



Région Haute Normandie



> PRESTATION D'ETUDES SUR L'INNOVATION ET LES CLUSTERS POUR LE PROJET INTERREG CAMIS

Note de synthèse - juillet 2011

Contexte, objectifs, méthode

Le cadre de l'étude est celui du projet CAMIS « Channel Arc Manche Integrated Strategy », initié en Juin 2009, dans le cadre du programme de l'Union Européenne INTERREG IVA France-Manche, pour élaborer et mettre en œuvre une politique maritime intégrée dans l'Espace Manche, tout en stimulant des coopérations concrètes entre les acteurs et les entreprises. Quatre secteurs d'activités sont plus particulièrement concernés (du moins dans un 1^{er} temps) : *Energies marines renouvelables / Nautisme – plaisance / Gestion de l'environnement marin / Opérations portuaires durables.*

L'objectif de la mission (versant français d'une approche franco-britannique) est de réaliser une étude sur le soutien à l'innovation et les clusters maritimes dans les 5 régions françaises du littoral de la Manche (Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Picardie, Nord-Pas-de-Calais). L'analyse a 2 volets :

- une présentation du soutien à l'innovation dans les 5 régions françaises de la Manche ;
- une identification des potentialités des clusters maritimes.

Trois supports méthodologiques sont venus alimenter la réflexion :

- une enquête en ligne auprès d'adhérents de plusieurs clusters français concernés par les activités maritimes et situés dans l'Espace Manche (en avril 2011) ;
- près de 10 entretiens auprès d'acteurs institutionnels impliqués dans le soutien à l'innovation dans les activités maritimes de l'Espace Manche (CR/ ARI ; pôles de compétitivité, clusters...) ;
- une analyse documentaire conséquente pour nourrir la réflexion d'ensemble et étayer les approches plus spécifiques, qu'elles soient sectorielles ou transversales.

1^{ère} partie : Le soutien à l'innovation dans les 5 régions françaises de la Manche

L'organisation du soutien à l'innovation

Un travail de recensement des acteurs a permis de dresser un 1^{er} état des lieux de la **multiplicité des intervenants dans le champ de l'innovation**. On retiendra qu'il existe dans l'Espace Manche :

- pour la recherche : un triptyque « Universités, Ecoles supérieures, Laboratoires- Instituts » diversifié, investi dans le champ des Matériaux-Energie, Environnement-DD, Mer, Transports... ;
- pour le transfert de la connaissance : de puissances structures (5 pôles à vocation mondiale...) appuyées sur un réseau dense d'acteurs locaux... ;
- pour la sphère publique et financière : un accompagnement (OSEO, ADEME, etc.) assez équilibré au niveau des 5 régions et l'appui de sociétés de gestion bien implantées ;
- pour l'animation de l'innovation en région : une implication forte des collectivités territoriales et locales, parfois en interrégional.

En matière de gouvernance, l'étude souligne la **recherche globale de modernisation des dispositifs existants** (réajustement au nouveau contexte économique ; besoin de recentrage des instances existantes sur quelques dispositifs clés : ARI Picardie, NFID, SEINARI,...). Elle met également en avant **un mode de gouvernance inédit** en France : un GIP Innovation (SEINARI en HN).

Les politiques et actions de soutien à l'innovation

Les **Stratégies Régionales de l'Innovation –SRI-** présentent des **formalisations et avancements divers** dans l'Espace Manche (pour certaines, avec déjà des pistes d'actions prioritaires, voire chiffrées : en BN, Bretagne ; pour d'autres à des stades plus intermédiaires : Picardie, NPDC, HN). **Quelques-unes privilégient** des secteurs précis (HN, NPDC, Picardie), d'autres une approche transversale (Bretagne, BN). **Mais dans la plupart des cas**, elles prônent une approche élargie du champ de l'innovation, un renforcement du lien Recherche-Innovation et le développement d'une culture de l'innovation.

