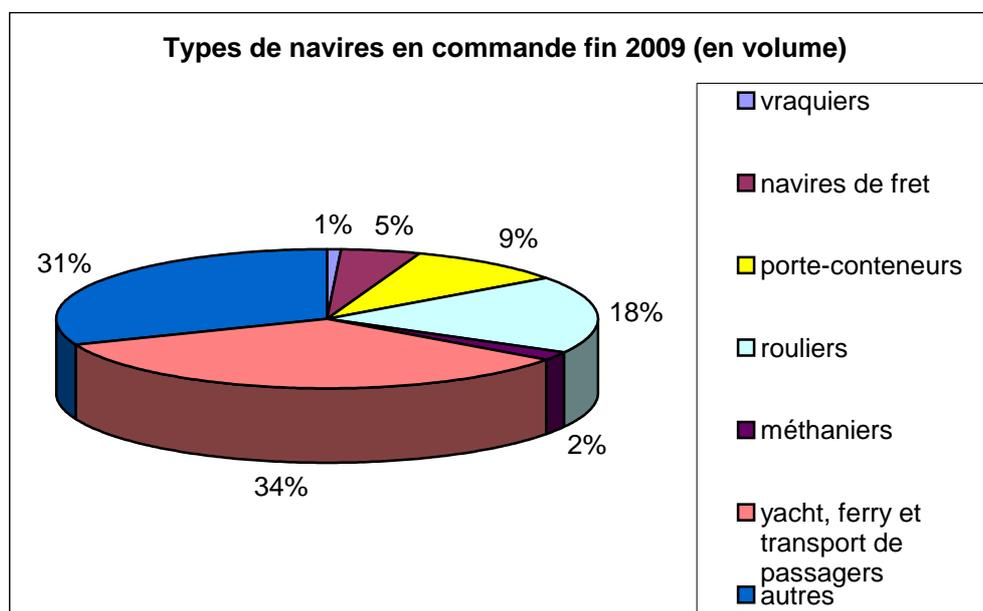


Figure 4 - d'après les chiffres du rapport annuel de la Fédération de la construction navale et les techniques maritimes (VSM)

²⁸ voir note de bas de page de ce rapport p. 2

²⁹ „Nordic-Mitarbeiter vor Arbeitslosigkeit“ - THB.info – 28 juillet 2010.

Vers une sortie de crise :

Si la reprise du trafic maritime laisse entrevoir une éclaircie, l'année 2010 partant sur de meilleures bases, la crise du carnet de commandes en 2008 et 2009 se fera sentir encore pour 2010 et 2011. Les experts les plus optimistes annonçaient fin 2008 qu'il faudrait attendre le dernier trimestre de 2011 pour que la situation soit redevenue comme en 2007. Mais l'évolution n'a guère prêté à l'optimisme et le nouveau coordinateur maritime du gouvernement déclarait en janvier que la crise de la construction navale durerait encore au moins deux ans.³⁰ Les plus pessimistes tablent sur 2014 pour retrouver le niveau de 2007. En juillet 2010, le président de la branche des Equipements Offshore et Marine de la puissante Fédération Industrielle Allemande (VDMA)³¹ annonçait des prévisions annuelles comprises entre 9,3 et 10,5 milliards d'euros pour l'ensemble de l'industrie navale, soit les résultats atteints en 2005 et 2006.

Risque de disparition de la moitié des chantiers allemands à terme.

Les petits chantiers navals et ceux qui ne réussiront pas leur transition vers de nouveaux marchés sont appelés à disparaître. Le directeur de Meyer Werft, Bernard Meyer n'est pas très optimiste pour l'avenir. Il expliquait dans le Financial Times Deutschland ses craintes « que la construction navale allemande ne se réduise de moitié »³². L'activité civile paraît condamnée et les porte-conteneurs classiques sont devenus la chasse gardée des chantiers navals asiatiques, capables de produire des navires de commerce de qualité acceptable, mais pour des prix bien moins élevés. Seuls les bâtiments à forte valeur ajoutée, répondant à des critères très précis (à l'instar des porte-conteneurs brise-glace de Nordic Yards ou des bâtiments destinés à l'offshore éolien de P+S Werft) permettent d'entrevoir un avenir viable à court et/ou moyen terme. Pour les autres, la reprise pourrait passer par une spécialisation dans les réparations et transformations, comme l'a entrepris Lloyd Werft, ou dans l'innovation et la recherche de nouveaux marchés, sur lesquels les chantiers asiatiques ne peuvent pas s'aligner.

³⁰ « Krise dauert noch zwei Jahre » - THB.info, 16 janvier 2010.

³¹ VDMA *Offshore- Schiffbau- und Zulieferindustrie*

³² Rapporté par THB.info - „Schiffbau halbiert sich“ 2 février 2010.

