

---

## “Pensons différemment : de nouveaux horizons pour les industries maritimes”

2 février 2012

### COMPTE RENDU

A l’issue du débat, le Mémoire « Industries maritimes pour la Croissance Bleue »<sup>1</sup> est remis à **Corinne LEPAGE** (Membre du Parlement européen, Présidente de l’Intergroupe Mers et Zones Côtières) et **Valentina SUPERTI** (Membre du Cabinet d’Antonio TAJANI, Vice-Président de la Commission européenne) par **Christophe CLERGEAU** (1<sup>er</sup> Vice-Président de la Région Pays de la Loire), **Wieslaw BYCZKOWSKI** (Vice-Président de la Région Poméranie), **Sara GIANNINI** (Ministre de l’Industrie, de la Recherche et d’Innovation de la Région des Marches), **Talvikki KOSKINEN** (Membre du bureau du Conseil Régional de Finlande du Sud-Ouest, Membre du Bureau politique de la CRPM), **Marta MARIN** (Déléguée du Gouvernement du Pays Basque auprès de l’UE) et **Eleni MARIANO** (Secrétaire Générale de la CRPM).

---

**Christophe CLERGEAU** (1<sup>er</sup> Vice-Président de la Région Pays de la Loire) ouvre la réunion et salue les participants au nom des 15 Régions allemandes, italiennes, espagnoles, polonaises, finlandaises et françaises impliquées dans l’initiative « Les industries maritimes pour la Croissance Bleue », ainsi que Corinne LEPAGE pour son soutien. Parler de l’ambition et de l’avenir des industries maritimes, plutôt que de demander seulement des financements, résume les raisons de cette initiative.

40 Régions de 12 Pays sont aujourd’hui présentes autour de quelques messages. La Mer est un horizon essentiel pour l’Union européenne, qui doit retrouver une ambition industrielle. Ceci passe par un soutien public important pour investir, innover et développer des compétences, promouvoir les savoir-faire des industries maritimes, ainsi que des chantiers, équipements, constructeurs, sociétés d’ingénierie et de logistique, du monde de la pêche et d’autres secteurs. Les chantiers navals sont le socle autour duquel se structurent les filières des industries maritimes. La diversification des industries maritimes européennes est possible, notamment dans les énergies marines renouvelables. L’ingénierie maritime a de beaux jours devant elle pour développer des ressources marines, aménager les côtes et les ports. Et surtout, les industries maritimes disposent de salariés compétents et mobilisés, ainsi que d’entrepreneurs enthousiastes.

Les Pays de la Loire comptent un grand chantier naval, STX, et un autre grand industriel, DCNS. A eux deux, ils représentent plus de 3000 emplois. Les industries maritimes en comptent 10 fois plus, avec 32 000 emplois et de nombreuses PME, dont 200 sont regroupées au sein de Neopolia. La différenciation et la diversification sont en cours dans les Pays de la Loire comme dans toute l’Europe. C’est pour ces entreprises et ces salariés que les Régions sont mobilisées. Il s’agit de contribuer à rendre à l’Europe sa fierté d’être une grande puissance maritime et de convaincre qu’il faut remettre les industries navales et maritimes au cœur des politiques européennes.

**Talvikki KOSKINEN** (Membre du bureau du Conseil Régional de Finlande du Sud-Ouest, Membre du Bureau politique de la CRPM) souligne que la construction navale, les industries maritimes et leurs travailleurs sont un atout pour l’Europe. Dans le contexte de la crise actuelle, l’Europe doit réapprendre à parler de ses industries. Comme l’a signalé le Commissaire **Michel BARNIER** lors de l’Assemblée générale de la CRPM en octobre 2011, la Commission européenne doit retrouver l’audace dont elle a fait preuve dans les années 1950 et 1960 dans le secteur industriel avec la Communauté européenne du charbon et de l’acier.

