

LES ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES AU CŒUR DU RENFORCEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

Jacques Boulesteix

L'approche de l'existant

L'approche du futur

LES ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES AU COEUR DU RENFORCEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

Jacques Boulesteix

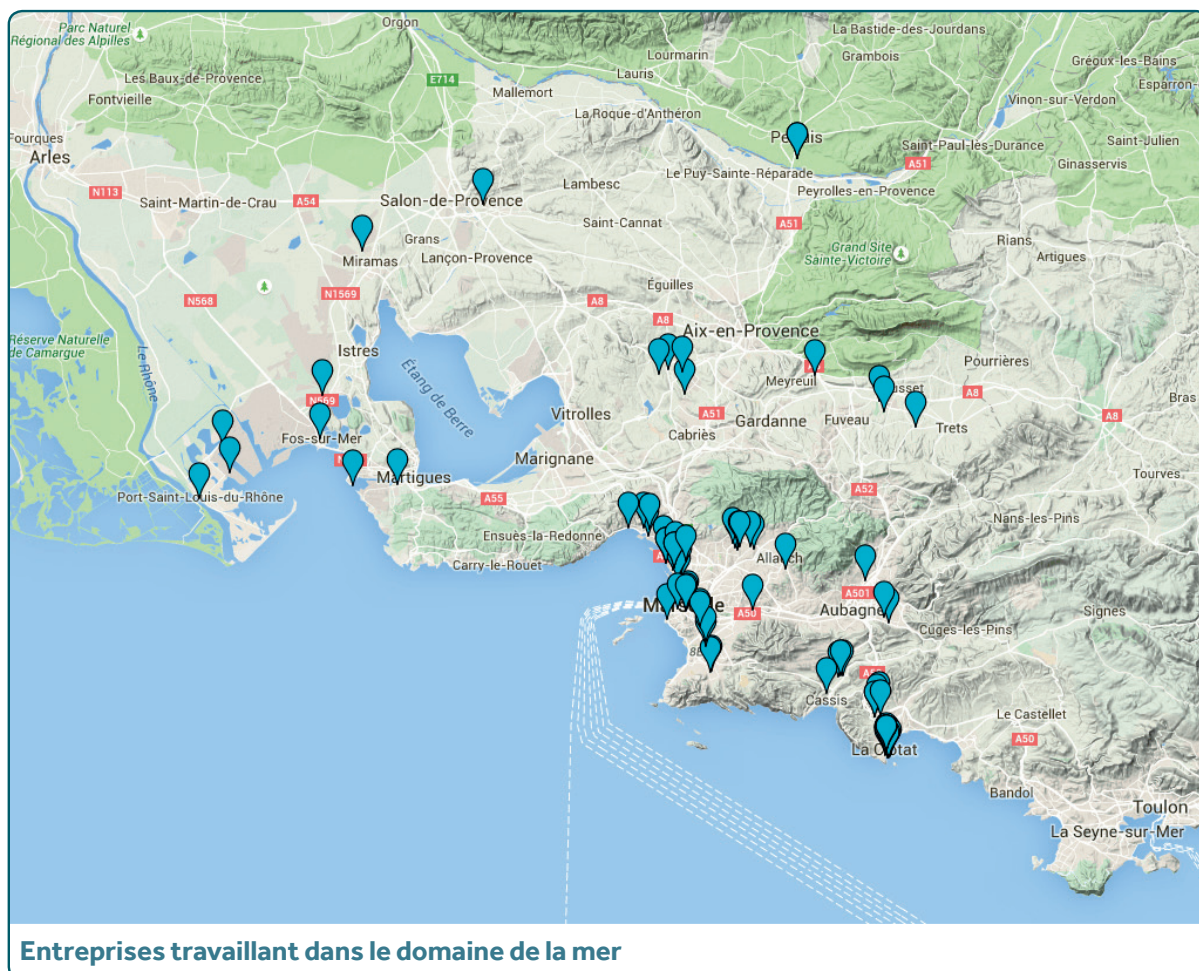
Une plus grande synergie entre l'économie maritime et portuaire et l'économie du reste de la métropole n'est, bien évidemment, pas qu'une question économique. Elle touche au caractère le plus profond d'une métropole moderne : son fonctionnement, ses interactions internes, sa valeur ajoutée. Le port est l'un des premiers lieux de confrontation avec l'extérieur, où peuvent être mesurés des enjeux et des contraintes mondiales, les opportunités aussi. Les difficultés ou, à l'inverse, le développement d'un port sont forcément des indicateurs de la santé économique et de santé sociale locales et des révélateurs des forces et faiblesses d'une métropole maritime.

