



# LeaderSHIP 2030 - Vers une nouvelle Stratégie européenne pour les industries maritimes

*Approuvée par le Bureau politique de la CRPM, 7 mars 2019, Brest (Bretagne, FR)*

## CONTEXTE

La présente position politique invite la Commission européenne à lancer une stratégie industrielle européenne « LeaderSHIP 2030 » pour les industries maritimes. Les industries maritimes sont définies ici comme dans le rapport LeaderSHIP 2020 et comprennent donc la construction navale, l'ingénierie et la production maritimes.

Cette position fait suite aux échanges entre les Régions membres de la CRPM pilotés par la Région Sud-Ouest de la Finlande, ainsi qu'avec Sea Europe. Elle s'appuie également sur :

- Le rapport « [La stratégie LeaderSHIP 2020: une vision du secteur des technologies maritimes pour une industrie maritime innovante, durable et compétitive en 2020](#) » publié par le Comité économique et social européen (CESE) en juin 2017, auquel la CRPM a contribué ;
- [L'étude de la CE sur les tendances de la mondialisation en matière de construction navale et d'équipements maritimes - Conséquences pour la politique industrielle et commerciale européenne](#) publiée en 2017 ;
- Les échanges en cours avec le Comité des régions, qui prépare un rapport sur « Un nouvel agenda européen des industries maritimes » qui sera adopté par son Comité des ressources naturelles le 27 mars 2019.

## MESSAGES POLITIQUES CLÉS

La CRPM :

- Insiste sur l'avenir économique précaire des industries européennes, déjà évoqué dans le rapport LeaderSHIP 2020, dans les domaines de la construction navale, de l'ingénierie et de la production maritimes. Dans les années à venir, ces industries seront confrontées à une faible demande mondiale et à une concurrence internationale accrue ;
- Souligne l'importance stratégique de ces industries en termes d'emploi industriel dans les régions européennes et de développement de secteurs émergents et stratégiques tels que les énergies marines et la construction navale ;
- Invite l'Union européenne à adopter une stratégie « LeaderSHIP 2030 » afin de définir un cadre politique commun pour les nombreuses politiques européennes relatives aux industries maritimes. Cette stratégie doit déboucher sur une communication de la Commission européenne. Sa mise en œuvre doit être suivie au plus haut niveau de la Commission européenne, comme ce fut le cas pour la précédente stratégie LeaderSHIP 2015 ;
- Estime que la future stratégie doit affirmer des objectifs ambitieux en termes de protection des intérêts européens à travers la politique commerciale de l'UE, les règles en matière d'aides d'État et de concurrence, la formation et l'attraction des travailleurs, la prévention du dumping social, l'innovation pour plus de durabilité et de compétitivité du secteur maritime ;
- Considère que la nouvelle stratégie doit contribuer à faciliter les synergies entre les investissements cofinancés par les régions et les programmes européens gérés au niveau central ;
- Souligne et soutient les appels lancés également par le Comité économique et social européen, le Comité européen des régions et l'Association Sea-Europe pour l'adoption d'une stratégie « LeaderSHIP 2030 ».

## ANNEXE

Les industries maritimes constituent un secteur économique majeur pour les Régions membres de la CRPM. La construction navale, les énergies marines, l'ingénierie et la production maritimes sont des composantes importantes de l'économie maritime, avec des milliers d'emplois en jeu. Selon le [Rapport économique annuel 2018 sur l'économie bleue au sein de l'UE](#), 262 000 personnes étaient directement employées dans le secteur de la construction et de la réparation navales dans l'Union européenne en 2016. Au total, le secteur emploie environ 500 000 personnes, en tenant compte également des entreprises sous-traitantes.

Les régions maritimes européennes mettent en œuvre des actions ambitieuses pour soutenir le développement de ces industries. Comme le montrent les stratégies de spécialisation intelligente, ces actions impliquent à la fois un soutien aux secteurs économiques et aux interactions économiques entre ces secteurs, par le biais d'un soutien aux technologies clés, aux infrastructures partagées ou à l'adaptation des compétences des travailleurs.