Plus globalement, l'étude fait ressortir **l'articulation étroite des politiques de soutien à l'innovation avec les SRDE**, les SRI en constituant soit : une émanation directe (BN, Bretagne), soit : une actualisation (NPDC, PICARDIE, HN). L'innovation est aussi **fortement intégrée dans les PO FEDER**, soulignant une réelle volonté d'engagement des régions de la Manche dans ce champ spécifique. La Bretagne et la Basse Normandie se démarquent nettement pour les **moyens financiers engagés** dans la Recherche et le Transfert de technologie, mais l'Espace Manche dans son ensemble est bien positionné par rapport à la moyenne nationale.

2^{ème} partie : Les potentialités de clusters maritimes

La politique des clusters en France et dans les cinq régions

A l'échelle nationale, l'Espace Manche est le **cadre d'inscription de nombreuses politiques** de soutien aux clusters, avec l'un des plus anciens Systèmes Productifs Locaux –SPL- en France (District Verrier de la vallée de la Bresle), près du ¼ des pôles de compétitivité français et près d'1/5 des Grappes d'entreprises sélectionnées par la DATAR (2ème vague d'appel à projet en 2011).

Au niveau régional, coexistent **de multiples initiatives locales** aux formes (clusters, grappes d'entreprises, associations de filières, technopoles,...) et secteurs (automobile, plasturgie, énergie, logistique, agro-alimentaire, nautisme, santé, TIC, sciences et professions de la mer...), divers, quelle que soit la région de leur ancrage.

L'industrie maritime dans les 5 régions françaises

Le **poids économique de l'industrie maritime** est **considérable dans l'Espace Manche** puisque seulement 4 de ses régions représentent près de 50,2% de l'emploi national dans les secteurs maritimes traditionnels ; 50,2% de l'emploi dans la pêche et Produits de la mer et près de 32% dans le tourisme littoral.

Parmi les **principaux acteurs** directement impliqués dans le champ maritime figurent notamment **3 pôles de compétitivité** : le Pôle Mer (industrie maritime), Novalog (logistique) et Aquimer (produits de la mer). Bien qu'il existe des spécificités au regard de la taille et du positionnement sectoriel des pôles, leur **gouvernance présente quelques similitudes** (statut le plus souvent associatif et structuration comparable). A leurs côtés, gravitent de **nombreux centres et organismes de recherche** (dont l'IFREMER), des clusters, grappes et filières (Capbioteck, Am@rrer, Pêches durables/Bretagne, etc.).

Focus sur quatre secteurs clefs

Energies Marines Renouvelables	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Existence d'un potentiel naturel sur lequel s'appuyer : 2nd espace maritime (Zone économique exclusive) offrant tous les potentiels (éoliens, courants, marées, vagues, énergie thermique des mers,...) <input type="checkbox"/> Présence du seul site significatif au monde pour l'énergie marémotrice (barrage EDF de la Rance : production annuelle de 500 GW/h10, soit 4% de l'électricité de Bretagne) <input type="checkbox"/> De grands projets de développement : tel que le projet éolien offshore des Deux Côtes, dans la Manche (140 éoliennes / 700 MW, au large de la Picardie et HN) 	<p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Manque d'ambition des pouvoirs publics en France : 6 GW en 2020 d'éolien off shore contre 30 GW en 2020 pour le Royaume Uni <input type="checkbox"/> Concurrence des filières anglaises et écossaises <input type="checkbox"/> Contraintes réglementaires fortes pour les porteurs de projet (autorisation d'occupation du domaine public maritime, autorisation d'exploitation, ...)
	Nautisme	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Des acteurs structurés dans l'Espace Manche : la Filière Nautique Normande (F2N), en BN / le Cluster 56 : nautisme et construction navale en Morbihan... <input type="checkbox"/> Développement de stratégies de niches : secteur des bateaux traditionnels, des catamarans ou de la course au large (en Bretagne) <input type="checkbox"/> Des ports de plaisances concurrentiels
Activités portuaires-logistique		<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Position géographique stratégique de l'Espace Manche pour la distribution de marchandises destinées à l'Europe: sur les façades Manche-Mer du Nord (ports du Havre, Calais, Dunkerque) et Atlantique (port de Brest) <input type="checkbox"/> Des grands ports français bien raccordés aux grandes voies routières, autoroutières, ferroviaires et navigables
	Gestion de l'environnement marin	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Existences de structures comme le CEDRE (centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux) ou GIP seine Aval (grand réseau de recherche « sciences de l'environnement et gestion des risques ») <input type="checkbox"/> Un acteur national majeur : l'IFREMER, fortement implanté dans l'Espace Manche et des centres techniques comme CORRODYS, implanté en Basse Normandie