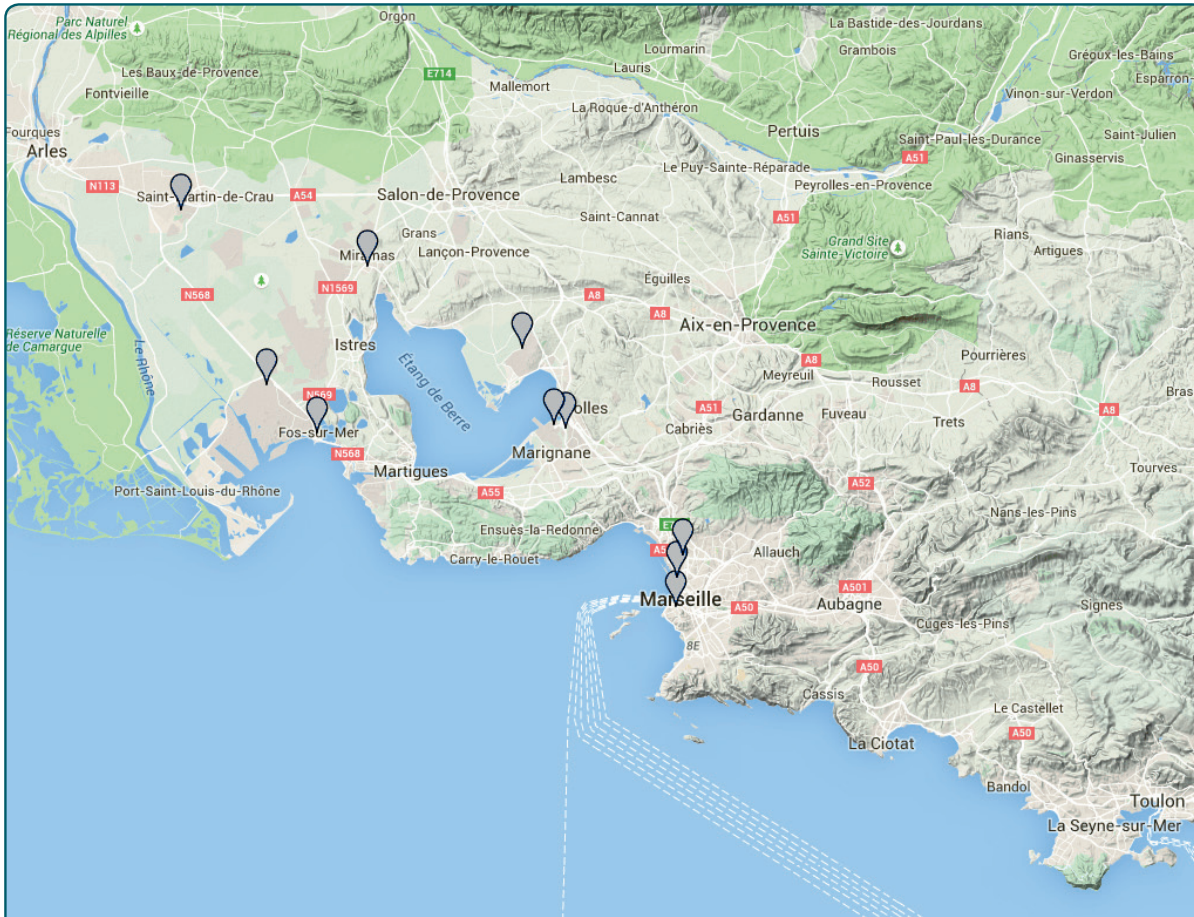
L'économie portuaire n'est ni en amont, ni en aval de l'économie métropolitaine. Elle en est l'un des maillons, important certes, mais forcément intégré. Aussi la relation économique avec le port ne peut-elle se concevoir que dans les deux sens. Comment la métropole dans son ensemble peut-elle contribuer au développement portuaire et maritime ? Comment le port peut-il contribuer au développement métropolitain global dans sa complexité et son maillage ? La relation à développer n'est pas biunivoque, elle est globale, surjective : il ne s'agit pas seulement de mettre au service de l'innovation portuaire les capacités créatives de la métropole ou de développer des zones économiques dédiées à une activité portuaire à forte valeur ajoutée.

Il s'agit, dans un sens, aux acteurs et citoyens de s'approprier l'objet métropolitain le plus emblématique, le port, en contribuant à son développement. Il s'agit, dans l'autre sens, de permettre au port devenir un lieu majeur de créativité économique dans des domaines à l'échelle métropolitaine (et au-delà), comme l'économie circulaire.

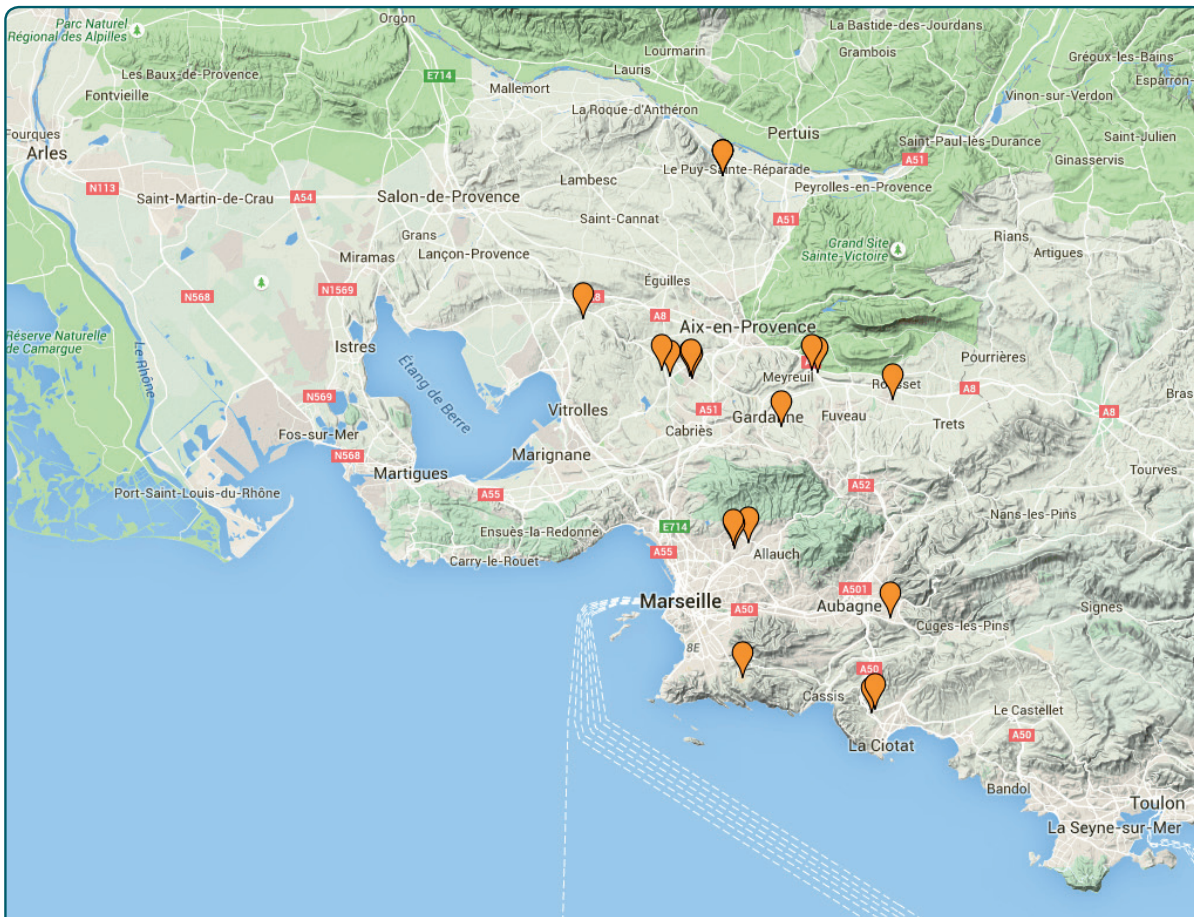
Ainsi, la relation port-métropole fait-elle ressortir les besoins croissants d'interaction économique, sociale, éducative du territoire, mais aussi l'émergence de nouveaux domaines, de nouvelles pratiques, de nouveaux croisements. On ne peut donc échapper à une double approche. Une approche liée à l'existant, que ce soit en termes de richesses et identités des territoires ou en termes de compétences plus diffuses. Et une approche anticipatrice, approche du futur, capable d'analyser les nouvelles opportunités de développement, leurs contraintes et les moyens qu'elles nécessiteraient.

