



MARS 2013

## POSITION POLITIQUE DE LA CRPM

### AVIS DU BUREAU POLITIQUE DE LA CRPM

*(Approuvé par le Bureau Politique de la CRPM – 1 mars 2013 – Alexandroupolis, Grèce)*

# LEADERSHIP 2020 – VERS UNE POLITIQUE INDUSTRIELLE MARITIME FORTE !

Cette position politique exprime un ensemble d'éléments relatifs à la stratégie « LeaderSHIP 2020 », élaborée par les parties prenantes au cours de l'année 2012 et présentée lors d'une rencontre de haut-niveau organisée par la Commission européenne et l'association SEA Europe le 20 février 2013. Le contenu de cette position a été élaboré au cours des derniers mois dans le cadre de l'initiative « **Industries Maritimes pour la Croissance Bleue** »<sup>1</sup>, lancée en octobre 2011 et pilotée par les Pays de la Loire au sein de la CRPM.

La démarche portée dans ce cadre est orientée autour de l'idée de la différenciation et de la diversification de l'activité des chantiers navals, notamment vers les énergies marines renouvelables<sup>2</sup>, comme axe stratégique pour l'avenir de l'emploi industriel maritime en Europe.

Cette orientation a vocation à constituer un des éléments majeurs du développement d'une politique industrielle européenne maritime plus large et notamment des chantiers navals, dont les savoir-faire et les compétences d'exception constituent le socle industriel de l'économie maritime dans nos Régions.

Le développement des industries maritimes<sup>3</sup> est stratégique et constitue un levier pour la croissance et l'emploi à travers une différenciation et une diversification des chantiers navals, notamment vers les énergies marines renouvelables. Aux côtés des entreprises présentes sur leurs territoires, et à travers des politiques actives et ambitieuses, de nombreuses Régions se sont engagées sur cette voie. A leurs côtés, l'Union européenne doit se donner les moyens d'une politique industrielle forte en mesure de soutenir cette vision positive des industries maritimes, qui s'inscrivent désormais au cœur des ambitions de l'Union européenne en matière de croissance bleue, de recherche, d'innovation et de compétitivité.

Convaincus par la nécessité d'une politique industrielle forte dans le champ maritime, les Régions saluent l'initiative de la Commission européenne de renouveler la stratégie LeaderSHIP 2015 en initiant le processus **LeaderSHIP 2020**, d'autant plus que l'approche retenue est large, allant du naval vers l'ensemble des industries maritimes. Dès le départ, les Régions maritimes ont contribué activement à ce processus, qui s'est articulé autour de trois axes de travail :

- 1) Compétitivité internationale et accès à la finance ;
- 2) Recherche-Développement-Innovation ;
- 3) Formation et emploi.

<sup>1</sup> Les Régions allemandes, espagnoles, italiennes, finlandaises, françaises, et polonaises impliquées dans l'initiative « Industries maritimes pour la Croissance Bleue » ont signé un Mémoire en décembre 2011 et co-organisé un séminaire au Parlement européen le 2 février 2012 dans le cadre de l'Intergroupe Mers et Zones côtières du Parlement européen ainsi qu'un débat aux Journées Maritimes Européennes à Göteborg en mai 2012, afin de démontrer le potentiel des industries maritimes en termes de développement économique et social pour l'Europe et ses territoires. Pour plus d'informations : <http://www.crpm.org/fr/index.php?act=13,40>

<sup>2</sup> Le terme « énergies marines renouvelables » désigne les énergies marines (marémotrice, hydrolienne, houlomotrice, thermique, osmotique, de la biomasse marine) et l'énergie éolienne off-shore (fixe et flottant).

<sup>3</sup> Le terme « industries maritimes » désigne les activités de design, de construction et de réparation de tous types de navires et autres structures en mer pertinentes, y compris toute la chaîne de valeur de systèmes, équipements, services ainsi que la recherche et les organisations de formation.

Les éléments ci-dessous reviennent sur ces trois dimensions en soulignant les points qui nécessiteront une attention particulière dans le suivi et la mise en œuvre de la stratégie LeaderSHIP 2020.

### **Compétitivité internationale et accès à la finance**

Le rapport « LeaderSHIP 2020 » décrit clairement le problème que constitue la faible disponibilité de crédits à long terme et du manque de garanties, et constate aussi que « l'accès à la finance est devenu le facteur clé dans la compétition internationale pour les contrats de construction navale » et que « parfois, les contrats sont attribués sur la disponibilité de financements plutôt que les compétences techniques de l'offrant ».

