



**Comité européen
des régions**

NAT-VI/038

135^e session plénière des 26 et 27 juin 2019

PROJET D'AVIS

Un nouveau programme européen pour accélérer le développement des industries maritimes

Rapporteur: **Christophe CLERGEAU (FR/PSE)**
Conseiller régional de la région Pays-de-la-Loire

Délai de dépôt des amendements:

le 11 juin 2019, à 15 heures (heure de Bruxelles). Les amendements doivent être soumis au moyen de l'outil de dépôt en ligne, disponible sur le portail des membres à l'adresse <https://mportal.cor.europa.eu/>.

Nombre de signatures requis: 6

Projet d'avis du Comité européen des régions – Nouveau programme européen pour accélérer le développement des industries maritimes

I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

I) Recommandations politiques clés pour accélérer le développement des industries maritimes européennes

Prendre conscience des enjeux et faire le choix d'une nouvelle politique industrielle plus offensive

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

1. appelle à une prise de conscience des opportunités de développement mais aussi des menaces qui pèsent sur les industries maritimes européennes. Ces dernières doivent se mobiliser, avec le soutien des administrations européennes, nationales et régionales, pour réussir leur transition écologique et énergétique, réussir également leur transformation numérique et leur révolution industrielle, et développer une nouvelle attractivité des métiers. Ces défis doivent être relevés au moment même où elles sont menacées par une nouvelle concurrence asiatique sur les segments des navires à haute valeur ajoutée, où l'Europe détient le leadership. Cette concurrence, qui tente de capter les technologies européennes, est une concurrence déloyale caractérisée par le dumping social et environnemental et largement financée par les aides publiques, en contradiction avec les règles du commerce international, situation à laquelle les administrations européennes doivent remédier en cherchant à obtenir des conditions de concurrence équitables;
2. souligne la diversité des secteurs des industries maritimes, atout pour renforcer les synergies entre filières et les impacts territoriaux: construction navale civile et militaire (des paquebots aux navires de plaisance, des bateaux de pêche jusqu'aux navires de servitude ou à passagers, sans oublier les flottes militaires), énergies marines renouvelables, industries pétrolière et du gaz, infrastructures portuaires, littorales et en mer, pêche, aquaculture, conchyliculture et bioéconomie bleue;
3. demande que soient poursuivis l'engagement en faveur du développement d'une activité de pêche, de conchyliculture et d'aquaculture qui soit garante d'équilibre et de durabilité environnementale, sociale et économique, ainsi que la promotion d'un renouvellement générationnel qui ait comme axes fondamentaux la formation et l'amélioration des conditions à bord;
4. considère que les industries maritimes doivent, comme le spatial ou l'aéronautique, être dotées d'une stratégie industrielle ambitieuse et d'un cadre de mise en œuvre concret adapté à leurs spécificités: enjeu de souveraineté, forte intensité capitalistique, production de séries courtes, cycle long et niveau de risque élevé, besoins de recherche, d'innovation et de formation très importants;
5. rappelle que les industries maritimes représentent le deuxième secteur en nombre d'emploi au sein de l'économie bleue; l'Europe y dispose, dans un contexte de croissance mondiale, de nombreux leaderships, et crée de nombreux emplois industriels hautement qualifiés et durables;

