



ISEMAR

Finlande, exemple du dynamisme maritime nordique

Coincée entre la Scandinavie et la Russie, la Finlande a réussi aussi bien politiquement qu'économiquement à trouver sa voie. Ce petit pays de 5.3 M d'habitants peu doté en ressources naturelles, à part son immense domaine forestier s'est affirmé comme une nation de référence en matière d'industrie mécanique et plus spécialement comme l'un des principaux fournisseurs internationaux des industries maritimes en terme de navires, de matériels de propulsion et d'équipements portuaires. Par ailleurs, la géographie isole la Finlande et a toujours fait du lien maritime un fondement pour l'économie nationale, notamment lorsque l'URSS bloquait l'accès terrestre à l'Europe centrale. Ports, armements, constructeurs navals, équipementiers participent à faire de la Finlande une des nations majeures du monde maritime européen. A l'occasion d'un déplacement avec la ville de Saint-Nazaire à Turku, l'ISEMAR a pu mieux découvrir l'économie maritime finlandaise.

L'importance nationale du lien maritime

La Finlande peut être caractérisée par un quasi-isolement géographique à la marge Nord-Est du continent. Il s'agit d'une quasi péninsule entourée à l'Est et au Sud par les deux branches de la Baltique que sont les Golfs de Botnie et de Finlande. Durant la période soviétique, les liens avec l'Europe occidentale se sont alors uniquement basés sur les voies maritimes vers la Suède, le Nord de l'Allemagne et le Benelux. L'indépendance des Pays Baltes a permis d'accroître les échanges avec l'Estonie mais n'a pas changé l'importance des liens maritimes pour le pays d'autant plus que l'intégration européenne en 1995 a provoqué une forte croissance des échanges.

Le mode maritime est donc indispensable pour l'approvisionnement du pays (70% des importations nationales et 90% des exportations), en premier lieu pour les fournitures énergétiques et les exportations des très importants secteurs forestiers et mécaniques. En outre, depuis longtemps la Finlande sert de pays de transit pour une partie des approvisionnements russes en biens manufacturés et véhicules neufs.

Les trafics maritimes finlandais s'appuient sur trois grands secteurs d'activités. La filière bois et papier génère à elle seule 25% des échanges maritimes, plus que la filière des hydrocarbures (20%) et que celle, plus disparate, des marchandises diverses (20%). Près de la moitié du commerce maritime est réalisée avec trois partenaires : l'Allemagne, la Suède et la Russie.

Le mode maritime est aussi fondamental pour les déplacements des personnes, tout d'abord pour la communauté émigrée en Suède et les habitants de l'archipel national d'Åland, puis pour les déplacements touristiques de proximité (Estonie) ou estivaux (Allemagne). Comme ailleurs en Europe, l'industrie du ferry voit un tassement de son activité devant la

progression de l'avion à bas coût sur les longues distances.

Une flotte spécialisée

Pour répondre à ce fondamental lien maritime, la Finlande s'est naturellement dotée d'une flotte nationale. Elle est seulement à la vingtième place continentale avec environ 600 navires car les intérêts finlandais n'arment que 56% de leurs navires sous pavillon national (55% en France). Cette flotte est constituée pour moitié de pétroliers mais compte aussi une forte composante de cargos (navires conventionnels et rouliers) destinés notamment aux trafics forestiers ainsi qu'une quarantaine d'unités pour passagers.

La Finlande, comme les autres riverains de la Baltique, est pour la conteneurisation dans la sphère d'influence des ports du Range Nord et en premier lieu de Hambourg. La petite compagnie finlandaise Containerships assure ainsi des services de feeder alors que Finnlines vient de revendre l'opérateur allemand Team Line au belge Delphis. En outre, des navires rouliers sont désormais configurés pour accueillir un certain nombre de conteneurs, 640 evp sur les types TIMCA de Transfennica.

