

RAPPORT D'ACTIVITÉS

2018 - 2019

www.gican.fr

Conception & réalisation

Design graphique, maquette & illustrations : Agence Opteam Interactive - Le Havre

Rédaction : Equipe Gican

Typographies : Raleway, Lato

Impression : Compédit Beauregard - La Ferté-Macé

Document en date du 14/05/2019

Informations juridiques

Conformément à la loi n° 57 298 du 11 mars 1957, la propriété intellectuelle des bases de données appartient exclusivement à l'éditeur. Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, de réutiliser ou extraire pour des fins non privées la totalité ou partie quantitativement ou qualitativement substantielle de son contenu sans autorisation de l'éditeur. Toute commercialisation ou communication à des tiers, même à titre gratuit, de la totalité ou partie de ce rapport est interdite. Ce rapport a été réalisé au moyen de renseignements obtenus avant le 14 mai 2019. L'éditeur ne peut être tenu pour responsable des modifications intervenues depuis cette date, ni des erreurs ou omissions qui auraient pu se glisser lors de son établissement.

Crédits photo

1^{er} & 4^{es} de couverture : © Plisson / 2^e de couverture : © Belh@rra - Naval Group / © GICAN / Photos Euronaval : © Thierry Mectoux / © C. Launay - Socarenam / © ECA Group / © C. Launey - Couach Yacht / © C. Launay - Damen Shiprepair

L'ÉDITO

d'Hervé GUILLOU, Président du GICAN



Une nouvelle année s'achève à la Présidence du GICAN. Une nouvelle année dont nous pouvons nous féliciter, grâce aux efforts de notre syndicat professionnel en faveur de l'industrie navale française. Cette activité est le corollaire à la vitalité de notre industrie, tant sur le plan civil que militaire.

La réussite de la dernière édition d'Euronaval, qui marquait le cinquantième anniversaire du salon, est évidemment emblématique de cette réussite collective. L'édition 2018 restera celle de tous les records : 480 exposants dont 60% d'étrangers, 142 délégations officielles, 25 visites professionnelles, sans oublier évidemment la visite officielle du Président de la République, pour la première fois de l'histoire du salon, et l'inauguration du Navire des Métiers par le Ministre de l'Education nationale et de la Jeunesse, Jean Michel BLANQUER. Euronaval a été, une fois de plus, une formidable vitrine pour les entreprises de l'industrie navale française.

Euronaval est aussi un des moteurs de nos victoires à l'international. Mais le travail en faveur de l'internationalisation des entreprises ne s'arrête pas au contrat, et le GICAN œuvre à la promotion de notre industrie dans les salons à l'étranger et au développement des PME et ETI dans le sillage des grands contrats : c'est toute l'ambition des actions menées aujourd'hui en Asie et Pacifique grâce aux déploiements des Volontaires Internationaux à Singapour et à Adelaïde.

L'international et l'export sont d'ailleurs un des axes du Contrat Stratégique de Filière, signé le 29 octobre 2018 en présence de trois ministres. Il unit désormais le GICAN, Evolen, la Fédération des Industries Nautiques et le Syndicat des Energies Renouvelables dans des engagements mutuels avec l'Etat afin de donner son plein potentiel aux industriels de la mer. La collaboration entre les quatre grandes organisations

professionnelles de la filière est essentielle pour le succès de nos actions collectives : l'emploi, la formation et les compétences, l'export, le numérique et la R&D. Pour cette dernière, le Contrat Stratégique de Filière a créé le CORIMER, présidé par Jean Georges MALCOR, que je remercie, qui doit permettre de sélectionner et de structurer le financement de l'innovation maritime par les guichets étatiques, au service des porteurs de projet.

Le Contrat de Filière porte également l'ambition d'élargir les compétences du Campus des Industries Navales aux quatre composantes de la filière, afin de mieux faire rayonner les métiers et les compétences des industries maritimes. Le recrutement de nouveaux talents représente en effet aujourd'hui le principal levier, mais aussi le principal frein à notre croissance, souvent à cause de formations inadaptées à nos besoins et du manque de connaissance de nos métiers. Montrer la diversité de nos métiers, la passion et la fierté de ceux qui œuvrent à la réussite de notre industrie, c'est la raison d'être du Navire des métiers.

Le GICAN a ainsi été, sur ces sujets comme sur d'autres, plus proche des enjeux des entreprises de l'industrie navale française, grâce à une nouvelle stratégie territoriale qui l'amène à se délocaliser davantage, à l'occasion de salons, la moitié des Conseils d'administration et des Comités se déroulent en province, ils seront suivis d'autres événements. Se rapprocher des adhérents est essentiel pour porter leurs sujets et leurs revendications au niveau national, mais aussi pour garantir sa représentativité et donc la légitimité de son action. Cette action transversale, au bénéfice des grands groupes, des PME, des ETI et demain des startups de notre secteur est primordiale : l'interdépendance entre nos entreprises existe, la solidarité doit également émerger.



SOMMAIRE



**LE GICAN, MIROIR DU DYNAMISME
DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE**

P. 04

**LES SERVICES AUX ADHÉRENTS,
LE CREUSET DE L'ACTION DU GICAN**

P. 12

**LE GICAN, UNE ORGANISATION AU CŒUR
DE SON ÉCOSYSTÈME INSTITUTIONNEL**

P. 28

**LES GRANDS ÉVÉNEMENTS ET SALONS,
AU SERVICE DE L'EXPORT**

P. 44

LES FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE

P. 52

CARNET ÉCONOMIQUE

P. 70



PARTIE 1

Le GICAN, miroir du dynamisme de l'industrie navale française



PRÉSENTATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU GICAN

Identité	Société	Fonction
Monsieur Hervé GUILLOU	NAVAL GROUP	Président
Monsieur Louis LE PIVAIN	RAIDCO MARINE	Vice-président
Vice-Amiral d'Escadre (2S) Bruno NIELLY	DCI NAVFCO	Secrétaire Général
Monsieur Guénaël GUILLERME	ECA GROUP	Trésorier
Monsieur Florent BATTISTELLA	COUACH	Administrateur
Monsieur Guy de BEAUCORPS	MBDA	Administrateur
Monsieur Patrick BOISSIER		Administrateur
Monsieur Hugues du PLESSIS d'ARGENTRE	SOGENA	Administrateur
Monsieur Philippe GARELLI	JEUMONT ELECTRIC	Administrateur
Monsieur Frédéric GUENA	BRETAGNE POLE NAVAL	Administrateur
Monsieur Jacques HARDELAY	CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE	Administrateur
Monsieur Frédéric JOUSSE	CABINET BESSÉ	Administrateur
Monsieur Geoffroy DE LABROUCHE	SCHNEIDER ELECTRIC	Administrateur
Contre-Amiral (2S) Alexis LATTY	AIRBUS	Administrateur
Monsieur Alexis MOREL	THALES	Administrateur
Monsieur Fabien NAPOLITANO	IXBLUE	Administrateur
Monsieur Pascal PIRIOU	CHANTIERS PIRIOU	Administrateur

LES DÉCISIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Pour la deuxième année consécutive, le Conseil d'Administration a souhaité se réunir à la fin de l'été en séminaire pour passer en revue les différents projets en cours au GICAN, permettant ainsi un ajustement de la stratégie. Les décisions actées à l'issue du séminaire sont les suivantes :