6. attire l'attention sur le rôle majeur des ports, qui constituent des infrastructures stratégiques ne se limitant pas à des hubs de commerce et de transports, mais s'affirmant de plus en plus comme des plateformes industrielles et d'innovation où l'interface avec les villes limitrophes peut être davantage valorisée, tout en rappelant que l'entrepreneuriat lié à l'économie bleue ne se limite pas aux activités exercées dans les ports, les mers et les océans. Aussi est-il essentiel de prévoir un soutien approprié à toutes les entreprises menant des activités en rapport avec l'économie bleue qui sont implantées sur la terre ferme¹;
7. attire l'attention sur l'importance socio-économique de la pêche et des activités maritimes pour fournir des denrées alimentaires sûres et de qualité, rappelle l'importance de leur dimension culturelle et patrimoniale, élément fondamental de la dynamisation touristique; insiste sur les nécessaires synergies et complémentarités entre ces activités traditionnelles et les nouvelles filières à développer, et ce, au service de l'emploi et du développement durable;
8. considère les industries maritimes comme l'un des leviers clés pour atteindre les objectifs de développement durable (ODD) déclinés en Europe. Leurs produits, services et innovations apportent en effet une contribution cruciale pour accompagner les activités indispensables pour mener à bien les transitions; on notera en particulier:
 - l'exploration des océans, développement de la connaissance de la mer et des fonds marins,
 - la lutte à renforcer contre le dérèglement climatique, notamment via le transport maritime,
 - le développement des énergies marines renouvelables et de l'éolien en mer, ainsi que des interconnexions électriques entre pays de l'UE afin de renforcer le poids des énergies renouvelables dans le mix électrique et leur intégration au niveau européen,
 - la présence en mer (surveillance et sécurité), les interventions en mer, y compris dans la lutte contre la présence des plastiques,
 - la connaissance et valorisation des bioressources marines, le développement durable de la pêche, de l'aquaculture et de l'économie circulaire bleue;
9. partage les conclusions de l'évaluation du dispositif «LeaderSHIP 2020» adoptée en 2018² par le CESE, qui souligne les limites rencontrées dans la mise en œuvre et l'absence d'objectifs précis et quantifiables;
10. demande la mise en place d'une nouvelle approche «LeaderSHIP 2030» profondément révisée, proposant un «European blue new deal» combinant trois éléments: une politique commerciale et de concurrence qui vise à préserver nos intérêts et à construire des champions européens, une mobilisation et une adaptation de chaque politique européenne aux besoins et spécificités des industries maritimes, et l'adoption de six objectifs opérationnels autour desquels mobiliser les acteurs locaux, nationaux et européens au cours de la période 2020-2027:

¹ NAT-V-44 – «L'innovation dans l'économie bleue: réaliser le potentiel de création d'emplois et de croissance de nos mers et océans», rapporteur: Adam Banaszak.

² <https://www.eesc.europa.eu/fr/our-work/opinions-information-reports/opinions/leadership-2020-technologies-maritimes>.

- décarbonation du transport maritime et construction de navires propres: zéro émission, zéro rejet en mer, zéro bruit,
- élimination des déchets présents en mer et en particulier des plastiques,
- industries maritimes 4.0, approche transversale au service de la performance et de la qualité des emplois dans toutes les industries maritimes,
- leadership mondial de l'Europe dans toutes les technologies des énergies marines renouvelables,
- stratégie européenne pour une nouvelle bioéconomie bleue dynamisant la pêche, l'aquaculture et la valorisation des bioressources marines,
- lancement d'une mission européenne d'exploration des océans œuvrant à la connaissance des milieux marins dans toutes les mers du globe;

11. encourage l'adoption de stratégies pour les industries maritimes dans les régions ultrapériphériques et îles européennes, visant l'accélération dans trois directions prioritaires: les ports, l'autonomie énergétique décarbonée à moindre coût, et la bioéconomie bleue, dont la pêche et l'aquaculture;

European Sea Tech: construire des réseaux européens pour fédérer les écosystèmes régionaux d'innovation, mobiliser les régions pour structurer les chaînes de valeur industrielles

12. considère que les industries maritimes sont d'abord caractérisées par un ancrage territorial dans les régions maritimes qui ont structuré des écosystèmes régionaux d'innovation d'excellence qui leurs sont dédiés. C'est d'abord sur ces écosystèmes régionaux d'innovation et sur les stratégies de spécialisation intelligentes associées que doivent s'appuyer les politiques nationales et européennes pour être agiles et efficaces;

13. propose de lancer un dispositif «European Sea Tech» pour fédérer les écosystèmes régionaux d'innovation en constituant plusieurs réseaux de coopération:

- pour animer des sous-secteurs et structurer des chaînes de valeur européennes,
- pour mieux identifier et accompagner les enjeux de mutation industrielle, notamment écologique, énergétique et numérique,
- pour développer de nouveaux services, produits et modèles économiques plus intégrés et mieux armés vis-à-vis de la compétition mondiale.