Le rapport LeaderSHIP 2020 fait aujourd'hui office de stratégie européenne. Ce rapport, auquel la CRPM a activement contribué, définit 19 recommandations dans les domaines de l'emploi et des compétences, de l'amélioration des conditions du marché et de l'équité, de l'accès au financement, de la recherche et développement et de l'innovation.

Ces recommandations n'ont toutefois pas fait l'objet d'une communication de la Commission européenne. Leur mise en œuvre dépend largement de la mobilisation spontanée des acteurs socio-économiques. Comme l'étude du CESE l'a montré, seulement 25 % de ces recommandations ont été mises en œuvre en 2017.

Au regard des défis auxquels les industries maritimes seront confrontées dans les années à venir, il est indispensable de donner un nouvel élan à la mise en œuvre de LeaderSHIP 2020.

L'Union européenne doit maintenant définir une stratégie d'avenir ambitieuse pour ses industries et l'emploi maritime industriel sur ses territoires. Cette stratégie devrait permettre de définir des objectifs communs pour les institutions européennes, les acteurs socio-économiques et les régions, et d'orienter la mobilisation des investissements à tous les niveaux.

### **1. Pour une stratégie industrielle maritime européenne globale**

**L'industrie européenne sera confrontée à une concurrence internationale accrue dans les années à venir**

[L'étude de la CE sur les tendances de la mondialisation en matière de construction navale et d'équipements maritimes - Conséquences pour la politique industrielle et commerciale européenne](#), publiée en 2017, fait état d'un avenir économique incertain pour les industries européennes. Dans les années à venir, celles-ci seront confrontées à une faible demande mondiale et à une concurrence internationale accrue, en particulier venant d'Asie. La Chine, par exemple, a identifié les « équipements marins avancés et les navires de haute technologie » comme l'un des secteurs prioritaires dans sa stratégie « [Fabriqué en Chine 2025](#) ». Cette situation est nouvelle et entraînera une concurrence exacerbée dans les secteurs de spécialisation actuels de l'Europe, tels que les navires de croisière.

Selon l'étude de la Commission européenne, « *l'industrie des technologies maritimes en Europe ne saurait se sentir à l'abri ou être complaisante et doit prendre des mesures dès à présent. Les dix prochaines années devraient déterminer si l'industrie européenne de la construction navale et de la chaîne d'approvisionnement maritime peut survivre et se développer ou si elle va décliner et disparaître* ».

### **Maintenir une capacité industrielle en Europe est fondamental**

Le maintien des emplois et du savoir-faire industriel maritime en Europe est fondamental, non seulement en raison de l'importance des emplois industriels maritimes actuels sur les territoires européens, mais aussi pour le développement des secteurs industriels émergents.

Les industries traditionnelles de la construction navale sont en effet des sources de compétences et d'infrastructures indispensables au développement des énergies marines. Les ingénieurs et les ouvriers capables de concevoir et de construire des navires possèdent des compétences qui sont également utiles à la fabrication d'éléments industriels pour les énergies marines. L'espace et les machines dont disposent les chantiers navals sont également utilisés pour le développement des activités industrielles liées à l'énergie marine.

Le savoir-faire industriel européen dans le secteur maritime est également fondamental pour les industries de défense, dans un contexte où le développement des marines militaires sera un élément géopolitique central pour l'avenir de l'Europe.

### **Définir des objectifs communs pour une stratégie industrielle maritime européenne globale**

Les politiques européennes concernant les industries maritimes sont nombreuses. Il s'agit notamment des politiques européennes dans les domaines de la concurrence, du commerce, de la recherche et de l'innovation, de l'énergie et du climat, de la cohésion, de la formation et de l'accès au financement.

Il est indispensable de définir une stratégie européenne globale pour fixer des objectifs communs à toutes ces politiques. C'est ce que l'Union européenne a fait pour des secteurs tels que l'automobile et la filière spatiale. À l'instar de ces secteurs, l'industrie maritime doit disposer d'une stratégie européenne spécifique.