Les chantiers navals allemands savent que leur renouveau ne se fera pas sans une main d'œuvre innovante, pour amener de la qualité et de l'imagination. De même, on s'est aperçu que lors de la période de forte expansion, le respect des délais de livraisons a parfois prévalu sur la qualité. La baisse de régime actuelle doit entraîner des efforts dans ce domaine, afin que la production issue des chantiers navals allemands redevienne un label attestant de la grande qualité des navires.

Une concurrence encore plus rude

Si l'Allemagne a été durement touchée par la crise, l'année 2010 devrait être excellente pour la Chine. « L'Empire du Milieu » est déjà largement en tête pour les navires livrés avec 22,7 millions CGT, contre 18,3 millions CGT pour la Corée du Sud³³. La crise ne semble pas avoir perturbé la dynamique de l'économie chinoise. En plus d'une main d'œuvre bon marché, certains paramètres jouent en sa faveur. Même si la différence des prix de l'acier entre l'Europe et l'Asie s'est sensiblement réduit, au point que l'import d'acier asiatique ne constitue plus un gros avantage compétitif, le gouvernement chinois outrepassé certaines règles de bases de l'OMC, comme la non-intervention dans le capital des entreprises. Les Sud-coréens sont également pointés du doigt pour les mêmes méthodes. De plus, le marché des devises est très volatile.

L'euro s'est déprécié par rapport au dollar lors du premier semestre 2010, favorisant les exportations européennes sur le marché américain, notamment les constructeurs de navires de croisières. Cependant, le Yuan chinois et surtout le Won sud-coréen sont très sous-évalués, ce qui permet toujours aux exportateurs chinois et sud-coréens d'être compétitifs sur le marché des changes.

En revanche, une donnée pourrait contrecarrer les projets chinois : leurs chantiers navals se sont concentrés sur les rouliers et les porte-conteneurs, soit les deux segments dans lesquels la surcapacité est la plus criante.

Solutions à l'échelle européenne ?

Face à cette concurrence perçue comme déloyale venue d'Asie, les chantiers navals allemands et européens ne peuvent rivaliser - pour certains, survivre - par la seule innovation

³³ « China ist größte Schiffbaunation » THB.info – 22 juillet 2010.

technologique. De même, dénoncer certaines politiques asiatiques contraires aux règles de la libre-concurrence ne peut suffire même si y mettre un terme permettrait déjà de rétablir un équilibre dans le marché de la construction navale. Une solution à moyen-terme passe impérativement par l'Union européenne, dont les chantiers navals représentent 20 % du marché européen.

Cette revendication a été soutenue par le gouvernement Merkel via le *Ziele der maritimen Politik Deutschlands*.

En 2003, Bruxelles avait lancé le programme LeaderSHIP 2015, stratégie qui prévoyait d'accorder des aides aux chantiers navals les plus innovants. Fin 2008, cette initiative a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2011. Selon le Secrétaire général de la Communauté d'associations des chantiers navals européens (CESA), « ces aides ne sont accordées que dans un cadre trop strict et qui représentent que 10 à 15 % du marché. »

Lors d'une réunion à l'OCDE le 3 décembre 2009, les représentants des chantiers navals du Japon, de la Chine, la Corée du Sud ainsi que le CESA se sont entretenus sur les difficultés que traverse le secteur. Le groupement européen a souligné les infractions à la libre-concurrence venant de Chine et de Corée du Sud et dénoncé l'interventionnisme étatique de ces deux pays. Des discussions sur l'évolution de l'industrie navale et sur le concept d'intervention de l'Etat s'en sont suivis, mais sans déboucher sur des mesures concrètes. La Corée du Sud s'est contentée de nier les preuves de « distorsions du marché », tout comme la Chine, qui n'a même pas soumis de document de conclusion. Seul le CESA et le groupement japonais ont tenté d'obtenir un accord pour mettre un terme à ces pratiques interdites.

Le 8 avril 2010, à l'initiative du CESA, 33 régions européennes ont lancé un signal de détresse à Bruxelles, insistant sur le poids économique et humain que représente la construction navale européenne. Plusieurs propositions ont été faites.

Tout d'abord, il s'agit d'enrayer les mécanismes de la concurrence déloyale en instaurant un mécanisme anti-dumping. Plusieurs membres du CESA ont constaté plusieurs cas d'appels d'offres à des prix irréalistes. Le groupement a donc décidé d'enquêter sur les appels d'offres auxquels ont répondu des chantiers navals européens. Pointée du doigt, la Corée du Sud, qui niait son non-respect des règles de commerce dictées par l'OMC en décembre, est soupçonnée d'avoir vendu certains navires à perte pour conforter sa place de premier constructeur mondial, avec le soutien de l'Etat sud-coréen. « Le pays du matin

calme » se trouve dans une situation peu confortable : dans un accord du 28 juin 2000, Séoul et Bruxelles s'étaient entendu sur les modalités de calcul des prix en accord avec les lois antidumping de l'OMC. Pour les chantiers navals européens, s'il s'avérait que la Corée n'avait pas tenu ses engagements, le récent accord de libre-échange avec l'Union européenne, qui reste soumis à la ratification des Etats, pourraient prendre du plomb dans l'aile.