Le roulier est l'un des fondements du transport maritime national¹ qu'il s'agisse des trafics de wagons de chemins de fer avec la Suède et l'Allemagne, des remorques (869 000 unités manipulées en 2006), des véhicules neufs et des productions papetières. Ces trafics ro-ro utilisent une importante flotte de navires rouliers purs et mixtes (en forte croissance de gabarit)

¹ Si le réseau de services rouliers est important, la Finlande se positionne pour le développement des autoroutes de la mer transbaltiques afin de maintenir une offre compétitive maritime face aux corridors routiers qui traversent la Suède à l'Ouest et les Pays Baltes à l'Est.

ainsi que les car ferries. Seuls ces derniers sont commandés aux chantiers nationaux car les rouliers fréteurs sont une spécialité des constructeurs allemands, italiens et polonais.

L'eupéanisation du transport maritime

La Finlande possède un petit tissu d'entreprises maritimes avec plusieurs opérateurs dans le pétrole et le vrac (le raffineur national Neste, Lundqvist Rederierna, VG Shipping) mais surtout des opérateurs et des sociétés de frètement du secteur roulier (fret et ferry). Cette activité est héritée de deux dynamiques particulières. La première est issue de l'investissement dans le secteur maritime de la minorité nationale suédoise du Sud-Ouest du pays et de l'archipel autonome d'Åland, qu'il s'agisse d'opérateurs (Viking Line, Sijla Line, Eckerö Line) ou de sociétés de frètement (Godby Shipping, Birka Cargo, Langh Ship et Rettig Bore).

La seconde dynamique provient de l'investissement dans le secteur maritime des compagnies forestières (M Real, Enso, UPM...) afin d'exporter leur production. Dès 1982, Enso s'est néanmoins désengagée du capital majoritaire de Finnlines alors que Transfennica a été revendue en 2002 – 2005 par ses propriétaires forestiers (UPM-Kymmene², M-Real, Metsä-Botnia, Myllykoski). En 2000, l'autorité de la concurrence avait interdit une fusion entre les deux opérateurs nationaux afin de maintenir une offre maritime diversifiée.

Aujourd'hui les deux fleurons du shipping finlandais sont sous bannières étrangères. L'acquéreur de Transfennica est la société néerlandaise Spliethoff et pour la première fois en septembre 2007 un service est opéré hors de Finlande avec la liaison Zeebrugge – Bilbao. La prise en main de Finnlines par Grimaldi Napoli s'est faite via une OPA hostile qui a néanmoins abouti au contrôle de 51,7% de l'armement finlandais. Grimaldi souhaite développer des synergies de fret³ en Europe du Nord avec sa nouvelle acquisition. En août 2007, Grimaldi a annoncé un investissement de 240 M € pour six rouliers fabriqués en Chine pour Finnlines.

Dans les années 80, l'activité de transbordement était contrôlée par plusieurs sociétés sous la forme de deux consortiums (Viking, Silja). Après une période de crise dans la décennie suivante, le secteur s'est recentré autour de trois opérateurs dont deux contrôlés par des intérêts d'Åland (Viking Line et Eckerö Line). Le troisième acteur, Sijla Line est passé en 1999 dans les mains du groupe britannique Sea Containers jusqu'à ce que des difficultés financières incitent en 2006 à sa revente (avec la filiale fret SeaWind Line) à la société maritime estonienne Tallink, devenue au fil des ans l'acteur leader du secteur des passagers en Baltique.

² Le groupe forestier reste présent dans le secteur en affrétant des rouliers pour ses expéditions maritimes entre autre vers le port de Rouen.

³ La compagnie possède deux filiales, Nördo Link opérant entre la Suède et l'Allemagne et Finnlink entre la Finlande et la Suède.

Ferry *Isabella* de Viking Line



Un réseau de ports de faible tonnage

La Finlande compte une vingtaine de ports qui manutentionnent au moins un million de tonnes par an, soit un nombre similaire à celui de la France. Toutefois, le trafic total des ports finlandais atteint les 100 millions de tonnes, c'est à dire l'équivalent de ce que réalise annuellement le seul port de Marseille. La façade maritime de la Finlande est donc bien couverte par les installations portuaires mais celles-ci sont de faibles dimensions. La plupart des ports possèdent une base de trafic liée aux trafics forestiers (pâtes, papiers, bois ronds et sciés) même si quelques uns dominent : Lappeenranta et Hamina à l'Est, Rauma à l'Ouest, Oulu et Kemi au Nord.

