



Chantiers de l'Atlantique, parce que la mer est notre avenir

Laurent Castaing

Directeur général de Chantiers de l'Atlantique

de la Mer



©Chantiers de l'Atlantique

Chantiers de l'Atlantique est un des leaders mondiaux sur les marchés des navires hautement complexes et des installations offshore. Grâce aux expertises développées par son personnel et son réseau de coréalisateurs, combinés à un outil industriel de premier plan, l'entreprise est un acteur incontournable dans les domaines de la conception, de la fabrication, de l'intégration, des essais et de la livraison clé en main de paquebots, de navires militaires et de sous-stations électriques pour les champs éoliens offshore.

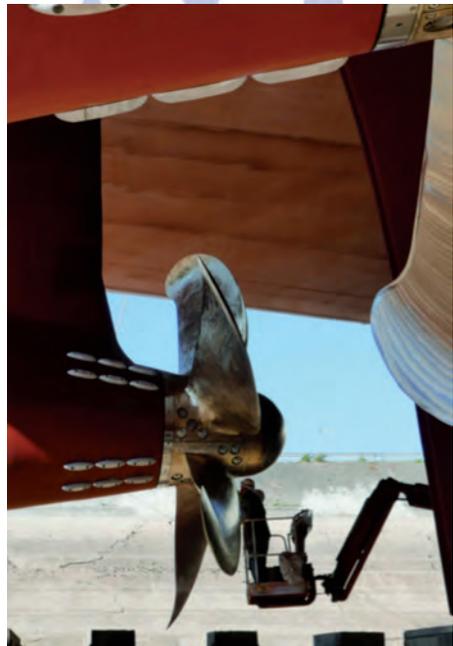
Par ailleurs, Chantiers de l'Atlantique s'appuie sur son expertise de la construction navale pour accompagner ses clients civils et militaires tout au long du cycle de vie de leurs navires. L'entreprise offre en outre à ses clients une vaste gamme de conceptions, services et travaux pour réduire leur empreinte globale et s'est créée en moins d'une dizaine d'année une expertise largement reconnue.

Chantiers de l'Atlantique, la France et l'Europe

Chantiers de l'Atlantique étant désormais entre les mains de l'État son attachement à notre pays ne peut être plus ferme ! Mais c'est plus l'État dans son rôle d'encouragement de l'activité économique, et notamment des activités exportatrices qui apporte un soutien crucial à l'entreprise au travers du bénéfice de l'usage des garanties du crédit export. C'est un effort important et qui mérite d'être salué mais qui est très équivalent à celui des États grands concurrents en matière de paquebots et donc sans lequel les clients communs se détourneraient de la France.

Cependant, cet effet très bénéfique pour Chantiers de l'Atlantique et pour la capacité exportatrice de la France a éloigné les clients nationaux de Saint-Nazaire puisqu'ils trouvaient ailleurs le bénéfice du crédit export dont ils ne peuvent bénéficier en France. Ceci est peut-être en train de changer avec de nouvelles dispositions en faveur du pavillon français.

Sur le plan plus politique, et malgré ce soutien, la vision de la France sur l'utilité, voire la nécessité de son secteur maritime reste insuffisante. Le soutien reçu est plus, comme indiqué ci-dessus, un soutien à l'exportation des produits industriels français, qu'un soutien à l'activité d'un secteur vécu comme indispensable à notre pays, mais ici aussi les choses sont peut-être en train de changer.



DR



Dossier

Les entreprises françaises leaders à l'international

En revanche la situation est beaucoup plus grave à Bruxelles. Depuis des années, Coréens puis Chinois, prennent des parts de marchés à la construction navale européenne par des pratiques déloyales amplement décrites. Ceci sans réaction de l'Union Européenne.

En ce moment même, les chantiers chinois sont en train de vider les chantiers de ferries européens, toujours sans réaction. Serons-nous encore une grande puissance autonome au niveau de l'Europe si nos indispensables ferries sont construits à des dizaines de milliers de kilomètres de chez nous ? De même pour les grands navires de charge, que représenterons-nous face aux Chinois et Coréens si plus aucune cale équipée n'existe en Europe ? (Les États-Unis construisent encore, à très petite vitesse, des portes conteneurs à San Diego, sous la protection du *Jone's Act*).



DR

Il y a encore plus grave en ce moment. Au nom du *Green Deal*, certains veulent refuser les financements à des pans entiers du secteur du shipping. Pourtant, le transport par mer est celui qui émet le moins de CO₂ à la tonne kilomètre transportée. Et par ailleurs, pourquoi interdire plutôt que d'encourager les pratiques vertueuses ? Espérons que quand la Commission Européenne devra trancher, elle ne sacrifiera pas à nouveau un pan entier de son industrie.

L'Europe a fait une grande partie de sa grandeur par la mer, il serait temps qu'elle s'en souvienne, et qu'elle ne délègue pas son économie maritime et bientôt son économie des énergies marines renouvelables à des intérêts extra européens.

Plus proche de nous, sur le plan industriel, Chantiers de l'Atlantique doit beaucoup à sa communauté de coréalisateur dont certains exercent des métiers indispensables et que les Chantiers ne réalisent plus eux-mêmes. Le lien à double sens est si nécessaire, qu'un certain nombre des coréalisateur des Chantiers sont désormais actionnaires de ceux-ci.

Rappelons aussi que près de 60% de la valeur des navires et sous-stations réalisés par Chantiers de l'Atlantique sont français, en ce qu'elle est achetée à des entreprises françaises.

En matière d'équipement la situation est moins bonne ; nos équipementiers français sont désormais plus tournés vers les petits navires et les navires militaires, plus rémunérateurs. Mais heureusement, la quasi-totalité des équipements embarqués à bord des navires et sous-stations de Chantiers de l'Atlantique reste européenne. Preuve qu'il y a encore en Europe une industrie maritime puissante et au plus haut niveau !

Il ne faut pas l'abandonner.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08

institutfranc@aol.com

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».