La Commission lancerait des appels à manifestation d'intérêt pour constituer des réseaux thématiques. Chaque écosystème régional (ou interrégional) pourrait se porter candidat pour appartenir à plusieurs réseaux en cohérence avec les stratégies de spécialisation intelligentes de sa région. Les écosystèmes combinant de nombreuses compétences et regroupant plusieurs réseaux constitueraient les «écosystèmes centraux» du dispositif «European Sea Tech».

Chaque réseau viserait à être le plus inclusif possible en associant toutes les compétences des différentes régions européennes. Au sein des réseaux, les questions de développement durable, de recherche et développement, de performance industrielle, de financement et de compétences seraient systématiquement traitées.

Ces réseaux constitueraient, plus efficacement qu'une plateforme européenne centralisée, le socle à partir duquel développer des coopérations entre régions, et sur lequel établir des projets opérationnels construits pertinents pour les différentes politiques de l'Union.

Le rôle de «European Sea Tech» serait aussi de dynamiser les transferts de technologies, d'expériences et de compétences entre les différents réseaux et filières des industries maritimes;

14. réaffirme son soutien au projet de communauté de la connaissance et de l'innovation (CCI) marine mais constate qu'en se concentrant sur la gestion durable des ressources marines, ce projet ne peut au mieux représenter qu'un des réseaux constitutifs du dispositif «European Sea Tech»;

II) Des propositions concrètes pour mobiliser et adapter les politiques post-2020 de l'Union européenne au service des industries maritimes

Commerce international et concurrence

15. souligne, s'agissant des industries maritimes, la nécessité d'une nouvelle politique commerciale «réaliste» et fondée sur la réciprocité pour défendre l'emploi et la souveraineté européenne face aux stratégies offensives et déloyales de grands pays maritimes, notamment asiatiques. À chaque fois que cela est possible et efficace, cette politique doit favoriser un système d'échange stable et multilatéral fondé sur des règles identiques et en vigueur pour tous, rechercher des accords fructueux avec les partenaires commerciaux et s'appuyer sur le rôle de l'OMC;
16. considère, s'agissant ici de marchés mondiaux et globalisés, que la politique de concurrence doit permettre la constitution de champions européens, en veillant à garantir en permanence une concurrence juste et équilibrée au sein de l'Union;
17. attire l'attention de la Commission sur l'importance de mieux contrôler les flux d'investissements étrangers et de limiter et réduire au minimum les effets pervers que les transferts de technologies, notamment ceux inclus dans les grands contrats internationaux, sont susceptibles d'avoir sur l'industrie européenne;
18. souhaite que des engagements précis soient pris dans la gestion de la commande publique civile et militaire, avec par exemple des exigences fermes dans l'approvisionnement de certains produits et services préalablement identifiés comme stratégiques ou particulièrement fragilisés par le jeu de la concurrence mondiale;

Financement des projets

19. souhaite l'aboutissement rapide du projet de plateforme de financement des projets de l'économie bleue, qui doit inclure un dispositif d'assistance mais aussi un fonds d'investissement spécifique pour financer des projets innovants et risqués. Ce dispositif doit fonctionner en lien étroit avec les États membres et les régions, afin de veiller à la complémentarité des outils d'intervention et à la continuité de l'accompagnement des projets. Cette plateforme devra notamment s'appuyer sur les réseaux et les «écosystèmes centraux» du dispositif «European Sea Tech»;