Les principaux ports se concentrent au Sud du pays, sur la côte du Golfe de Finlande. Ils dépassent le cadre national et doivent leur importance au trafic pétrolier (Skoldvik, 17 Mt), aux trafics de conteneurs et avec les Pays Baltes (Helsinki, 11 Mt), au trafic de produits forestiers de transit avec la Russie (Kotka 8,4 Mt, Hamina 5,3 Mt). Les $\frac{3}{4}$ des trafics conteneurs sont captés par Helsinki (460 000 evp), Kotka (366 000 evp) et Hamina (160 000 evp).

L'autre grande façade, celle du Golfe du Botnie, abrite au Sud de nombreux ports associant les produits forestiers, le transbordement et quelques vracs : Hanko (3.4 Mt), Turku (3.9 Mt), Naantali (7.3 Mt), Rauma (6 Mt), Pori (4.2 Mt), Kokkola (4 Mt), Raahe (5.9 Mt), Kemi-Tornio (4 Mt).

Les trafics passagers sont d'abord et avant tout réceptionnés à Helsinki (8.8 M passagers) et Turku (3.2 M) alors que les trafics de remorque se répartissent entre la capitale (429 000 unités de fret roulant) et les trois ports du Sud-Ouest (Turku 129 000, Naantali 134 000, Hanko 126 000).

Enfin, la Finlande possède tout un ensemble de ports intérieurs spécialisés (essentiellement des sciages) sur les trafics forestiers fluvio-maritimes, en particulier dans la zone des grands lacs de l'Est du pays, qui communique à la mer via le canal de Saimaa (2,1 Mt en 2006).

La Finlande est l'un des principaux fournisseurs internationaux en matières d'outil de manutention de levage (grues et portiques) pour les ports, les navires et les chantiers navals ainsi que des matériels portuaires roulants (*strackers, stadels carriers, mafi*). L'ensemble des filières clientes de ces produits connaît aujourd'hui une forte croissance dont bénéficie cette industrie mécanique spécialisée.

La filière finlandaise s'appuie aujourd'hui sur plusieurs entreprises majeures : Cargotec Corporation (Kalmar, Hiab, Mc Gregor), KCI Konecranes, Liftec (groupe TCC, Norvège) et Mentsinen.

La construction navale

Dans les années quatre-vingt, le pays comptait plusieurs constructeurs, Wartsila Marine (Turku, Helsinki), Valmet Shipyards (Helsinki), Hollming (Rauma), Rauma-Repola (Pori). Comme dans de nombreux pays de construction navale, la crise du secteur a amené à un regroupement progressif des différents chantiers. En 1987, les sites de Turku et Helsinki sont passés sous la coupe de Wartisla Marine, rebaptisés Masa Yards. Après une faillite en 1989, le constructeur a été repris l'année suivante par l'anglo-norvégien Kvaener. De leurs côtés, les sites de Rauma et Pori ont été fusionnés en 1991 dans Finnyards et rachetés en 1998 par une autre entreprise norvégienne, Aker contrôlée par l'homme d'affaire Kjell Inge Røkke (TRG Holding).

La holding Aker a pris en 2000-2001 le contrôle de Kvaener alors en faillite et fusionné les chantiers finlandais⁴ en une nouvelle société norvégienne cotée en bourse à Oslo, Aker Yards ASA. Après le rachat d'Alstom Marine en France (2006), Aker Yards compte 13 000 salariés dans le monde répartis sur 18 sites. Une grande variété de navires est construite par le groupe dont les deux points forts sont les ferries et les paquebots (36 et 37% des deux marchés mondiaux) et les navires adaptés à la glace (60% du marché mondial).

Propriétaire de 55,6% de Aker Yards, Aker ASA a réduit sa part dans le capital à l'été 2006 à 40,1% avant de vendre en bourse l'ensemble de ses actions en mars 2007. Depuis Aker Yards n'a plus d'actionnaire de référence et le capital est très dispersé. La mise en vente des titres a plutôt intéressé des grandes banques européennes ou américaines que des fonds d'investissement, ce qui a été analysé comme une marque de confiance envers l'entreprise.