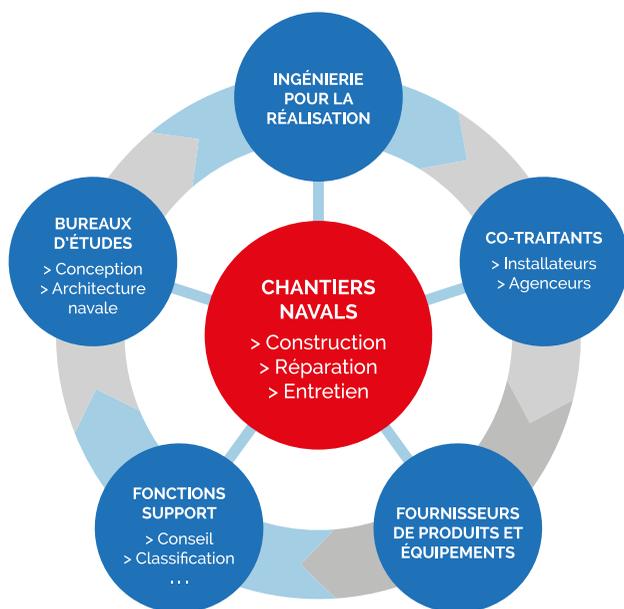
- La réalisation d'une note sur l'immobilier et le choix du Conseil d'intégrer une Maison de la Mer ;
- Un plan communication en vue du salon Euronaval sur le sujet naval de défense au GICAN et plus spécifiquement sur le soutien à l'exportation ;
- Une présentation des activités civiles du GICAN à renforcer ;
- Un contrat de filière transmis en avance de phase aux membres du Conseil d'Administration et travaillé avec signature (version signée disponible sur notre site) ;
- Un plan d'actions territoriales à bâtir en lien avec l'évolution de la relation aux pôles de compétitivité, le développement des clusters d'entreprises et le réseau UIMM en territoire ;
- Un plan d'actions Europe à construire en regard avec le renouvellement du Parlement et de la Commission ;
- Des efforts en matière de gestion financière dans la préparation et la présentation du budget ;
- Une compétence nouvelle avec un poste dédié aux questions emploi, formation, compétence au 1^{er} janvier 2019, concomitant au transfert du Navire des Métiers au Campus des industries navales ;
- Une association forte des adhérents à la préparation d'Euromaritime ;
- Le sujet du support juridique doit pouvoir mieux ressortir dans le cadre notamment de la réunion d'un club des RH.

QUE REPRÉSENTE LE GICAN AUJOURD'HUI ?

Le GICAN, Groupement des Industries de Construction et Activités Navales, fédère (au 15 mars 2019) 186 industriels de l'industrie navale française. Il réunit les chantiers navals, les systémiers, les équipementiers, les sous-traitants, les sociétés d'ingénierie et les architectes navals, ainsi que toutes les entreprises qui concourent à la construction navale civile et ses équipements, à la construction navale de défense, de sûreté et de sécurité maritime, aux énergies marines renouvelables, à la valorisation et à la protection des océans et aux infrastructures côtières et portuaires.

L'industrie navale française représentée par le GICAN, c'est, selon la dernière étude du secteur effectuée par le GICAN* :

- ✓ 11,35 milliards d'euros de chiffre d'affaires cumulé
- ✓ Dont 5,3 milliards d'euros de CA civil
- ✓ Dont 6,05 milliards de CA défense
- ✓ 45% à l'export
- ✓ 46 100 emplois directs
- ✓ Dont 22 000 pour les activités navales civiles
- ✓ Dont 24 100 pour les activités navales défense



TYPLOGIE DES ACTEURS DE LA FILIÈRE NAVALE FRANÇAISE

* Etude conduite depuis 2017, dernières données d'avril 2019 à partir de l'enquête menée par le GICAN et EVOLEN, sur la base des enquêtes menées par le GICAN les années précédentes, d'après la recension des 550 acteurs de l'industrie navale française.

Retrouvez l'ensemble des informations dans notre CARNET ÉCO : Page 70

Le chiffre d'affaires cumulé, pour les quelques 550 entreprises (sachant que la construction et la réparation navales constituent un marché identifié pour elles) est, en 2017, de plus de 11 milliards d'euros. Il n'était que de l'ordre de 8,5 milliards d'euros jusqu'en 2013/2014, puis de 9,5 milliards d'euros environ en 2015/2016. Cette nette hausse s'observe tant pour les chantiers que les autres acteurs, et tant pour l'activité civile, qui pèse 47% de l'ensemble, que de défense, qui pèse donc environ 53%¹.

Cette progression, bien que de manière moins forte, s'observe également pour les effectifs, passés de 42 000 emplois directs à plus de 46 000.

La France a su garder une chaîne de valeur complète couvrant les chantiers, les équipementiers, les ingénieries et architectes navals, les fournisseurs de services, et cela à peu près sur l'ensemble du spectre de l'activité navale, allant de la recherche à la conception, puis à la fabrication et l'entretien des navires et autres structures marines.

Les chantiers navals français se positionnent au sixième rang mondial et au deuxième rang européen pour le secteur civil et le secteur militaire. Pour ce dernier, le chiffre d'affaires est d'environ 6,05 milliards d'euros.

Cette industrie se caractérise par une capacité importante à innover (sur des produits qui sont parmi les plus complexes au monde), des savoir-faire et des technologies qui dépassent souvent le créneau « naval », et une forte part de chiffre d'affaires à l'export, actuellement d'environ 45%. Tendanciellement, elle doit dépasser les 50% dans les deux ans.

Coté civil, la part export est de l'ordre de 95%, tandis qu'elle est de l'ordre du tiers pour l'activité de défense, mais cette part en croissance permet aussi de préserver la compétitivité de long terme.

Il faut enfin souligner que l'industrie navale est certes très présente sur l'ensemble du littoral, mais également en région Ile-de-France et sur l'ensemble du territoire national.

Par domaines d'activité, en 2017	CA en millions €	Emplois directs	Part export %
Construction de navires de commerce, de servitude, de pêche, megayachts	1 600	4 200	95
Réparation des navires de commerce, de servitude, de pêche, megayachts	300	1 400	65
Construction de navires de défense	2 400	8 000	35
Maintien en condition opérationnelle/ refontes défense	1 000	5 000	15
Produits/services/équipements maritimes, ou spécifiques-défense-navale	6 000	27 500	45
Total (y.c. achats croisés)	11 300	46 100	Environ 45

¹ A noter que l'activité civile recouvre aussi des produits qui sont en fait à même d'être mis à bord de navires aussi bien civils que de défense.

TROIS QUESTIONS À FRANÇOIS LAMBERT, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DU GICAN

QUEL BILAN TIRER DE L'ANNÉE 2018/2019 ?

Visibilité d'abord, car notre communication s'est étoffée. Le GICAN existe différemment. Le GICAN le fait savoir. Il ne s'agit pas d'être uniquement plus présent sur les réseaux sociaux mais de mieux rendre compte des réussites commerciales des adhérents et de nos travaux au service du plus grand nombre. Un syndicat professionnel, c'est avant tout des adhérents et le GICAN n'est rien sans les entreprises. J'ai, chevillée au corps, l'idée qu'il faut chaque jour remettre en cause sa représentativité et questionner les adhérents pour être certain que la photographie que nous sommes capables de donner du secteur naval est la plus au point.

