



À Saint-Nazaire, la ville, le chantier naval et le port sont nés d'un même élan il y a plus de 160 ans. La diversification d'un constructeur naval donnera dans les années 20 naissance à la filière aéronautique. Ainsi, le trident économique nazairien était constitué autour de la navale, du port et de l'aviation sous le double sceau de la mer et de la construction mécanique. Un ensemble qui trouve sa cohérence avec les activités et savoir faire de Nantes. L'ISEMAR a été créé en 1997 par la volonté de la mairie de Saint-Nazaire, de la CCI et des acteurs portuaires de doter le territoire d'une entité capable d'analyser les évolutions des industries maritimes à la fois au service du territoire métropolitain et au-delà de la communauté économique nationale liée à la mer. Depuis 20 ans, l'ISEMAR décrypte toutes les évolutions des ports, des compagnies maritimes, des marchés tout en s'attachant au développement de son territoire. L'occasion d'un petit tour d'horizon de l'économie de mer nazairienne.

Les mutations permanentes du port

Au milieu des années 90, le port de Nantes Saint-Nazaire a atteint sa maturité. C'est notamment le résultat du développement durant deux décennies des nouveaux espaces de Montoir permettant de dépasser les cadres étroits des bassins de St Nazaire et des sites nantais. Entre la raffinerie de Donges et le nouveau pont, le port autonome a trouvé un espace propre à recevoir la modernité d'alors, une zone industrialo-portuaire et des filières nouvelles. Les voitures neuves, les conteneurs, le gaz, le charbon, les céréales, les nourritures pour animaux, les engrais ont donné de l'ampleur au port. Ces trois derniers trafics traduisent notamment le rôle essentiel du port de Nantes St-Nazaire au service de l'agriculture de plusieurs régions françaises.

Pour la première fois en 1998, le port a dépassé le seuil des 30 Mt, confortant son statut de 4^e port français et une place dans les trente premiers européens, à l'égal de Bilbao et Liverpool. Pour assurer ce statut, le port dispose comme les autres ports français d'un socle énergétique conséquent, la raffinerie, le terminal méthanier et la fourniture en charbon de la centrale de Cordemais. C'est pourtant de ce socle que viendra une partie de l'affaiblissement du port de ces dernières années, l'accident de Fukushima provoquant par ricochet des changements dans le marché mondial du gaz qui pénalisèrent le terminal de Montoir. Le retour du gaz et les transbordements de méthane du nord de la Russie via Montoir devraient effacer cette période difficile.

Si les trafics ont témoigné d'un tassement de l'activité issu de la crise de 2008, du ralentissement européen de 2011 et des difficultés du gaz, le port est resté un lieu d'investissement avec la construction des usines de biocarburant, de broyage de clinker et de nacelles d'éoliennes. Le développement d'un pôle logistique à Montoir en relation avec la conteneurisation reste d'actualité. Les lignes océaniques et européennes (feeder) connectent Montoir, mais pour devenir un grand port régional européen du conteneur, les choses peuvent encore s'améliorer en termes de connexions maritimes et d'expansion de l'arrière-pays notamment sur l'axe de la Loire. Le port joue aussi la carte du smart port avec une extension du terminal dotée d'un quai "intelligent" ainsi que la mise en place d'une solution numérique pour faciliter la desserte routière (Easygate de TGO).

Le port roulier lié historiquement aux flux de PSA entre la France et l'Espagne a étendu son activité. L'autoroute de la mer ne fut qu'un épisode qui a néanmoins démontré le potentiel d'un marché fret et passagers avec l'Espagne. L'armement Suardiaz, après avoir renforcé l'offre avec Vigo, a ouvert une nouvelle ligne vers Tanger Med. Montoir s'est maintenant construit un rôle de port roulier diversifié. Le panel de constructeurs s'est étoffé avec Renault et Dacia à l'import et des camions Scania d'Angers à l'export. Enfin au fil des années, les flux aéronautiques d'Airbus se sont développés et vont prendre durant quelques années de l'ampleur avec la réorganisation de la logistique entre les sites mondiaux de l'avionneur donnant plus de place aux solutions maritimes. Le Port autonome devenu Grand Port Maritime en 2008 est un port généraliste et multi sites. La réforme a notamment transféré à des entreprises privées la gestion des terminaux et fait entrer le port dans une nouvelle ère. La compétition portuaire, la conquête des arrière-pays, l'attractivité du territoire sont désormais une cause commune de l'autorité portuaire, des entreprises et des collectivités attentives au développement de ce pôle essentiel de l'économie de l'estuaire.

Une construction navale toujours dynamique

À la fin des années 70, les chantiers de Saint-Nazaire achevèrent un cycle de 30 ans marqué notamment par la construction des pétroliers et quelques navires emblématiques. Les mastodontes de la classe Batillus témoignent d'un échec maritime, mais ont mis le chantier au format XXL. L'outil industriel jamais obsolète est l'une des raisons du maintien du seul chantier français. Pourtant

au milieu des années 80, les impératifs libéraux de l'Europe et du gouvernement français ont quasiment fait disparaître le tissu national. Dans le giron du groupe industriel Alstom, les chantiers font leurs premiers pas dans la croisière. Aux petits navires de Holland American Line, succède le premier contrat pour RCCL, le *Sovereign of the Seas* d'où suivront quinze ans de fourniture industrielle à l'armement américain. La croisière est encore un outil de diversification, des ferries, frégates et les méthaniers malaisiens complètent la charge de travail. Il y a 20 ans, la construction de paquebot devint le cœur des chantiers non sans concurrence avec les Finlandais, les Italiens et les Allemands. La direction de l'époque mit en place les solutions industrielles internes et externes (sous-traitance) qui permirent des gains de productivité. Si les contrats pour Renaissance et Festival apportèrent du volume, la rupture avec RCCL (les pods des *Millenium*) apporte une ombre au tableau. Néanmoins, la commande du *Queen Mary 2* en 2000 est un symbole de la réussite du chantier vis-à-vis d'un secteur en forte croissance.

