



## Synthèse des travaux sur les clusters dans l'Espace Manche

Septembre 2012

Ce projet est soutenu dans le cadre du programme européen de coopération transfrontalière INTERREG IVA France (Manche) – Angleterre, co-financé par le FEDER.



[camis.arcmanche.eu](http://camis.arcmanche.eu)

## Table des matières

1	Présentation de CAMIS .....	4
1.1	Les objectifs de l'axe 3 du projet CAMIS – Clusters.....	5
2	Contexte de la Politique Maritime Régionale dans l'Espace Manche .....	6
3	Méthodologie de recherche .....	13
4	Innovation .....	15
4.1	Les modèles d'innovation actuellement utilisés dans l'Espace Manche.....	15
5	Le clustering dans l'Espace Manche .....	18
5.1	Clusters par Comté et Région .....	21
5.2	Les types de clusters régionaux .....	21
5.3	Clusters thématiques .....	23
5.3.1	Questionnaire sur les collaborations dans le secteur de la plaisance.	23
6	Potentiel des clusters et recommandations .....	25
6.1	Thématiques des clusters .....	26
7	Conclusions .....	27
8	Les prochaines étapes.....	28
9	Références .....	29

## **Tableaux**

**Tableau 1 L'emploi dans les secteurs maritimes des régions du nord de la France...9**

**Tableau 2 Comparaison des chiffres d'affaire et du nombre d'emplois au sein de l'industrie maritime au Royaume-Uni entre 2001 et 2007 .....11**

**Tableau 3 BMF – Valeur ajoutée brute des Ports de Plaisance - 2005.....12**

## **Illustrations**

**Figure 1 Implantation des entreprises du secteur maritime dans la partie britannique de l'Espace Manche .....13**

# Synthèse des travaux

---

Le présent rapport agrège les résultats de deux études détaillées : le Clustering dans l'industrie maritime (en Angleterre) et l'étude sur l'innovation et les clusters dans les régions françaises de la Manche. Ces études ont été réalisées dans le cadre de l'axe 3 du projet CAMIS cofinancé par le programme INTERREG IVA. CAMIS est un projet de coopération franco-britannique visant à identifier les opportunités actuelles et potentielles d'innovation et de développement de clusters dans le secteur maritime à l'échelle de l'espace Manche. Le rapport synthétise ces études avec une approche comparative identifiant les différences entre les deux pays. Il émet des recommandations sur les coopérations qui pourraient être développées en tenant compte du contexte politique, économique, social et opérationnel.

## 1 Présentation de CAMIS

Le projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) a été approuvé en juin 2009 dans le cadre du programme INTERREG IVA France (Manche) - Angleterre, dans le prolongement des résultats positifs du projet INTERREG IIIB Espace Manche Development Initiative (EMDI) (Buléon et Shurmer-Smith 2008). L'objectif de CAMIS est de définir et de mettre en œuvre une stratégie maritime intégrée pour l'espace Manche tout en stimulant le développement d'initiatives concrètes de coopération entre acteurs français et britanniques. Le projet rassemble 19 partenaires britanniques et français, dont plusieurs collectivités territoriales et universités, qui ont décidé de travailler ensemble à la lumière des nouvelles politiques émanant de l'UE et du niveau national (Devon CC 2010). CAMIS est structuré autour de 6 axes de travail qui se concentrent sur des aspects spécifiques de l'économie maritime, en particulier les transports, l'innovation, les clusters et la sécurité maritime.

## **1.1 Les objectifs de l'axe 3 du projet CAMIS – Clusters**

La recherche réalisée dans le cadre de l'axe 3 s'est concentrée sur l'innovation et les clusters dans quatre domaines :

- Les Énergies Marines Renouvelables ;
- Les opérations maritimes ;
- L'environnement marin ;
- Le nautisme et la plaisance.

Le thème des énergies renouvelables a été sélectionné pour sa pertinence au regard des évolutions technologiques, de l'impact environnemental, du développement durable et de l'intérêt qu'il représente au niveau économique et politique. Les opérations maritimes concernent le contrôle et la gestion des eaux de ballast et de la pollution maritime, la réduction des consommations de carburant et la conception des coques. Le thème de l'environnement marin concerne l'élaboration des politiques et les actions de sensibilisation, ainsi que la recherche et le développement. Le thème du nautisme et de la plaisance se concentre spécifiquement sur la filière de la plaisance et les activités commerciales connexes.

La particularité du projet CAMIS est de chercher non seulement à identifier les activités de clusters dans ces quatre domaines, mais également de promouvoir, autant que possible, la croissance économique et l'identité de la Manche, ainsi que les opportunités de marché et de réduction des coûts, en favorisant de nouvelles activités de clusters grâce aux meilleures pratiques identifiées. Ainsi, le projet est structuré en trois parties :

- 3a – Identification des possibilités de création de clusters transfrontaliers ;
- 3b – Développement de clusters transfrontaliers ;
- 3c – Activités de benchmarking thématiques.

Alors qu'un travail important a été réalisé sur les clusters et en particulier les clusters maritimes, peu de recherches ont été menées sur les avantages potentiels liés à la collaboration transfrontalière. Les travaux menés visent à traiter cette problématique et à atteindre les objectifs suivants :

- Promouvoir le développement d'échanges commerciaux plus intenses dans la région ;
- Mettre en commun les bonnes pratiques ;
- Identifier les facteurs et opportunités d'innovation au sein des clusters ;
- Favoriser le développement des clusters existants ou la création de nouveaux clusters lorsqu'ils n'existent pas encore ;
- Favoriser l'émergence de nouvelles voies d'accès aux marchés.

