

Les méga-yachts, planche de salut pour La Ciotat

Trente ans après l'annonce de leur fermeture, les chantiers navals ont réussi une reconversion en profondeur

LA CIOTAT - envoyé spécial

L'épisode hante encore toutes les mémoires de La Ciotat. En 1987, le chantier naval historique de cette cité portuaire des Bouches-du-Rhône met la dernière main au pétrolier *Monterey*, lorsque la Normed annonce la fermeture du site. Le choc est terrible pour les quelque 3 500 salariés permanents, soit 10 % de la population d'une ville qui ne vit que par et pour le chantier. Cent cinq salariés irréductibles s'opposent alors à cette décision et occuperont le site jour et nuit entre 1988 et 1994 pour y conserver une activité industrielle et éviter la transformation du lieu en marina.

Trente ans plus tard, Pierre Tidda, l'indéclinable patron des «105» et ancien délégué syndical CGT du site, est toujours là. A près de 70 ans, il conseille Jean-Yves Saussol, le directeur général de La Ciotat Shipyards, la structure publique qui gère les 34 hectares du chantier. «Je suis fier, confie M. Tidda. Après tant d'années, nous avons réussi, avec les pouvoirs publics, à réindustrialiser ce lieu. L'activité ne cesse de croître et les friches reculent. Aujourd'hui, l'important, c'est l'avenir, pas le passé.»

Plusieurs opérateurs

Et l'avenir, c'est de faire de La Ciotat le premier chantier mondial de la maintenance et de la réparation des méga-yachts, ces palaces flottants de plus de 50 mètres qui se vendent à partir de 100 millions d'euros pièce. Un marché en plein essor en raison de l'augmentation du nombre de milliardaires, qui frôle les 2 000 dans le monde.

La flotte de yachts de grande taille est estimée à 5 500 unités, en progression annuelle de 5 %, selon le site *Superyachts*. «Or, un propriétaire réinvestit chaque année environ 10 % du prix d'acquisition en maintenance. En clair, cela donne beaucoup de travail à

toute la filière», note M. Saussol. Cette niche est estimée à 1 milliard d'euros en 2017. Et La Ciotat revendique un peu plus de 10 % de parts de marché, au coude à coude avec Barcelone. «Un méga-yacht sur sept de plus de 50 mètres dans le monde passe par nos chantiers», assure le directeur général. Ceux de l'oligarchie russe Roman Abramovitch ou d'Eric Schmidt, le patron de Google, hivernent régulièrement dans la baie de La Ciotat.

Si le chantier provençal s'est tourné vers les yachts, il ne le doit pas seulement aux «105» et aux pouvoirs publics (région, département, métropole, ville sont actionnaires du chantier). «Dans les années 1990, cette activité était considérée comme une possible roue de secours, rappelle M. Tidda. Mais personne ne pensait que cela pourrait prendre de l'ampleur.» Et, pourtant, certains entrepreneurs y ont cru, dont Michel Ducros, le patron de Monaco Marine. A la recherche d'un site, il s'installe dans les friches de La Ciotat et investit 20 millions pour partager le financement de l'installation d'un ascenseur à bateau de 2 000 tonnes entre 2004 et 2007.

C'est le vrai départ de la réindustrialisation de La Ciotat. A côté de Monaco Marine, s'installent Compositeworks, un autre poids lourd du secteur, récemment racheté par MB92, l'opérateur de Barcelone, et l'allemand Lürssen, le premier chantier mondial de méga-yachts. L'allemand Blohm + Voss, que Lürssen vient de racheter, a été sélectionné pour opérer la grande

«Un yacht de plus de 50 m sur sept dans le monde passe par nos chantiers»

JEAN-YVES SAUSSOL
directeur général
de La Ciotat Shipyards

Aux chantiers navals de La Ciotat, en novembre.
PATRICE TERRAZI / SIGNATURES POUR-LE-MONDE



forme de radoub. Cet outil permet d'accueillir des navires de plus de 100 mètres en bassin, qui peuvent ensuite être entretenus à sec, puis levés par le grand pontique qui plane toujours au-dessus des chantiers.

«La Ciotat dispose de plusieurs opérateurs», insiste M. Saussol. C'est une force, car cela permet d'attirer de nombreux navires, plus d'une centaine par saison, mais aussi d'offrir l'écosystème, tout en faisant grandir les entreprises sous-traitantes sur place.»