20. demande en complément à la Commission de définir un objectif et une méthode de mobilisation au service de l'économie bleue et des industries maritimes des véhicules d'investissements européens qui seront lancés dans le cadre de InvestEU, notamment en lien avec le programme Horizon Europe;
21. insiste sur la nécessité d'outils permettant de réduire le coût financier des projets structurants et de permettre un préfinancement performant des achats et investissements les plus élevés (paquebots, équipement pour le gaz naturel liquéfié, ou GNL, énergies marines renouvelables, etc.);
22. souligne l'intérêt de faciliter la pratique des achats innovants (*innovative procurement*) qui permet d'assouplir les règles relatives aux appels d'offre quand il s'agit d'acquérir une technologie émergente, non encore présente de manière standardisée sur le marché. Cette démarche accélère la mise sur le marché des innovations en permettant à des entreprises proposant de nouveaux services et produits de trouver plus rapidement leurs premiers clients;
23. considère utile d'envisager d'aller encore plus loin avec à terme la création d'une «Agence des projets de recherche maritime avancée», s'inspirant de la DARPA américaine, et, ainsi, de soutenir dans un cadre de financement dédié, l'innovation de rupture, avec la reconnaissance du droit à l'échec et une pleine considération des contraintes de développement des PME et entreprises de taille intermédiaire (ETI);
24. propose, dans un contexte post-Brexit, de faire bénéficier les acteurs des industries maritimes d'une partie des fonds spécifiques alloués au soutien des territoires les plus impactés afin d'y construire de nouvelles perspectives de développement et d'emploi;
25. attire l'attention sur l'importance de la démarche European Sea Tech pour porter une approche transversale des industries maritimes et accélérer les transitions vers des industries maritimes vertes et numériques en mobilisant l'ensemble des technologies et des compétences de toutes les filières des industries maritimes pour les mettre à disposition des autres filières. Cette recherche de transversalité doit aussi être favorisée entre les activités maritimes et littorales, et les autres filières industrielles et numériques qui portent des innovations directement mobilisables ou qui peuvent être utilement adaptées au monde maritime;

Industries maritimes 4.0

26. rappelle les enjeux de l'industrie 4.0 autour de la transition écologique et énergétique, de la performance industrielle, de la numérisation, dont celle des processus de production, ainsi que des coopérations au sein des chaînes de valeur locales et européennes; soutient à ce titre l'objectif «Green Shipyard 2050» pour des chantiers navals exemplaires dans la transition écologique et énergétique;
27. rappelle également que la formation tout au long de la vie, le développement et la qualité des emplois, les conditions de travail ainsi que la mobilisation de l'expérience et de la créativité des salariés sont indissociables de cette transformation industrielle;

28. considère que les innovations et investissements productifs en la matière doivent être une priorité de la politique européenne de soutien aux industries maritimes et concerner particulièrement les PME;
29. insiste sur le levier de progrès partagé que représente la coopération entre secteurs civil et militaire en facilitant notamment – et dans les deux sens – les transferts de technologie et de savoir-faire ainsi que la mobilité des compétences humaines;
30. signale l'intérêt d'encourager la transition des entreprises du pétrole et du gaz en mer et leurs stratégies de diversification dans d'autres secteurs de l'économie bleue. Ces entreprises disposent en effet d'une expertise de premier plan du milieu marin, d'une maîtrise exemplaire des projets longs et complexes, et de compétences précieuses pour contribuer au développement des industries maritimes (navires d'appui, robotique sous-marine, système d'ancrages, automatismes, etc.). Elles pourraient utilement et collectivement réinvestir une partie des profits tirés des hydrocarbures au sein de fonds d'investissement dans l'économie bleue et les énergies marines renouvelables;
31. souligne que la révolution technologique a pour effet que les navires cessent d'être des unités analogiques et deviennent des plateformes de transport numérisées, dans une transformation qui ouvre des possibilités pour accroître l'intégration et l'interconnexion entre différents systèmes numériques. Cette évolution modifie les méthodes de travail du secteur, par exemple en ce qui concerne l'interaction des vaisseaux avec les bureaux sur la terre ferme ou les contacts qu'ils nouent entre eux et avec les autorités. Sur ce point, il importe que les industries maritimes européennes et les pouvoirs publics embrassent les potentialités que la numérisation ouvre sur la scène de la concurrence internationale;
32. souligne la nécessité absolue de considérer et soutenir la numérisation et, plus généralement, les nouvelles technologies de l'intelligence artificielle (IA) dans l'innovation maritime;
33. propose qu'un ensemble de sujets, qui ne soit pas seulement d'ordre technologique mais aussi propre au développement de nouveaux services, soit pris en compte au sein des programmes de soutien et de financement, à l'image des navires et robots sous-marins autonomes (AUV), ou encore des services de surveillance maritime et de maintenance prédictive, où l'engagement de résultats et de performance en termes contractuels l'emporte de plus en plus sur l'engagement de moyens;