Le chapitre suivant fait la synthèse des travaux qui ont été réalisés dans le cadre de l'axe 3a – identification des opportunités de création de clusters transfrontaliers – et met en évidence les différentes approches de l'innovation et des clusters, en donnant des exemples de clusters et de la manière dont ils ont été créés.

## **2 Contexte de la Politique Maritime Régionale dans l'Espace Manche**

Bien que la France et le Royaume-Uni soient des nations historiquement maritimes dotées de traditions séculaires en matière d'activités navales et commerciales, ces deux nations ont, plus récemment, eu tendance à tourner le dos à la mer et à laisser décliner les investissements structurels dans ces domaines ainsi que les territoires côtiers. Cette tendance a commencé à s'inverser, grâce à la reconnaissance par les deux gouvernements de l'importance de l'économie maritime pour la croissance et la prospérité d'une nation. La prise de conscience des enjeux environnementaux et la nécessité de développer les modes de transport durables ont créé pour le secteur maritime des opportunités nouvelles favorisant son évolution et le développement

de ses activités en phase avec les politiques européennes. Cela lui a également permis d'optimiser son potentiel d'innovation et de diversifier ses activités dans des domaines comme les énergies renouvelables et le tourisme, ainsi que le démontre la récente consultation de l'UE sur la croissance bleue.

En 2009, la France a publié un « Livre Bleu » intitulé « Stratégie Nationale pour la Mer et les Océans ». Ce livre bleu définit quatre principales orientations nationales :

- Investir dans l'avenir ;
- Développer une économie durable de la mer ;
- Promouvoir la dimension maritime des territoires d'outre-mer ;
- Affirmer la place de la France dans le contexte international.

En outre, le Livre Bleu définit l'ambition générale de mettre en œuvre une « politique maritime intégrée » qui réunisse l'ensemble des acteurs concernés, dépasse les démarches sectorielles, considère l'ensemble des échelles géographiques et temporelles et prenne en compte les impacts des choix opérés sur le long terme sur les plans environnementaux, économiques et sociaux.

C'est également en 2009 que le Royaume-Uni a adopté le « Marine and Coastal Access Act », qui vise à prendre en compte les besoins socio-économiques de l'ensemble des usagers du domaine maritime, tout en protégeant l'environnement marin et en préservant la biodiversité. Les principaux secteurs visés par cette politique sont :

- La gestion et la planification de l'espace maritime ainsi que la délivrance d'autorisations administratives sur la base d'une approche cohérente ;
- La protection du milieu marin et la gestion des activités de pêche ;
- La centralisation des données et informations ;
- Les accès à la côte ;
- La gestion des estuaires.

Université de Chichester - SEMAL

Cette loi a permis une approche plus cohérente des activités maritimes, ainsi qu'une meilleure compréhension de leurs impacts potentiels.

Toutefois, il existe des différences de politiques entre les deux pays. La France a mis en place une politique davantage orientée vers le développement économique, alors que le Royaume-Uni s'est davantage concentré sur les aspects environnementaux. En France, il existe un service dédié aux affaires maritimes, placé auprès du Premier Ministre : le Secrétariat Général de la Mer qui a un rôle transversal, alors qu'au Royaume-Uni, les activités maritimes sont rattachées au Ministère du Commerce, de l'Innovation et des Compétences.

Afin de comprendre le contexte socio-économique des deux rives de l'espace Manche, nous avons procédé à une analyse des tendances concernant l'emploi et l'économie maritimes. La collecte de données n'est pas standardisée au sein de l'UE, et il existe des différences entre les deux pays en matière de méthodologie de collecte et d'exploitation des données. Cela rend difficile la comparaison et la mise en évidence des différences entre les régions et les comtés. Les données françaises peuvent être collectées au niveau régional, comme cela est présenté dans le Tableau 1, alors qu'au Royaume-Uni, les données sont plutôt collectées au niveau national, ou à l'échelle désormais obsolète du sud-est et du sud-ouest de l'Angleterre.

**Tableau 1 L'emploi dans les secteurs maritimes des régions du nord de la France**

<b>Nombre d'emplois</b>	Secteurs maritimes traditionnels	% en France	Tourisme littoral	% en France	Pêche et produits de la mer	% en France
<b>Bretagne</b>	41 500	18.0	30 400	14.6	18 500	28.6
<b>Basse-Normandie</b>	20 000	8.7	10 300	4.9	6 100	9.4
<b>Haute-Normandie</b>	33 500	14.5	11 300	5.4	2 400	3.7
<b>Nord-Pas-de-Calais</b>	20 800	9.0	14 100	6.8	5 500	8.5
<b>Picardie</b>	/	/	/	/	/	/
<b>France</b>	230 700	100.0	208 200	100.0	64 700	100.0

Source : Edater, 2011, extrait du rapport de la Policy Research Corporation, 2008.

Dans les secteurs maritimes traditionnels (dont équipements maritimes, industries parapétrolières offshore, travaux maritimes, activités portuaires, construction navale, etc.) la Haute-Normandie et la Bretagne sont bien représentées, alors que la filière pêche apparaît très forte en Bretagne et Basse-Normandie (suivie de près par le Nord-Pas de Calais). Le tourisme littoral (et activités de loisirs liées au maritime) apparaissent bien développés en Bretagne et Nord-Pas de Calais. Il convient également de souligner que la densité de population des régions des deux pays diffère, le sud de l'Angleterre présentant une densité de population plus élevée que le nord de la France. En outre, la partie française de l'Espace Manche a une superficie plus grande que la partie britannique, ce qui accentue encore davantage la différence de densité de population. Ceci n'est pas sans influence sur l'importance et le périmètre des activités maritimes le long des deux littoraux et peut induire des différences en matière de planification et d'implications politiques pour l'ensemble de la région.

