

## COMPTE RENDU DE L'AUDITION DE L'INTERGROUPE MERS ET ZONES COTIERES DU PE 4 Décembre 2013 - Parlement Européen – Salle PHS 5B001

### **“METTRE EN OEUVRE LEADERSHIP 2020 AFIN D’ASSURER LE FUTUR DES INDUSTRIES MARITIMES EUROPEENNES”**

---

#### Discours d’ouverture

**Sergio Cofferati, MEP, (S&D)** ouvre cette audition en définissant son objet : la production industrielle des activités maritimes qui recouvre des secteurs d’activité traditionnels parfois en difficulté. L’industrie maritime européenne souffre notamment de la réduction de la demande ainsi que de la concurrence asiatique. Aujourd’hui, l’enjeu est de relancer cette industrie, de lui permettre de garder la place qui est la sienne dans l’industrie européenne.

Selon Sergio Cofferati, Leadership 2020 contient des propositions très intéressantes pour ce secteur de l’industrie européenne. Il est, en effet, important de développer des outils pertinents afin de soutenir la production européenne.

#### Leadership 2020 : La stratégie de l’Union Européenne pour renforcer les industries maritimes

**Corinne Lepage, MEP (ALDE)** souligne l’importance de l’industrie maritime en Europe, importance que le Conseil européen devra prendre en considération. Les énergies renouvelables doivent faire partie de toutes futures initiatives - hydroliennes, éoliennes offshore, éoliennes flottantes - qui seront prises dans les années à venir. C’est à partir de ces dernières qu’il faut reconstruire ou continuer à construire. Les énergies marines renouvelables pourraient ainsi constituer un domaine de diversification des chantiers navals.

**Amalia Sartori, MEP, Présidente de la Commission ITRE (PPE)** souligne que le PE et la CE ont démontré leur capacité à créer des outils permettant de pallier la désindustrialisation qui touche l’Europe. Certes, l’industrie européenne souffre, mais elle parvient malgré tout à être pourvoyeuse d’emplois et de richesse.

Les Etats sont des acteurs majeurs dans ce secteur, il ne s’agit donc pas, pour l’Union européenne de se substituer à eux. Les acteurs européens doivent créer les conditions nécessaires au développement de l’industrie maritime européenne. Selon Amalia Sartori, la capacité d’innovation est un élément central de l’avenir de l’industrie. Horizon 2020 est un outil sur lequel le secteur devra s’appuyer pour développer de nouvelles applications et ainsi assurer le futur de l’industrie maritime.

**Christophe Clergeau, 1er Vice-président, Région Pays de la Loire** constate qu'au cours des deux dernières années, le regard sur l'industrie maritime a changé. On parle désormais « d'opportunités » liées à la croissance bleue et aux énergies renouvelables et non plus « d'industrie en déclin ». Des entreprises qui paraissaient « condamnées » sont aujourd'hui vectrices d'une dynamique collective d'innovation.

Leadership 2020 constitue un excellent point de départ pour poursuivre et approfondir cette reconquête. Les régions souhaitent voir transformer l'essai : les orientations doivent être traduites en un programme de travail concret.

Selon Christophe Clergeau, il faut attirer les jeunes vers les industries maritimes et accompagner une montée en compétence des entreprises et leurs mutations. Dans cette optique, un certain nombre de régions ont mis en place des formations pour y répondre, formations qui doivent être complétées par des outils européens, tels qu'un Erasmus maritime, qui s'inscrirait dans la continuité de l'initiative Vasco de Gama ainsi que la mise en place d'un conseil sectoriel des compétences. L'attractivité du secteur ne peut être renforcée sans traiter des questions comme le respect du droit du travail dans le commerce et le transport maritime ou les excès et les dérives de la mise en œuvre de la directive relative au détachement des travailleurs.

Le PPP peut être un puissant outil pour accélérer les coopérations industrielles européennes, en permettant, notamment le développement de navires plus sûrs et plus propres. Les Régions souhaitent aussi un PPP sur l'énergie éolienne - les investissements d'innovation pourraient permettre de baisser rapidement le prix des énergies renouvelables.

On ne peut que se réjouir que l'Europe se donne une nouvelle ambition industrielle. Les conclusions du prochain Conseil européen devront prendre en considération la mer et l'Industrie maritime, à travers notamment de la Croissance bleue.

## **Formation et emploi : Des compétences au service du futur de l'industrie maritime**

*Session présidée par Gesine Meissner (ALDE Coordinateur, Commission Transports et Tourisme)*

**Wolfgang Hehn, Policy Officer, DG ENTR** estime que la partie la plus importante et complexe de Leadership 2020 porte sur la formation, le développement de nouvelles compétences et l'emploi, qui sont les piliers nécessaires au développement de l'industrie maritime.