L'APPROCHE DE L'EXISTANT

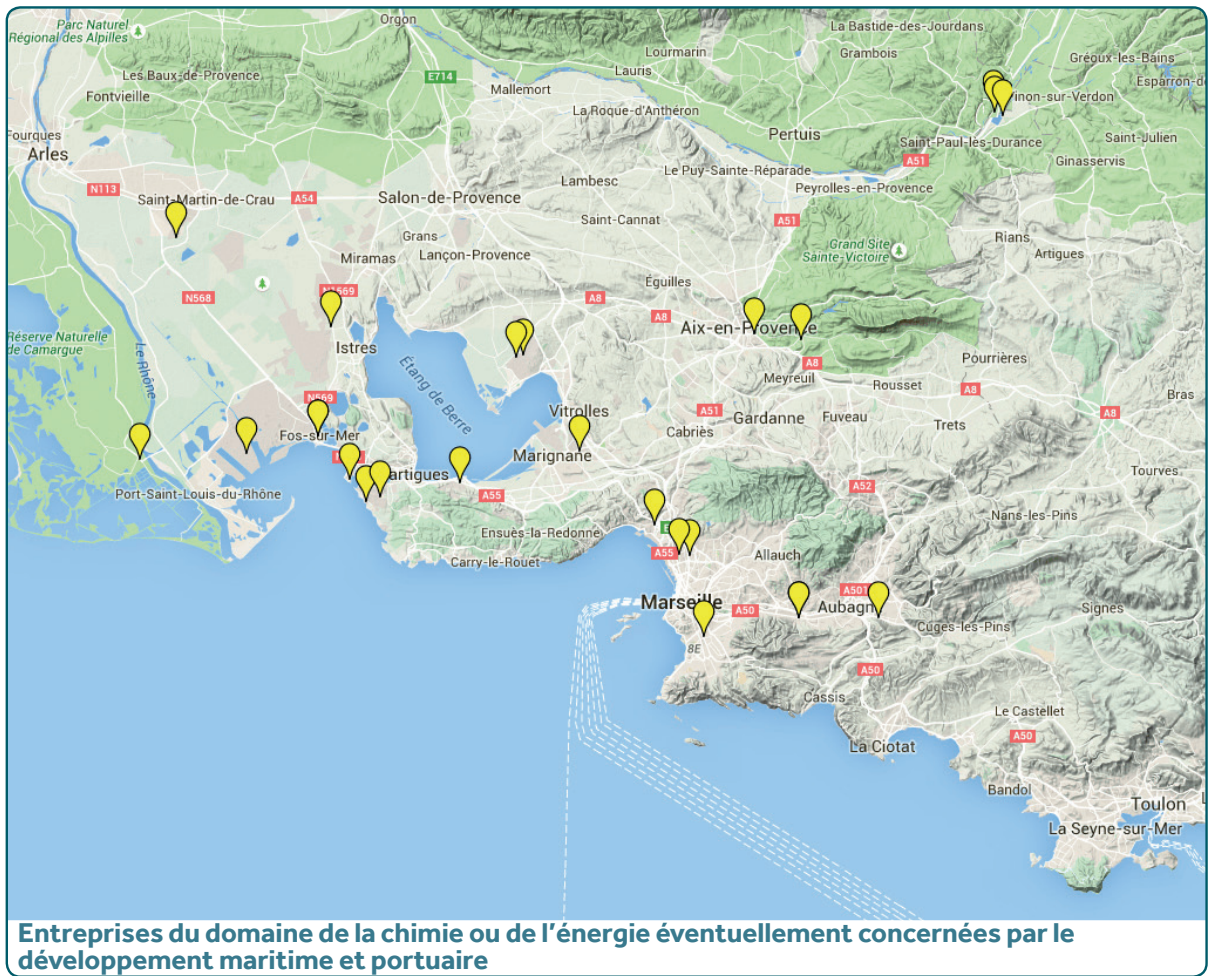




Entreprises de logistique concernées par le développement maritime et portuaire



Entreprises du domaine des TICs et photonique pouvant être impliquées dans le développement maritime et portuaire



Typologie de l'économie portuaire dans l'économie métropolitaine (cf. cartes pages précédentes)

- 85 % de l'activité portuaire et maritime historiquement localisée sur la bande côtière.
- La logistique est avant tout concentrée sur l'Etang de Berre et Marseille.
- Les secteurs économiques qui pourraient se rapprocher des activités portuaires sont plutôt répartis sur l'ensemble de la métropole. C'est le cas de des technologies de l'information et de la communication (hard et soft), de l'optique photonique, de l'environnement, de l'énergie, de la chimie. Par contre l'aéronautique a une implantation majeure autour de l'Etang de Berre.

Ainsi, l'immersion plus grande des activités maritimes et portuaires dans le tissu économique métropolitain s'accompagnera-t-elle, sans doute, de nouveaux développements plus éloignés de la bande côtière (entreprises associant Tics et maritime, énergie ou environnement, ...)