Il n'est pas possible de souligner les mêmes tendances pour le Royaume-Uni. Toutefois le Tableau 2 fournit une vue d'ensemble des différentes industries maritimes représentées au Royaume-Uni et présente les évolutions intervenues entre 2001 et 2007, pour l'ensemble du secteur et non pas selon une répartition par sous-ensembles géographiques.

**Tableau 2 Comparaison des chiffres d'affaire et du nombre d'emplois au sein de l'industrie maritime au Royaume-Uni entre 2001 et 2007**

Secteurs	Chiffre d'affaires en milliards de £		Emplois	
	2001	2007	2001	2007
Pétrole & Gaz	9,20	4,00	25 000	20 000
Transport maritime	5,12	10,80	31 500	38 400
Fabrication, dont :	5,20	3,87	40 600	51 000
<i>Chantiers navals</i>	2,54	1,95	24 000	25 000
<i>Equipements maritimes</i>	2,66	1,92	16 600	46 000
Services maritimes	4,54	3,01	13 800	14 100
Ports	1,69	19,40	25 000	138 000
Défense	6,66	8,19	61 500	74 760
Plaisance	1,61	2,95	26 378	35 680
Energies renouvelables		0,67		600
Bâtiment		0,59		6 200
Plateformes de démantèlement		0,08		1 200
Autres, dont :	2,82	2,45	30 460	30 833
<i>Télécom</i>	0,50			
<i>R&amp;D</i>	0,61	0,80	8 040	10 360
<i>Nouvelles technologies</i>	0,23			
<i>Education &amp; Formation</i>	0,14	0,07	1 100	350
<i>Etudes océaniques</i>	0,10	0,10		
<i>Navigation &amp; Sécurité</i>	0,32	0,45	4 200	5 000
<i>Agrégats</i>			2 000	1 670
<i>Pêche</i>	0,92	1,02	15 120	13 453
<b>TOTAL</b>	<b>36,84</b>	<b>56</b>	<b>254 738</b>	<b>410 773</b>

Source : Seavision (2011) *Facts and Figures*

Le nombre de salariés a connu une croissance significative entre 2001 et 2007, particulièrement dans les secteurs du tourisme, des équipements maritimes et des activités portuaires. Le secteur de la pêche a connu un déclin sur la même période. Il y a eu également une baisse significative des activités de formation, malgré l'augmentation du nombre de salariés due à la réorganisation des catégories de postes dans les ports, à la privatisation, à la réorganisation du cadre portuaire, ainsi qu'à l'augmentation des activités portuaires.

Le Tableau 3 présente la croissance de la filière du tourisme exprimée en valeur et démontre que le sud-est domine ce marché en termes de valeur nominale.

**Tableau 3 BMF – Valeur ajoutée brute des Ports de Plaisance - 2005**

	Valeur ajoutée brute Activités clés £'ooo	Impact Valeur ajoutée brute £mil	% Part régionale	Valeur ajoutée brute totale en £mil	Impact de la valeur ajoutée brute en % de la valeur ajoutée brute totale
Sud-est	23 661	171	34,3%	166 300	0,10%
Sud-ouest	12 233	89	17,7%	84 600	0,10%
Total Royaume-Uni	69 000	500	100%	1 090 300	0,05%

Source : BMF 2005<sup>1</sup>

Depuis 2009, il y a eu un changement de gouvernement et d'orientations politiques au Royaume-Uni. Les agences de développement régional ont été dissoutes, ce qui a provoqué la disparition de nombreux organismes de soutien aux activités maritimes. La récession a affecté le nombre de dispositifs de soutien à l'industrie et à

---

<sup>1</sup> BMF (2005). Impacts économiques des ports de plaisance, British Marine Federation

l'innovation dans les deux pays. Cette réduction des possibilités de soutiens publics a conduit à une plus grande diversification.

### 3 Méthodologie de recherche

Afin d'identifier les potentiels d'innovation et de création de clusters dans l'Espace Manche, diverses méthodologies de recherche ont été utilisées. Au Royaume-Uni, les activités de recherche ont été menées par l'Université de Chichester, alors qu'en France, les activités de recherche ont été menées par le bureau d'études Edater. L'Université de Chichester a mené la phase de recherche et a été à l'origine de certaines des méthodologies utilisées.

En premier lieu, une base de données des entreprises du secteur maritime a été créée pour la partie anglaise du projet, avec l'objectif d'intégrer les entreprises françaises au fur et à mesure de l'avancement du projet. La carte suivante présente la densité des entreprises du secteur maritime le long du littoral, ainsi que dans les principales villes du Royaume-Uni.

**Figure 1 Implantation des entreprises du secteur maritime dans la partie britannique de l'Espace Manche**



La base de données recense près de 7000 entreprises au Royaume-Uni et 2000 en France. En raison des difficultés de collecte des données sur les entreprises

françaises, le nombre d'entreprises françaises est largement sous-estimé dans la base de données. L'objectif est de continuer à collecter des données tout au long de la durée du projet.

L'identification des industries maritimes spécifiques à chaque région influence le type d'activités de cluster pouvant être créées. C'est pourquoi, les rapports d'étude ont également exploité des données secondaires obtenues auprès de sources nationales, ainsi qu'une documentation existante, afin de définir les domaines de spécialité de chaque pays et région, et d'en faire ressortir les atouts en termes d'innovation et de création de clusters.