Une trentaine de sociétés, souvent des TPE, de tout corps de métier (ingénierie, menuiserie, équipements électroniques...) sont sur place. «Et beaucoup d'autres veulent venir, selon

M. Saussol. Pour l'instant, nous n'avons pas d'espace à leur proposer. Nous prévoyons donc la construction d'un nouvel espace de 12 000 mètres carrés, au nord du site, d'ici à 2019.» Isabelle Dimoch, qui dirige l'Atelier d'Isabelle, une sellerie haut de gamme, attend ces nouveaux ateliers avec impatience. «On est là depuis 2001, explique-t-elle. Nous étions deux à l'origine, nous sommes aujourd'hui cinq salariés et nous continuons à recruter. Avec l'arrivée d'un nouvel opérateur, les clients affluent et nous allons devoir nous agrandir.» «On voudrait que l'industrie française du luxe s'intéresse enfin au chantier, car il y a potentiellement beaucoup de travail pour eux, assure M. Saussol. Chaque fois

qu'un méga-yacht est rénové, il l'est souvent de fond en comble!»

Dans son plan de développement, La Ciotat Shipyards prévoit d'investir environ 100 millions d'euros d'ici 2023. Outre le nouveau village d'entreprises, le site va se doter d'un ascenseur pour bateau de 4 000 tonnes afin d'accueillir les bateaux de plus de 100 mètres. Le chantier recherche les partenaires privés pour partager les investissements, estimés à quelque 65 millions d'euros. «Je sais que les yachts ont souvent mauvaise presse, mais il faut bien savoir que, derrière, il y a de l'emploi, beaucoup d'emplois industriels, notamment en France. Le gouvernement devrait soutenir nos efforts de réindustrialisation et ne

pas multiplier les déclarations ou les législations hostiles à cette activité», reprend M. Saussol. Cet été, après l'annonce d'une nouvelle législation contraignante pour les équipages de yacht, Monaco Marine a perdu 20 % de ses commandes de rénovation...

Or, le chantier ne manque pas d'ambitions. En 2023, il vise un chiffre d'affaires annuel de 200 millions d'euros, contre 120 millions en 2017, et 1 600 emplois permanents, contre 700 aujourd'hui. Avec les saisonniers et les équipages accueillis, La Ciotat Shipyards atteint aisément 2 000 personnes. Demain, ce chiffre grimpera à 5 000 personnes, espère M. Tidda... comme lors des pics d'activité de la Normed. ■

PHILIPPE JACQUE

Aulnay lance la reconquête de la friche PSA

Selon le maire de la ville, ce sera «la plus grosse opération d'aménagement d'Ile-de-France»

C'est une ville dans la ville, avec ses rues, ses immeubles de bureaux, ses ateliers, ses immenses parkings, un musée, un gymnase et un karting. Pendant des années, les terrains PSA ont formé une tache grise de 180 hectares sur les cartes d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). Cinq ans après le départ du groupe automobile, la reconquête du site industriel par la municipalité doit entrer en phase opérationnelle jeudi 30 novembre, avec la signature de la convention d'acquisition des terrains pas la ville, par le biais d'un portage de l'établissement public foncier d'Ile-de-France.

Le maire (LR) d'Aulnay-sous-Bois, Bruno Beschizza, le répète à l'envi: ce quadrilatère de plus de 2 km sur 1 km, qui représente plus de 10 % du territoire de sa commune, «sera la plus grosse opération d'aménagement d'Ile-de-France, un périmètre plus grand que la Défense!» Une opération qui doit, pour cette ville marquée par les difficultés sociales et urbaines de la Seine-Saint-Denis, répondre à des enjeux multiples.

Premier défi: recruter de l'activité là où PSA employait 6 000 salariés à l'ouverture de l'usine, 3 000 à la fermeture. Au nord-est du site, le long des autoroutes A1, A3 et A104, 75 hectares sont déjà en cours de

reconversion industrielle. Segro et Carrefour y installent des entrepôts logistiques. Et la Société du Grand Paris y a acheté 29 hectares à PSA pour 29 millions d'euros, en mars, afin d'y implanter un centre de maintenance du futur métro automatique de la métropole, attendu en 2024. Au total, ces acteurs pourraient totaliser un millier d'emplois.

Le rachat des 105 hectares restants a fait l'objet de trois ans d'après négociations entre PSA, l'Etat et Bruno Beschizza, élu à la tête de la ville en 2014. «Le risque, c'était soit que PSA laisse tout en friche en attendant que le Grand Paris Express valorise les terrains puis vende à la découpe, soit que l'Etat prenne la main et fasse une nouvelle cité-dortoir géante de 6 000 logements», analyse M. Beschizza.