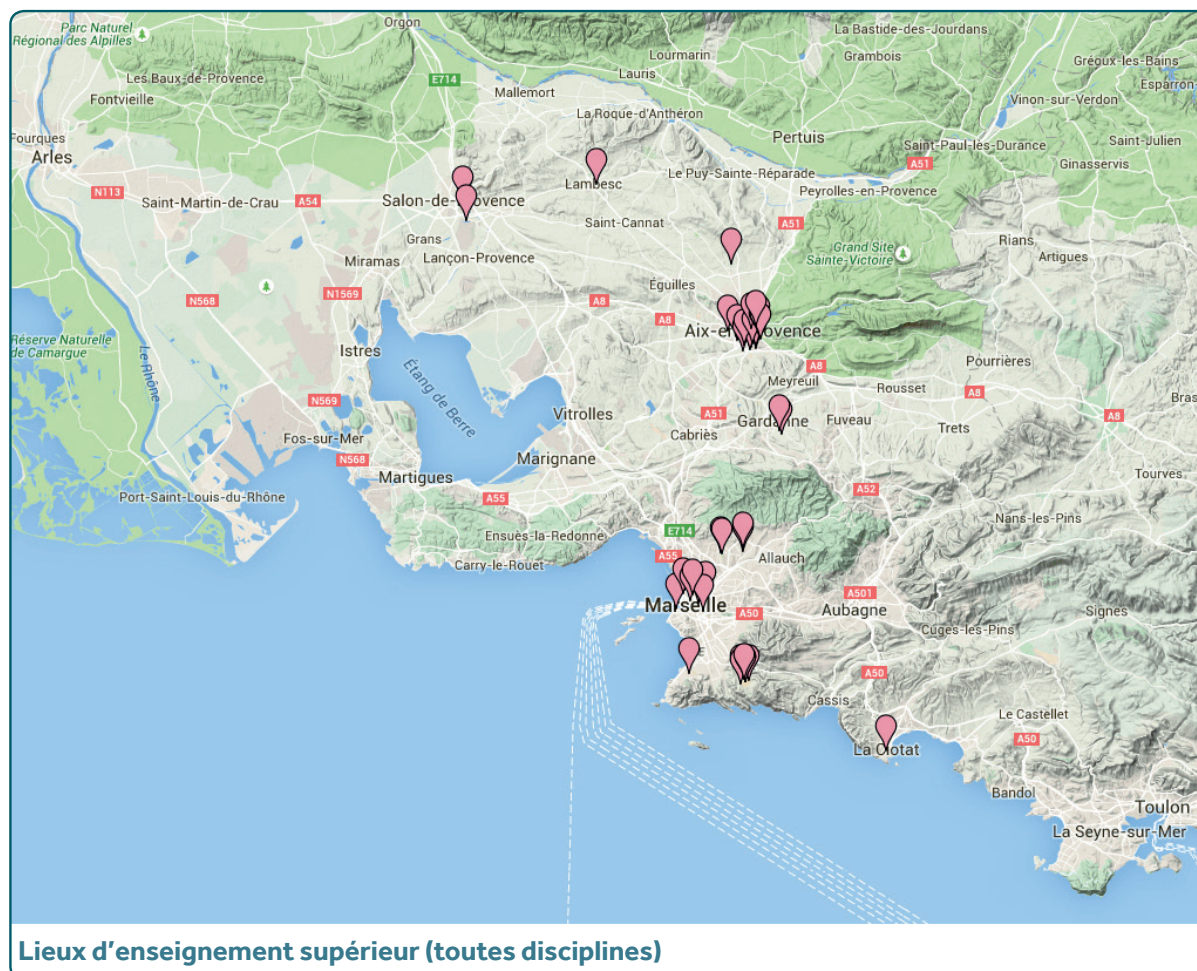
Typologie de l'enseignement supérieur et de la recherche publique en relation (ou pouvant l'être) avec l'activité maritime et portuaire (cf. cartes ci-après)