Afin de confirmer l'importance du phénomène de clustering le long du littoral britannique, la base de données a été analysée avec l'objectif d'identifier les thématiques concernées sur la base des dénominations de clusters, des densités d'activité spécifiques à certains secteurs et des centres de recherche<sup>2</sup>. Une fois les activités potentielles de clusters identifiées, des entretiens individuels et téléphoniques ont été organisés avec les parties prenantes et des données secondaires ont été collectées afin de définir les critères pouvant servir de base aux politiques. En France, ce sont des politiques publiques qui orientent et facilitent la création de clusters. Ainsi, les clusters ont été identifiés à partir des données secondaires, et les responsables de ces clusters ont été contactés afin de collecter des informations complémentaires. Les résultats relatifs aux deux pays ont fait l'objet d'une analyse et des recommandations ont été émises pour la mise en place d'activités collaboratives supplémentaires.

---

<sup>2</sup> Les centres de recherche sont reconnus comme étant facilitateurs de collaborations avec l'industrie

Au Royaume-Uni, la phase de recherche a fait apparaître que l'innovation était un élément important des clusters maritimes. Ainsi, le volet innovation du projet a été intégré à la recherche à partir de cette phase.

## 4 Innovation

L'innovation est communément définie comme la mise sur le marché réussie d'un nouveau produit, processus ou service, ou l'amélioration d'un produit existant (Hobday, 2005). Joseph Schumpeter a défini l'innovation en tant que phénomène de « destruction créative » (Tidd, 2006). Selon Freeman et Engel (2007), l'innovation consiste à imaginer de nouvelles idées et à les mettre sur le marché afin d'en tirer un bénéfice financier. C'est l'aspect financier qui distingue l'innovation de l'invention au sein d'un laboratoire ou d'un centre de recherche (Freeman and Engel, 2007). Aujourd'hui, l'innovation constitue un volet fondamental de la recherche des entreprises, et l'on considère que pour exceller à l'avenir, les entreprises vont devoir innover. Ainsi, l'innovation est devenue une partie intégrante du processus de prise de décision et du fonctionnement des entreprises. C'est le cas de nombreux modèles d'entreprises aujourd'hui.

### **4.1 Les modèles d'innovation actuellement utilisés dans l'Espace Manche**

Le Système Régional d'Innovation (SRI) constitue l'une des approches les plus modernes d'appui à l'innovation. Elle permet d'évaluer les effets de l'innovation sur des régions spécifiques ainsi que sa contribution au développement économique. Il s'agit d'une politique de l'innovation qui fait la promotion de la science, de la technologie et de l'innovation régionales, avec la participation des acteurs régionaux (Zabala-Iturriagoitia et al., 2008). La création de clusters est étroitement liée au modèle du SRI, car celui-ci fournit les conditions nécessaires à la formation de

clusters. Il est lié à la diffusion des connaissances<sup>3</sup> et encourage les activités innovantes grâce à la R&D et aux investissements technologiques.

Chaque SRI comporte trois phases principales : la phase de sensibilisation et de définition d'un consensus (contacts et débats entre les principaux acteurs régionaux), la phase d'analyse (identification des besoins d'innovation des entreprises, analyse du capital d'innovation de la région, etc.) et la phase d'élaboration du SRI (identification de projets pilotes, conception et mise en œuvre de systèmes d'évaluation etc.). En termes de méthodologie, il n'existe pas de méthode globale de mise en œuvre d'un SRI, chaque région et chaque politique l'adapte selon ses besoins. Toutefois, il est généralement reconnu que toute stratégie de SRI nécessite le recours à des méthodes à la fois qualitatives et quantitatives afin d'appréhender l'impact économique et social des politiques.

L'Espace Européen de la Recherche (EER), initiative lancée en 2000 dans le cadre de la Stratégie de Lisbonne (Bruijn and Lagendijk, 2005), vise à intégrer les programmes de recherche et les fonds structurels dans le but d'améliorer la compétitivité européenne et de favoriser l'émergence d'une « société de la connaissance » (Heraud, 2003). L'EER est fondé sur les concepts émanant du SRI et conduit à fédérer des agences de développement régional, des universités, des collectivités, différents acteurs intéressés et des sponsors.

En France, l'innovation est soutenue par des politiques menées par les collectivités régionales, au travers des Stratégies Régionales de l'Innovation. En conséquence, chaque région a mis en place une organisation pour favoriser l'innovation, en

---

<sup>3</sup> Souvent définies comme des externalités de connaissance, limitées dans l'espace, et permettant aux entreprises situées à proximité des sources de connaissance de développer des innovations de façon plus rapide (BRESCHI, S. & LISSONI, F. 2001. Knowledge Spillovers and Local Innovation Systems: a critical survey. *Serie Economica e Impresa*, 27.)

particulier la création de start-up, les collaborations industrielles, l'apport de conseils, le soutien financier ou en équipements. L'Agence régionale de l'innovation de Haute-Normandie (SEINARI) en est un exemple. Elle a été instituée par l'Etat (DRIRE / SGAR, DRRT), le Conseil Régional et OSEO afin d'intervenir à la fois :

- en tant qu'animateur du Réseau régional de l'innovation, afin de garantir la cohérence et le professionnalisme de ses actions, et
- en tant qu'accompagnateur en propre des projets d'innovation (directement, dans le cas de l'innovation de type « création / incubation »).