Aker Yards s'organise en Finlande autour de trois sites regroupant 3 800 salariés auxquels s'ajoutent 3 700 salariés des fournisseurs et sous-traitants. Deux chantiers sont hérités de Masa Yards (Helsinki et Turku) et un de Finnyards (Rauma). Au moment de la

reprise des Chantiers de l'Atlantique, Aker Yards réfléchissait à l'extension du site de Turku (déjà déplacé hors de la ville en 1974) pour répondre à la reprise de la demande et à la forte croissance du gabarit des navires. Le chantier d'Helsinki est localisé en pleine ville ce qui pose des problèmes de place. Il est recentré vers les navires de moindre capacité et les travaux de rénovation.

Caractéristiques des chantiers navals finlandais

site	positionnement	dock	grue	salariés
Helsinki	ferry, roulier mixte	280x34x9.5m	450 t	910
Turku	paquebots, cruise ferry	365x80x10m	600 t	2 000
Rauma	ferry, militaire	260x85x9m	300 t	265

sources Aker Yards

La situation du secteur

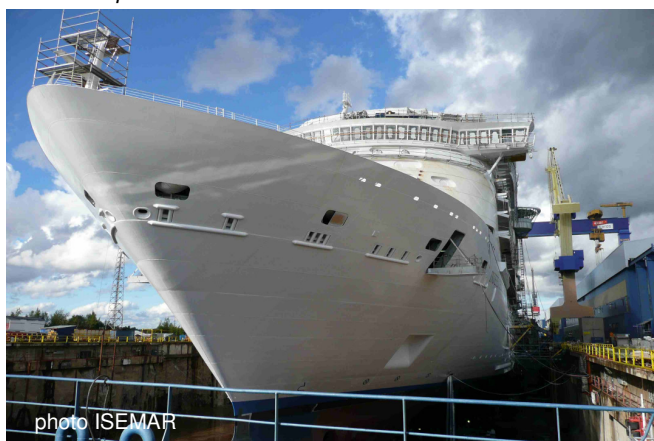
De la fin de la Seconde Guerre Mondiale à 1991, une partie de l'activité de la construction navale était liée aux réparations de guerre puis aux achats soviétiques. Parallèlement la constitution d'une flotte nationale puis les commandes extérieures ont permis de développer les chantiers. La fin de l'URSS et le tassement des marchés ferry et paquebots au début des années quatre-vingt dix ans ont affecté le secteur. La dévaluation monétaire, la réorganisation des entreprises et les aides publiques ont permis aux chantiers de passer le cap non sans provoquer des critiques des fabricants de la CEE. Recentrée sur les navires à passagers à plus forte valeur ajoutée, ferries puis paquebots, la construction navale finlandaise réussit à se positionner comme l'un des leaders du secteur avec les Italiens.

En octobre 2006, selon les statistiques internationales, la Finlande se situait à la 11^e place en terme de commande de navires de tous types exprimés en tonnes brutes compensées (1,365 M tbc, 16 navires), juste derrière la France (1,432 M tbc, 13 navires). En terme de navires à passager, la Finlande (15 navires) se situait à la seconde place derrière l'Italie et devant la France (9 navires). Grâce à sa double implantation française et finlandaise, Aker Yards (29 navires) domine sur le segment des navires à passagers son concurrent italien Fincantieri (24 navires).

Pour résister face à la concurrence dans un pays à coûts élevés, la construction navale finlandaise utilise un important secteur de fournisseurs locaux (600 entreprises) qui participe en général à 80% des navires. Pour un certain nombre de composants des navires, Aker Yards a adopté un modèle de livraison clé en main par les principaux fournisseurs d'éléments (une vingtaine) plutôt que de l'achat d'heure de travail. La sous-traitance extérieure d'un certain nombre d'éléments dont des morceaux de coques (Russie, Pologne) est devenue aussi une nécessité.

⁴ La Finlande compte encore dans le Sud Ouest un constructeur de petits navires (Uki Workboat), un réparateur naval (Turku Repair Yards) et un fabricant d'unité off shore du groupe Technip.