Cohérence ensuite, car ce qu'il y a de pire c'est d'entendre : « dans le maritime il y a beaucoup de trucs, c'est difficile à comprendre ». Je n'ai fait mystère à personne de ma vision originelle liée au manque de considération apportée dans le temps long à la politique maritime par le secteur public. Je continue à croire que c'est le péché originel, celui qui a fait que le maritime n'a pu se structurer comme l'aérien l'a fait. Cela changera peut-être, du moins il faut l'espérer. Pour autant, et si nous ne sommes pas responsables de cela en tant que permanents du syndicat professionnel, nous nous devons d'orienter les adhérents du GICAN dans le maillage complexe du terrain maritime. Il est de notre devoir de préciser ce qui est du ressort du GICAN, de la filière des industriels de la mer et du Comité France Maritime par exemple. Je crois que cette année nous avons essayé de le faire au mieux. Mais le travail n'est pas fini et son intensité ne fait que croître avec la montée en puissance du fait régional et la nécessité pour nous d'être plus et mieux présents sur le terrain.

Engagement enfin, car si on voit souvent les sprints que nous avons à faire on voit peu le marathon que cela représente. Le soutien à l'industrie c'est comme une course de fond, il ne faut jamais perdre de vue l'idée que nous devons être attentifs et réceptifs dans le temps long à tout ce qui peut concerner le secteur. La tâche est immense et je veux remercier l'équipe du GICAN d'accepter les règles de cette course exigeante, et dont on ne voit les résultats parfois que dans le long terme. Cette implication pour l'intérêt général suppose un engagement de tous les instants.



EN QUOI LA NOUVELLE ORGANISATION DU GICAN REFLÈTE-T-ELLE LES ENJEUX ACTUELS DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE ?

Je disais que le GICAN existe différemment, c'est sans doute qu'il n'est pas tout à fait le même que l'an dernier. L'équipe a été considérablement renouvelée et le mode de travail repensé. Le Conseil d'Administration le souhaitait et m'a donné quelques mois pour procéder à ces changements l'an dernier.

Notre nouvelle méthode s'articule autour de trois idées, indépendantes des activités commerciales de la SOGENA, filiale du GICAN :

- ✓ **La vie de l'organisation** : c'est la base car c'est ce que font toutes les organisations professionnelles, le lien avec les adhérents, la communication, les relations publiques. On y a ajouté la stratégie territoriale précisément dans cette ambition de coller au plus près de la réalité de terrain ;
- ✓ **Le cœur de métier** : si la dualité est admise entre le civil et le militaire il nous fallait préserver certains cadres pour favoriser le meilleur suivi possible. Nous revendiquons que le GICAN ne fait pas que du militaire ou de la sécurité mais le travail est encore long ;
- ✓ **L'industrie** : il a fallu coller à la nouvelle dimension de la filière des industriels de la mer. Le Conseil National de l'Industrie valorise 4 thématiques simples : la R&D, la transformation numérique, l'emploi et les compétences, et l'internationalisation des entreprises/l'export. Chacun dans ce « pôle » est chargé de travailler à la fois pour le GICAN et pour la filière.

COMMENT LE GICAN ENTEND MAINTENIR ET DÉVELOPPER SA REPRÉSENTATIVITÉ DANS LES PROCHAINES ANNÉES ?

Une fois que le cadre est posé, on peut commencer à travailler différemment. Le creuset de notre action reste et restera les Comités du GICAN. Ils sont par essence le lieu de rencontre avec les adhérents. Mais nous sommes dans du « cousu main » et nous devons nous adapter à toutes leurs demandes de suivi, de connaissance, de valorisation de leurs activités et technologies.

Cela suppose d'innover dans le service que nous apportons aux adhérents d'autant que l'offre est grande. Un syndicat professionnel, aussi établi soit-il, peut être « ringardisé » en un rien de temps par un nouveau service plus au point qui viendrait embrasser plus énergiquement le secteur. Il y a plusieurs clés : (i) la représentation dans les différentes instances existantes, elle est essentielle et doit être comprise, (ii) la communication, elle est à la fois individuelle et collective, au service de toute la profession, (iii) l'information sur le secteur français et étranger, c'est ce qui amène à de grands efforts dans le domaine de l'intelligence économique, dans une revue de presse, mais aussi dans les moments de networking que nous provoquerons encore un peu plus à compter de cette année, (iv) la formation, car il s'agit de former et de sécuriser certaines approches - je pense ici à l'action engagée pour la formation des salariés de nos adhérents en matière de cybersécurité - et puis (v) la mise en place de structures. Très clairement ce travail ne peut pas être négligé, et c'est tout le sens du lancement prochain de notre programme destiné aux startups : SEAstart. Il se fait au service d'un collectif, ce qui explique l'engagement dans le domaine de la filière des industriels de la mer notamment, plus particulièrement encore le développement du CORIMER.

UNE ORGANISATION AU PLUS PROCHE DES ENJEUX DES ADHÉRENTS

LES MISSIONS HISTORIQUES DU GICAN :

- ✓ Défendre les intérêts de l'industrie navale française auprès des décideurs publics et privés, au niveau national comme européen, afin de créer le cadre institutionnel favorable au développement des activités navales.
- ✓ Promouvoir l'expertise technologique et industrielle maritime française, en France comme à l'international, pour l'ensemble des activités navales.
- ✓ Soutenir le développement harmonieux et la compétitivité de la filière, en mettant en place les actions collectives propices à la croissance des entreprises du secteur.

AFIN DE RÉPONDRE À CES MISSIONS L'ÉQUIPE DU GICAN EST CONSTITUÉE

AU 1^{ER} AVRIL DE LA MANIÈRE SUIVANTE :



La filiale événementielle du GICAN, la SOGENA, est composée de la manière suivante :



PARTIE 2

Les services aux adhérents, le creuset de l'action du GICAN



LE COMITÉ « PME / ETI »

Président : Yannick VERGEZ, Groupe FIVA

Animatrice : Marie-Christine MÉCHET, Déléguée aux Relations adhérents et à la Stratégie territoriale

Ce Comité réunit les PME/ETI membres du GICAN. Il porte les problématiques spécifiques aux petites entreprises et en croissance jusqu'à celles des entreprises à taille intermédiaire (ETI) qu'il est nécessaire d'aider à croître. Ses actions consistent à développer, dans le secteur de la construction navale et des activités maritimes, un réseau solidaire et actif entre ses membres. Ses thématiques de travail sont tournées vers l'aide et le soutien que le GICAN peut leur apporter comme : l'amélioration des relations entre les grands donneurs d'ordre et les sous-traitants ; des rencontres avec les grandes entreprises ; la mise en œuvre du Plan Action PME du Ministère des Armées ; l'amélioration de la compétitivité ; la connaissance des différentes aides publiques (export, assurance, financement, médiation, etc.) et plus largement toutes questions pouvant les intéresser et leur permettre de se développer.

A cet effet, des auditions avec des organismes pertinents pour les entreprises sont organisées lors des réunions mais également des déplacements dans les bassins industriels du secteur à la rencontre des installations des adhérents, des visites de ports, etc. Chaque audition et déplacement permettent aux membres du Comité de disposer d'informations et de coordonnées pour poursuivre, dans le cadre de son développement, les relations engagées. Ainsi, le Comité a visité à Brest les installations de THALES et de MEUNIER INDUSTRIES, participé à une journée de rencontre avec le Service de Soutien de la Flotte (SSF) à Toulon, visité les installations portuaires du Grand Port Maritime du Havre. Il a également été accueilli par la Direction Interrégionale de la Mer Manche Est – Mer du Nord au Havre pour évoquer la sécurité des navires.

L'année 2019 verra notamment l'organisation d'un déplacement à Toulouse, à la rencontre de PME de l'aéronautique. Le Comité s'impliquera également dans l'animation d'un groupe de travail sur les relations entre les donneurs d'ordre et les fournisseurs.