PSA pas partenaire

Au final, l'établissement public foncier rachète ces 105 hectares pour 110 millions d'euros à PSA, et les cédera à l'aménageur au fur et à mesure de l'avancée des projets. Un prix largement inférieur aux espoirs de l'industriel - qui évoquait jusqu'à 400 millions d'euros. Mais une clause garantit au constructeur une part des bénéfices si le projet d'aménagement est revu à la

Le défi sera de donner naissance à morceau de ville mélangeant commerces, logements et activités

hausse, à la faveur notamment de l'arrivée du métro.

Quoi qu'il en soit, PSA ne sera pas partenaire de la reconversion, comme Renault l'avait été sur l'île Seguin (Hauts-de-Seine). Pour conduire cette opération, la ville va créer une société d'économie mixte d'aménagement à opération unique dont elle détendra 17 %, à égalité avec l'Etat représenté par Grand Paris Aménagement. Des acteurs privés, choisis sur appels d'offres, viendront compléter le capital.

Ce sera le deuxième défi: donner naissance à un vrai morceau de ville, mélangeant logements, commerces, équipements et activités. Au total, un million de mètres carrés. Les grandes orientations urbaines et l'économie générale de ce futur quartier doivent être définies d'ici avril par le cabinet d'urbanistes Richez Associés.

Côté développement économique, le maire mise sur l'implantation d'un «campus des métiers», un centre de formation associant le secteur privé et une pépinière d'entreprises, sur le modèle du Leapark de Rotterdam, qui pourrait devenir le centre névralgique du quartier. Autour, la ville projette 2 500 logements à cet stade - deux fois moins que ce que souhaitait l'Etat -, soucieuse de ne pas recréer trop vite un grand ensemble résidentiel à quelques centaines de mètres de la cité des 3 000 et alors que 40 000 Aulnaysiens sont encore concernés par des programmes de rénovation urbaine.

Connecter le nouveau quartier à la gare du Grand Paris Express prévue à 700 mètres du site, au reste de la ville et à ses ensembles de logements sociaux, ce sera le troisième défi de cet aménagement: les terrains PSA sont complètement coupés d'Aulnay par de vastes parcs. «Cette opération peut donner une nouvelle impulsion à tous les projets de la ville, qui compte sept grands projets de renouvellement urbain au total», veut croire Bruno Beschizza. Une occasion, pour la municipalité, de sortir d'une image plus souvent marquée par les violences urbaines et les brutalités policières. ■

GRÉGOIRE ALLIX

Airbus, Siemens et Rolls-Royce font décoller l'avion hybride

N'attachez pas trop vite vos ceintures: la commercialisation des avions de ligne hybrides, c'est-à-dire fonctionnant partiellement à l'électricité, n'est pas prévue avant les années 2030. Mardi 28 novembre, Airbus, Siemens et Rolls-Royce ont annoncé, à Londres, qu'ils allaient travailler à un prototype de moteur hybride, E-Fan X, dont les premiers vols sont prévus pour 2020. L'objectif est de l'utiliser à terme sur des appareils qui transporteront entre cinquante et cent passagers.

«Potentiellement, cela peut révolutionner l'aviation de la même façon que l'introduction des turbines à gaz dans les années 1940», estime Frank Anton, de Siemens. Les tests seront réalisés sur un avion BAE146, un petit quadrimoteur d'une centaine de places. L'un des quatre moteurs sera remplacé par le prototype électrique de 2 mégawatts. Il sera associé à une batterie, qui se rechargera lors du vol avec l'énergie des trois autres moteurs. A terme, deux des moteurs devraient être électriques.

LES PREMIERS VOLS SONT PRÉVUS POUR 2020, MAIS LEUR COMMERCIALISATION N'EST PAS ESPÉRÉE AVANT 2030

«Le premier avion hybride a volé en 2011, mais il était pour deux personnes. Maintenant, nous devons passer à la taille supérieure», note M. Anton. Les avantages des avions hybrides sont clairs: réduction de la consommation de carburant et très forte diminution du bruit. «Les moteurs actuels sont extrêmement efficaces (en matière de consommation de carburant) quand l'avion est dans les airs, explique Mark Cousin, d'Airbus. Mais c'est moins le cas à d'autres moments. Comme pour les voitures, on veut utiliser l'électricité lors du démarrage ou d'autres phases similaires.»

Mais il va falloir mettre au point la technologie. Le poids des batteries, en particulier, est un défi gigantesque. Celle utilisée dans le prototype fabriqué par les trois entreprises européennes pèsera deux tonnes. «Il faut qu'on divise par dix le poids tout en conservant la même puissance», résume M. Anton. Le décollage n'est pas imminent. ■

ÉRIC ALBERT (LONDRES, CORRESPONDANCE)