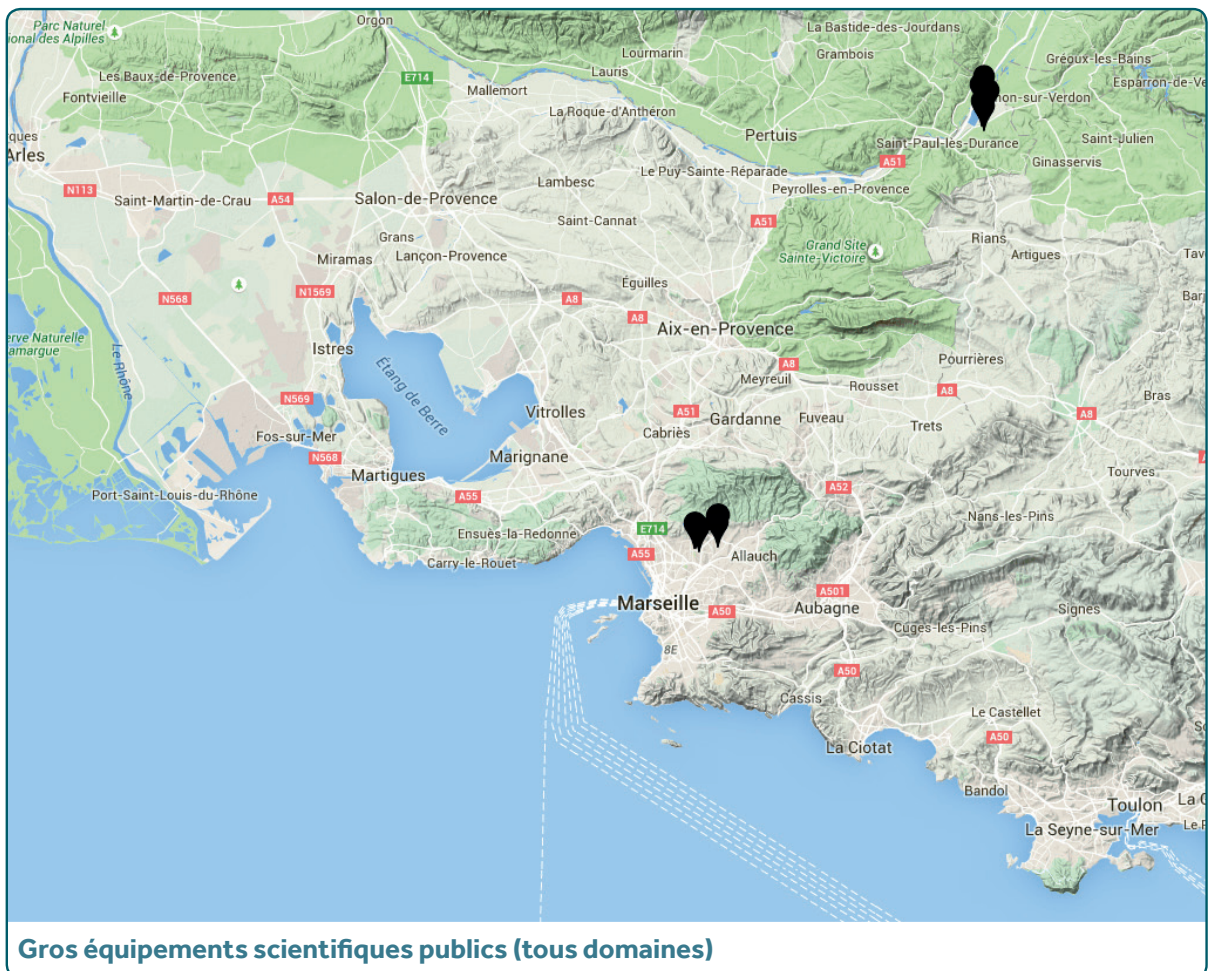
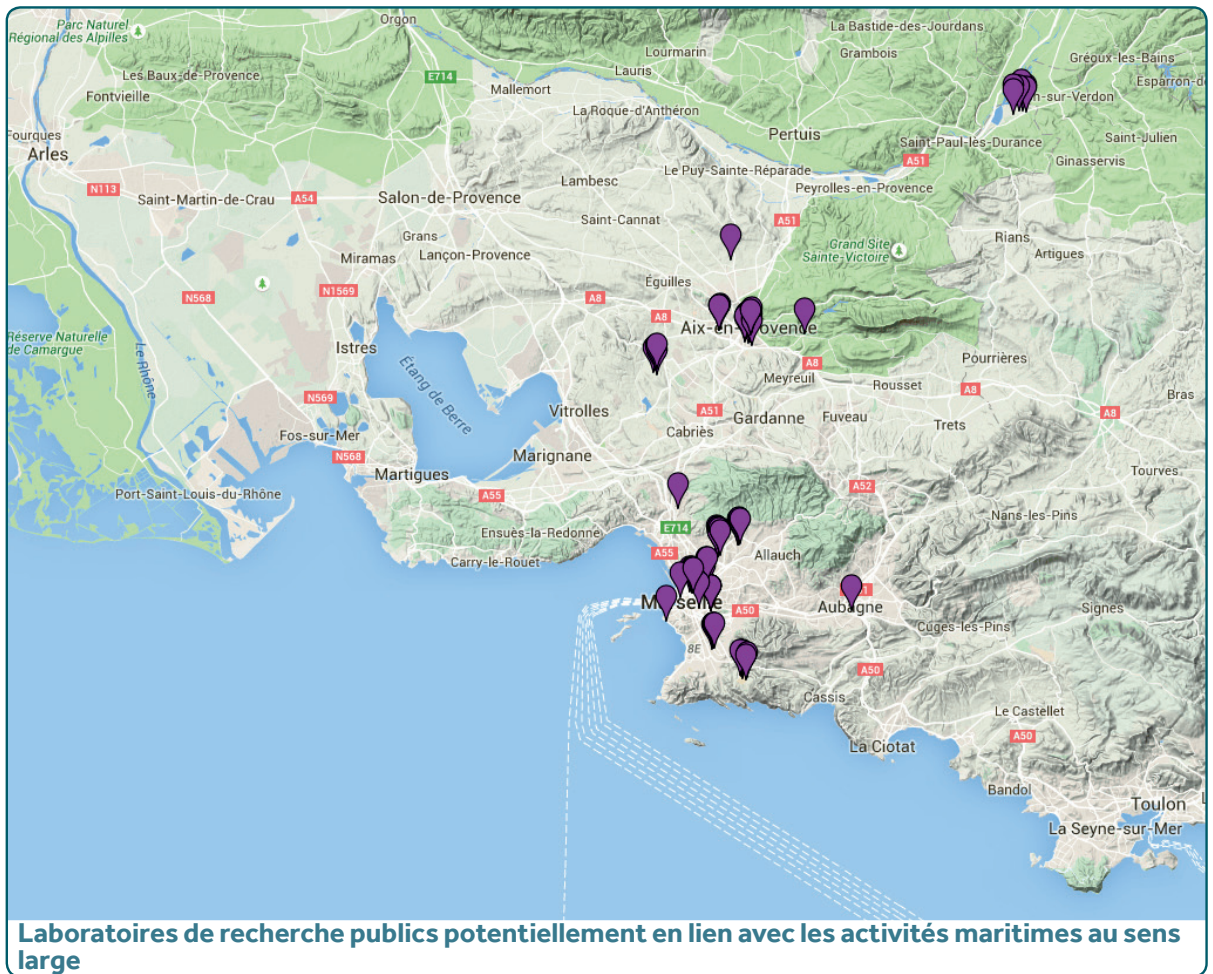
- Force est de constater que la carte de l'enseignement supérieur est, hors Marseille, profondément différente de celle de l'activité portuaire. Mise à part l'Ecole Nationale de la Marine Marchande à Marseille, il n'y a d'ailleurs,

curieusement, aucune formation universitaire majeure, aucun IUT dans ce domaine... (seulement un master d'océanographie à l'AMU, un master d'ingénierie marine à l'Ecole Centrale, un MBA en management du maritime à Kedge). Ce décalage universitaire se traduit, bien évidemment géographiquement : toutes disciplines confondues, les territoires de Fos et de Martigues n'hébergent aucune formation supérieure.

- Concernant les instituts et laboratoires de recherche publique qui sont ou pourraient être liés au développement maritime et portuaire, la carte est encore plus distordue. Nous n'avons, sur cette carte, mentionné que les laboratoires pouvant avoir un lien direct avec la mer ou le port. Naturellement, le droit, le management, l'économie, qui n'apparaissent pas sur cette carte, sont des atouts mobilisables. De même, la santé, dont le nombre de laboratoires aurait « pollué » la carte a un rôle à jouer, notamment dans le domaine de la sécurité industrielle ou des ports verts.