Emploi, compétences et formation

34. reconnaît l'importance d'animer le dialogue social sectoriel et d'organiser la relation emploi-formation dans les filières des industries maritimes; demande que des plateformes spécifiques remplissent ces missions aussi bien dans les domaines des transports et des bioressources marines que de l'industrie manufacturière et des chantiers navals; attire en particulier l'attention sur la nécessité d'adapter et de promouvoir la formation maritime et halieutique, afin qu'elle soit un élément favorisant le renouvellement des générations dans les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et de la conchyliculture;

35. souligne que le développement des activités en mer implique de mobiliser des salariés qui ont des compétences maritimes fortes ou de donner une formation complémentaire importante à ceux qui ne connaissent pas la vie en mer;
36. salue les progrès réalisés grâce à l'adoption des récentes directives relatives au travail détaché, très présent dans le secteur maritime, et demande la création d'un système de reconnaissance des qualifications professionnelles, et pas seulement des diplômes et certifications, afin d'aller au bout du principe «à travail égal, salaire égal»;
37. considère la mobilité des salariés au sein de l'UE comme un élément positif pour organiser au mieux les chaînes de valeur au sein des industries maritimes et faire face aux évolutions d'activité. Il convient de viser cet objectif tout en préservant et renforçant les compétences nécessaires pour répondre aux besoins des entreprises, au niveau local, tout d'abord, et européen ensuite;

III) Une approche et des propositions spécifiques pour les grands secteurs des industries maritimes

Bioéconomie bleue

38. souligne le potentiel prometteur mais encore mal qualifié de la filière de la bioéconomie bleue, avec de multiples applications sur les marchés (alimentation humaine et animale, pharmacologie, cosmétique, énergie) et de forts impact territoriaux;
39. salue la mobilisation autour de cette filière émergente, grâce notamment au «forum de la bioéconomie bleue» piloté par la direction générale MARE; considère qu'après une importante phase d'investissement dans la recherche et le développement, la priorité doit être donnée à l'industrialisation et à la commercialisation de nouveaux procédés prouvés et maîtrisés à petite échelle;
40. souhaite qu'une nouvelle priorité soit donnée à cette filière, par un investissement dans l'ensemble de la chaîne de valeur, de l'extraction ou de la production maîtrisée des bioressources jusqu'à la phase de transformation et de valorisation des produits;
41. propose dans ce sens d'établir des ponts avec des filières maritimes plus matures telles que la pêche et l'aquaculture, avec en perspective la chaîne aval de valorisation et de transformation des produits de la pêche qui génère le plus de valeur ajoutée;
42. souligne l'importance de l'économie circulaire maritime pour accompagner le développement de la bioéconomie bleue (application du zéro rejet dans la pêche, récupération de la laisse de mer, résidus de la valorisation des algues, traitement des déchets et des plastiques, etc.);
43. appelle l'Union Européenne à soutenir l'exploration de toutes les mers et océans du monde, pour notamment renforcer les connaissances du milieu marin et la science du climat (cycle du carbone et absorption du CO₂, acidification et montée des eaux, etc.), ou encore qualifier les différents gisements énergétiques et non énergétiques afin de mieux évaluer le potentiel de valorisation des ressources marines (géothermie, minerais stratégiques, etc.);