LE COMITÉ RÉPARATION NAVALE / MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE

Président : Jacques HARDELAY, Chantier Naval de Marseille

Animatrice : Marie-Christine MÉCHET, Déléguée aux Relations adhérents et à la Stratégie territoriale

Le Comité Réparation navale / Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) rassemble les sociétés adhérentes œuvrant dans le domaine de la réparation navale, de l'entretien des navires, des services et du maintien en condition opérationnelle. Ce Comité réunit des entreprises intervenant aussi bien dans le secteur civil que militaire. Il a pour vocation de fédérer la communauté de la réparation navale et du service et de créer un réseau solidaire et interactif entre les membres du GICAN. Il est un lieu de partage d'informations entre les différents bassins industriels et entre les professionnels.

Les problématiques des chantiers et des entreprises du secteur de la réparation navale sont essentiellement le repérage amiante, les horaires de travail, l'embauche et les travailleurs détachés, la sécurité des chantiers, etc. Le secteur rencontre par ailleurs de grandes difficultés pour recruter, car les compétences sont rares dans l'industrie et nécessitent une formation longue. L'activité commerciale cyclique des chantiers complique l'équation économique car il faut disposer des bonnes compétences sur un temps très court lié au contrat avec l'armateur qui souhaite que son bateau soit immobilisé le moins longtemps possible.

Au cours de cette année, les actions du Comité ont permis un partage d'expérience très concret et très poussé entre les adhérents sur le repérage amiante avant travaux. Elles ont permis également d'obtenir des éléments factuels et précis pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur les difficultés économiques, sociales et juridiques rencontrées par les chantiers risquant de mettre en péril jusqu'à leur existence. La profession a demandé à être reçue au Ministère du Travail pour évoquer ces difficultés, exposer l'inadaptation des dispositions réglementaires actuelles et proposer des solutions socialement acceptables. L'enjeu aujourd'hui est le maintien en France d'un pôle de réparation navale sur les deux façades maritimes. La concurrence internationale est rude, avec les chantiers installés dans des pays moins-disants socialement mais aussi avec des pays comme l'Italie, les Pays-Bas ou la Belgique, plus proches de notre modèle social. Le suivi de la réforme du maintien en condition opérationnelle initiée par le Ministère des Armées sera également un axe de travail important.



LE COMITÉ DÉFENSE

Président : Amiral Eric CHAPLET, Naval Group

Animateur : Jean-Marie DUMON, Délégué à la Défense et à la Sécurité

Le Comité Défense du GICAN se réunit tous les deux mois environ afin de partager sur les sujets d'intérêt commun, d'élaborer des recommandations à destination du Conseil d'Administration, du Comité Défense du CIDEF, ou pouvant faire l'objet d'actions directes selon leur teneur.

Parmi les sujets traités, plusieurs axes ont été abordés. S'agissant du plan « Action PME » du Ministère des Armées, le Comité a demandé des mesures concrètes et quantifiées. S'agissant du contrôle des exportations, deux séances d'explications et de retours d'expérience ont été effectuées avec des directions de contrôle export de grandes entreprises adhérentes et la sous-direction de la direction internationale de la DGA en charge de ce sujet. De plus, il a été préconisé que des formations initiales et continues soient mises en place par la DGA et les groupements professionnels pour les équipes de contrôle export, en priorité pour les PME/ETI, compte-tenu des difficultés de compétences observées.

L'apport du financement par le capital-investissement et le secteur bancaire, de l'effort en matière d'innovation duale de défense, est jugé insuffisant et des initiatives sont préconisées à ce sujet.

Le Comité Défense a recommandé de faire avancer une initiative dans le domaine des startups en capitalisant sur la démarche du stand à Euronaval dédié aux entreprises innovantes SEAnnovation, tout en prenant en compte la stratégie de filière des industriels de la mer dans ce domaine.

Le comité Défense du GICAN, auprès des enjeux de terrain, en déplacement le 4 avril 2019 à Toulon

Des points d'étape réguliers sur les projets du fonds européen de défense ont été effectués et des diffusions d'informations directement auprès des adhérents ont complété l'action du GICAN.

Des retours d'information ont été effectués sur la lenteur des procédures d'habilitation et le déroulement du premier comité de politique industrielle.

Dans le dialogue avec la Marine nationale, le Comité a insisté sur le soutien à l'export qu'elle peut fournir et sur l'opportunité de prévoir dès maintenant un séminaire de retour d'expérience opérationnel autour du Porte-Avions et du groupe aéronaval, post déploiement mission Clemenceau, à l'horizon du second semestre 2019.

Enfin, le Comité Défense, conjointement avec le Comité SSEM, s'est déplacé à Toulon le 4 avril 2019, pour une visite sur le thème des enjeux de défense et de sécurité en Méditerranée et sur l'innovation navale et maritime. Cette journée d'échanges très riche a permis d'écouter le Préfet maritime et commandant de la zone maritime de Méditerranée, d'avoir une présentation de la convention GIMNOTE par le centre d'expertise des programmes navals (CEPN) et la DGA, de découvrir 4 démarches innovantes en ateliers, et d'apprécier les processus ou démarches d'innovation de System Factory, du Pôle Mer Méditerranée et de deux adhérents (Naval Group et CS Communication & Systems).



LE COMITÉ SÉCURITÉ ET SÛRETÉ EN MER (SSEM)

Président : Olivier LACROUTS, DIADES MARINE

Animateur : Jean-Marie DUMON, Délégué à la Défense et à la Sécurité

Le Comité SSEM rassemble les sociétés du domaine de la Sûreté et de la Sécurité. Ce comité a assuré la promotion de la brochure capacitaire SSEM 2018 qui montre les compétences des adhérents dans ce domaine et a préconisé qu'elle soit en bonne place dans les salons internationaux au sein desquels le GICAN est partenaire ou présent.

Le Comité SSEM a demandé qu'un travail de formalisation d'une démarche d'élaboration de

revue stratégique de la sécurité maritime soit conduit. Il a été fait puis présenté au Conseil d'Administration du 1er février et doit maintenant faire l'objet des sujets traités en collaboration avec le Secrétaire Général de la Mer (SG Mer).

Des nouveaux travaux sont envisagés par le Comité SSEM au cours de cette année, en complément de ceux déjà identifiés, et pourraient l'être au sein de deux sous-groupes :

✓ Un sous-groupe « identification et traitement des risques de sécurité » avec des adhérents, des représentants du monde de l'assurance et des administrations (contacts : Courtiers, FFA, DAM...), pour identifier les leviers économiques et juridiques et favoriser l'activité des entreprises dans le domaine de la sécurité ;

✓ Un sous-groupe « surveillance maritime européenne » pour analyser les enjeux d'interconnexion des systèmes de surveillance, d'un cloud de confiance européen et d'en tirer des enseignements (contacts : DG MARE, ENISA, EMSA, FRONTEX...).

Le Comité SSEM a demandé de construire des projets et recommandations spécifiques, appliqués au domaine naval et maritime, au sein des futurs projets structurants inscrits dans le contrat de filière des industriels de sécurité.

Il a également demandé d'étudier l'opportunité de se rapprocher du GICAT et de sa démarche capacitaire sur le cloud souverain.

Il a rappelé aux adhérents les opportunités offertes par les projets européens H2020 sécurité

et la nécessité de se positionner en trouvant des partenaires au sein de l'UE pour répondre aux appels 2019 puis 2020.

Enfin, l'étude sur la cybersécurité et le domaine maritime, confiée par le Comité France Maritime à M. Bruno BENDER, a été présentée au Comité. Une nouvelle phase intervient maintenant avec notamment la mise en œuvre de décisions prises lors du dernier Conseil Interministériel de la Mer (CIMER), directement en lien avec des recommandations de cette étude.