---

<sup>1</sup> Link : <http://www.crpm.org/fr/index.php?act=6,1,2,257>

Nous devons clairement fixer des objectifs politiques pour maintenir et développer une industrie maritime et une construction navale fortes en Europe. De nouvelles solutions doivent être trouvées pour y parvenir. La CRPM appuie l'approche proposée dans le Mémoire présenté aujourd'hui. Les initiatives en matière de construction navale et d'industries maritimes concernent un large éventail de thèmes, couverts par différentes politiques sectorielles européennes. La CRPM travaille sur un grand nombre de ces questions : recherche marine et maritime, transport, énergies, sécurité maritime, formation, pêche ou questions sociales. La CRPM appelle la Commission européenne, le Commissaire **Antonio TAJANI**, et les parties-prenantes concernées par les prochaines étapes de l'initiative Leadership à être ambitieux en traitant l'ensemble de ces questions, en synergie avec les régions. La CRPM appelle pareillement la Commission européenne et la Commissaire **Maria DAMANAKI** pour que les thèmes de la construction navale et des industries maritimes soient spécifiquement inclus dans une nouvelle vision ambitieuse de la Politique Maritime Intégrée. Dans la perspective de la prochaine Présidence Chypriote, la CRPM veillera en particulier à ce que les thèmes de la construction navale et des industries maritimes soient au cœur de l'Agenda Maritime Européen. Les Commissions géographiques de la CRPM sont également concernées par ces questions et elles peuvent les mettre au centre des stratégies européennes par bassins maritimes. Dernièrement, le lancement de la Stratégie Européenne pour l'Espace Atlantique a été un grand succès qui a fait suite à des mois de travail de la part de la Commission Arc Atlantique de la CRPM.

Pour finir, il faut rappeler que la CRPM est fière d'avoir contribué à la mise en place de l'Inter-groupe Mers et Zones Côtières du PE. Un engagement politique fort du Parlement européen pour soutenir la construction navale et les industries maritimes est crucial, et la CRPM compte poursuivre son étroite collaboration avec tous les députés impliqués, et au-delà, avec tous les députés concernés par les questions touchant à la construction navale et aux industries maritimes.

## VERS DE NOUVEAUX HORIZONS POUR LES INDUSTRIES MARITIMES

### Thème 1 : «Leadership européen: Quelle politique industrielle pour le secteur maritime ?»

**Borja VERA FRAIZ** (Secrétaire Général au Ministère de l'Economie et de l'Industrie de la Région Galice) souligne le rôle stratégique du secteur de la construction navale en Galice et au niveau international. La construction navale est l'un des éléments clés de l'économie galicienne et la crise touche fortement ce secteur, accentuée par le Régime fiscal des chantiers navals.

Ce secteur représente 14 000 emplois en Galice (dont 1000 emplois directs), 5% du PIB de la Région et 70% de la construction navale espagnole. En 2009 et 2010 un niveau d'activités relativement haut d'activités pourrait être a pu être maintenu. La crise a donc eu un fort impact en matière d'accès aux financements, y compris pour des projets qui avaient été approuvés. Elle a également affecté les armateurs qui ont annulé des contrats. En 2009, 2010 et 2011 les commandes ont fortement diminué. L'industrie est maintenant en crise, ce qui conduit le Gouvernement régional à développer des politiques concrètes. Les difficultés rencontrées par la Galice sont communes à d'autres Régions et des solutions communes doivent être trouvées. La diversification est une solution commune. L'Union européenne doit considérer que le secteur de la construction navale est un secteur spécifique qui doit bénéficier de la concentration de politiques de soutien. En Galice, les activités de la construction navale sont concentrées dans les deux zones principales de Ferrol et de Vigo, spécialisées dans la technologie de haut niveau. Les bateaux qui y sont construits sont par exemple adaptés aux besoins spécifiques de l'industrie *offshore*. En termes de décisions politiques, il y a un vrai besoin d'un système global qui permette à l'Europe de faire face à la concurrence des autres pays. L'Espagne doit miser sur la différenciation des produits technologiques, fournir aux entreprises les outils financiers adaptés et développer les capacités. Les aides d'Etat sont une question spécifique avec des difficultés spécifiques au sujet desquelles le gouvernement espagnol a présenté des propositions nouvelles.