Construction navale civile et militaire

44. affirme le caractère stratégique de l'investissement européen dans les facteurs de différenciation dans le secteur de la construction navale, notamment autour de la numérisation et de la transition écologique et énergétique. Il s'agit, en innovant, d'améliorer notre compétitivité et de reconquérir des parts de marché. Les questions de financement sont également essentielles pour la construction navale;
45. attire l'attention sur les nouveaux marchés liés à ces transitions : intégration de propulsion propre dans les navires, systèmes innovants de propulsion décarbonée (nouveaux concepts de voile), navires avitailleurs, ferrys électriques, navires dédiés aux transports de marchandises de courte distance, navires de servitude portuaires et littoraux, etc.;
46. souligne l'importance de renforcer les liens et la coopération locale entre les chantiers et leur chaîne de cotraitance; souhaite un accompagnement spécifique des chaînes de valeur du secteur des équipementiers, qui représentent 50 % des parts de marché mondial et un chiffre d'affaires double de celui de la construction navale;
47. considère que les questions maritimes doivent être placées au cœur des nouvelles politiques de défense et de sécurité, ce qui implique une attention toute particulière à donner à la construction navale militaire; propose dans ce sens une prise en compte accrue du soutien au développement des technologies duales valorisables dans les deux secteurs, civil et militaire;
48. souligne la nécessité de renforcer les capacités des flottes remplissant les missions régaliennes de surveillance et de sécurité, considère que ces missions de souveraineté doivent être assurées par des navires construits en Europe; estime que la bonne organisation de ces missions, notamment dans le contexte du Brexit et des enjeux migratoires, implique de s'appuyer sur les flottes nationales, existantes en partenariat étroit avec Frontex, et passe par un effort de solidarité européenne pour appuyer les pays les plus engagés dans ces missions d'intérêt commun majeur;

Énergies marines renouvelables (EMR)

49. considère les énergies marines renouvelables comme la seule filière du renouvelable permettant aujourd'hui à la fois de contribuer significativement à la production d'énergies renouvelables, de structurer une chaîne de valeur industrielle qui crée dans de nombreuses régions des emplois locaux durables et de remporter des succès à l'export; rappelle que l'implantation des projets en mer doit se faire d'une manière qui soit respectueuse de l'environnement et compatible, voire en synergie, avec les activités préexistantes;
50. rappelle que la poursuite du développement de cette filière implique de prolonger l'effort engagé au niveau européen, notamment dans la recherche et le développement (plus de 3 milliards d'EUR investis), mais passe aujourd'hui par des choix politiques clairs qui dépendent d'abord des États membres: fixer des volumes et des calendriers d'appel d'offres ambitieux, pour l'éolien posé, aujourd'hui le plus développé, mais aussi pour les nouvelles technologies, comme l'éolien flottant

et l'hydrolien, qui ont impérativement besoin de tarifs de rachat suffisamment élevés pour déclencher les investissements et amorcer leur industrialisation;

51. incite à mettre en place au niveau européen des outils dédiés de soutien à l'investissement mais aussi d'assurance des projets et de gestion des risques. La création de ces outils pourrait faire nettement baisser le coût du financement et donc diminuer plus rapidement le prix de revient de l'électricité produite;
52. souligne l'importance d'adopter une approche spécifique dans les zones non interconnectées, permettant de proposer des solutions globales d'autonomie énergétique décarbonée en combinant les technologies, notamment les énergies marines renouvelables, en fonction des caractéristiques de chaque territoire;
53. propose que le développement de ces solutions d'autonomie énergétique soit aussi testé et validé dans les projets de structures en mer multi-usages;