L'action du CESA a donc pour but de rétablir les règles de la concurrence dictées par l'OMC, mais également de mettre en place « un instrument européen de défense commerciale ». Les Sud-Coréens ont pris pied sur le continent européen et sont de plus en plus présents dans les chantiers navals. Cantonnés jusqu'à présent au domaine des navires commerciaux, ils visent désormais les navires à forte valeur ajoutée, comme les paquebots. Le CESA réclame donc des taxes pour les groupes étrangers désireux de pénétrer le marché européen.

L'orientation environnementale pour relancer le marché ?

De son côté, l'Union européenne met en place le projet « Smart Green Growth », visant à promouvoir une logique environnementale dans l'industrie d'ici à 2020. Les chantiers navals européens tentent donc de faire de l'écologie une nouvelle niche à exploiter.

Cette démarche s'est concrétisée en France par le lancement du programme « navires du futur » via le Grenelle de l'Environnement. Le GICAN, de son côté, soutient ce renforcement des mesures environnementales dans la construction navale, pour permettre aux chantiers de proposer leurs services de rénovation des navires existants, voire même d'en remplacer une partie. Des normes écologiques plus rigoureuses, basées sur la réduction des émissions ou la promotion de nouvelles énergies moins polluantes entraîneraient l'élimination des navires de plus de 30 ans, ce qui redonnerait des couleurs à des chantiers européens bien pâles. Ce serait en plus un frein à la concurrence chinoise, qui devraient alors se mettre aux normes européennes.

Le 1^{er} mars, le CESA a également encouragé l'Union européenne à développer l'éolien offshore. L'association estime à 2,4 milliards d'euros la création de navires permettant d'assurer la construction et la maintenance de ces parcs.

Toujours dans une logique environnementale, le CESA a fait pression pour le financement des autoroutes de la mer. En désengorgeant les routes terrestres et à travers la promotion du transport maritime, les chantiers navals européens espèrent voir repartir la demande.

D'autres confédérations syndicales ont également réclamé des aides pour la construction navale européenne. C'est le cas du groupement syndical des industries de la métallurgie qui, fin juin 2010, a exhorté Bruxelles de lancer un plan de sauvetage immédiat pour la filière construction navale.

Toutes ces réclamations au niveau européen doivent désormais trouver un écho sur le plan national. Or, si le gouvernement allemand soutient ces mesures, il adopte néanmoins une attitude très libérale, comme mentionné précédemment. Peu enclin à distribuer des enveloppes généreuses aux constructeurs en difficulté et dont l'avenir lui paraît économiquement peu viable, il privilégie le soutien à l'exportation et finance plus volontiers les repositionnements sur de nouvelles branches ou distribue des primes à l'innovation.

Elément important qui accompagne la vision allemande et les mesures européennes, 2009 est une année record en terme de navires envoyés à la casse. Les plus vieux bâtiments ont été démontés, marquant ainsi un premier pas vers la réduction de la flotte mondiale et donc freinant la chute des prix du fret. Selon Clarkson Research, 1 014 bâtiments ont été envoyés à la ferraille dans le monde en 2009, pour un total de 31,5 millions de tonnes soit le plus haut niveau depuis 13 ans³⁴. Environ un tiers concerne les vraquiers et un quart les pétroliers. L'Allemagne, qui possède 35 % des grands bateaux cargos de la planète, veut laisser la place désormais à des nouveaux navires à forte valeur ajoutée technologique et plus respectueux de l'environnement.

³⁴ „1 014 Schiffe abgewrackt“ - THB.info – 24 février 2010

Si la sortie de crise se fera encore attendre quelques temps (2012), les chantiers navals allemands sont condamnés à s'adapter s'ils ne veulent pas disparaître. En ce sens, la crise a accéléré le processus de leur transformation. Les constructeurs ont dû s'adapter aux nouvelles données d'un marché qui a subi de forts changements. Le pire semble être passé et les commandes reviennent, même si elles ne sont pas aussi abondantes qu'en 2007. Les perspectives sont encore pessimistes pour l'ensemble de la construction navale et selon des rapports d'experts, 40 % des chantiers navals de la planète pourraient disparaître à terme.³⁵

³⁵ „Viele deutsche Werften stehen vor dem Kollaps“ Nicolai Bürger – 20 février 2009