La nouvelle stratégie européenne devra également faire l'objet d'une communication de la Commission européenne et d'un suivi au plus haut niveau de la Commission européenne. Le fait que la stratégie LeaderShip 2015 ait fait l'objet d'un suivi par une task-force composée de plusieurs commissaires européens a été un facteur clé du succès de sa mise en œuvre.

## **2. Objectifs stratégiques pour les industries maritimes européennes**

La nouvelle stratégie européenne doit permettre de comprendre comment les éléments horizontaux de la stratégie industrielle européenne s'adaptent au contexte spécifique des industries maritimes. La stratégie devrait appuyer les objectifs stratégiques ci-dessous.

### **Promouvoir les intérêts européens dans un contexte mondial**

La politique commerciale de l'UE et les accords de libre-échange devraient créer des opportunités pour le secteur européen de la construction maritime et le secteur des services maritimes en termes d'accès aux marchés étrangers. Les subventions illégales devraient faire l'objet de chapitres

consacrés à la concurrence afin de garantir que les activités commerciales s'inscrivent dans un cadre équitable et transparent.

Les règles en matière d'aides d'État et de concurrence devraient refléter les besoins d'une industrie maritime compétitive et d'autres technologies maritimes. La situation et la nécessité de diversifier le secteur maritime traditionnel ainsi que la volonté de faire face aux défis sociétaux urgents, comme la protection du climat, peuvent justifier une plus grande flexibilité en termes de soutien public, ainsi que la nécessité de faciliter le renforcement des entreprises européennes capables d'être compétitives sur la scène mondiale.

### **Former et attirer les travailleurs, et éviter le dumping social**

Il est essentiel de renforcer les compétences des travailleurs et d'accroître l'attrait des emplois industriels maritimes, notamment auprès des femmes. Le secteur industriel maritime exige des compétences étendues et de haut niveau. Le programme Erasmus, le programme « Carrières bleues » et l'actuel Plan de coopération sectorielle en matière de compétences dans le domaine des industries maritimes devraient fortement contribuer à la réalisation de ces objectifs. Ce plan de coopération sectorielle devrait déboucher sur des propositions d'initiatives novatrices qui favorisent de nouveaux projets dans l'agenda européen pour les compétences.

Parallèlement, il est nécessaire que les règles communautaires en matière de conditions de travail et d'emploi s'appliquent aux travailleurs détachés, afin de garantir que ces droits et conditions de travail soient protégés dans toute l'UE, d'assurer des conditions de concurrence équitables et d'éviter le « dumping social » lorsque des prestataires de services étrangers sont susceptibles de pénaliser les prestataires locaux du fait que leurs normes de travail sont moins strictes. La révision de la directive européenne de 2016 sur les travailleurs détachés, adoptée en juin 2018, doit y apporter une contribution importante.

### **Innover pour plus de durabilité et de compétitivité**

Un soutien constant à l'innovation est essentiel pour permettre aux industries européennes de relever de nouveaux défis et de conserver ou d'acquérir un leadership au niveau mondial.

Dans cette perspective, les industries européennes doivent répondre à d'importants défis en termes de durabilité. La réduction des émissions de carbone et des déchets, ainsi qu'une plus grande implication dans les modèles d'économie circulaire, font partie de ces défis.

Les industries européennes devront également s'adapter à la numérisation, qui affectera et redéfinira le secteur de l'industrie maritime et aura des implications majeures pour les compagnies maritimes européennes, les sociétés de technologie maritime et les fournisseurs de systèmes, ainsi que les sociétés de technologie de l'information.

Le transport maritime autonome est un autre exemple de développement futur qui remet en question le secteur traditionnel de l'industrie maritime.

Enfin, la diversification des activités industrielles est également une priorité essentielle, notamment par le développement des activités dans le domaine des énergies marines par les chantiers navals.

### 3. Favoriser l'accès au financement en synergie avec les Régions

La nouvelle stratégie européenne pour les industries maritimes devrait fixer des objectifs et permettre de faciliter les synergies entre les investissements cofinancés par les régions et les programmes européens gérés au niveau central.