Le 11 septembre 2001 porta un coup dur à l'économie mondiale du tourisme et notamment à la croisière américaine et européenne (des clients disparurent notamment). Les temps devinrent difficiles pour les Chantiers et le bassin nazairien. Durant trois ans, aucun navire ne fut commandé et la situation économique se dégrada rapidement. Les contrats des BPC de la Marine Nationale, le ferry de Sea France et les méthaniers maintenaient un seuil minimum d'activité.

En 2005, Alstom se débarrassa littéralement des Chantiers de l'Atlantique qui furent pourtant l'un de ses fleurons industriels. Vendus au Norvégien Aker Yards, déjà propriétaire des chantiers finlandais, les Chantiers profitent d'un lien commercial fort avec l'ambitieux armement italien MSC, le numéro 2 du conteneur se construisant une nouvelle activité maritime. Entre 2003 et 2017, onze navires ont été livrés à MSC dont un commandé d'abord par le gouvernement libyen. Seuls, un unique paquebot pour NCL et un petit navire pour Hapag Lloyd ont diversifié les commandes dans un contexte de nouveau coup porté au secteur par la crise de 2008. Encore une fois, l'Etat participa au maintien de l'activité alors passée sous la coupe du coréen STX avec les contrats militaires français et russes (devenus égyptiens). Dans ce monde de la construction navale où les clients ne sont pas très nombreux, les chantiers sont dans une concurrence redoutable. En 2012, le contrat des paquebots fluviaux échoua pour des questions de financements. Quelques temps plus tard, la Finlande éprouva des difficultés pour celui du troisième navire de la classe *Oasis* après deux unités construites à Turku. STX France capte, aux dépens de STX Finland, la construction de l'*Harmony of the Seas*. Livré en 2016, ce navire correspond à une nouvelle phase positive pour les Chantiers avec jusqu'en 2026 quinze navires à construire dont onze sont de plus de 5 000 passagers.

Forts de 19 Mds de dollars de commandes à l'été 2016, les Chantiers se sont retrouvés dans la position particulière d'être mis en vente par son propriétaire STX victime de l'effondrement de la construction navale coréenne. Un an après la situation n'est pas clarifiée à l'été 2017. La tension autour du contrôle des Chantiers se réalise dans un moment favorable. En effet, au-delà de la croissance continue de la croisière dans le monde et de l'émergence chinoise, la meilleure parité entre le dollar et l'euro favorise les commandes américaines depuis 2010 et les taux bas le financement des navires.

Dans la mouvance des chantiers s'active un réseau important de sous-traitants dont certains sont des constructeurs navals à part entière, Océa et Mecasoud sur le bassin de Penhoët. Parallèlement, la réparation navale est l'affaire de Clemessy Services Marine (Eiffage). Dans ce contexte, le pôle industriel Neopolia fédère les acteurs autour de multiples clusters spécialisés, mais aussi en fédérant des adhérents pour construire des navires avec déjà trois bateaux de croisière fluviale pour CroisiEurope.

L'émergence des EMR

Le savoir-faire industriel reconnu de la région nazairienne a trouvé une nouvelle dimension avec les énergies marines renouvelables lancées pour le gouvernement en 2011. Le territoire nazairien a été choisi par Alstom pour développer une usine d'assemblage de nacelles et de générateurs d'éoliennes maintenant dans le groupe américain General Electric. L'usine inaugurée fin 2014 avec le soutien des collectivités monte en puissance de production d'abord à l'export avant la fourniture des champs français d'EDF EN dont le plateau de Guérande.

Les Chantiers se sont aussi positionnés sur le marché des EMR en investissant dans l'usine Anemos (partenariat public privé), un atelier d'assemblage de sous-stations électriques des champs d'éoliennes. Une première a été livrée en 2015. La seconde est prévue pour 2018. La dernière pierre des EMR émerge dans le bassin de Penhoët avec la première éolienne flottante française du projet test Floatgen qui sera installée en France au large du Croisic fin 2017.

Déjà dédié aux colis lourds (Man Tissant, Mecasoud), le port de St Nazaire est maintenant aussi transformé autour de la forme Joubert pour accueillir sur une quinzaine d'hectares l'entreposage et la manutention des éléments d'éoliennes (exportation de la production, chargement pour l'installation des champs). Si on ajoute, les flux d'importation et de stockage des pièces pour l'usine GE à Montoir, c'est bien une filière logistique nouvelle qui alimente l'activité portuaire. La création rapide d'un troisième pilier de l'industrie maritime de Saint Nazaire.

Dans l'avenir, le maintien de la dynamique de l'économie bleue à l'échelle de la métropole Nantes Saint-Nazaire et de la Région des Pays de la Loire dépendra de l'innovation, de la volonté de développement et de l'esprit collaboratif des acteurs privés et publics du territoire.