Les travaux du comité SSEM valorisés lors du salon international de la sécurité privée de Monaco le 12 avril 2019 (conférence sur les enjeux de la sécurité, sûreté et cyber dans le maritime)



LE COMITÉ COMMUNICATION

Présidente : Meliha BOUCHER, ECA GROUP

Animateur : Jacques ORJUBIN, Délégué à la Communication et aux Relations publiques

Le Comité Communication du GICAN a pour vocation de nouer et de stimuler des échanges réguliers entre les adhérents du GICAN autour des problématiques de communication et de relations publiques. Y sont notamment représentés les communicants des grands groupes et des ETI, mais aussi des chefs d'entreprises de PME qui ne disposent pas de fonction communication en interne, mais qui s'impliquent sur ces thématiques dans l'optique d'améliorer la réputation de leur entreprise et de développer leur *business*.

Lancé en janvier 2017, le Comité Communication du GICAN permet aux adhérents du GICAN de travailler sur des outils de communication et des éléments de langage commun, de manière collaborative et concertée, afin de faire entendre une voix unifiée pour l'industrie navale française, qu'elle soit civile comme militaire. Dans une optique de solidarité de filière, les participants du Comité Communication partagent leurs bonnes pratiques, permettant ainsi aux PME de profiter des retours d'expérience des grands groupes et des ETI.

Chacune des réunions trimestrielles du Comité Communication est thématisée, en fonction de l'actualité de l'industrie navale ou des champs d'intérêts relayés par les participants : les entreprises adhérentes sont ainsi invitées à participer à l'élaboration du programme tout au long de l'année.

S'attachant à la fonction transverse qu'est la communication, le Comité s'est ainsi saisi des grands enjeux de l'industrie navale française au cours des derniers mois, tels que :

- ✓ L'export et l'internationalisation des entreprises, grâce à l'amélioration des moyens de communication des Pavillons France sur les salons étrangers ;
- ✓ Le recrutement et l'emploi, grâce à la mise en valeur des déploiements du Navire des Métiers du Campus des Industries Navales sur les différents événements grands publics en France ;
- ✓ La relation avec la Direction Générale de l'Armement et les synergies possibles avec les actions de communication des industriels, grâce à une rencontre avec la Direction de la Communication de la DGA ;
- ✓ La communication de crise sur les réseaux sociaux, grâce à l'apport en expertise d'un intervenant extérieur ;
- ✓ Les nouvelles formes de communication, et notamment vidéo, sur les supports numériques.



LE CLUB DES RH

Animatrice : Elsa BAUMBERGER, Déléguée à l'Emploi, aux Formations et aux Compétences

Nouveau service proposé aux adhérents, le « Club des RH » est ouvert aux PME, ETI et grands groupes afin de confronter au mieux les pratiques et les expériences de chacun. Il réunit des DRH, des responsables des relations écoles/entreprise, des responsables attractivité, mais aussi toute personne qui s'occupe de ces questions au sein de son entreprise.

Le « Club des RH », initié à l'occasion du lancement du Navire des Métiers à Euronaval, a pour objectif de réunir tous les 2-3 mois des entreprises désireuses de faire avancer les sujets RH structurants de la filière afin de développer notre connaissance du secteur et de ses évolutions, ainsi que de mettre en œuvre des actions de sensibilisation aux métiers en tension. Des personnalités de l'écosystème maritime ou de l'emploi et de la formation (Campus des Industries Navales, Pôle Emploi, Marine nationale, etc.) sont régulièrement associées à ces réunions, ainsi que les responsables emploi et compétences des autres composantes de la filière des industriels de la mer (EVOLEN, FIN et SER).

Il s'agit de travailler ensemble à mieux anticiper les besoins à venir en emplois et en compétences dans le secteur de la construction navale et, plus largement, de la filière des industriels de la mer afin d'en dégager des actions concrètes à mettre en œuvre. Des sujets d'actualité comme le travail détaché ou la création de nouvelles formations sont également abordés. Par ailleurs, ce groupe se penche sur les questions d'attractivité des métiers et l'animation RH du Navire des Métiers, outil d'attractivité opéré par le Campus des Industries Navales.

Deux projets ont déjà été abordés lors des premières réunions du « Club des RH » : le développement d'une plateforme de dépôt d'offres d'emploi et le lancement d'une étude chiffrée des besoins en recrutement des entreprises sur les dix prochaines années afin de mieux communiquer et connaître les besoins du secteur.

Les adhérents du GICAN s'intéressant à ces questions et souhaitant participer aux réflexions peuvent rejoindre dès maintenant le « Club des RH ».



LE CLUB DE L'INTERNATIONAL (ANCIENNEMENT CLUB DES EXPORTATEURS)

Animateur : Arnaud MARTINS DA TORRE, Délégué à l'Export et à l'Internationalisation des entreprises

Pour accompagner ses adhérents dans leur développement international, le GICAN a créé en mai 2016 le Club des exportateurs. Il a été relancé en 2019 et rebaptisé Club de l'international avec pour objectif de :

- ✓ Réunir la communauté des adhérents travaillant à l'international pour partager l'information, les bonnes pratiques, les retours d'expérience ;
- ✓ Mener des actions à l'international à valeur ajoutée pour les adhérents ;
- ✓ Assurer la visibilité de la filière auprès de ses clients internationaux ;
- ✓ Organiser des rencontres avec les acteurs-clés du soutien export ;
- ✓ Développer des activités d'intelligence économique notamment pour l'international.

Ces réunions sont organisées de manière régulière au profit des adhérents en coordination avec des partenaires français et étrangers à l'international, ainsi que des prestataires extérieurs : MAEE, Business France, Bpifrance, DGA, SG Mer, Medef International, Pôles Mer, OSCI, cabinets de conseil, entreprises, etc. Ces réunions sont l'occasion de retour et de partage d'expérience, et de remontées d'informations à haute valeur ajoutée.

Depuis janvier 2019, des réunions ont été organisées sur les thèmes suivants :

- Janvier : réunion de relance et retour d'expérience sur Euronaval 2018 ;
- Février : réunion de préparation au Salon IDEX avec la restitution de l'étude de Risk&Co commandée conjointement avec le GICAT ;
- Mars : réunion de retour d'expérience des entreprises françaises en Australie, coorganisée avec Austrade, BusinessFrance, Naval Group et les Pôles Mer ;
- Avril : réunion sur l'intelligence économique à l'international, avec la participation de prestataires ;
- Mai-juin : réunion sur le financement export.

Pour le deuxième semestre 2019, un programme de réunions pays et zones régionales est en cours d'élaboration, afin de répondre aux besoins des adhérents sur des perspectives de moyen et long termes, en lien avec les salons et missions à l'international passés et futurs.



UN POINT SUR LES COMITÉS DU GICAN

- Le Comité « **Energies Marines Renouvelables** » a suspendu ses travaux, compte tenu des interactions fortes avec le SER et EVOLEN dans le cadre de la filière des industriels de la mer et du lien à la filière « nouveaux systèmes énergétiques » ;
- Le Comité « **Equipementiers** » ne s'est pas réuni depuis plus d'un an et son évolution doit être actée à l'occasion d'un prochain Conseil d'Administration ;
- Le Conseil d'Administration du 15 mars a décidé la création d'un **Comité Fluvial**, afin de répondre à la demande forte formulée par le secteur, engagé tant dans la structuration de l'interprofession que dans le projet Multirégio porté par Voies Navigables de France (VNF).