- Il en va de même pour les grands équipements scientifiques





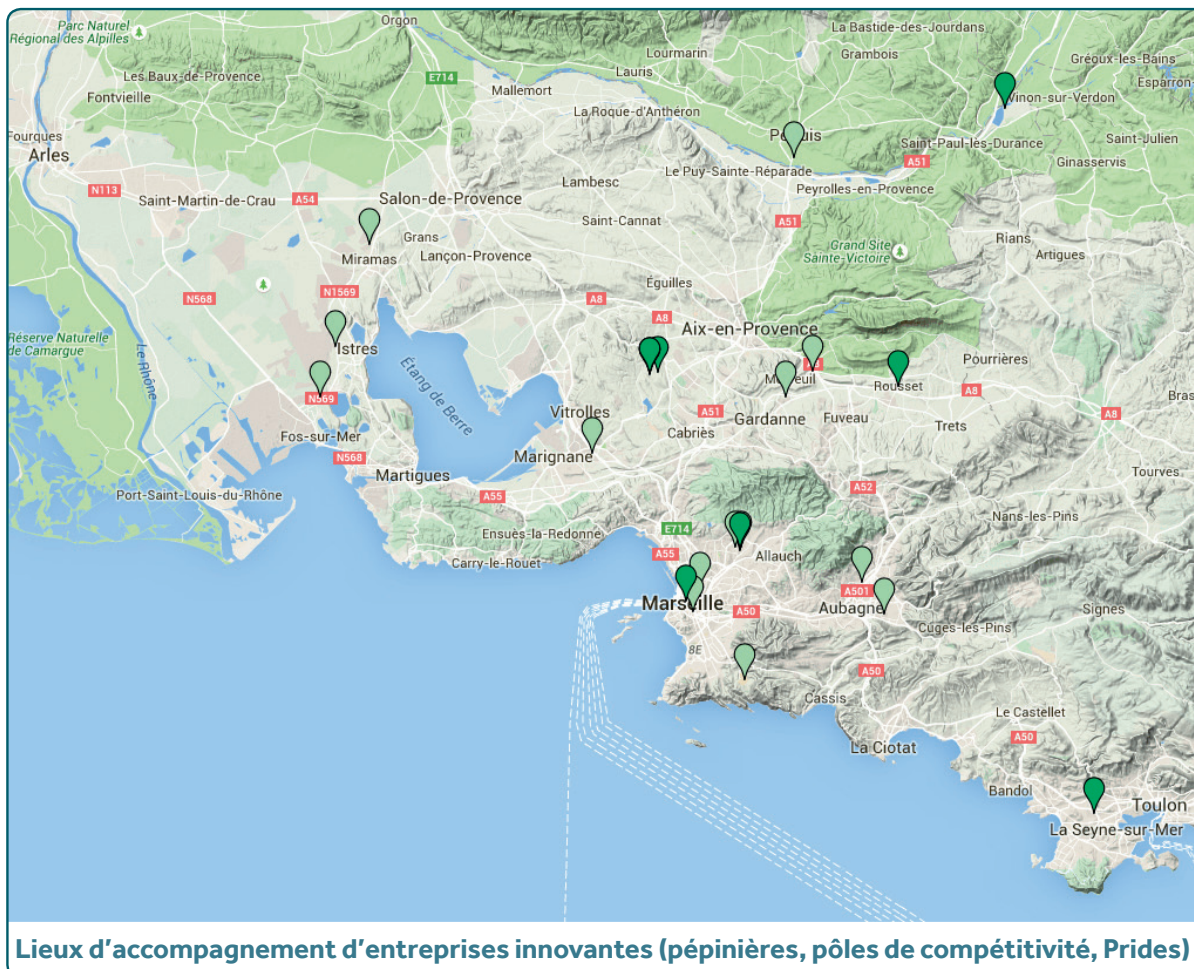
Points d'appui au développement : pépinières, pôles

Le territoire bénéficie d'un maillage sur lequel de nouvelles dynamiques peuvent se développer. Cela touche aussi bien l'accueil, l'accompagnement et le développement des entreprises. S'ajoutent aussi des outils financiers ou d'aide à l'international qui ne sont pas localisables sur une carte.

Une hétérogénéité des EPCI vis-à-vis des atouts d'un nouveau développement maritime et portuaire

A l'Est de l'Etang de Berre, l'absence de formations universitaires, la plus faible présence d'entreprises innovantes et d'équipements scientifiques pose problème.

		MPM	CPA	CPAE	CPM	SAN	Agglopole
Public	Enseignement Sup	+++	+++	(+)	-	-	+
	Recherche publique	+++	+++	-	-	-	-
	Gds équipements	+++	+++	-	-	-	-
Privé	Mer	+++	+	-	+	+++	-
	Logistique	++	-	+	-	++	+
	TICs / photonique	++	+++	+	-	-	-
	Aéronautique	+++	++	-	-	+++	+
	Chimie/énergie	++	+++	-	++	++	-



L'APPROCHE DU FUTUR

L'outil de la Stratégie Régionale d'Innovation

La Stratégie Régionale d'Innovation (SRI) fait mention notable de l'économie maritime et portuaire. Articulée autour de domaines d'activités stratégiques (DAS), de projets structurants et de technologies clés génériques, la SRI offre un certain nombre d'outils et de moyens mobilisables.

Sur les cinq DAS retenus, trois concernent les activités portuaires et maritimes :

- mobilité intelligente et durable,
- risques, sécurité, sûreté,
- transition énergétique et efficacité énergétique.

Sur les trois technologies clés génériques, deux sont également liées :

- photonique,
- micro et nano électronique, semi-conducteurs.

Le DAS « **Mobilité intelligente et durable** » souhaite « *parallèlement faire évoluer les infrastructures portuaires et aéroportuaires qui sont soumises à des conversions écologiques, à des nécessités d'optimisation des flux et de sécurité des personnes et des marchandises* ». Il est noté que le domaine des transports intelligents est structuré en France autour d'industriels majeurs dans les télécommunications, système d'information et réseaux (Alcatel Lucent, Axis, CS, Orange...), les fournisseurs de produits électroniques (capteurs, systèmes de détection, produits de signalétiques (ST Microelectronics, ISOSIGN, Citilog...), des sociétés de travaux publics et fournisseurs d'infrastructures de transport (Thales, Colas...), des systèmes de suivi et localisation intelligent. Les industriels européens (Thales Alenia Space, EADS Astrium) construisent actuellement plus de 80% des satellites civils dont les applications couvrent les télécommunications, l'observation de la Terre et la navigation. Dans ce cadre, « *la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose de nombreuses compétences dans les technologies et protocoles de communication notamment au niveau de l'acquisition, du traitement et de la sécurisation des données. La région est d'autre part centrée sur quelques maillons de la chaîne de valeur : les systèmes de capteurs et de systèmes embarqués susceptibles d'être intégrés dans l'architecture des systèmes de surveillance autour de grands industriels comme la DCNS ou Thales et la géolocalisation au travers d'un ensemble de PME qui exploitent les applicatifs de géolocalisation.* »