Independance of the Sea en construction à Turku



Les commandes des chantiers finlandais

Le carnet de commande des chantiers finlandais est quasi exclusivement composé à l'été 2007 de navires à passagers : paquebots (2 plus une option), ferries (7) et roulier mixte (1) pour une demi douzaine de clients. Ajouté au programme de Saint-Nazaire, le carnet de commande de la branche Cruise & Ferries d'Aker Yards est quasi plein pour les trois prochaines années. En Finlande, la construction de paquebots est moins importante qu'à Saint-Nazaire mais s'appuie sur le navire géant de RCCL. Le projet Genesis vise à construire un navire de 360 m de long pour accueillir 5 400 passagers pour un coût de 2 milliards d'euros.

L'activité de construction de ferries est bien remplie avec notamment des navires pour Brittany Ferries et Stena Line ainsi que les clients habituels d'Aker Yards que sont l'armement national Viking Line et l'estonien Tallink mais ceux-ci diversifient aussi leurs commandes en Espagne et en Italie.

Dans la seconde partie de 2007, Aker Yards a été contraint de revoir ses prévisions financières à la baisse malgré la croissance du chiffre d'affaire en raison de la très forte charge en Finlande avec 7 ferries en commande, dont 5 à livrer dans les 12 prochains mois. De fait, les chantiers finlandais du groupe souffrent d'un manque de ressources et des augmentations de prix des fournisseurs alors qu'ils se sont engagés pour de nombreuses commandes, dans des contraintes de délais et de coûts très sensibles.

La construction navale finlandaise est confrontée, depuis plusieurs mois, à une importante pénurie de main d'oeuvre et de compétences. Les départs à la retraite, le vieillissement de la population mais aussi l'attractivité d'autres secteurs (Nokia en premier lieu) posent un véritable problème à l'industrie navale qui doit recruter 8 000 personnes ces prochaines années.

Afin d'augmenter la coopération entre les chantiers navals, les fournisseurs d'équipement, les sous-traitants et les bureaux de conception, une nouvelle organisation professionnelle de la filière navale a été réalisée en 2001 alors qu'un programme national a été organisé pour soutenir la recherche et le développement.

La Finlande compte aussi l'un des principaux fabricants de moteur diesel, le holding Wärtsilä (deslesté en 1989 de ses chantiers) s'est renforcé dans cette activité et a acquis plusieurs sociétés européennes de motorisation : Sulzer (CH), Deutz Marine (All), SACM Diesel (Fr). Par ailleurs, une entité d'ABB Marine (Suède) produit en Finlande des pods (Azipod) pour la propulsion des navires à passagers.

Le cluster maritime finlandais

Suivant l'exemple de nombreux pays et compte tenu de l'importance des secteurs naval, maritime et portuaire dans l'économie nationale, la Finlande s'est orientée sur une évaluation du cluster maritime national regroupant l'ensemble de la plupart des branches à l'exception de la défense nationale et de la pêche. L'étude réalisée en 2003 a permis de comptabiliser l'apport de l'économie maritime en termes de richesses produites, d'emploi, de fiscalité et de transferts sociaux, de compétitivité internationale et d'exportation, de développement technologique...

Ce type de démarche permet d'une part aux industries maritimes de peser dans le contexte économique national, notamment vis-à-vis de l'Etat et de ses politiques publiques (formation, fiscalité, recherche...), et d'autre part de mettre en œuvre des processus de recherche et développement associant plusieurs éléments des chaînes économiques reliant les acteurs : (armateurs, constructeurs, fournisseurs...).

Le secteur privé et les ports représentaient 2 700 entreprises comptant environ 47 000 emplois directs (241 entreprises employant 72% de ces salariés) et un chiffre d'affaire de 11,4 M€ (2001). L'impact économique des activités du secteur maritime est donc significatif pour ce petit pays avec un rayonnement extérieur important.

Le transport maritime (en partie sous contrôle étranger) et les ports sont des éléments incontournables pour les échanges des biens et des personnes. La construction navale, désormais totalement dans des mains internationales, s'est extrêmement spécialisée tout en restant très concurrentielle. Ce secteur, comme les autres branches des industries mécaniques maritimes (motoristes, équipementiers portuaires) est à la fois dans un contexte économique mondial porteur mais doit trouver des solutions pour maintenir sa compétitivité, assurer la pérennité des savoir-faire de la main-d'oeuvre et organiser les processus de sous-traitance.

Paul Tourret et Romuald Lacoste