

GRAND FLOU

# Chantiers de l'Atlantique : la croisière ne s'amuse plus

Toujours en quête d'un repreneur après l'abandon du projet de mariage avec l'italien Fincantieri, la société de Saint-Nazaire redoute un trou d'air après la pandémie.

PAR THOMAS LESTAVEL

**P**lus qu'un repère, c'est devenu l'emblème de Saint-Nazaire. Avec ses 75 mètres de haut, le TGP, – pour « très grand portique » –, des Chantiers de l'Atlantique est la première chose qu'on aperçoit au loin depuis la route, quand on se dirige vers la ville portuaire en arrivant de Nantes. Sa poutre de 144 mètres de long, la plus puissante d'Europe, peut soulever des blocs d'acier de 1 400 tonnes. Sous cette impressionnante potence s'affaire une fourmilière de 8 000 salariés et prestataires : chaudronniers, soudeurs, charpentiers, tuyautiers... Certains circulent à vélo d'atelier en atelier, se mêlant au ballet des « traînes », de curieux véhicules chargés de tôles, de câbles ou de panneaux métalliques. « Une quincaillerie fantastique », sourit un salarié.

A quai, l'éblouissant *MSC Virtuosa*, un monstre de 331 mètres de long inauguré le 1<sup>er</sup> février, se prépare à faire son premier voyage. Amarré non loin, le *Wonder of the Seas*, le futur plus gros paquebot au monde, qui sera livré cet automne à la compagnie américaine Royal Caribbean. Nous avons la chance d'en visiter les entrailles. Dans le dédale de couloirs et d'escaliers, nous entendons des ouvriers parler polonais, espagnol, anglais et italien. Ici, une salle de concert commence à prendre forme. Là, un restaurant panoramique. Environ 5 millions d'heures de

travail sont nécessaires pour donner naissance à un tel navire !

Etendus sur 150 hectares, l'équivalent de 200 terrains de football, les Chantiers de l'Atlantique constituent l'une des dernières fiertés de l'industrie française. Ce joyau, n° 3 mondial de la construction de paquebots (l'Allemagne et l'Italie occupent les deux premières places), a été à deux doigts de se marier à son rival transalpin Fincantieri pour créer un champion européen. Le projet est finalement tombé à l'eau en janvier, l'entreprise de Trieste n'ayant pas répondu à toutes les demandes de la direction européenne de la concurrence. L'échec de l'opération « ne remet pas en cause les projets communs aux Chantiers de l'Atlantique et à Fincantieri », et notamment « la construction de quatre bâtiments ravitaillateurs de forces », s'empresse-t-on de préciser à Bercy. L'Etat français détient 84,3 % du capital de l'entreprise tricolore depuis la faillite de la maison mère coréenne, STX, en 2016.

Le projet de fusion, après avoir suscité l'enthousiasme, a pris du plomb dans l'aile en 2018, quand Fincantieri a renforcé son alliance avec China State Shipbuilding Corporation, accentuant les craintes de transfert de technologies au profit de l'empire du Milieu. Les clients des Chantiers de l'Atlantique redoutaient en outre qu'une moindre concurrence entraîne une hausse des prix, et provoque ainsi la menace « d'aller faire construire en Asie »,

raconte un acteur du secteur. Le coup de grâce a été la pandémie de Covid-19, qui a gelé l'industrie de la croisière, sans grande visibilité sur la reprise.

Sur le papier, l'industriel a de quoi voir venir. Son carnet de commandes est plein jusqu'en 2025, avec 11 paquebots (deux par an), du côté civil, sans compter le probable contrat de la coque du futur porte-avions nucléaire français, du côté militaire. Les Chantiers se sont par ailleurs diversifiés dans les sous-stations électriques dédiées aux éoliennes en mer. Le groupe peut s'enorgueillir de clients prestigieux comme le danois Orsted, le français EDF, l'allemand E.ON ou le norvégien Equinor.

Le marché des croisières, quant à lui, sort de deux belles décennies pendant lesquelles le nombre de passagers a grimpé en moyenne de 6 % par an, selon *Cruise Market Watch*. De 2015 à 2019, le chiffre d'affaires des Chantiers de l'Atlantique a d'ailleurs pratiquement doublé, passant de 980 millions à 1,8 milliard d'euros. Mais le virus pourrait changer la donne, avec des croisiéristes contraints de maintenir leur flotte à quai. Leurs contrats « s'apparentent à ceux de l'aéronautique, avec des clauses spéciales permettant d'annuler les commandes », rappelle le dirigeant d'un syndicat patronal, qui ne cache pas son inquiétude : « Les grandes compagnies de croisières se sont donné jusqu'à fin juin pour trancher entre des reports ou des annulations pures et simples. La situation pourrait devenir très préoccupante. » En 2010, la compagnie Norwegian Cruise Line avait annulé la commande d'un paquebot, ce qui avait « généré un creux de charge et coûté 100 millions d'euros aux Chantiers de l'Atlantique », se souvient Jérôme Dholland, délégué syndical CFDT. Certes, les deux fidèles clients de l'entreprise, MSC et Royal Caribbean, « croient dans les perspectives du marché et ont été soutenus financièrement. Mais on ne peut exclure qu'ils ne confirment pas des options d'achat, ce qui

- P. 50. Chantiers de l'Atlantique : la croisière ne s'amuse plus
- P. 51. Pharmaciens contre distributeurs... le grand bazar des autotests
- P. 52. L'industrie musicale vit une nouvelle jeunesse
- P. 53. Des vélos au pays des friteuses, le dernier défi de Marc Simoncini
- P. 54. Norse Atlantic ou le retour masqué des Norvégiens à Roissy



S. SALOM-GOMIS/AFP

L'Etat devrait « rester au capital au moins jusqu'à la prochaine présidentielle ».

affaiblirait le plan de charge », poursuit le représentant du personnel.