Dans ce contexte, il y a urgence à développer des processus de **consolidation des modalités de préfinancement** des navires (y compris les petits navires et les yachts, ainsi que la sous-traitance) à travers l'Union européenne pour améliorer la compétitivité de l'offre des chantiers européens. Les Régions soutiennent le principe d'un instrument financier communautaire géré par la BEI pour améliorer la liquidité sur le marché, rétablir une concurrence loyale au sein de l'Union et renforcer l'industrie européenne face à la concurrence internationale. A minima, des règles communes doivent s'appliquer à travers l'Union afin de **rétablir des règles du jeu équitables**.

Par ailleurs, nous saluons l'idée de développer en Europe des modèles de « **Blue PPP** » pour le « greening » et le « retrofitting » présentant un intérêt public spécifique, tel que proposé dans le rapport LeaderSHIP.

Dans le domaine du **financement de la différenciation et de la diversification** des industries maritimes, le rapport du groupe de travail sur ce sujet montre les possibilités d'accompagnement par les fonds structurels. Tout en gardant à l'esprit le rôle crucial des PME dans la chaîne de valeur, nous soulignons à ce propos la nécessité de préserver la possibilité de soutenir de grandes entreprises par le FEDER dans la future période de programmation. Il est également crucial de rendre possible une bonne coordination des différents fonds (FEDER, FSE, FEAMP), pour pouvoir accompagner globalement les mutations des entreprises à la fois sur l'innovation, la compétitivité, l'emploi et les compétences. Les spécialisations intelligentes des Régions pourraient être la clé d'entrée à cette mécanique multi-fonds, au développement de projets intégrés.

Cependant, les besoins de financement pour accompagner la différenciation et la diversification des industries maritimes sont tels que les fonds structurels ne peuvent être le seul levier de financement public. On peut citer par exemple le domaine des infrastructures pour le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) et l'hydrogène, ou encore le réaménagement des ports pour accueillir les énergies marines renouvelables. Il s'agit bien d'un défi transversal et les instruments de la politique européenne des transports, de la recherche-innovation, de l'énergie et de la formation doivent tous contribuer à l'émergence d'une industrie maritime forte et diversifiée en Europe.

Dans ce contexte, la question de l'encadrement des aides d'État doit être posée dans une optique de soutien à la mise en œuvre de la politique industrielle forte qui est en train de se concrétiser dans le champ maritime : Le processus de modernisation en cours des règles d'aides d'État pour la période 2014-2020 devrait permettre aux États membres de soutenir l'ensemble des activités de l'industrie maritime sans limitation sectorielle et quelle que soit la taille du bénéficiaire et de soutenir toutes les infrastructures liées à l'industrie maritime dont elles présentent une condition essentielle.

Au niveau international, l'Europe doit agir avec détermination en faveur de conditions commerciales plus équitables sur des marchés libres.

Si une restructuration du secteur semble aujourd'hui inévitable, il y a lieu de souligner les opportunités de croissance et d'**émergence de champions industriels européens** dans l'industrie maritime. La RDI peut constituer un levier primordial dans ce sens, à travers une approche plus collaborative des acteurs en Europe.

### **Recherche-Développement-Innovation**

Le **Partenariat Public-Privé (PPP)** proposé dans le rapport et qui pourrait voir le jour dans le cadre du programme Horizon 2020 est une étape très importante vers une approche collaborative à plus grande échelle. Pour l'instant, un PPP dans le domaine de la construction navale sur les aspects de l'efficacité, notamment énergétique, et de la sécurité est envisagé de manière concrète. Un autre PPP sur les nouveaux marchés porteurs pour la croissance bleue, comme les énergies marines et l'éolien off-shore, est indispensable afin de donner corps à la nouvelle structuration du secteur des industries maritimes. Les

besoins d'investissements en matière de R&D sont importants pour que cette nouvelle filière puisse être économiquement viable sur le long terme, et devenir une filière d'excellence sur le marché international, capable de s'exporter. A ce titre, il est essentiel que la Commission européenne ait une approche complète des énergies marines renouvelables dans ses initiatives à venir, et en particulier que la communication attendue sur les énergies des océans couvre l'éolien off-shore fixe et flottant dont les besoins en R&D restent forts.

L'idée d'un méta-démonstrateur de grande échelle va également dans le sens d'une véritable collaboration et ainsi de l'émergence de champions européens. En même temps, le financement de démonstrateurs et prototypes physiques constitue un autre problème qui doit également être traité.

Compte tenu des spécificités du secteur des industries maritimes et de la compétition internationale, la recommandation de préserver à des taux favorables l'encadrement spécifique des **aides d'État** à l'innovation dans le secteur des industries maritimes dans le cadre de la réforme en cours de l'encadrement des aides d'État revêt une importance cruciale. Il est nécessaire de prendre une **approche large pour la définition de l'innovation**, y compris les prototypes qui ont vocation à être commercialisés, que ce soit dans un règlement spécifique au secteur de la construction navale ou dans les règlements horizontaux (Règlement général d'exemption et l'encadrement communautaire des aides d'État à la Recherche, le Développement et l'Innovation). Les nouvelles règles d'aides d'État doivent aussi permettre un soutien plus efficace à l'innovation : la proposition d'étendre le champ d'application du règlement général d'exemption par la nouvelle catégorie de l'innovation est la bienvenue, mais il faut nécessairement la combiner avec des intensités d'aide plus élevées sur les investissements innovants, en particulier dans les cas où le test de prototypes est trop cher, ce qui empêche leur utilisation ultérieure commerciale ou industrielle.