En matière de gouvernance de l'innovation, 3 types de situations coexistent dans zone française de la Manche :

- *partagé entre trois régions*, le mode de gouvernance institué n'a pas été créé ex nihilo, mais permet d'adapter les dispositifs existants au nouveau contexte économique ;
- *s'appliquant également à trois régions*, le choix de gouvernance a été guidé par le besoin de recentrer des instances existantes sur quelques dispositifs clés ; et enfin
- *un mode de gouvernance original*, fondé sur un GIP (Groupement d'Intérêt Public).

Au Royaume-Uni, l'innovation est encouragée par le Bureau national de la stratégie technologique (national Technology Strategy Board -TSB). Le TSB apporte des fonds gouvernementaux aux projets d'innovation compétitifs qui s'appuient sur des collaborations entre industries au sein d'une filière. L'un de ces projets, OWEL Marine Demonstrator, est mené conjointement par Offshore Wave Energy Ltd., IT Power, A&P, Mojo, Gifford, NaREC, l'Université de Plymouth (PRIMaRE), NPL et DNV. L'équipe OWEL a conçu un convertisseur d'énergie houlomotrice particulièrement pratique, économique et respectueux de l'environnement.

La méthodologie du SRI pour l'innovation est le système le plus répandu au Royaume-Uni, bien qu'elle ait connu des adaptations. Toutefois, en raison de la fermeture des agences de développement régional, les financements, le soutien et la dynamique sont désormais sous la responsabilité de l'échelon national ou de l'échelon local via les partenariats locaux d'entreprises (Local Enterprise Partnerships - LEPs) et au niveau des comtés par les *county councils*.

L'innovation est un aspect important de l'activité de clustering et de collaboration. Elle peut constituer un facteur important de développement des collaborations transfrontalières.

## 5 Le clustering dans l'Espace Manche

Qu'il soit formel ou informel, le clustering dans l'industrie maritime est diversifié et spécifique aux différentes régions, technologies, personnalités et demandes locales. Les activités et avantages fondamentaux du clustering sont les mêmes dans l'ensemble de l'espace Manche, mais différents en fonction des structures financières, de gestion et d'organisation. En France, les clusters sont animés par le gouvernement local et national et impliquent la mise en place de politiques et de mécanismes de soutien. L'approche est structurée de manière prescriptive, avec la mise en place d'appels à projets. Le clustering naturel, qui se produit bel et bien, doit donner lieu à la création d'une organisation formalisée pour être reconnu et soutenu. En France, le nombre de clusters est connu, alors qu'au Royaume-Uni, les clusters naissent en raison d'un besoin, d'une innovation ou du désir d'un individu/d'une entreprise de collaborer. Les clusters au Royaume-Uni ont tendance à se former sans être estampillés « clusters » mais se développent et deviennent des « clusters » grâce à leur succès. Il n'est pas facile de déterminer le nombre de clusters existants au Royaume-Uni car beaucoup de clusters ne savent pas qu'ils sont, en fait, des clusters.

Ceci étant dit, des clusters émergent le long de la côte sud de l'Angleterre, de quatre manières différentes :

**Clusters d'Innovation et de Technologie** : ils comprennent quelques entreprises qui travaillent en étroite collaboration sur un projet spécifique. Au sein de ce type de clusters, il existe deux thématiques distinctes :

Les clusters travaillant sur un seul projet, selon un calendrier et un engagement financier connus : les activités du cluster s'articulent exclusivement autour de la recherche et du développement d'une nouvelle technologie et il n'existe pas de marketing commun, ou de développement d'une marque commune, ou de bénéfices conjoints pour les membres, bien que le plan d'action collaboratif puisse faire ressortir des économies d'échelle. Le cluster a une durée de vie limitée à celle du projet.

Les clusters fondés sur un centre de Recherche et Développement, qui, de manière similaire aux clusters liés à un projet unique, mènent des activités centrées sur des projets, avec un calendrier défini. Ils durent jusqu'à ce que l'objectif de partage de connaissances, d'émergence de nouveaux projets et idées innovantes soit atteint. Ils s'inscrivent habituellement dans la durée, grâce au centre de recherche qui sert de point central, ce qui facilite le processus.

**Les réseaux maritimes estampillés** qui encouragent les activités de clusters, soit grâce à un marché de niche, soit grâce aux avantages que retirent les membres de la collaboration. Il est difficile d'évaluer les avantages que représentent ces clusters en raison de la difficulté à suivre l'impact de cette mise en réseau sur l'activité future. Le cluster a tendance à être durable seulement si le nombre de membres reste suffisant afin de couvrir les frais induits par l'administration du cluster.

Les clusters maritimes estampillés par **une collectivité locale ou un lobby environnemental**, qui sont soutenus par le secteur public et qui fonctionnent en lien avec d'autres organismes du secteur public. Leur but est d'encourager le caractère

Université de Chichester - SEMAL

durable de l'activité de l'industrie marine. Ces clusters sont rarement orientés vers la technologie et portent souvent sur les questions de politique et de sensibilisation.

**Les clusters naturels**, qui naissent d'un intérêt ou avantage commun, et peuvent ne pas être identifiés car centrés sur eux-mêmes.

Au Royaume-Uni, l'activité de clustering n'est pas orientée par le gouvernement, bien qu'il exista des fonds disponibles pour leur création, fonds qui étaient attribués par les agences de développement régional avant leur fermeture. La plupart des clusters qui ont été identifiés existent sur la base d'un calendrier précis et évoluent en fonction de la chaîne d'approvisionnement, du marché, des évolutions technologiques et de l'innovation.