DES JOURNÉES TECHNIQUES : L'EXPERTISE DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES NAVIRES

LE GICAN A ORGANISÉ EN 2018/2019
TROIS JOURNÉES TECHNIQUES THÉMATIQUES,
PRÉSIDÉES PAR JEAN-CHARLES NAHON :

En juillet 2018, sur les moyens techniques de réduire les émissions atmosphériques sur les chaînes de propulsion diesel des navires, qui a permis la mise en relation autour de quelques combinaisons moteurs/scrubbers/filtres.

→ (voir Focus n°4, page 68)

En septembre 2018, sur les projets de propulsion éolienne des navires, avec une bonne douzaine de projets portés par des acteurs français, allant des voiles souples aux semi-rigides et rigides, aux cerfs-volants, etc.

En février 2019, sur la propulsion des navires à l'hydrogène et piles-à-combustibles, journée organisée avec l'Afhypac : 55 participants ont pu échanger sur leurs projets maritimes et fluviaux, et faire connaître leurs possibilités techniques.

Le GICAN a continué à participer aux travaux de la Commission Centrale de Sécurité des navires, et aux travaux de suivi de la réglementation, au niveau international avec l'OMI et l'UE (largement par le biais de SEA Europe) et au niveau national, en particulier pour ce qui est des « futurs navires de guerre », en situation d'essais-mer.

Le GICAN est également intervenu auprès de la CNAM au sujet de la révision de certaines dispositions générales pour la sécurité du travail. Pour ce qui est de la normalisation, le GICAN participe depuis 5 ans à la commission de l'AFNOR sur l'éolien offshore, et s'est inscrit en 2019 aux travaux de l'ISO-TC8-SC8 (sous-comité « design des navires » du comité technique 8 qui s'occupe de la construction navale), pour suivre en particulier les développements en cours pour la propulsion-GNL. Le GICAN a aussi des échanges avec l'AFNOR pour les standards de « l'industrie du futur ».

Le GICAN participe, au-delà de ses activités de R&D pure, à la préparation de certains grands projets autour de l'innovation, mais ayant d'éventuels impacts industriels rapides, tels que :

- ✓ La mise en place, au niveau de l'Europe, de « chaîne de valeur » stratégiques pour l'Europe, comme l'hydrogène ou les véhicules connectés/autonomes. « Chaîne » qui permettront aux États membres de soutenir de manière plus souple la RDI et les investissements nationaux : le GICAN défend pour ces « chaîne » la place du maritime ;
- ✓ Le projet de construction, autour de VNF et l'AIMCC, d'une flotte de bateaux fluviaux innovants, autour des projets de Canal-Seine-nord-Escaut, du Grand Paris, des J.O. 2024.

Le GICAN participe enfin à des groupes de travail et des journées organisées par d'autres :

- ✓ Le G.T « particules fines émises par les navires » organisé par la DAM et la DGEC ;
- ✓ La section thématique « économie circulaire » du Conseil National de l'Industrie, avec notamment en 2018 un questionnaire sur la façon dont l'eco-conception est adoptée, ou pas, par l'industrie ;
- ✓ Un G.T. entre Armateurs de France et l'association Surfrider sur le développement de label « navire vert » ;
- ✓ Le G.T organisé par l'Afhyprac et le CEA autour de la propulsion des navires à l'hydrogène, dans le cadre du « Plan Hydrogène » national lancé en juin 2018 ;
- ✓ Les travaux de la « Plateforme-GNL », qui promeut ce type de propulsion pour les navires ;
- ✓ La journée annuelle « innovations métallurgiques de défense » ;
- ✓ Les travaux de l'Institut Français de Navigation.

LES SERVICES AUX ADHÉRENTS

LE GICAN A LA VOLONTÉ D'ACCOMPAGNER SES ADHÉRENTS DANS LEUR DÉVELOPPEMENT ET DE CONSOLIDER DANS LE TEMPS UNE SOLIDARITÉ PLUS FORTE ENTRE LES MEMBRES. A CET EFFET, IL PROPOSE ACTUELLEMENT DE NOMBREUX SERVICES AUX ADHÉRENTS ALLANT DE LA SIMPLE INFORMATION AU SOUTIEN À L'INTERNATIONALISATION. CES SERVICES SONT PLUS OU MOINS CONNUS ET PLUS OU MOINS UTILISÉS. LES SERVICES AUX ADHÉRENTS SE DIVISENT EN 5 GRANDES MISSIONS.

Le site Internet du GICAN

Le site du GICAN permet de relayer les actualités et communiqués de presse des adhérents du GICAN, mais également de retrouver les événements du monde maritime, en France comme à l'étranger. L'annuaire en ligne permet aux visiteurs de retrouver directement en ligne les adhérents du GICAN ainsi que leurs activités et coordonnées.

La Lettre Info GICAN

Cette lettre mensuelle a pour objectif d'informer les adhérents des actualités de l'industrie navale française, et répertorie les événements à venir. Les adhérents peuvent également y trouver de nombreux comptes rendus.

L'annuaire des adhérents du GICAN

L'annuaire, publié en version papier chaque année, fait l'objet de mises à jour dès que nécessaire dans son édition en ligne.

1. REPRÉSENTATION

L'idée fondatrice d'un syndicat professionnel ou d'une association est bien la représentation. Les entreprises membres du GICAN délèguent par leur adhésion leur participation à un certain nombre d'instances régionales, européennes mais le plus souvent nationales, pour favoriser une expression commune au nom du secteur naval. Nous établissons après chaque réunion des comptes rendus et ils doivent être mieux exploités au profit de l'ensemble du secteur. Le GICAN doit permettre à ses membres de mieux s'approprier ces éléments pour mieux faire valoir leurs intérêts.

2. COMMUNICATION

Elle peut être individuelle ou collective, relayant une communication d'une entreprise ou au contraire valoriser l'action du secteur dans son ensemble. Le site internet et les fiches sociétés renseignées et mises à jour, les communiqués de presse, actualités et documents à télécharger (brochures – rapport d'activités...) témoignent de l'engagement du GICAN au profit du secteur. La Newsletter le fait également : trois numéros sont parus, trois numéros thématiques pour mieux préciser le ressort des actions du GICAN. L'annuaire papier, quant à lui, reste un outil plébiscité et continuera à être actualisé et distribué.

Les comptes Twitter et LinkedIn valorisent par des communications quotidiennes l'actualité du secteur, notamment par le relais des publications des adhérents.

Les réseaux sociaux

Le GICAN renforce sa présence sur les réseaux sociaux, sur lesquels sont relayés les actualités des adhérents et des industries maritimes. Le GICAN rassemble une communauté de plus de 2 000 abonnés sur Twitter et près d'un millier sur LinkedIn.



Twitter : @GICAN_InduNav

LinkedIn : @GICAN

Newsletter « les industries navales en mouvement »

Lancée en 2017, la Newsletter met en lumière chaque trimestre un sujet stratégique sur lequel le GICAN travaille pour la filière : l'emploi et la formation, la R&D et l'innovation, l'export et l'internationalisation des entreprises sont ainsi les thématiques des premières newsletters. La brochure est ensuite envoyée aux cibles institutionnelles, à la presse et à l'écosystème privé du GICAN.

Les relations presse

Les relations presse ont été développées afin de permettre une meilleure visibilité de l'industrie navale française, à la fois dans la presse généraliste et spécialisée, autour des thématiques structurantes. Des partenariats sont en cours avec la presse spécialisée telle que Mer & Marine et Marine & Océans.