**Wiesław BYCZKOWSKI** (Vice-Président de la Poméranie) rappelle que les secteurs de la construction et de la réparation navale ont joué toujours un rôle important en Poméranie. Les Régions polonaises doivent être actives dans ce domaine. Ce secteur de la construction navale a subi un douloureux processus de restructuration qui a entraîné du chômage. Toutefois, ces deux dernières années le secteur a connu un nouvel élan. Plusieurs entreprises ont pris de l'expansion. L'industrie a changé et joue désormais un rôle plus important dans le contexte des nouvelles conditions économiques, trouve de nouvelles niches dans le marché international et s'adapte à la demande mondiale. Comme souligné dans le Mémoire, le développement futur de ce secteur est lié aux nouvelles technologies, à l'efficacité énergétique, aux questions

environnementales et à la diversification des activités. En Poméranie, les entreprises sont actives dans les secteurs des navires hautement spécialisés, de la réparation des navires, de la fabrication et de l'équipement maritime. Elles produisent également des éléments pour la production d'énergie éolienne, ainsi que du matériel pour l'extraction du gaz et du pétrole *offshore* et pour l'ingénierie hydraulique. La R&D est bien entendu cruciale pour l'industrie. Nous observons d'ailleurs un nouveau phénomène : grâce au soutien d'une main d'œuvre qualifiée et diplômée des Universités Techniques de Gdansk, Gdynia et Szczecin, un réseau de bureaux d'études a été créé. Enfin, un bon exemple de la transformation des chantiers navals est celui de Gdynia, couvert par le statut de la zone économique spéciale de Poméranie où un parc industriel a été créé et fournit des services d'appui. Une autre approche de revitalisation a vu le jour à Gdansk et a combiné des services résidentiels et culturels sur le site du chantier.

L'Union européenne doit reconnaître que l'industrie de la construction navale – bien que sous une forme différente- commence à se redresser en Europe et peut utiliser activement les instruments de soutien. Cela ne signifie pas interventionnisme économique, mais des liens vers les outils Europe 2020 sur le modèle de l'économie fondée sur la connaissance. Ces outils doivent permettre aux industries de rester ouvertes à l'innovation, aux technologies et de développer des alliances stratégiques. Les instruments financiers doivent être disponibles pour les entreprises qui assurent de la formation, R&D et des activités visant à affronter le marché international. Il est également important de mettre en œuvre des politiques maritimes en lien avec la cohésion et l'utilisation des outils de la politique régionale européenne.

**Eleni MARIANO** (Secrétaire Générale de la CRPM) souligne le lien effectué par **Wiesław BYCZKOWSKI** entre le secteur de la construction navale, la stratégie Europe 2020 et les Régions maritimes.

**Isabelle THOMAS** (Vice-Présidente de la Région Bretagne), relève la situation paradoxale des industries maritimes. Les perspectives d'activité en mer sont gigantesques et nombreuses, notamment à travers les activités de transport maritime, d'industrie halio-alimentaire, des extractions en mer, des biotechnologies marines. 7/10èmes des richesses, des espaces et des volumes sont en mer. Cependant, les industries maritimes subissent des aléas qui les fragilisent. Le problème majeur est que les carnets de commande sont irréguliers, ce qui a des conséquences pour les investissements à long-terme ainsi que sur les savoir-faire des travailleurs. Les Régions peuvent construire des politiques globales et systémiques. Le maître-mot est celui de la lisibilité, pour les territoires et les industries. Les conditions d'implantation des industries sont un autre élément. Les énergies marines renouvelables nécessitent des espaces et des infrastructures importants. La lisibilité est également importante pour les salariés, notamment les jeunes. A défaut, les salariés partent, notamment vers l'aéronautique, en raison d'une stabilité qui rassure. La question de la recherche et des technologies est également essentielle. Il faut aussi réfléchir à décloisonner les activités et les métiers. En Bretagne, trois exemples illustrent ces éléments. Depuis 2006, des actions ont été développées en faveur de sites de production pour favoriser l'acceptation sociale, comme à Saint-Brieuc ou à Paimpol-Bréhat. La Région Bretagne a participé à la plateforme de recherche Ipanema et a œuvré par le biais du « Pôle Mer » en faveur de la sécurité maritime et du développement durable. Enfin, le cluster « Bretagne pôle naval » a permis de renforcer la dimension diversification générale de l'industrie. La diversification doit être associée à une approche globale et systémique.