Selon Wolfgang Hehn, les points suivants illustrent ce constat (cf. [PowerPoint](#)) :

- Les navires construits sont de plus en plus complexes ;
- Les chaînes d'approvisionnement se complexifient en parallèle ;
- La disponibilité des compétences comme facteur décisif dans un contexte globalisé ;
- Les pistes de mise en œuvre.

**Douwe Cunningham**, *Secrétaire Général, Sea Europe* complète l'intervention de M. Hehn par des données chiffrées sur l'industrie maritime (cf. [PowerPoint](#)).

Leadership 2020 a identifié des axes dont les acteurs du secteur doivent tirer avantage afin de développer de nouveaux secteurs d'activité. En Hollande et Lituanie, on observe un manque de travailleurs qualifiés, et les chantiers doivent recourir à de la main d'œuvre chinoise. Il faut améliorer l'image de l'industrie pour attirer les jeunes. *Sea Europe* en collaboration avec le syndicat *IndustriAll* va mettre en place un Conseil des Compétences afin d'identifier les besoins et les opportunités futurs.

**Ulrich Eckelmann**, *Secrétaire Général, IndustriAll Europe* regrette que les problèmes structurels du secteur soient aujourd'hui amplifiés par la crise économique. Il encourage toutes les initiatives visant à améliorer les compétences dans l'industrie maritime, qui devraient être accompagnées par des possibilités d'investissement européen.

Dans le Nord, les mesures liées à la formation et l'éducation dans le cadre de l'industrie existent et doivent continuer être encouragées. Dans le Sud de l'Europe, des investissements massifs sont nécessaires et des mesures de formation soutenant la diversification, notamment vers d'autres secteurs d'activité, doivent être mises en place.

La lutte contre la précarité doit être une des priorités de l'industrie et que l'instauration d'un dialogue entre les partenaires sociaux a déjà permis des progrès. Le rôle des employeurs y est important y compris pour revaloriser l'image de l'industrie maritime.

Il qualifie de « malsaine », la compétition entre les Etats qui utilisent parfois les aides d'Etat pour créer des avantages compétitifs qui entraînent un affaiblissement des chantiers navals européens. Ces pratiques protectionnistes constituent une pratique très dangereuse en Europe.

Leadership 2020 doit être mis en œuvre, il attend un suivi par la CE de ce qui a déjà été décidé. *IndustriAll* espère que les partenaires sociaux seront soutenus par les institutions européennes, car les travailleurs doivent être préparés aux évolutions et innovations que va connaître l'industrie maritime européenne et sur l'importance d'attirer les jeunes vers ce secteur.

Après avoir présenté le projet *MaritimeHubs* **Anu Keltaniemi**, *MaritimeHubs Project Manager, Turku University of Applied Sciences* expose les facteurs les plus importants dans le développement de l'industrie maritime (cf. [PowerPoint](#)). Elle insiste sur l'importance de l'identification des compétences nécessaires aux développements des entreprises.

**Renzo Guccinelli**, *Ministre régional chargé du Développement Industriel, Région Ligurie* rappelle l'importance de ce débat pour l'Italie et la Ligurie en particulier, où l'activité maritime a une forte importance économique, malgré le faible poids démographique de la Région. Elle concentre en effet de nombreux aspects de l'économie maritime, de ses centres de recherche maritime aux chantiers navals. Il souligne également le rôle joué par la Marine Nationale italienne dans le dynamisme maritime de la Ligurie.

Il insiste notamment sur l'importance de la recherche et de la formation, qui constituent des priorités pour la Région, pour apporter des réponses et des solutions à la crise. La Région a ainsi développé un programme « Smart Specialisation » avec les acteurs de l'industrie maritime.

L'initiative Leadership 2020 peut constituer une opportunité pour les industries maritimes. L'Union Européenne et les Etats membres doivent donner aux Régions, qui constituent le lien entre les institutions et les PME, les moyens mener les politiques d'innovation et pour l'évolution des compétences.

La modernisation de la flotte marchande européenne ne peut se faire sans recherche.

## **Des PPP pour le développement des bateaux du futur : des navires plus propres et plus sûrs**

*Session présidée par: Sergio Cofferati, MEP (S&D)*

**Sergio Cofferati** estime qu'il y a une convergence d'intérêts autour de ce secteur, qui fait partie de l'histoire de l'Europe, et qui constitue également une part intégrante de son futur. Recherche, innovation et développement sont les clés du futur de l'industrie maritime européenne. Horizon 2020 pourra jouer un rôle de levier dans ce domaine. Il faut encourager l'innovation dans les méthodes et les moyens de production et pas uniquement sur le produit final. Le PPP peut être un outil pertinent pour atteindre les objectifs de l'UE. Il conclut son intervention en soulignant le rôle central joué par les PME.