La SRI met aussi l'accent sur « le navire du futur », considérant qu'elle se distingue sur l'ingénierie, la conception et la construction de navires spécifiques, navires à passagers côtiers et yachts ainsi que sur les équipements pour ces mêmes navires et sur la maintenance, réparation et refit des navires militaires, yachts et des grands navires de croisière. Un réseau de 150 TPE et PME régionales assure la réparation et la maintenance de 15% de la flotte mondiale de navires de grande plaisance. « *Il conviendrait donc de soutenir la R&D navale dédiée aux technologies avancées de production composites, métalliques et structures hybrides [...] Il serait d'autre part opportun pour la région de se doter d'un centre opérationnel de déconstruction et de valorisation des déchets issus des navires de plaisance en fin de vie (BPHU), en soutenant la R&D et en développant des procédés de démantèlement propres. Le recours à l'insertion par*

l'activité économique permettrait par ailleurs d'assurer un modèle économique viable. »

Le DAS « **Risques, Sécurité, Sûreté** » veut « *positionner le territoire régional comme leader européen en matière de surveillance environnementale globale et de promouvoir et exporter des solutions de sécurité.* » Il s'agit bien sûr de la sécurité et de la sûreté maritimes, pour lesquelles les principales compétences sont bien ancrées en région : outils de détection (capteurs physiques, chimiques ou biologiques), intelligence et du traitement des données (modélisation, simulation, technologies 3D, réalité virtuelle), vecteurs de surveillance aérienne (drone), sous-marin (robotique) et des moyens d'intervention (hélicoptère). Il s'agit aussi des risques industriels. « *La chaîne de valeur des risques industriels comprend les phases de prévention au travers des actions de formation /sensibilisation des personnels industriels, de surveillance au travers des dispositifs de surveillance (capteurs, analyseurs de gaz, caméra thermiques ...) jusqu'à la gestion de crise. Au sein du pôle Risques, 70 acteurs sont positionnés sur la prévention surveillance des risques industriels (sites industriels, transport de matières dangereuses, démantèlement de centrales nucléaires) sans compter l'expertise du CEA qui dispose d'une plateforme de services pour la gestion des matières nucléaires, des déchets et des rejets des installations nucléaires et de moyens pour assurer la surveillance des installations et de l'environnement, la sécurité. Les services aériens (drones et systèmes autonomes) du pôle Pégase peuvent compléter l'offre en matière d'interventions sur crise.* »

Le DAS « **Transition énergétique / efficacité énergétique** » aborde, entre autres, deux thématiques importantes pour le port : **les énergies renouvelables marines et l'exploitation des micro-algues.**

L'ambition de la Région dans le domaine énergétique maritime est clairement affiché : **Créer une filière industrielle sur l'éolien flottant.**

« *L'éolien offshore flottant fait l'objet d'un programme fédérateur du Pôle Mer Méditerranée, en partenariat avec le Pôle Capénergies. 120 entreprises sont identifiées sur la filière de l'éolien offshore flottant. Ces entreprises sont mobilisées sur l'ingénierie des systèmes et des équipements des parcs énergétiques en mer, la maintenance des parcs, la construction de rotors d'éolienne, le suivi environnemental ou de sûreté sécurité maritime des parcs. Les technologies sous-marines à mettre en œuvre notamment pour l'ancrage des éoliennes s'apparentent à celles de l'offshore pétrolier, pour lesquelles de nombreuses entreprises leader sont présentes en région. Plusieurs études indiquent que le potentiel éolien offshore flottant est largement supérieur à celui de l'éolien offshore posé, ce qui est particulièrement intéressant pour Provence-Alpes-Côte d'Azur du fait de la profondeur des fonds marins à proximité des côtes.*

[...] Les technologies sous-marines à mettre en œuvre notamment pour l'ancrage des éoliennes s'apparentent à celles de l'offshore pétrolier, pour lesquelles de nombreuses entreprises sont présentes en région. Les obstacles techniques sont multiples : développement de nouvelle génération de turbines, et de structures marines spécifiques, capture d'énergie et le raccordement au réseau électrique Les coûts prohibitifs pour les acteurs privés liés à l'installation en mer et au raccordement au réseau électrique nécessitent un investissement public important et de longue durée pour faire émerger la filière industrielle. La principale difficulté est d'ordre technologique, afin de

concevoir des flotteurs à la fois stables et souples pour résister à des mauvaises conditions météorologiques. Un défi technique doublé d'enjeux économiques. Le challenge est d'arriver d'ici à 2020 à un prix de l'énergie voisin de celui de l'éolien offshore fixe.»

Concernant les micro-algues, c'est aussi, à terme, **une éventuelle filière industrielle** qui est visée.

« Les micro-algues apparaissent aujourd'hui comme une solution porteuse d'avenir et de développements économiques majeurs à un horizon d'une dizaine d'années. Cette filière offre l'opportunité de produire des biocarburants de troisième génération à partir de CO2 d'origine industrielle et de substrats issus d'eaux recyclées. Par ailleurs, les micro-algues peuvent accumuler jusqu'à la moitié de leur poids en lipides, matières premières des biocarburants, d'où une productivité qui peut atteindre des valeurs bien supérieures à celle des végétaux terrestres. [...] Le projet d'Institut d'Excellence sur les Energies Décarbonnées GREEN STARS a l'objectif est de renforcer les liens entre la recherche et les industriels de l'énergie, de la chimie et de l'alimentaire et du démonstrateur SALINALGUE. [...] En soutenant l'effort de R&D, il convient de passer du stade laboratoire au stade industriel, et de lever les verrous économiques en étant capables de produire de la matière sèche de biomasse algale à un prix compétitif qui concurrence les produits d'origine fossile. [...] La production des biocarburants pourrait s'appuyer sur les raffineries de l'Etang de Berre facilitant du même coup la reconversion de ce site.»

Quels lieux d'innovation et de développement innovant dans la métropole ?

Cette question, qui a trait à la nature mais aussi à la localisation des activités, touche le développement portuaire comme toutes les autres activités économiques de la métropole. La métropole abrite au moins 280 zones d'activités, concentrant 25 000 entreprises et 250 000 emplois sur un peu plus de 20 000 hectares. Pour la plupart, ces zones se sont développées dans le passé sans stratégie métropolitaine, souvent en concurrence institutionnelle et territoriale. Si elles constituent, pour les entreprises, des outils indispensables à leur création et à leur développement, il n'est pas certain qu'elles aient favorisé toutes les synergies, toutes les innovations que l'on aurait pu attendre. Il est vraisemblable que la future métropole devra apporter des éléments de clarification. En effet, cet ensemble, où l'accompagnement urbain et les mobilités ont été souvent négligés, n'est pas aujourd'hui suffisamment lisible en termes d'attractivité. La croissance économique due à l'attrait d'entreprises extérieures au territoire est faible. Elle est essentiellement endogène.