**Eleni MARIANO** remercie **Isabelle THOMAS** d'avoir mis en avant les enjeux de lisibilité du secteur de la construction navale.

**Sara GIANNINI** (Ministre de l'Industrie, de la Recherche et d'Innovation de la Région des Marches) indique que la situation a été très difficile ces dernières années pour les chantiers navals et l'industrie navale. Plusieurs variables ne sont pas favorables, telles que le manque d'infrastructure, d'espace et d'installations portuaires. La Région Marche a lancé des projets consistant notamment en la création d'un district maritime afin d'identifier les liens entre nouveaux types de production et méthodes de fabrication, promotion de la construction navale, chantiers navals, bateaux de plaisance ainsi que production locale.

L'objectif est de donner une nouvelle structure à ce district et de commencer à coopérer avec d'autres partenaires. Il ya un important chantier naval public dans la Région Marche, qui représente une part importante de la production régionale. Il ya aussi des chantiers navals privés qui ont une influence importante sur les marchés internationaux. Beaucoup de PME spécialisées sont présentes, mais en ces temps économiques difficiles, les commandes ont tendance à se concentrer sur le même opérateur. Dans ce contexte, il est très important de diversifier les commandes pour sauvegarder l'avenir du secteur. La production est de très haute qualité ce qui permet de développer des partenariats avec d'autres secteurs tels que les secteurs automobiles et mécaniques. Il faut développer de nouvelles activités et de nouvelles

compétences et mettre l'accent sur l'innovation ! Le 1<sup>er</sup> Janvier 2012 une nouvelle législation a été introduite pour renforcer ce secteur. Le nouveau cadre comprend des éléments spécifiques concernant les aides pour l'industrie navale.

Les partenariats avec d'autres Régions sont également un objectif. L'approche retenue doit être large et couvrir d'autres aspects maritimes et d'autres secteurs que la seule industrie navale. Il faut par exemple s'assurer que les employeurs peuvent travailler avec les universités, promouvoir l'innovation technologique et diffuser des projets de qualité, développer des capacités de communications et des opportunités de financements pour les entreprises. Dans ce contexte, l'approche macro-régionale et la coopération territoriales sont importantes. Il y a un réel besoin des ressources des fonds structurels. Les financements européens peuvent avoir une influence sur le secteur maritime et construire des synergies pour une meilleure cohésion en même temps. Beaucoup de PME sont éparpillées sur les territoires, et doivent obtenir des garanties quant à leur implication dans l'avenir du secteur.

**Eleni MARIANO** remercie **Sara GIANNINI** d'avoir souligné le besoin d'une approche globale à tous les niveaux, y compris dans la perspective d'une dimension macro-régionale et d'avoir rappelé la nécessité d'orienter les fonds structurels vers des activités permettant aux régions maritimes d'être plus compétitives.