Les régions ont besoin de latitude pour investir dans les industries maritimes et une intervention des pouvoirs publics est nécessaire pour accompagner le développement des secteurs maritimes et assurer le développement territorial.

Pour la prochaine période, la contribution de la future spécialisation intelligente et des programmes opérationnels de la politique de cohésion au financement des industries maritimes sera déterminante. La proposition de la Commission européenne d'accorder une priorité élevée au financement du FEDER au titre de l'objectif politique 1 (innovation, numérique, PME) et de l'objectif politique 2 (climat, énergie et faibles émissions de carbone) permettra effectivement aux régions de soutenir dans une large mesure les industries maritimes.

Les programmes européens gérés au niveau central devraient faciliter la mise en œuvre des priorités fixées par les régions dans le cadre des stratégies de spécialisation intelligente et des objectifs des programmes opérationnels dans les domaines couverts par la nouvelle stratégie industrielle.

Les synergies entre Horizon Europe et les politiques des régions devraient être renforcées dans cette perspective. Il se peut qu'Horizon Europe investisse massivement dans la recherche et l'innovation dans le domaine des industries maritimes via ses trois piliers. Dans le cadre de son deuxième pilier, Horizon Europe pourra soutenir les investissements par le biais de ses pôles « Défis mondiaux et compétitivité industrielle » et « Numérique et industrie » ; « Climat, énergie et mobilité ». Il convient toutefois de définir des priorités plus spécifiques pour Horizon Europe dans le domaine maritime. Ces priorités devraient s'inspirer des objectifs à fixer dans la future nouvelle stratégie européenne pour les industries maritimes et des stratégies de spécialisation intelligente.

Par ailleurs, des synergies avec les régions sont tout aussi nécessaires pour améliorer l'accès au financement. Les futures plateformes InvestEU et Blue Invest initiées par la DG MARE, qui sont particulièrement bienvenues, devraient travailler en synergie avec les régions, qui mettent déjà en œuvre des véhicules d'investissement apportant un soutien en termes d'accès au capital aux industries maritimes au niveau régional. Le fait que la Commission européenne prévoie explicitement l'implication des « régions maritimes » dans la plateforme Blue Invest est encourageant<sup>1</sup>.

Parallèlement, la mise en œuvre des règles relatives aux aides d'État doit être facilitée. Les fonds ESI devraient être traités de la même manière que les autres programmes européens axés sur l'investissement, tels que Horizon 2020 et le FEIS. Il ne devrait par exemple pas être nécessaire de vérifier l'existence d'aides d'État pour les aides accordées conformément aux objectifs d'un programme opérationnel du FEDER qui a été négocié avec la Commission européenne et adopté par celle-ci.

---

<sup>1</sup> Dans les prochains mois, la Commission européenne lancera une « plateforme Blue Invest ». Cette plateforme mettra en place et exploitera une « communauté bleue de l'investissement et de l'innovation », qui réunira investisseurs et entreprises, proposera des services d'accompagnement aux PME pour les aider à se préparer à investir et à conclure des contrats avec des investisseurs, et formulera des suggestions pour un nouveau fonds européen. Les [termes de référence](#) de l'appel lancé par la DG MARE indiquent que ces activités devraient inclure « des véhicules d'investissement mis en place par des organismes publics (en particulier par les régions maritimes) ».

Enfin, les stratégies par bassin maritime et macrorégionales, ainsi que les programmes Interreg joueront également un rôle de soutien important pour le secteur maritime. Leur complémentarité devrait être renforcée par de meilleures synergies avec les régions dans la définition des priorités de chaque programme.



**Personne à contacter : Damien Périssé, Directeur CRPM**  
**Email : [damien.perisse@crpm.org](mailto:damien.perisse@crpm.org)**

**La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) rassemble environ 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.**

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

**[www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)**

**CONTACT:**

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes (FR)  
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels (BE)  
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: [Secretariat@crpm.org](mailto:Secretariat@crpm.org); Website: [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

**Réf. : CRPMPPP190001**