En France, depuis les années 1990, il existe des clusters spécifiques à différents secteurs et localisés sur le territoire national. Une politique a été initialement lancée en 1997 afin de soutenir les systèmes productifs locaux, comme le district verrier de la vallée de la Bresle. Puis une politique de pôles de compétitivité a été engagée en 2004 dans le but de rapprocher sur un même territoire des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche d'un même secteur d'activité. L'objectif était de dégager des synergies et de favoriser l'émergence de projets innovants. Depuis 2009, la tendance est à la création de « grappes d'entreprises », un mécanisme complémentaire permettant de développer des innovations commerciales plus proches du marché. Beaucoup de ces clusters nouvellement créés se sont déjà rapprochés des pôles de compétitivité et élargissent l'éventail des possibilités d'innovation au niveau des entreprises.

Le clustering transfrontalier n'en est qu'à ses débuts. Des possibilités d'établir des relations entre les clusters ont été identifiées pour les quatre thématiques de clusters, ainsi qu'une possibilité de collaboration spécifique aux ports de plaisance, au travers de TransEurope Marinas. L'Ifremer collabore actuellement avec le National Oceanography Centre (Centre National Océanographique) et un accord de

Université de Chichester - SEMAL

coopération (comprenant l'Allemagne) sert de base et de structure à la collaboration. Les différences de langue, de statut de la propriété et de politiques publiques sont autant d'obstacles à un clustering durable, d'autant que les cycles de financement de chaque pays empêchent la mise en place d'accords de long terme.

Les clusters des deux pays ont fait l'objet d'une analyse au niveau de chaque comté/région, par appellation de clusters et par thématique, le cas échéant.

### **5.1 Clusters par Comté et Région**

Au Royaume-Uni, chaque comté exploite ses propres atouts lorsqu'ils se présentent et qu'il est possible de les développer. Le sud-ouest a bénéficié de financements significatifs au titre des fonds de revitalisation et des fonds de convergence de l'UE. Ces fonds lui ont permis de se développer dans le secteur des énergies renouvelables et de créer des clusters dédiés à l'industrie maritime durable. Le sud-est, par contraste, a bénéficié de l'existence d'un pôle important dédié à l'industrie maritime, avec l'organisation Marine South East (MSE). Ainsi, le besoin de créer des clusters spécifiques ne s'est pas fait sentir, ou le contexte nécessaire à l'émergence de clusters n'était pas présent.

Les régions françaises mettent en œuvre une stratégie régionale de l'innovation (SRI) au sein de chaque région. Chacune a ses propres atouts en fonction de sa situation géographique, de son accessibilité, de ses ressources et de son tissu industriel.

### **5.2 Les types de clusters régionaux**

Au Royaume-Uni, la majorité des clusters estampillés ont été créés grâce aux financements des agences de développement régional. Ils ont eu du mal à survivre suite à l'arrêt des financements. Le Cornwall Marine Network (CMN) fait exception car il a réussi à générer de nouvelles sources de revenus et a apporté à ses membres de nombreux avantages, preuve en est le nombre croissant de ses adhérents. Le CMN collabore également avec l'industrie française lorsque cela est pertinent et

élargit son périmètre géographique d'intervention, intégrant le Devon et certaines parties du Dorset.

La Cornouaille dispose principalement de micro-entreprises actives dans le secteur des énergies renouvelables, des opérations maritimes et du tourisme. Le Devon et le Dorset ont une filière du tourisme de plaisance bien établie. Ils disposent également du centre de recherche environnementale PRIMaRE à Plymouth. La zone du Solent constitue la principale région de Recherche et Développement dans le domaine maritime, avec le National Oceanography Centre (Centre National Océanographique) ainsi que de grandes industries spécialisées dans l'innovation et les opérations maritimes. Le sud-est de l'Angleterre a quant à lui les deux plus grands ports de plaisance en Europe, ainsi qu'une solide activité dans le domaine des énergies renouvelables, grâce aux parcs éoliens en mer actuels et futurs.

Les clusters de technologie existent au travers des deux centres de recherche des régions du Devon et du Solent. Les clusters estampillés semblent bien fonctionner avec les PME et les micro-entreprises. C'est également le cas dans les zones défavorisées (les projets du cluster de Cowes dans la région du Solent) et les clusters à objet spécifique (le cluster de Chichester a émergé d'un besoin spécifique et s'est dilué une fois le problème résolu). Le Devon et le Dorset sont des zones importantes en raison de leurs côtes et le Devon Maritime Forum réussit à susciter l'intérêt des entreprises et des politiques dans le domaine de l'environnement.

En France, la région de Bretagne est à la pointe de l'industrie maritime, particulièrement dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, des chantiers navals, de la pêche et de la protection de l'environnement. La Haute-Normandie se spécialise dans la logistique, alors que le Nord-Pas-de-Calais dispose d'une solide activité dans les domaines de la logistique, des transports et des produits de la mer. La Basse-Normandie et la Bretagne sont les principales régions pour le secteur de la plaisance. Il existe trois principaux pôles de compétitivité à orientation maritime dans ces régions, le Pôle Mer Bretagne, Nov@log et Aquimer. Ils rassemblent à eux Université de Chichester - SEMAL

trois 600 membres, parmi lesquels de nombreuses PME. Les organisations nationales, telles que Cluster Maritime Français et la British Marine Federation au Royaume-Uni jouent également un rôle important en matière d'animation des activités de cluster.

