

Pôle de compétitivité Terralia

Le marché algérien en vue

Le premier pôle de compétitivité agroalimentaire algérien a été créé à Blida, dans la région de la Mitidja, et c'est le réseau d'innovation et de croissance Terralia qui accompagne son lancement. À l'origine de cette initiative, un projet de jumelage au profit du ministère de l'Industrie et des Mines algérien, piloté par la Direction générale des entreprises⁽¹⁾ et financé par l'Union européenne. « L'État a sollicité trois pôles de compétitivité, dont le nôtre. La thématique étant liée aux fruits, légumes et céréales, nous avons bien évidemment accepté », indique Gilles Fayard, directeur du pôle de compétitivité Terralia.

Chute du prix du pétrole oblige, l'Algérie doit miser sur de nouveaux secteurs d'activité, comme l'agriculture, pour limiter ses importations et contribuer au renforcement de la compétitivité de l'économie nationale. « Après un travail en amont, nous nous sommes rendus à Blida pour sensibiliser les acteurs publics et privés. Nous leur avons donné un cahier des charges à tenir en attendant les prochaines réunions prévues d'ici juin 2018. Date à laquelle le pôle algérien devrait être prêt à démarrer », détaille



G. Fayard. Terralia intervient ainsi en tant qu'expert, à la fois sur la stratégie, le mode de gouvernance et les services.

« Hormis notre expertise et notre temps, nous n'injectons pas de fonds dans le projet », précise Gilles Fayard. Car l'intérêt est à moyen, voire long terme : demain, le pôle français espère développer des échanges commerciaux et des partenariats dans les secteurs de la recherche ou de la formation. Courant 2018, Terralia prévoit déjà d'accueillir une délégation d'acteurs algériens en région PACA. De quoi aider les entreprises régionales à se positionner sur ce marché. N. B.

(1) Placée sous l'autorité du ministère de l'Économie et des Finances français.

Apprentissage

La Région lance le Campus A



redonner ses lettres de noblesse à la filière de l'apprentissage et offrir une « approche pédagogique innovante » aux élèves.

Le Campus A devrait sortir de terre en 2020, en plein cœur du quartier Euroméditerranée. Il réunira sur 23 000 m² plusieurs centres de formation d'apprentis, un centre de ressources, 150 logements, ainsi que des équipements dédiés à la restauration et au sport. L'établissement pourra accueillir 1 200 apprentis à l'année, qui auront accès à sept filières économiques (bâtiment et écoconstruction, santé, services administratifs, tertiaire, électricité et génie électrique, métiers d'art, environnement et recyclage) et à plus de 40 formations allant du CAP au diplôme d'ingénieur.

Un projet d'envergure, évalué à plus de 68 M€. 53 M€ seront financés par la Région, les 15 M€ restants seront apportés par l'État à travers son Programme d'investissement d'avenir. Lors de la cérémonie de lancement, le président Muselier a insisté sur l'importance de l'apprentissage, une filière qui « bénéficie d'une excellente insertion professionnelle » et qui est une « garantie de plein-emploi ». Son objectif : passer des 32 000 élèves apprentis actuellement à 50 000 d'ici la fin de son mandat, en 2021. M. P.

Yachting

Une filière en résistance

« À deux heures de navigation de nos côtes, vous économisez 50 % sur le prix du gasoil. On ne peut pas lutter ! » Laurent Falaize, président du réseau d'entreprises Riviera Yachting Network, est lucide. La taxe sur le gasoil pour les bateaux de plaisance imposée par l'Europe à la France est une véritable perte économique. D'autant que l'Italie et l'Espagne n'y sont pas soumises. « Pour éviter cette taxe, il existe une solution : changer les contrats actuels dits "charter" par des contrats de croisière, exonérés de cette taxe. Mais nous avons encore des difficultés à convaincre les armateurs à adhérer à ce système », poursuit-il.

Une préoccupation de plus pour la filière yachting, dont le poids économique est réel avec 2 500 emplois techniques et 6 000 emplois indirects, et des retombées estimées à 250 M€ par an. Car l'autre point d'achoppement est venu d'un décret du 7 mars, imposant aux navires restant plus de 3 mois dans les eaux françaises de souscrire pour leurs équipages des cotisations à l'ENIM, la Sécurité sociale française des marins ;



entraînant la fuite des propriétaires. « Il y a eu une précipitation dans l'application de ce décret et aucune concertation. Au-delà de cet aspect, il faut surtout une harmonisation européenne dans les textes et les règlements », argue L. Falaize.

Sous la férule de Renaud Muselier, président de Région, une délégation a interpellé cet été le gouvernement. Une voix qui a sans doute porté, puisque le décret a été suspendu début septembre, même si les choses ne sont pas encore définitives. Il faut dire que la filière bénéficie d'une situation unique en Europe, avec d'une part la beauté des côtes méditerranéennes, et en même temps une plate-forme technique unique avec une pluralité de compétences et d'outils de levage. Chaque année, plus de 700 yachts de 24 à 200 m viennent en réparation dans les chantiers méditerranéens. H. G.