Les potentialités de développement de clusters maritimes de la Manche

Secteurs	Leviers de développement identifiés
EMR	<i>Meilleure coordination des compétences présentes dans l'Espace Manche et valorisation des structures et initiatives existantes (France Energies Marines, Nov@log, CMF...)</i>
	<i>Renforcement des filières de formation par la création de modules transfrontaliers et encouragement des mobilités transmanche dans le cadre des parcours de formation</i>
Nautisme	<i>Mise à profit de la visibilité d'acteurs leaders ou de manifestations « phare »</i>
	<i>Démonstration de l'existence d'un marché « nautisme durable » et mise en valeur du développement d'écolabels</i>
	<i>Renforcement des relations inter-clusters, via notamment le transfert d'expérience et l'échange de bonnes pratiques</i>
Activités portuaires / logistique	<i>Valorisation de la dimension durable (comme à travers le projet Sedigest qui implique le Pôle Mer Bretagne et vise une gestion innovante des sédiments de dragages portuaires,...)</i>
	<i>Evolution du positionnement des ports secondaires (Dieppe, Caen,...) : positionnement en direction des « grands comptes » sur la logistique portuaire notamment</i>
	<i>Mise en adéquation des besoins /offre en matière de formation (dans le domaine de la logistique, notamment)</i>
Gestion de l'environnement marin	<i>Renforcement de la structuration de la recherche-innovation en lien avec les organismes existants comme l'IFREMER, déjà impliqué dans de nombreux projets de coopérations transfrontaliers (comme CHARMIII sur la gestion des ressources marines en Manche...)</i>

Principales conclusions

Le développement de clusters maritimes dans l'espace Manche :

La création de nouveaux clusters « maritimes » n'apparaît pas comme particulièrement opportune dans le contexte actuel de :

- limitation des crédits publics (notamment moyens qui tendent à diminuer à l'échelle locale)
- coexistence déjà grande d'initiatives de rapprochement (clusters récents et expérimentés) : un élargissement supplémentaire tendrait à brouiller la lisibilité ;
- défaut de remontées significatives (entreprises et acteurs publics) quant à la création de nouveaux clusters.

Le renforcement des initiatives existantes (Pôles et clusters) semble constituer une piste plus réaliste, notamment via le développement des relations inter-clusters. Une complémentarité pourrait être recherchée par exemple entre les clusters territoriaux (ex: Cluster 56) et/ou interrégionaux, et des clusters d'entreprises constitués dans une démarche d'innovation (comme le préconise, par exemple, ECONAV, dans le nautisme).

Le développement des échanges franco-britanniques

Les secteurs qui pourraient faire l'objet de « partenariats renforcés » avec la Grande Bretagne, et identifiés par les acteurs rencontrés, portent sur les EMR (existence de ressources et de compétences en GB), et la gestion de l'environnement marin (l'IFREMER est déjà impliqué avec des acteurs de la recherche outre Manche comme le NOCS: National Oceanography Centre, de Southampton).

Cela semble moins évident pour le nautisme et le domaine portuaire car ils présentent à la fois des logiques de fonctionnement différentes (ports privés en GB / publics en France,...) et des logiques de marché (parité Livre-Euro) qui rendraient plus difficile la pénétration du marché britannique, dans le nautisme ou la logistique...