Une revue de presse quotidienne pour les adhérents

Depuis le second trimestre 2019, les adhérents du GICAN ont la possibilité de recevoir chaque matin à 8h30 la revue de presse du GICAN, qui rassemble l'actualité navale et maritime du jour en une dizaine d'articles à lire ou à sauvegarder.

3. INFORMATION

Sur le secteur, en France et à l'international, notre premier relais reste ici nos lettres d'information interne. La Lettre Info GICAN mensuelle est envoyée à plus de 600 destinataires parmi les entreprises du GICAN. La montée en puissance internationale du GICAN amène à développer de nouveaux outils et une lettre internationale dédiée paraît depuis quelques semaines. La question de l'intelligence économique est clé dans cette ambition, de même que la veille, les dossiers pays et plus généralement les brochures.

➔ (voir page 58)

L'information c'est aussi permettre aux membres de se connaître entre eux. Le networking est extrêmement important et doit pouvoir se développer, pas uniquement à Paris.

4. FORMATION ET EMPLOI

Des formations cyber ont eu lieu dans les derniers mois. Elles vont se poursuivre et nous continuerons sur ce modèle là avec d'autres types de formation. Nous pensons naturellement au contrôle export, qui a pu poser problème, mais aussi au référencement web, qui a été abordé au cours d'ateliers dédiés dans le cadre du Comité Communication.

5. MISE EN PLACE DE STRUCTURES

Toute l'action du GICAN au sein de la filière a servi à la mise en place de cadres plus appropriés au développement des entreprises du secteur. C'est le cas du CORIMER qui doit aider à corriger l'inégalité historique avec d'autres secteurs, l'aéronautique par exemple. (voir page 41)

Les projets du GICAN sont liés aux besoins des adhérents. L'évolution de la transformation numérique des entreprises amènera sans doute à la mise en place d'un club dédié. De même le job *board* imaginé au sein du tout jeune « Club des RH » doit pouvoir se construire. Nous sommes à l'écoute, au sein des comités notamment, sur ces perspectives, et souhaitons résolument renforcer le networking et la connaissance du secteur par les adhérents.

LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE AUPRÈS DES INSTITUTIONNELS

Le GICAN est un interlocuteur reconnu des décideurs publics, qu'ils soient élus (parlementaires, ministres) ou de l'administration (Direction Générale de l'Armement, Direction Générale des Entreprises, Direction des Affaires Maritimes, Secrétariat Général de la Mer...). Le GICAN travaille en relation avec ces partenaires afin de représenter en amont des décisions publiques les intérêts de l'industrie navale française et informer sur les enjeux des entreprises qui la composent.

Après une année 2017/2018 fortement marquée par le vote de la Loi de Programmation Militaire (LPM), conduisant à des relations institutionnelles

essentiellement concentrées sur les questions de défense, l'année 2018/2019 a davantage reflété les différentes sphères d'activités du GICAN et de ses membres. Bien sûr, la défense d'une application de la LPM telle que votée fut au cœur des enjeux, avec la diffusion de la note de position « Gardons le cap ! » aux parlementaires et lors de l'Université d'Été du MEDEF. La LPM, ambitieuse et saluée par les industriels, sera à nouveau l'objet d'attention particulière lors des prochains mois, afin de maintenir son application stricte et intégrale, à la hauteur des besoins que connaissent actuellement nos forces armées et les industriels qui les fournissent.

Au-delà de la LPM, le GICAN s'est impliqué dans de nombreux travaux parlementaires au cours de l'année, sur des thématiques diverses et représentatives des enjeux des adhérents :

- ✓ La **programmation pluriannuelle de l'énergie** (PPE), afin de défendre une politique ambitieuse en termes de transition écologique pour les énergies marines renouvelables, dans laquelle les industriels navals français sont déjà engagés ;
- ✓ La **politique industrielle française**, notamment grâce à l'action de la French Fab initiée par le Ministère de l'Economie et des Finances en faveur du renouveau industriel français ;
- ✓ L'**innovation maritime et dans la défense plus particulièrement**, grâce à la contribution à plusieurs rapports parlementaires ;
- ✓ La **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, qui pose des jalons importants pour l'expérimentation du navire autonome et les infrastructures portuaires ;
- ✓ La **défense des PME de l'industrie de défense**, grâce à la participation à un groupe de travail animé par les parlementaires rassemblant les différents groupements ;
- ✓ Les **relations entre fournisseurs et donneurs d'ordre** au sein des filières industrielles ;
- ✓ Les travaux de la « **Team Maritime** » de l'**Assemblée Nationale** et les initiatives portées dans ce cadre par les députés du littoral.

Toutes les actions institutionnelles du GICAN s'inscrivent dans le respect de la loi Sapin II, qui vise à apporter une plus grande transparence de la vie publique grâce à la déclaration des activités de représentation auprès de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP). Les actions institutionnelles du GICAN font à ce titre l'objet d'une déclaration annuelle, accessible au public sur le site de la HATVP.

DONNER LES MOYENS DE L'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE À NOS ADHÉRENTS

AFIN D'ASSURER LEUR DÉVELOPPEMENT À L'INTERNATIONAL, LES ENTREPRISES DOIVENT ÊTRE EN MESURE DE RECUEILLIR ET D'EXPLOITER LES INFORMATIONS À VALEUR AJOUTÉE POUR IDENTIFIER LES OPPORTUNITÉS DE MARCHÉ, ANALYSER LA CONCURRENCE, CARTOGRAPHIER LES PARTIES PRENANTES OU ANTICIPER LES RISQUES DANS LE BUT DE RENFORCER LEUR COMPÉTITIVITÉ.

Or ce sont bien les questions du traitement et de la diffusion de l'information utile qui apparaissent les plus complexes. D'abord par la pluralité des sources d'où provient l'information, puis par la diversité des acteurs qui en sont destinataires. Il s'agit alors d'essayer de garantir pour tous une même base d'accès à l'intelligence économique, en support pour les grands groupes, qui disposent souvent en interne d'équipes dédiées, et en soutien pour les ETI et PME, qui n'ont pas les mêmes moyens mais des besoins équivalents pour leurs activités internationales.

Dans ce contexte, le GICAN a vocation à apporter à ses adhérents des informations à valeur ajoutée contribuant à leur développement à l'international. Pour remplir cette mission, le GICAN propose :

- ✓ Des veilles ciblées et des synthèses d'actualité thématique ;
- ✓ Des notes d'analyse ponctuelles, notamment des RETEX de salons, conférences ou réunions ;
- ✓ Des études spécifiques réalisées en interne ou par des prestataires extérieurs, cabinets de conseil ou personnalités qualifiées. Ces études peuvent être réalisées en coopération avec d'autres groupements ou institutions ;
- ✓ Des réunions organisées au profit des adhérents sur des thématiques pays ou régionales, ou transverses, en coopération avec des partenaires publics ou privés ;
- ✓ Des cartographies interactives : régionales sur l'Australie et l'Asie du Sud-Est, et au-delà représentant de façon plus générale « l'empreinte internationale » des adhérents du GICAN.

Ces actions sont particulièrement soutenues en interne par le réseau de VIE du GICAN (Australie, Singapour), et en externe par des cabinets de conseil en intelligence économique ou des personnalités qualifiées.

Par ailleurs, le GICAN a développé un livret de l'intelligence économique destiné à ses adhérents, avec un double objectif : cibler les principaux acteurs français publics et privés pouvant apporter un appui au développement de leurs activités à l'international et identifier les contacts utiles rattachés à ces organismes. A ce titre, le GICAN coopère avec de nombreux acteurs cités dans ce livret et continue de renforcer les actions communes au profit des adhérents.