**Reinhard LÜKEN** (Secrétaire Général du CESA - Association Européenne des Chantiers Navals) souligne le besoin d'appui des Régions et du Parlement européen. La crise actuelle est la pire des 50 dernières années. Les océans offrent de véritables opportunités, mais pas sans les navires. Il faut être prudent avec l'idée qu'il n'est pas important d'avoir une industrie navale forte car les navires peuvent être achetés ailleurs, par exemple en Asie. L'Europe a besoin de ses industries maritimes pour jouer un rôle de premier plan afin de relever les défis majeurs tels que le changement climatique, la sécurité énergétique et alimentaire, l'emploi. Ceci ne sera pas possible sans les industries maritimes, et les Régions maritimes le savent. Ces dernières années, l'économie réelle a été frustrée par toute l'énergie dépensée pour sauver le monde financier, en oubliant la vie réelle et l'emploi. Il faut souligner le rôle central que jouera l'industrie à l'avenir sur toutes les activités en pleine croissance, liées à la mer.

Les opportunités sont là et nous sommes à l'orée d'une ère nouvelle, même s'il faut d'abord sortir des problèmes actuels. La CESA est reconnaissante au **Vice-Président Tajani** d'avoir annoncé son intention de renouveler l'initiative Leadership 2015, qui a été un grand succès en rassemblant toutes les initiatives politiques et qui doit être adapté au nouveau contexte. En parallèle, l'industrie a besoin de développer sa propre stratégie. En raison des restrictions des budgets nationaux, la solution n'est pas de demander un régime tel que celui des années 1980, mais de concentrer l'action des régions, des institutions de l'UE et des gouvernements nationaux sur l'économie réelle.

**Eleni MARIANO** insiste sur la nécessité d'impliquer les Régions dans Leadership 2015, par exemple sous l'angle de l'utilisation des Fonds Structurels.

## Thème 2 : "Quels leviers de diversification innovante pour le secteur naval : l'exemple des énergies marines"

**Marta MARIN** (Déléguée du Gouvernement Basque auprès de l'UE) indique que le secteur industriel, au sein duquel le secteur maritime est important, représente 25% du PIB du Pays Basque. La très forte récession des années 90 a conduit à une restructuration. En 1997, le forum maritime basque a été créé avec 320 entreprises dont les chantiers navals, et en 1999 il a été reconnu officiellement par le Gouvernement Basque comme Cluster prioritaire. Le secteur maritime représente 2,2% du PIB basque, avec 1 147 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le secteur représente 17 000 emplois au Pays Basque, dont plus de 7 500 emplois directs. En 2011, le secteur a souffert d'une diminution de 16% de son chiffre d'affaires, et d'une baisse d'emploi de 19%. Cette crise a permis de dynamiser le secteur et la diversification. Par exemple, le « *Basque Eolic Offshore Group* » a été créé, autour d'un noyau de 6 entreprises, dont 4 chantiers navals, qui ont mis en place de nombreuses coopérations dans le domaine des énergies offshore.

Le Pays Basque a une longue tradition dans le domaine des énergies maritimes. Il existe un ensemble d'entreprises leaders qui ont pu en entraîner d'autres. Il existe également un réseau d'organisations, qui a favorisé le développement de plusieurs projets tels que :

- BIMEP (*Biscay Marine Energy Platform*), infrastructure de recherche, de démonstration et de fonctionnement des systèmes d'obtention d'énergie à partir des vagues en pleine mer. Cette

- installation sert aux producteurs pour tester certains produits, et soutenue par un centre de recherche important ;
- MUTRIKU *Wave Energy Facility*, première installation commerciale au monde utilisant la technologie de la colonne d'eau oscillante (*Oscillating Water Column*) pour créer de l'électricité à partir des vagues (capacité de 480 kw);
  - OCEANTEC *Wave Energy Converter*. Il s'agit d'une compagnie, propriété d'Iberdrola (leader espagnol en énergies renouvelables) et Tecnalia (société technologique privée) qui a pour objectif de développer un dispositif pour générer de l'électricité à partir des vagues.

La synergie de ces initiatives permet de mieux prendre en compte le secteur naval dans le cadre de la stratégie EU 2020. Pays Basque bénéficie d'un secteur maritime fort et ouvert à des collaborations, ce qui est une grande opportunité.

**Eleni MARIANO** souligne le lien fait par **Marta MARIN** sur les questions de l'énergie de la houle et de la collaboration avec les centres de recherche.

