

Document

Construction navale : la Chine devient leader mondial (15.01)

LeFigaro.fr – 14.01

Pour la première fois, en 2009 les chantiers chinois ont décroché plus de commandes de navires que leurs rivaux Coréens. Le Japon est relégué à la troisième place.

La crise a provoqué un passage de témoin historique sur les rives de l'Asie Pacifique: la Chine a ravi la place de numéro un mondial de la construction navale à la Corée du Sud. Pour la première fois, en 2009 les chantiers chinois ont décroché plus de commandes de navires que leurs rivaux Coréens. L'Empire du Milieu a raflé 44,4% des commandes mondiales en volume contre 40,1% au pays du Matin Calme, selon les derniers chiffres de l'agence londonienne Clarkson Plc. Il possède aujourd'hui un carnet de commandes cumulé de 53,2 millions de CGT (compensated gross tons, l'unité de mesure du secteur) contre 52,8 à son rival. En pleine décroissance du commerce mondial, les faibles coûts des constructeurs chinois ont fait la différence face à des concurrents Coréens et Japonais qui voyaient leurs carnets de commande fondre à vue d'œil sous le coup des annulations. Et la timide reprise en 2010 devrait encore affermir cette tendance, estiment les experts.

Une révolution puisque la Corée du Sud était le leader incontesté depuis les années 80. Sans aucune expérience dans le secteur au début des années 70, le volontarisme des gouvernements de Séoul et des grands chaebols avait réussi en moins de deux décennies à abattre la suprématie du Japon, relégué aujourd'hui au troisième rang. Un miracle érigé en fierté nationale qui est aujourd'hui mise à mal.

La Corée du sud n'a pas dit son dernier mot

Mais face aux assauts chinois, la quatrième économie d'Asie n'a pas dit son dernier mot. Regroupant toujours sept des dix plus gros chantiers de la planète, elle mise sur le haut de gamme et fait encore la course en tête en valeur du carnet de commande. Les géants comme Hyundai, Daewoo, ou Samsung gardent une confortable marge d'avance sur les segments à forte valeur ajoutée qui sont les plus lucratifs: les méthanières, les super tankers ou containers ou les plateformes de forage en haute mer dont la demande augmente à mesure que le pétrole se raréfie. Les majors comme Shell ou Exxon concluent avec eux des contrats de longue durée qui leur assurent un avenir à long terme. Mais cette évolution est souvent hors de portée des chantiers de taille moyenne qui subissent de plein fouet la concurrence chinoise et voient leur avenir en pointillé. «Ils vont souffrir », annonce Young Il Bae, chercheur au Samsung Economic Research Institute.

Politique de concentration

D'autant que si la demande mondiale de navires est répartie après une année noire, elle ne devrait pas retrouver en 2010 le niveau d'avant la crise, prédit l'expert. Signe de la reprise, les carnets de commandes se remplissent dès ce mois de janvier alors que l'année dernière ils étaient restés vierges jusqu'au printemps. Lundi, STX, le propriétaire des chantiers de l'Atlantique, a annoncé un contrat de 130 millions de dollars avec l'armateur turc Densa. Mais les années du boom de la construction sont révolues et l'industrie se prépare au contraire à une surproduction à l'horizon 2011. Une menace prise au sérieux même par le gouvernement chinois qui a lancé une ambitieuse politique de concentration des chantiers pour résister à la tempête à venir.