

Paquebots de croisière, joyaux méconnus de l'Europe (Les)

Titre(s) : Paquebots de croisière, joyaux méconnus de l'Europe (Les) [[periodique]] / Tatiana Serova

Ensemble : Express (L') 3909

Auteur(s) : Serova, Tatiana

Editeur, producteur : 04/06/26

Description matérielle : pp.60-61

ISSN : 0014-5270

Note sur la description matérielle : 2

Résumé ou extrait : À Saint-Nazaire, le MSC World Asia, haut de 77 mètres et doté de plus de 2 500 cabines, symbolise la place centrale des Chantiers de l'Atlantique dans une industrie européenne des paquebots qui résiste à la désindustrialisation. Sur ce site de plus de 100 hectares, le groupe français fait partie des quatre constructeurs qui dominent le marché mondial, avec Fincantieri, Meyer Werft et Meyer Turku. L'Europe conserve une avance nette : plus de 90 % des navires de croisière actuellement commandés dans le monde doivent sortir de ses chantiers. Cette suprématie repose sur une ingénierie très complexe, des réseaux de sous-traitants denses, de grandes infrastructures et une capacité à tenir les délais. Chaque grand navire est conçu sur mesure, mobilise environ 16 millions de pièces et coûte en moyenne 1 milliard d'euros. La demande reste soutenue. Le partenariat entre Saint-Nazaire et MSC Croisières, troisième opérateur mondial, dure depuis plus de vingt ans, tandis que le carnet de commandes du chantier est rempli pour plus de dix ans. Selon Oxford Economics, la fréquentation des croisières progresse de 4 à 5 % par an depuis 2019 hors parenthèse Covid, et 85 % des clients souhaitent renouveler l'expérience. Le secteur demeure toutefois vulnérable. Les marges sont faibles, les chantiers subissent la hausse des matières premières et des salaires, et les contrats à prix fixe compliquent l'absorption des surcoûts. L'État français détient plus de 80 % des Chantiers de l'Atlantique et Meyer Werft a dû être temporairement nationalisé fin 2024. La filière fait aussi face au « cruise bashing », aux critiques sur les émissions de carbone et au rejet du surtourisme, avec des restrictions à Cannes et une tentative similaire à Nice. Pour verdier son image, elle mise sur le gaz naturel liquéfié et sur un premier paquebot à hydrogène construit en Italie. Enfin, l'hyperspécialisation inquiète : la croisière représente 80 % des commandes de navires commerciaux des chantiers européens, poussant Saint-Nazaire à se diversifier dans les énergies marines, déjà 15 % de son activité, et dans le futur porte-avions France libre....

Sujet - Nom commun : Paquebots de croisière -- Conception et construction
Construction navale -- France -- Saint-Nazaire