**Tomás CASQUERO CIMADEVILA** (Directeur du Cluster maritime de Galice "Aclunaga") explique que l'industrie navale génère d'importants volumes d'activités dans un contexte où le financement de projets est difficile et risqué et où l'activité peut fortement fluctuer. Le secteur est très concentré et son impact sur les territoires et le tissu industriel est très important. Partout où il est implanté, le secteur de la construction navale est considéré comme stratégique en termes d'emplois, de questions sociales et d'environnement. La demande a fortement évolué ces dix dernières années. L'industrie maritime européenne a bien réagi dans les domaines des énergies *offshore* et du transport de passagers. Le secteur a un avenir, en dépit de la crise actuelle. Le défi sera de maintenir l'activité tout en s'adaptant aux nouvelles exigences. Une étude réalisée par le cluster maritime espagnol montre qu'en 2010, l'Europe a atteint un record en termes d'installation d'éoliennes.

En 2030, la capacité de ce secteur devrait être la même que celle de l'énergie éolienne terrestre. Il faudra davantage d'ingénierie et de navires pour l'installation et la maintenance des parcs éoliens. Il faudra également produire des tours éoliennes, des turbines, des générateurs et des installations électriques. L'énergie éolienne *offshore* sera décisive pour répondre aux objectifs de la stratégie Europe 2020 dans le domaine de l'énergie. Il existe des opportunités pour l'avenir qui nécessiteront la mise en œuvre de politiques pertinentes.

**Eleni MARIANO** souligne le caractère inspirant du lien entre l'éolien *offshore* et les objectifs d'Europe 2020.

### Thème 3 : « Nouvelles compétences et nouveaux emplois pour la croissance bleue »

**Fabrizia BENINI** (Chef d'Unité, DG Mare, Commission européenne) évoque la Politique Maritime Intégrée (PMI). Les objectifs de la Commission européenne et d'Europe 2020 sont la croissance et l'emploi. Les industries maritimes et les activités qui peuvent être réalisées en mer sont un élément qui y contribue. La PMI peut continuer à exploiter ce potentiel. Des domaines de croissance et des goulets d'étranglement ont été analysés dans des secteurs comme le tourisme, le nautisme, la construction navale, ou les énergies renouvelables. Il est très important de considérer l'industrie maritime comme un ensemble. La Commission européenne développe l'initiative « Croissance bleue » pour identifier les moteurs et les barrières, pour donner un aperçu général de l'économie, de l'emploi pour les secteurs maritimes en Europe. Ceci pourrait donner lieu à une communication au cours du deuxième semestre 2012. L'idée consiste à dresser le bilan du potentiel de l'industrie maritime et de ce qui peut être réalisé à l'avenir. Les initiatives viendront du secteur privé, mais les autorités publiques de tous niveaux auront un rôle important à jouer. Il faut veiller à ce que la recherche et l'innovation soient soutenues. Comme l'a dit **Sara GIANNINI**, les Fonds Structurels sont une grande opportunité pour l'industrie maritime. Ces investissements ne seront possibles que si les Etats Membres et les Régions décident qu'il s'agit d'une priorité. La Commission européenne peut présenter des stratégies pour les mers et les océans, comme pour l'Atlantique et l'Adriatique, et également donner des orientations pour de meilleures synergies entre les politiques. Il faudra ensuite veiller à ce que les efforts des Etats Membres et des Régions aillent dans le même sens et pouvoir attribuer les fonds aux bons projets. Les fonds pour la recherche sont également importants. Le partenariat pour l'innovation et la recherche et Horizon 2020 concernent en partie l'industrie maritime. La PMI doit s'intégrer dans toutes les politiques européennes et se tourner vers la croissance bleue et d'autres initiatives. Notamment, les activités marines et



maritimes ont besoin de sécurité juridique, et il faudra encourager des initiatives pour organiser l'espace marin afin de tenir compte des intérêts des différents secteurs. Le développement de connaissances et les réseaux de surveillance sont également essentiels. Il faudra travailler de concert avec les Régions, les Etats Membres et le secteur privé.