Une seconde réflexion concerne les lieux de développement industriel. L'innovation, créatrice de richesses dans un désert industriel, est un mythe. L'innovation en elle-même, crée peu d'emplois et ne répond pas au chômage des personnes peu qualifiées. Un territoire solidaire et dynamique n'est pas un territoire « sans usines ». La France n'est pas Singapour et il est évident que la faiblesse de la politique industrielle, assortie de la vente ou la perte de gouvernance de grands fleurons industriels, a fortement contribué à la destruction d'emplois peu qualifiés. D'autre part, si l'innovation est découplée de la production, le risque de délocalisation est réel : une PME innovante ne coûte pas cher.

Troisième réflexion, il n'y a pas d'innovation segmentée, « en rondelles ». L'innovation la plus intéressante, ces dernières années, a été au croisement de technologies souvent très éloignées (TICs et santé, biologie et énergie, photonique et aéronautique, ...). Les lieux d'activité doivent donc aussi favoriser la transversalité des innovations, le brassage des technologies.

La problématique est donc simple :

- la création d'entreprises et l'innovation peuvent être envisagées partout. Certains « garages » ont mené à des multinationales. Les dispositifs d'accompagnement locaux sont aujourd'hui bien adaptés à ce mode diffus : le taux de création d'entreprises est ici supérieur à la moyenne nationale, de même que leur taux de survie à 3 ans. L'écosystème qu'elles recherchent relève plus du réseautage, de la veille technologique ou économique, de l'échange d'expériences. Il s'agit de « booster » la créativité.

- par contre, l'objectif de croissance des PME vers des ETI nécessite une certaine efficacité territoriale (espaces, transports, formation, services aux entreprises, ...), des incitations aux croisements, des fonds d'investissements, des aides à l'international. La croissance des PME est plus facile dans des zones de développement privilégiées. L'écosystème qu'elles recherchent est plus celui de la complémentarité, de la mutualisation, de la visibilité (souvent thématique), de l'accès aux formations et aux services, de l'efficacité de leur plan économique. Il s'agit de minimiser les risques, de rassurer les clients et d'attirer les investisseurs.

- la consolidation de la croissance des PME est favorisée lorsque celles-ci sont impliquées dans des projets de développement d'ampleur régionale ou métropolitaine. Ces entreprises deviennent alors des acteurs locaux majeurs. Comme l'explique la SRI, « Le défi réside en fait dans l'émergence et la construction de projets mobilisateurs, construits sur les avantages comparatifs des différents territoires, dans une logique de « spécialisation intelligente » déclinée au niveau territorial le plus opportun, et dans la capacité des acteurs, qu'ils soient publics ou privés, à les construire ensemble. » L'écosystème recherché relève de la cohérence à une échelle spatiale métropolitaine au moins, et surtout d'une mobilisation qui va bien au-delà des secteurs économiques. Leur projet nécessite une appropriation par d'autres (politiques, universitaires, financeurs, diplomates, ...). A ce niveau l'ambition et l'implication métropolitaines sont décisives.

En termes spatiaux, c'est-à-dire en termes de capacités d'hébergement des activités, on a donc bien trois niveaux :

- la création : lieux hyper-réactifs, réseaux d'échange. Ces lieux sont diffus.

- la croissance : lieux économiquement et socialement efficaces, dotés d'outils performants, offrant en général une identité en matière d'activités. Ce sont en fait des « lieux de

développement et d'innovation privilégiés ». Ces lieux sont identifiés territorialement.

- la consolidation de la croissance : lieux de complémentarité et de coopération entre territoires, articulés autour de projets importants dont l'enjeu dépasse l'intérêt seul des entreprises impliquées. Ces lieux sont multiples.

Faut-il des lieux dédiés à l'innovation portuaire ?

L'induction de l'innovation vers les activités portuaires et maritimes peut naturellement être directe. On a vu que l'innovation était très largement répartie sur le territoire métropolitain. Il faut, bien sûr, aller la chercher là où elle se trouve. De même pour la formation. Sans doute a-t-on pris un certain retard dans ce domaine. Pour autant, la faiblesse des formations, l'inexistence de lieux identifiés d'innovation liés aux activités portuaires et maritimes, est un handicap. Toulon a créé un technopôle maritime centré sur les domaines de la sécurité et sûreté maritime et du développement durable.

Un renforcement des compétences Marseille-Fos sur la logistique maritime, les risques industriels, l'énergie ou la traçabilité des marchandises, ne pourra se faire qu'en changeant de braquet. Marseille-Fos n'est pas concurrent de Toulon. Les compétences sont séparées et complémentaires. Leurs infrastructures respectives sont de premier plan : le Grand Port Maritime de Marseille-Fos est le premier port français pour le commerce extérieur. Toulon est premier port militaire de la Méditerranée. Et il faut rajouter des ports de grande plaisance de renommées mondiales.

Le projet de Technoport¹ proposé par le Conseil de Développement de MPM en 2013 envisageait la création d'un lieu d'innovation maritime et portuaire qui aurait pu être partagé entre Marseille et Fos. Il jugeait « *primordial que les acteurs du territoire élaborent un projet ambitieux et structurant en termes de formation et d'innovation technologique, afin de capitaliser sur le renouveau du modèle de la ville portuaire* » et attirait « *l'attention des pouvoirs publics sur les dangers du maintien et de l'aggravation de la pénurie de main d'œuvre qualifiée dans le domaine industriel lié à la filière navale, qui pourrait paradoxalement entraver le développement économique du territoire en pénalisant la sous-traitance française au profit de la concurrence étrangère.* » Le conseil de développement suggérait le contenu économique suivant :

- *Filière navale : réparation navale croisières/ yachting/cargos / navires du futur*
- *Eolien flottant (en connexion avec la filière navale)*
- *Exploration sous-marine industrielle*
- *Etude scientifique du milieu marin*
- *Activités sous-marines liées aux loisirs*

Il conviendrait certainement de rajouter les risques industriels, l'énergie des algues, les convergences avec l'aéronautique et les TICs.

1. Le technoport est complémentaire du Brain Port proposé dans l'article précédent