Après avoir présenté brièvement l'initiative Leadership 2020 (cf. [PowerPoint](#)) **Liam Bresling, Chef d'Unité, DG RTD**, consacre la seconde partie de son intervention à Horizon 2020. Il focalise la fin de sa présentation sur les éléments d'Horizon 2020 qui peuvent présenter des opportunités pour l'industrie maritime et sur les PPP qui seront lancés dans ce cadre.

**Professeur Paola Gualeni, Université de Gênes** (cf. [PowerPoint](#)) souligne la nécessité d'encourager l'innovation dans l'industrie maritime en liant mieux la recherche et l'industrie par le biais de PPP, essentiel pour assurer la mobilisation des acteurs du secteur et la multiplication des initiatives. Développer de nouveaux navires plus sûrs et plus propres demande une capacité d'analyse importante reposant sur des outils de prévision et de monitoring. A titre d'exemple, construire des navires efficaces sur le plan énergétique nécessite un partage des connaissances hydrodynamique. Le PPP évite qu'une multitude de projets ne soient développés séparément sans la moindre synergie, et aboutit au contraire à la création d'un outil très puissant.

En Europe les entreprises de l'industrie maritime sont en concurrence avec les entreprises du secteur en dehors de l'UE, mais également entre elles. Or le développement d'innovation constitue pour une entreprise un net avantage compétitif, qui peut donc être tentée de refuser de partager cet avantage avec ses concurrents européens.

Le secteur de la construction navale a une capacité inhérente à l'innovation. Cette dernière doit se faire en intégrant l'élément humain, avec les jeunes et les universités également.

**Docteur Pierre C. Sames, Directeur Technologie et R&D, DNV GL Maritime** a tout d'abord rappelé la pertinence de développer un PPP dans le secteur des industries maritimes. Dans un deuxième temps, il a souligné la cohérence de cette démarche avec les objectifs de l'Europe pour 2020 (cf. [PowerPoint](#)).

**Aoife O'Leary, Policy Officer, Transport & Environment** indique qu'il est possible de réduire sensiblement les émissions des gaz à effet de serre en développant des navires, mieux conçus sur le plan hydrodynamique. «*Energy Efficiency Design Index - Indice de Conception d'Efficacité Énergétique*» constitue un standard visant à encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à ce jour, le meilleur moyen d'y parvenir est d'utiliser des navires plus lents.

Le second enjeu est la réduction de l'émission de NOx (oxydes d'Azote) par le transport maritime. D'ici 2020 l'émission de NOx par le transport maritime dépassera les émissions des activités terrestres. Les conventions internationales sont assez frileuses sur ce point puisqu'elles ne sont destinées qu'aux nouveaux navires.

La Commission a proposé en juillet un mécanisme de contrôle des émissions de CO2 émanant du transport maritime. C'est un premier pas important qui doit s'accompagner d'un monitoring attentif afin de s'assurer de son effectivité. C'est également une opportunité pour contrôler les émissions de NOx et de Souffre. Cela permettra également à l'industrie du transport maritime de connaître avec exactitude les réductions d'émission de gaz à effet de serre que ses innovations permettent d'obtenir.

## Conclusions

Après avoir remercié les Députés européens présents, **Annika Annerby Jansson, Présidente du Conseil Régional de Skåne, Présidente de la CRPM**, exprime son soutien aux éléments développés par M. Clergeau. Le soutien du PE est important pour la mise en place de Leadership 2020. En parallèle, il faut souligner en vue du prochain Conseil sur la politique industrielle que l'industrie maritime est une part importante de l'industrie européenne, qu'il est impératif de combiner l'accès à une énergie bon marché avec les engagements de l'Union européenne en matière de développement durable et de lutte contre le changement climatique dans une perspective à long-terme, et qu'il faut réaffirmer le rôle des énergies marines renouvelables sur le marché européen. Celles-ci doivent faire l'objet d'une Communication de la CE, qui devra idéalement aborder les liens entre elles et les industries existantes.

La CRPM continuera également à travailler sur la PSM et la GIZC, qui concerne les industries maritimes, en cherchant à assurer le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

Enfin, la CRPM appelle le Parlement européen à s'assurer de la continuité de la Politique Maritime Intégrée (PMI) en y incorporant plus fortement une dimension industrielle.

**Sergio Cofferati**, rappelle que l'industrie maritime constitue une part importante de l'industrie européenne. Il souligne également que pour sortir de la période de crise économique qu'elle connaît actuellement, l'Union européenne a besoin de politique de croissance et de développement, notamment dans le secteur industriel. Il est impératif de relancer l'industrie traditionnelle, en la rénovant et en lui donnant les moyens de se développer.