**Eleni MARIANO** remercie **Fabrizia BENINI** de son appel aux synergies et indique que la CRPM y travaille à divers titres.

**Lorenzo FORCIERI** (Président du Cluster « technologie marine » de Ligurie) rappelle le soutien du Cluster et du Conseil Régional de Ligurie au Mémorandum qui a été présenté. La crise actuelle a plongé l'industrie maritime dans une crise profonde pour différentes raisons, y compris à cause de la concurrence déloyale et du dumping. De plus, l'industrie européenne a été assez lente dans la mise en œuvre de processus innovants. L'industrie maritime et de la construction navale sont stratégiques pour l'Union européenne. Il est donc nécessaire de continuer à développer ce secteur et le doter d'outils et des instruments nécessaires pour surmonter la crise actuelle.

Le cluster marin de Ligurie a identifié trois thèmes principaux pour relancer les activités économiques des chantiers navals : la compétitivité du secteur *high-tech*, la durabilité environnementale, la sécurité et la sûreté. Il est crucial d'éviter la fragmentation et l'isolement des organisations en termes de formation et de perfectionnement des compétences. Les chantiers navals et grands navires à passagers sont à eux seuls des villes intelligentes. Il existe 3 clusters régionaux marins en Ligurie. L'un est leader en R&D avec 300 millions d'Euros d'investissements. Par ailleurs, une initiative de 600 millions d'Euros de grande envergure en matière de R&D et une initiative de soutien aux PME de 300 millions d'Euros sont lancées. Un système de formation post-universitaire dans la recherche industrielle a été développé.

Les régions ont un rôle à jouer dans le traitement de la crise, car elles peuvent avoir une approche holistique. Elles sont à même d'identifier des projets de recherche qui peuvent directement devenir opérationnels.

Par ailleurs, les possibilités de formation sont assez limitées. Il existe ainsi un réel besoin d'ouvrir les écoles secondaires sur les affaires maritimes. Un autre aspect important est la formation de petits entrepreneurs, ce qui exige de l'ingénierie financière. Il serait bon que les Fonds structurels soient revus pour pouvoir appuyer cette approche holistique. La Ligurie est en train de créer un « cluster des clusters ». Nous devrions avoir la plate-forme Waterborne au niveau européen qui pourrait remplir le rôle d'organisme de coordination.

**Corine LEPAGE** (Membre du Parlement européen, Présidente de l'Intergroupe Mers et Zones Côtières) ouvre le débat.

**Jean-Rémy VILLAGEOIS** (Directeur, STX), partage l'idée que l'exploitation raisonnée des Océans est un enjeu de niveau mondial, et que les industries marines sont un atout majeur pour l'Europe. Jusqu'à présent, l'emploi et l'activité ont été maintenus à un niveau correct, en se concentrant sur des niches technologiques et principalement sur les navires à passagers. Une des perspectives actuelles est celle des navires plus sûrs et propres. Les nouveaux marchés, principalement les énergies marines renouvelables, sont un relais de croissance très important sur lesquels les chantiers travaillent. STX travaille surtout sur les processus d'industrialisation, car c'est leur maîtrise qui permettra d'assurer un avenir pérenne. Ces actions sont concrètes et donnent lieu à des embauches et à des programmes. Elles nécessiteront le soutien du Parlement européen.

**Jean-Claude PELLETEUR** (Directeur, NEOPOLIA) remercie le CESA d'avoir évoqué le soutien à la vraie vie. Il faut considérer la construction navale en Europe comme une industrie d'avenir. Les chantiers, notamment en Pays de la Loire, sont susceptibles de produire des activités à forte valeur ajoutée. Il faut inventer des navires de maintenance pour les champs éoliens offshore. Les énergies marines renouvelables sont une opportunité unique et fantastique pour la diversification des chantiers navals. Il faut aussi appuyer les PME à améliorer leur compétitivité via des *process* industriels, ce qui nécessitent des aides directes.