### **5.3      *Clusters thématiques***

Le contexte économique, politique et organisationnel identifié dans chaque pays reste pertinent pour les clusters thématiques. Les clusters français sont soutenus au travers des politiques nationales ou locales, et les pôles britanniques sont soutenus soit par les financements en faveur de l'innovation de TSB, soit via une collaboration avec les centres de recherche ou parce qu'ils sont estampillés. La situation est différente pour les clusters dédiés au tourisme de plaisance, qui sont très prometteurs, au Royaume-Uni comme en France.

#### *5.3.1 Questionnaire sur les collaborations dans le secteur de la plaisance*

Un questionnaire de recherche a été transmis à tous les ports de plaisance de la région de l'Arc Manche et un bon taux de réponse a été obtenu, de part et d'autre de la Manche.

La recherche a fait ressortir plusieurs thématiques possibles de collaboration et des bonnes pratiques ont été identifiées dans les deux pays sur différents aspects de la gestion des ports de plaisance. Une collaboration transfrontalière existe entre MDL<sup>4</sup> et SODEPORTS ainsi qu'au sein du cluster TransEurope Marinas. Les ports de plaisance travaillent également en étroite collaboration avec les différentes associations et sociétés qui les représentent. Au Royaume-Uni, certains des pôles

---

<sup>4</sup> Grande société de développement des ports de plaisance au Royaume-Uni

estampillés, tel que Cowes Cluster et Cornwall Marine Network, offrent des possibilités de mise en réseau avec d'autres entreprises locales du secteur maritime.

L'étude a identifié des possibilités considérables d'améliorer l'efficacité et la durabilité des ports de plaisance grâce à un travail collaboratif. Les principales opportunités identifiées sont les suivantes :

- Elaborer des politiques reconnaissant ce potentiel de développement ;
- Mettre en place des politiques incitatives ;
- Encourager la collaboration et optimiser le potentiel local ;
- Reconnaître le potentiel du point de vue des pratiques des entreprises ;
- Sensibiliser aux meilleures pratiques grâce au transfert de connaissances ;
- Permettre la diversification des revenus grâce à la collaboration ;
- Reconnaître le potentiel du point de vue géographique ;
- Les ports de plaisance constituent des pôles naturels de collaboration en raison de leur localisation géographique et de leurs infrastructures ;
- Les ports de plaisance attirent des revenus liés aux loisirs. Ainsi la création d'installations permettant de pratiquer ces loisirs peut avoir des retombées positives.

Les résultats de la recherche permettent d'émettre les recommandations suivantes à destination des ports de plaisance :

- Au Royaume-Uni, les collectivités pourraient envisager la mise en place de mesures incitatives, telles que des financements et d'autres formes de soutien afin d'encourager les ports de plaisance à accueillir des sessions de formation et de sensibilisation, à collaborer avec les entreprises locales et à améliorer leur potentiel de développement économique.
- En France, les collectivités doivent reconnaître l'importance des collaborations entre entreprises au sein d'un port de plaisance et augmenter leur potentiel économique grâce à la création d'activités commerciales.

- Les ports de plaisance des deux pays doivent étudier les possibilités de travailler avec les ports de plaisance environnants pour les achats de gros, le marketing et la création conjointe de programmes de formation, ce qui leur permettra de réduire leurs coûts et d'augmenter leur visibilité commerciale.
- Il est recommandé aux ports de plaisance britanniques d'envisager de soutenir les entreprises du port en accueillant des événements de réseautage et de sensibilisation, en proposant que le port de plaisance devienne un pôle potentiel d'activités.

La recherche a permis d'identifier que les ports de plaisance de part et d'autre de la Manche disposent d'une connaissance spécifique des meilleures pratiques et des marchés de niche qui se sont développés en fonction de la géographie et du contexte socio-économique de chaque lieu. Suite à cette recherche, la recommandation visant à améliorer la compréhension du potentiel des ports de plaisance a conduit à l'élaboration de la Vision Marina 2020 au cours de la phase suivante du projet.

## **6 Potentiel des clusters et recommandations**

La recherche a principalement fait ressortir le manque de compréhension, de la part des autorités britanniques, du potentiel de croissance économique locale qui pourrait être exploité grâce aux activités de clusters. L'un des objectifs de la Vision pour les ports de plaisance sera de combler cette lacune. Il sera particulièrement important de veiller à ce que les ports de plaisance soient les principaux contributeurs de cette vision, tout en garantissant le soutien des collectivités afin que ces activités puissent être couronnées de succès.

La recherche a fait ressortir que, quel que soit le niveau de clustering adopté dans les deux pays, il reste trois éléments essentiels à mettre en place pour la création d'un cluster durable, à savoir :

Université de Chichester - SEMAL

- **La confiance**
- **Le leadership**
- **Les objectifs**

Ces trois éléments sont indispensables à la survie d'un cluster, sinon il ne peut pas être pérenne. La confiance est essentielle : les parties prenantes doivent se faire mutuellement confiance afin que le transfert de connaissances puisse s'opérer. Un chef de file peut se présenter, sous la forme d'une collectivité locale, d'une grande entreprise ou d'un représentant élu, mais il est nécessaire que ce chef de file soit capable de diriger les activités et de maintenir la dynamique. Les objectifs du cluster peuvent évoluer au fil des évolutions technologiques. Les clusters créés pour un projet peuvent continuer à favoriser les collaborations grâce à de nouvelles innovations une fois le projet terminé.

### **6.1**      *Thématiques des clusters*

Chacune des thématiques identifiées au cours de la recherche présente un potentiel de développement de clusters.

