

Éditorial

La construction navale enfin reconnue industrie innovante en Europe ?

En octobre 2003 en adoptant le projet LeaderSHIP 2015 la Commission européenne définissait enfin les principes d'une politique à long terme permettant d'assurer l'avenir d'une industrie européenne de la construction et de la réparation navales. Le fondement en était la compétitivité par l'excellence

La Commission avait, à cette occasion, souligné entre autres les vérités suivantes : « Dans les secteurs industriels à haute technologie comme la construction navale, le succès repose avant tout sur le savoir. L'Europe possède une densité sans pareille de chantiers navals, d'équipementiers, de centres de recherche et d'autres fournisseurs de technologies avancées et de services d'ingénierie. Cet avantage particulier donne à l'industrie européenne de la construction navale une bonne raison d'avoir confiance dans l'avenir. En ce qui concerne les activités économiques fondées sur le savoir, LeaderSHIP 2015 apporte une réponse sectorielle spécifique à la stratégie à long terme de l'Union européenne pour le renouvellement économique, social et environnemental proposé par le Conseil de Lisbonne en mars 2000. La stratégie de Lisbonne pose les fondations pour une compétitivité accrue, de nouvelles opportunités commerciales et un développement économique équilibré, par un investissement plus important et mieux ciblé dans le savoir et l'innovation et une interaction plus étroite entre l'industrie et les établissements de recherche. Les éléments clés de cette stratégie - confirmés à nouveau dans les conclusions du Conseil de Thessalonique de juin 2003 et dans la très récente initiative de la Commission en faveur de la croissance et de l'investissement - sont notamment un investissement accru dans la R & D avec un objectif de 3 % du PIB, un accès amélioré au financement pour les entreprises, une réglementation moins lourde et la promotion auprès des jeunes des emplois industriels dans une Europe élargie. Sur tous ces points, LeaderSHIP 2015 fait des recommandations concrètes. »

Les enjeux

Là encore il est bon de se référer aux déclarations de la Commission de Bruxelles : « La construction navale revêt une importance stratégique à de nombreux égards. Elle développe des technologies avancées qui offrent des retombées considérables à d'autres secteurs. Elle fournit des moyens de transport essentiels pour le commerce international ; elle fournit des navires de pointe aux marines modernes, ce qui constitue un élément clé pour des opérations militaires efficaces. C'est pourquoi la plupart des pays du monde considèrent la construction navale comme un secteur industriel particulièrement sensible, qui continue de recevoir un soutien politique. »

La Commission européenne a en conséquence préconisé des mesures pour renforcer l'investissement dans la recherche, le développement et l'innovation dans l'industrie européenne de la construction navale. Un premier volet concerne les programmes cadres de recherche de la Communauté européenne qui ont de plus en plus soutenu les efforts de « RDI » de l'industrie européenne de la construction navale. Ce soutien apporte des avantages particuliers en réunissant une masse critique de recherche européenne pour développer des solutions à long terme qui

abordent des questions concernant la formation, l'environnement, la sécurité et la compétitivité et tiennent compte, dans une dimension plus large, des perspectives commerciales, environnementales et réglementaires. Le projet « InterSHIP » qui est le plus grand projet intégré soutenu par le programme cadre de la Communauté sous le titre « Transport de surface » en constitue un bon exemple. Sur la base des expériences encourageantes faites dans le cadre du Forum de l'industrie maritime et des exigences technologiques croissantes, il importe de continuer à mettre l'accent sur une vision stratégique à long terme pour les investissements en RDI dans la construction navale. Cette vision doit être proportionnelle au long cycle de vie opérationnel des navires et doit encourager la participation active soutenue de tous les acteurs maritimes afin d'aborder tous les problèmes (industriels, réglementaires, opérationnels, etc.) dans l'environnement élargi de l'investissement en RDI dans la construction navale.

La Commission et le gouvernement français dans le cadre de la préparation du 7^e programme cadre de R&D (PCRD) sont tombés d'accord pour créer la « plate-forme technologique *Waterborne* qui regroupe tous les acteurs du monde maritime, le *cluster* maritime européen, et qui sera présentée à Brême le 25 janvier en présence du chancelier d'Allemagne.

Mais il y a aussi un deuxième volet qui est le soutien national à l'innovation. La Commission a reconnu dans ce domaine qu'un obstacle fondamental à un meilleur investissement en RDI résultait de l'application de la réglementation communautaire. Le cadre communautaire pour les aides d'État en faveur de la recherche et du développement avait été en effet efficace pour assurer l'application des règles de l'Union européenne en matière de concurrence, mais, en raison de certaines caractéristiques sectorielles, l'industrie de la construction navale n'a pas pu recevoir une aide adéquate sur cette base. De nouveaux instruments ont donc été jugés nécessaires pour répondre aux intérêts et besoins en matière de RDI du secteur. La Communauté reconnaissait ce problème dès 1998, et avait déjà introduit à cette date un instrument spécifique en vue de fournir une aide à l'investissement pour l'innovation. Cette disposition a cependant rencontré des difficultés pratiques de mise en œuvre et n'a en fait jamais été appliquée.