**Anne-Bénédicte GENACHTE** (EWEA, *Regulatory Affairs Advisor Offshore*) indique que les énergies renouvelables en mer représentent de grandes opportunités pour les chantiers navals, pour la construction de bateaux, de fondations, et d'installations électriques. La Commission européenne et le Parlement européen doivent aider le secteur de l'éolien *offshore* à grandir et à fournir de l'emploi.

**Mario DOGLIANI** (Head of Corporate R&D and Project Financing, RINA S.p.a) souligne le rôle important de l'innovation pour les chantiers navals, plus important encore que celui de la recherche. Il faudrait créer

des instruments orientés vers les chantiers navals pour répondre à leurs besoins. Une expérience a été acquise dans ce domaine en Italie.

**Corinne LEPAGE** indique qu'on ne réduira pas le chômage sans créer de nouvelles activités économiques pérennes et d'avenir, qui doivent lier la production locale et les filières d'excellence sur les marchés mondiaux. C'est l'ensemble de la manière de produire et de consommer qui doit être revue. La Mer joue un rôle majeur et laissé de côté depuis des années. Les activités nouvelles se trouvent dans la transformation des activités traditionnelles, comme par exemple la chaudronnerie qui peut s'adapter à l'éolien (comme à Denver où l'industrie automobile s'est adaptée à la production d'éolien terrestre). Il faut aussi aller vers les écotechnologies. Le risque est de passer à côté de la troisième révolution industrielle. Les technologies et les *process* existent et l'Union européenne doit avoir un temps d'avance. Après avoir porté la lutte contre le changement climatique, l'Europe ne doit pas passer à côté du développement économique qui va avec. Elle doit s'appuyer sur les secteurs existants, sur le savoir-faire, la compétence de ses ouvriers et les mettre au service de ce qui touche aux énergies de la Mer.

**Valentina SUPERTI** (Cabinet du **Vice-Président TAJANI**) signale que l'industrie de la construction navale est d'un intérêt crucial pour le **Vice-Président TAJANI**, qui développe de nouvelles actions pour un avenir proche. Le **Vice-Président TAJANI** apprécie le travail du Mémoire qui intervient juste après le Conseil sur la Compétitivité du 5 décembre 2011, au cours duquel les premières idées pour une stratégie ce secteur ont été discutées, et ont reçu le soutien de nombreux États membres. La stratégie actuelle Leadership 2015 se compose de trois volets : innovation, accès aux crédits et internationalisation. En ce qui concerne l'innovation, il y a eu de nombreux contacts avec la BEI qui révisait actuellement sa politique concernant le secteur de la construction navale. Le 30 décembre, la BEI a adopté de nouvelles lignes directrices se concentrant sur la valeur ajoutée et la croissance européennes. De plus, le 7 décembre, de nouvelles lignes directrices en matière d'Aides d'Etat pour le secteur de la construction navale ont été adoptées avec une augmentation de l'intensité des financements pour les aides à l'innovation et les aides ayant un impact environnemental. La Commission européenne travaille sur une nouvelle stratégie, incluant la construction navale dans un environnement plus large. L'innovation et la recherche sont au cœur de ce contexte. La DG Entreprise, leader pour ces questions, organise le 27 février 2012 une audition des industries. A la fin du mois de mars, un Comité de Pilotage constitué d'Etats membres et de Régions se réunira.

**Christophe CLERGEAU** remercie les Régions mobilisées, Corinne Lepage et la CRPM. A la suite du mémorandum présenté aujourd'hui, des actions de lobbying seront entreprises dans les trois mois avec les Régions et les acteurs industriels. Un autre rendez-vous a été proposé dans le cadre des Journées Européennes de la Mer, et une nouvelle réunion politique aura lieu au début du mois de juillet pour tirer le bilan de cette première phase et préparer l'avenir.