**Opérations maritimes** – il s'agit d'un secteur émergent, soutenu par les financements et les politiques publiques dans les deux pays. Pour se développer ce secteur doit s'appuyer sur la connaissance et les innovations technologiques disponibles, tant au sein de l'industrie maritime que dans d'autres secteurs. La collaboration transfrontalière ne sera possible que si les politiques convergent entre la France et le Royaume-Uni.

**Energies renouvelables** – le Royaume-Uni est en avance en matière de technologies et de mise en œuvre des politiques. Toutefois la France adopte des stratégies visant à développer ce secteur sur le plan de l'innovation et des applications pratiques. La collaboration au niveau technologique serait possible. Elle existe déjà pour l'innovation au niveau international dans le domaine des installations de production d'énergie. Il serait également possible de créer un cluster Arc Manche pour la

Université de Chichester - SEMAL

conception, la construction et la maintenance des parcs éoliens localisés en mer de la Manche. Ainsi, l'activité de maintenance des installations de production d'énergie en Manche pourrait bénéficier d'une approche cohérente et holistique.

**Environnement** – la collaboration autour de cette thématique est essentielle, notamment si les activités continuent à se diversifier et si la problématique de conciliation des usages en mer ne cesse de croître. Il est recommandé de faire connaître les politiques actuellement en cours d'élaboration ainsi que les recherches menées dans ce domaine afin de définir une politique cohérente pour la Manche.

**Tourisme** – les ports de plaisance sont devenus des atouts fondamentaux pour le développement économique des zones côtières. Il est possible d'envisager des collaborations locales, régionales et transfrontalières afin de multiplier les transferts de connaissance, de développer les compétences et les activités, d'augmenter la mobilité et d'améliorer l'environnement global pour les touristes, les entreprises et les plaisanciers. La Manche est l'une des plus grandes zones de plaisance du monde.

Les techniques et activités permettant de développer des clusters concernent différentes thématiques à la fois. Le défi consistera à surmonter les différences de cultures d'entreprises et à faire tomber la barrière de la langue, mais aussi à dépasser les différences concernant les financements, les politiques menées et les régimes de propriété.

## 7 Conclusions

Bien qu'il existe des différences apparentes dans la manière dont les clusters se développent au Royaume-Uni et en France, il existe de nombreuses similitudes en matière d'objectifs et d'avantages. La recherche a permis d'identifier les défis significatifs qui se présenteront lors de la phase suivante du projet dédiée au développement de collaborations – propriété publique et privée, différences de langues et de politiques, disponibilité des financements et moyens dédiés à ces travaux. Ces défis constitueront aussi des opportunités pour améliorer la

compréhension des meilleures pratiques, ce qui permettra de favoriser le développement économique et les diversifications.

Du point de vue national, il existe encore de nombreuses possibilités de faire croître le clustering au Royaume-Uni, en stimulant le développement économique et les activités grâce aux clusters actuels et émergents. En France, les clusters actuels sont établis et ne requièrent pas de gros efforts d'animation mais plutôt une amélioration des politiques de soutien. Dans ce contexte, il apparaît intéressant d'augmenter la coopération transfrontalière en sensibilisant aux atouts et opportunités de chaque pays et en facilitant les échanges et le développement économique sur la base d'objectifs partagés.

## **8 Les prochaines étapes**

Afin de faire avancer ces travaux, nous proposons de créer une boîte à outils dans le cadre des activités de l'axe 3b du projet. Cette boîte à outils comprendrait :

- Un portail bilingue, développé par l'Université de Chichester et testé dans 3 ou 4 zones afin de créer un réseau ;
- Des événements destinés à encourager et à promouvoir le développement économique, l'innovation et les collaborations au sein des clusters ;
- L'élaboration d'une Vision Marina 2020 pour les ports de plaisance.

Les rapports complets de la première phase de l'axe 3 – identification de clusters – sont disponibles sur le site internet de CAMIS.

## 9 Références

BRESCHI, S. & LISSONI, F. 2001. Diffusion des connaissances et systèmes locaux d'innovation : étude critique - Knowledge Spillovers and Local Innovation Systems: a critical survey. *Serie Economica e Impresa*, 27.

BRUIJN, P. D. & LAGENDIJK, A. 2005. Les Systèmes Régionaux d'Innovation dans le cadre de la stratégie de Lisbonne - Regional Innovation Systems in the Lisbon Strategy. *European Planning Studies*, 13, 1153-1172.

BULEON, B & SHURMER SMITH, L. 2008. Espace Manche, un monde en Europe.

FREEMAN, J. & ENGEL, J. 2007. Modèles d'innovation : start-up et entreprises matures. Models of Innovation: Startups and Mature Corporations. *California Management Review*, 50.

HERAUD, J. 2003. Systèmes Régionaux d'Innovation et politique européenne de recherche : convergence ou malentendu ? Regional Innovation Systems and European Research Policy: Convergence or Misunderstanding? *European Planning Studies*, 11.

HOBDDAY, M. 2005. Modèles d'innovation dans les entreprises : perspectives pour la recherche dans les pays développés et émergents - Firm-level Innovation Models: Perspectives on Research in Developed and Developing Countries. *Technology Analysis & Strategic Management*, 17, 121-146.

TIDD, J. 2006. Vue d'ensemble des modèles d'innovation - A Review of Innovation Models. *Discussion Paper*. London: Imperial College

ZABALA-ITURRIAGAGOITIA, L., JIMENEZ-SAEZ, L., VOIGT, P. & GUTIERREZ, A. 2008. Evaluer les stratégies européennes d'innovation régionale - Evaluating European Regional Innovation Strategies. *European Planning Studies*, 16, 1145-1160.

Université de Chichester - SEMAL