IV) Les ports, un enjeu majeur pour la dynamique des industries maritimes

Plateformes portuaires et infrastructures portuaires, littorales et en mer

54. attire l'attention sur la capacité que revêtent les ports, eu égard à l'intégration des activités et au potentiel qu'ils présentent, en tant qu'espaces de développement de projets de croissance bleue, qui peuvent servir de modèles à étendre à toutes les régions côtières;
55. insiste pour que, quel que soit leur statut, les ports restent considérés comme des actifs stratégiques dans lesquels les pouvoirs publics ont encore vocation à investir, et pour que les règles de concurrence et de contrôle des aides d'État permettent ces investissements;
56. affirme la vocation des ports à être à la fois des hubs du transport maritime et des plateformes d'accueil pour les industries maritimes et les actions d'innovation et de formation associées; attire l'attention sur le facteur d'attractivité régionale que constituent les ports pour attirer de nouvelles activités industrielles au sein de leur périmètre ou dans leur hinterland;
57. souligne l'intérêt de faire émerger, en plus des innovations techniques, de nouveaux modèles économiques et de service au sein des ports, en s'appuyant par exemple sur leur numérisation progressive (ports intelligents), et de développer le potentiel d'amélioration et d'optimisation des processus que permet la valorisation des données (mégadonnées);
58. recommande de favoriser une meilleure articulation des ports avec leur environnement urbain, tout en confortant l'autonomie de décision des communautés portuaires et en veillant à préserver le foncier portuaire pour rendre possibles les développements futurs;
59. suggère de créer au sein de «European Sea Tech» un réseau des ports engagés dans le développement de l'économie bleue, dans le prolongement des travaux du Forum européen des ports et de ses sous-groupes «Ports et hubs pour la croissance bleue» et «Ports verts»;

60. souligne l'importance que la filière du génie civil et environnemental revêt dans les ports et les zones côtières pour aménager les sites et le trait de côte et accompagner l'adaptation au changement climatique;
61. propose de faire des ports le lieu d'incubation et, potentiellement à terme, les opérateurs des projets de nouvelles infrastructures en mer, qu'il s'agisse de ports offshore ou plus généralement de plateformes mutualisées d'accueil d'activités de l'économie bleue (transbordement, hub logistique, production d'énergies marines renouvelables, aquaculture, réparation navale, base scientifique, etc.);

La décarbonation des ports et du transport maritime

62. estime urgent de renforcer le soutien à l'investissement dans les ports pour les infrastructures et l'avitaillement en GNL des navires; considère que le passage au GNL est une priorité pour la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de gaz nocifs pour la santé humaine et estime qu'il convient de soutenir les armateurs dans l'adaptation et le renouvellement de leur flotte; fait observer que le biogaz produit à partir de bioressources (végétales, agricoles et alimentaires) peut également alimenter la chaîne de valeur du GNL au bénéfice d'une baisse plus importante encore des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux solutions actuelles;
63. reconnaît que le recours au GNL ne peut couvrir qu'une période intermédiaire, et appelle à développer les usages des navires électriques, à mobiliser l'énergie du soleil et du vent sur les navires et à viser une production et une utilisation compétitives de l'hydrogène d'origine renouvelable dans le transport maritime, et ce, en lien avec le développement des énergies marines renouvelables, et en particulier les filières à fort potentiel de production comme l'éolien offshore posé et flottant.

Bruxelles, le ...

II. PROCÉDURE

Titre	Un nouveau programme européen pour accélérer le développement des industries maritimes
Références	
Base juridique	Article 307, quatrième alinéa
Base réglementaire	Article 41, point b) ii), du règlement intérieur
Date de la saisine du Conseil/du Parlement européen/ Date de la lettre de la Commission	
Date de la décision du président/du Bureau	04/12/2018
Compétence	Commission des ressources naturelles
Rapporteur	Christophe CLERGEAU (FR/PSE)
Note d'analyse	11/12/2018
Examen en commission	28/03/2019
Date de l'adoption en commission	28/03/2019
Résultat du vote en commission (majorité, unanimité)	
Date de l'adoption en session plénière	Prévue les 26-27 juin 2019
Avis antérieurs du Comité des régions	CdR 6622/2016, avis sur «Une nouvelle étape pour la politique européenne de croissance bleue»
Date de la consultation du réseau de monitoring de la subsidiarité	