La direction minimise : « L'achat d'un paquebot est financé avec un pool bancaire et le paiement s'étale sur dix ans à partir de la livraison. Le client verse peu d'argent initialement et n'a donc pas d'intérêt à annuler », assure le directeur général, Laurent Castaing. « Le marché va rebondir. Les gens ont envie de s'aérer. Ils partiront en croisière dès que ce sera possible », veut croire le dirigeant.

En attendant, les candidats à la reprise ne se bousculent pas. Outre le manque de visibilité sur la fin de la pandémie, le secteur se caractérise par une concurrence vive entre les trois leaders européens, l'allemand Meyer Werft, l'italien Fincantieri et les Chantiers de l'Atlantique. Résultat, les marges sont faiblardes. « Les bonnes années, on dégage 50 millions d'euros de bénéfice net », ajoute Jérôme Dholland. Une goutte d'eau, quand on sait qu'un seul paquebot se vend près de 1 milliard.

Le fondateur de Bricorama, Jean-Claude Bourrelier, est néanmoins intéressé pour reprendre la société via une participation de 41 % au capital. « Financièrement, cela n'aurait rien d'une bonne affaire, il

s'agit pour moi d'un acte militant », soutient-t-il, précisant avoir rencontré les syndicats. L'Etat se montre réservé sur cette candidature, préférant un actionnaire disposant d'une plus grande capacité d'investissement et « idéalement d'appuis politiques pour développer de nouvelles commandes », analyse Jérôme Dholland. En lice aussi, Iskandar Safa, propriétaire des chantiers CMN à Cherbourg. L'homme d'affaires franco-libanais connaît le secteur mais pourrait chercher des débouchés sur le segment militaire, ce qui viendrait concurrencer le groupe de défense Naval Group... qui détient 11,7 % des Chantiers de l'Atlantique.

Si le ministère de l'Economie ne voit « aucune urgence » à trouver un repreneur, il précise que, « à long terme, l'Etat n'a pas vocation à demeurer actionnaire majoritaire de la société, mais plutôt à conserver une minorité de blocage ». Les syndicats rêvent d'un rachat par un industriel du transport comme Alstom ou un groupe de tourisme tel qu'Accor. « L'Etat nous a fait comprendre qu'il restera au capital au moins jusqu'à la prochaine présidentielle », glisse Jérôme Dholland. Suite du feuilleton au prochain quinquennat. \*

## Cacophonie

# Pharmaciens contre distributeurs... le grand bazar des autotests

Le directeur général de la Santé, Jérôme Salomon, avait promis l'accès à ces dispositifs médicaux dans les officines et supermarchés à partir de la seconde quinzaine de mars. Aucun n'est encore disponible sur le marché.

Comme (trop) souvent ces derniers temps avec le ministère de la Santé, l'histoire commence par un couac. Nous sommes le dimanche 14 mars. Invité sur BFMTV, le directeur général de la Santé (DGS), Jérôme Salomon, annonce l'arrivée imminente des autotests dans les pharmacies et les supermarchés français.

Plus accessibles, plus rapides et moins douloureux que les PCR ou les antigéniques, ces tests cartonnent auprès des Allemands. Les autorités de santé tricolores y voient un bon moyen de généraliser l'accès au dépistage du Covid-19. L'avis favorable rendu dans la foulée par la Haute Autorité de santé doit permettre d'aller vite dans ce dossier. Deux semaines plus tard pourtant, aucun autotest à l'horizon. Pis, le sujet a engendré une polémique entre la grande distribution et les pharmaciens. Certaines enseignes, comme Carrefour, avaient commandé plusieurs dizaines de milliers de tests. Ayant bon espoir après les déclarations du DGS de les vendre en parapharmacie. Un vœu pieux, les professionnels de santé ayant le monopole de vente sur ces tests.

Legroupé d'Alexandre Bompard a donc dû rebrousser chemin. Est-il allé trop vite en besogne ? De bonne foi, il s'était fié aux déclarations de Jérôme Salomon. Et Carrefour n'est pas le seul à avoir dégainé. Sondées par L'Express, au moins trois grandes enseignes confirment avoir passé de grosses commandes et/ou identifier les fournisseurs pour s'approvisionner. « Le DGS a parlé trop vite », s'énerve le dirigeant de l'une d'entre elles. Tous les distributeurs ayant reçu les tests en seront pour leur