Pourquoi ces difficultés ? Parce que dans la construction navale, une part significative des activités d'innovation est intégrée dans le processus de conception et de production lui-même, tandis que dans de nombreuses autres industries, les activités RDI sont réalisées avant que la production en série ne commence. Autrement dit dans l'automobile ou l'aéronautique, on fabrique un prototype qui concentre toute l'innovation et on lance la production de série. Rien de tel dans la construction navale. Comment imaginer en effet qu'on construise d'abord un *Queen Mary* pour voir s'il marche et qu'on construise par la suite sur ce modèle un autre exemplaire, celui que l'on vendra ! Dans la construction navale, on vend le prototype.

Les nouveaux navires sont de très grands produits sophistiqués, habituellement lancés en tant qu'exemplaires uniques ou en très petites séries. Les constructeurs de navires et leurs fournisseurs doivent réaliser les activités de RDI préalablement à une commande spécifique pour définir des systèmes et composants innovants. Parallèlement, les clients demandent un navire adapté aux concepts spécifiques de leur activité. L'adoption de solutions innovantes spécifiques durant la phase de conception crée des avantages concurrentiels cruciaux et constitue, pour les constructeurs européens de navires, la seule manière de l'emporter sur les constructeurs d'Extrême-Orient qui offrent des solutions « standard ».

Lisons ce qu'a dit la Commission européenne : « Les navires sont vendus sur la base du concept, qui est loin de représenter une définition complète du produit. Par conséquent, la part la plus importante du développement du produit et des activités d'innovation est réalisée après la signature du contrat de vente. En fait, ce n'est qu'après la conclusion du contrat que le chantier est en mesure de clarifier les besoins spécifiques en RDI émergeant durant la phase de conception. Ces

activités doivent être réalisées dans un temps le plus court possible et à des coûts les plus faibles possible.

Ce processus implique un risque industriel et technologique très important pour le chantier naval. L'essentiel des activités de RDI dans la construction navale fait toujours partie intégrante du développement, de la conception et de la construction de navires prototypes, qui sont, sans exception, utilisés commercialement par la suite.

Le marché des navires complexes, sur lequel se concentrent les chantiers européens, se caractérise, en particulier, par une demande limitée en nombre de navires, la construction de prototypes avec très peu de navires jumeaux, un processus de production sur mesure et fondé sur le savoir, une dépense technologique considérable et un grand nombre de sous-traitants spécialisés. Dans les navires complexes, jusqu'à 70 - 80 % de leur valeur et des innovations correspondantes sont développés et mis en œuvre par les chantiers navals et leurs fournisseurs au sein d'un vaste réseau d'acteurs opérant en ingénierie simultanée.

Ces conditions de fonctionnement imposent à l'industrie européenne de la construction navale une charge économique et financière importante. Un nombre croissant de constructeurs européens de navires opèrent dans des niches de marché à haute technologie dont ils dépendent et ont besoin d'investissement en RDI de plus en plus importants pour conserver la position dominante qu'ils occupent aujourd'hui. »

La Commission européenne a en conséquence changé les règles. Le 31 décembre 2003 est paru au journal officiel une nouvelle règle appelée « Encadrement » et instituant des aides à l'innovation dans la navale. Entendons nous bien : il ne s'agissait pas d'accorder à ce secteur un quelconque traitement de faveur. Il s'agissait de faire en sorte que **la construction navale bénéficie dans les faits du même traitement que les industries engagées dans des activités de RDI**. Mais pour cela il fallait des textes spécifiques du fait de l'une des principales spécificités du secteur déjà évoquée, et qui est donc (cf. ci-dessus) que pratiquement chaque navire est un prototype.

C'est pourquoi la Commission a décidé de porter le niveau de l'aide à 20 % et surtout d'assouplir les conditions d'éligibilité de telle sorte que la prise de risque que comporte l'innovation où qu'elle se situe, et pas seulement en amont - ce point est fondamental - soit récompensée.

Un exemple caractéristique qui montre l'importance de l'innovation pour la compétitivité des entreprises européennes : les récentes commandes par Gaz de France de méthaniers aux Chantiers de l'Atlantique. Jusqu'à cette date, tous les méthaniers construits de par le monde ont été à propulsion vapeur plus turbine. Un méthanier à propulsion diesel, c'est une première mondiale. D'autres innovations moins spectaculaires sans doute mais tout aussi importantes concernent les procédés de fabrication (le collage par exemple) ou le sablage à l'eau développé par les chantiers Piriou. C'est parce qu'ils sont innovants que les chantiers navals français restent dans la course.

Francis Vallat