En outre, afin d'éviter le risque que l'Europe soit laissée loin derrière dans le domaine des technologies clés, **la clause** actuelle **d'alignement** dans le domaine de la RDI devrait être élargie pour inclure le développement des produits et la production. Les États membres seraient ainsi en mesure de soutenir le développement des produits et la production de telle sorte que leurs entreprises ne soient pas placées dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents mondiaux, tout en évitant toute violation du droit de l'Organisation Mondiale du Commerce.

Les clusters jouent un rôle important dans la structuration du développement économique dans les territoires et sont souvent soutenus par les autorités régionales. Le **rôle des clusters**, est également d'une importance cruciale afin d'engager une collaboration autour de projets concrets, aussi bien à l'échelle régionale, nationale, transnationale qu'européenne. Les nouvelles **règles des aides régionales** devraient permettre aux États membres de soutenir les clusters comme l'élément moteur clé de la stratégie de relance pour sortir de la crise, et de promouvoir leur spécialisation intelligente intrinsèquement liée au potentiel économique particulier du territoire, quelle que soit la taille et le secteur des entreprises. La future stratégie dans ce domaine devra porter une attention particulière à l'accès des PME à la RDI, confortant leur capacité à proposer des compétences et des technologies à forte valeur ajoutée aux grands groupes actifs sur différents marchés.

Enfin, les efforts de RDI devront se concentrer non seulement sur les produits, mais également sur **l'amélioration des processus de production** pour conforter la compétitivité globale du socle industriel européen de la navale et des énergies marines renouvelables. Il s'agit ici de faciliter les interconnexions tout au long de la chaîne de valeur grâce à une approche intégrative pour l'innovation technologique et non technologique, dans un esprit d'innovation ouverte et élargie. Par exemple, les projets de RDI pour les énergies marines renouvelables (énergies marines et éolien offshore) peuvent bénéficier aux industries maritimes dans l'ensemble. Pour cela, ils devraient être pleinement pris en compte dans le plan SET (Plan stratégique des technologies d'énergie) et les futurs appels du programme Horizon 2020.

### **Formation et emploi**

Les compétences, la formation et l'attractivité des métiers de l'économie maritime sont un facteur clé de différenciation des industries maritimes européennes. Il y a dans ce domaine un **besoin d'accompagnement des salariés** pour intégrer les nouvelles technologies qui soit à la hauteur du défi posé par la mutation industrielle du secteur.

Les recommandations du rapport pour améliorer l'utilisation des programmes européens pour répertorier, formaliser et lier les qualifications, et pour améliorer la visibilité et l'image du secteur, ainsi que la mobilité sont en effet d'une importance cruciale. La future mise en place d'un Conseil Sectoriel pour l'Emploi et les

Compétences dans le domaine de la construction navale est un pas essentiel vers une **gestion prévisionnelle et une coordination améliorée des compétences**. Il permettra ainsi d'accompagner la diversification et la différenciation des industries maritimes, tout comme la mobilité intra- et inter-sectorielle.

**Pour conclure, rappelons à quel point la croissance bleue et la politique industrielle sont liées. La croissance bleue repose sur une dynamique des industries maritimes, et la performance des industries maritimes dépend d'une politique industrielle ambitieuse.**

Une base industrielle large est indispensable pour tirer pleinement profit des nouvelles opportunités qui s'ouvrent aux industries maritimes. Pour aller vers la croissance bleue, il faut partir du tissu industriel existant. Plus la base industrielle d'un territoire sera large et diversifiée, plus sa capacité d'innovation sera importante, en permettant les fertilisations croisées et les transferts d'innovation entre industriels et académiques, entre grands groupes et PME, et d'un secteur à l'autre.

C'est tout l'enjeu de la Stratégie LeaderSHIP 2020 que d'accompagner cette mutation industrielle qui est en train de se produire dans nos territoires. L'Europe doit faire le choix d'une politique industrielle maritime qui aborde de manière transversale tous ces grands enjeux et les place au cœur des politiques communautaires.

Les Régions maritimes soutiennent fortement la démarche engagée et sont prêtes à contribuer à la mise en œuvre de la Stratégie LeaderSHIP 2020, notamment dans le cadre de leurs stratégies de spécialisation intelligente, en s'appuyant sur l'expérience de leurs territoires et de projets antérieurs.