Campus de Industrie Navale

Cluster Maritime France
C'est par la collaboration
...
ensemble,
...
cluster-maritime
...@cluster-maritime

PARTIE 3

Le GICAN, une organisation au cœur de son écosystème institutionnel



NAVAL GROUP
POWER AT SEA

NOTRE CŒUR D'ACTIVITÉ

- Concevoir et réaliser les sous-marins et les navires de demain
- Former les partenaires industriels locaux et les marins
- Maintenir en service et moderniser les navires et les sous-marins
- Développer les activités d'énergies marines renouvelables

navalgroup.com

f in t y

LE NIVEAU EUROPÉEN

SEA EUROPE, UNE STRUCTURE NATURELLE POUR FAIRE ENTENDRE LA VOIX DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE AU SEIN DE L'UE

Dans la compétition économique mondialisée dans laquelle s'inscrivent les activités industrielles et de services de la construction et des activités navales, les enjeux français de R&D sont très proches de ceux des autres nations maritimes européennes. Pour défendre les intérêts de la filière vis-à-vis de la préparation de l'avenir, le GICAN est actif au sein de SEA Europe et de ses Comités.

Dans la préparation du futur programme cadre de R&D européen Horizon Europe et de l'EDIDP, une implication accrue des grands donneurs d'ordre

de la filière est espérée, afin de renforcer notre influence vis-à-vis de la Commission Européenne, en vue d'obtenir un soutien financier à la mesure des défis annoncés de l'économie bleue, notamment la réduction de l'impact environnemental du transport maritime, la montée en autonomie des navires et le recours usuel aux drones marins

L'action de SEA Europe au cours de l'année 2018, à laquelle le GICAN a activement participé, peut se résumer en la poursuite de 4 grands objectifs principaux.

I / RÉAFFIRMER LA PLACE DE LA FILIÈRE MARITIME PARMIS LES SECTEURS STRATÉGIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE

- ✓ **Rencontre avec SEARICA, l'intergroupe parlementaire en charge des mers, rivières, îles et zones côtières**, auquel un papier commun à SEA Europe et des partenaires a été présenté, soulignant l'importance stratégique et économique du secteur maritime technologique européen.
- ✓ **Réunions avec la DG GROW** afin de réaffirmer auprès de la Commission l'importance stratégique et économique du secteur pour l'Europe, autour de propositions concrètes et réalistes.

II / DÉFENDRE LA COMPÉTITIVITÉ GLOBALE DE L'INDUSTRIE FACE AUX ACTEURS ASIATIQUES

- ✓ **Corée du Sud** : SEA Europe a attiré l'attention de la Commission Européenne sur les effets négatifs de sa politique d'aide d'état pour le secteur et a appelé la Commission à agir contre toute forme de violation de l'accord de libre-échange Corée/ Union Européenne. SEA Europe a également discuté de cette politique d'aide d'état dans le contexte du groupe de travail de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) intitulé *Working Party 6*.
- ✓ **Chine** : SEA Europe a rapporté aux différents services de la Commission Européenne les implications de la stratégie « Made in China 2025 » pour le leadership européen sur la construction navale complexe et les équipements maritimes avancés.

La Chine n'est pas seulement source de grandes opportunités mais également un pays avec un haut potentiel de risques (de transferts de technologie et de connaissances notamment). Cela a été abordé au cours du 7^e dialogue de Montefalcone en octobre 2018.

III/ PROMOUVOIR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT POUR MAINTENIR LE LEADERSHIP DES DERNIERS DOMAINES EUROPÉENS

- ✓ **Horizon Europe** : SEA Europe a assisté la plateforme technologique Waterborne dans sa préparation d'une vision stratégique dans le programme de l'Union en faveur de la recherche, du développement et de l'innovation, qui courra de 2021 jusqu'en 2028. SEA Europe a poussé pour que soient inclus des investissements et des supports financiers supplémentaires pour la R&D avec comme but de favoriser une « croissance bleue » plus sûre, durable, digitale et automatisée. Le GICAN a fait part de sa volonté de mieux faire correspondre les soutiens en France et en Europe.
- ✓ **Les futures priorités R&D du secteur naval en Europe** : grâce à un lobbying actif, notamment au sein de l'EDA (Agence Européenne de Défense), le groupe de travail SEA Naval a contribué à la définition des futurs sujets du Fonds Européen de Défense et de l'EDIDP pour garantir une place importante pour le secteur naval dans l'agenda des décideurs européens.

IV/ ASSURER UN DIALOGUE CONSTANT AVEC LES AUTRES ACTEURS DU SECTEUR MARITIME

Le Comité Technique et Environnement et l'Agence Européenne de Sécurité Maritime se sont réunis en décembre dernier pour évoquer notamment la sécurité des navires, le transport durable et l'efficacité énergétique des navires. Les échanges doivent se poursuivre à Lisbonne les 23 et 24 septembre 2019.

- ✓ **Réunion tripartite annuelle entre associations d'armateurs, des chantiers navals et des associations des armateurs** : en octobre, SEA Europe a participé à la réunion Tripartite à Séoul. Cette réunion a permis de discuter d'un certain nombre de problèmes politiques et techniques comme la décarbonisation du transport maritime, la prévention de la pollution et les designs centrés sur l'humain. La prochaine réunion aura lieu en octobre 2019 à Tokyo.
- ✓ **Les travaux au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)** : SEA Europe continue de participer activement aux différents comités et groupes de correspondance de l'organisation londonienne. En 2018, elle a été très active dans les discussions du Comité « protection de l'environnement maritime » qui a conduit à l'adoption de la stratégie initiale de l'OMI pour la réduction des gaz à effet de serre du transport maritime. Elle a également participé aux discussions du Comité Sécurité Maritime pour définir la terminologie du transport maritime autonome.

UN TRAVAIL EN COORDINATION AVEC LES INDUSTRIELS DE DÉFENSE AU SEIN DE L'AEROSPACE AND DEFENCE INDUSTRIES ASSOCIATION (ASD)

En matière de défense, le GICAN n'agit pas directement dans les groupes de travail des associations européennes concernées mais est associé aux décisions des directoires respectifs (assemblée générale et board).

S'agissant de l'AeroSpace and Defence Industries Association of Europe (ASD), une « Business Unit » Defense existe et, bien que n'y siégeant pas, les priorités du GICAN sont présentées au CIDEF pour être prises en compte dans cette instance.

S'agissant de SEA Europe, une « special business area » SEA Naval existe. Le GICAN n'y est pas actuellement impliqué autrement que par ses membres mais il a candidaté officiellement le 21 décembre 2018 pour l'intégrer.

Enfin, les liens avec l'Agence Européenne de Défense se sont raffermis. Les activités proposées par l'Agence sont systématiquement répercutées auprès des adhérents. Les « work Shop » à destination de

l'industrie suscitent d'ailleurs l'intérêt des adhérents, en particulier les PME, qui ainsi ne se sentent pas exclues de l'approche capacitaire et peuvent faire valoir l'intérêt des innovations qu'elles développent. De plus, des échanges haut-niveau ont été mis en place. A titre d'illustration, le Délégué Général du GICAN a été invité par le Directeur de l'Agence le 9 avril 2019, avec ses homologues européens, pour travailler sur l'avenir de la politique de défense de l'Union Européenne et les priorités en matière de technologie de défense.

Des contacts ont aussi été pris avec la Représentation Permanente de la France auprès de l'Union Européenne afin de faire valoir les intérêts de l'industrie navale dans les négociations globales menées par la France au niveau européen. Le GICAN a mobilisé ses adhérents, en particulier les PME et ETI, pour participer le 17 octobre 2018 à une journée d'information sur le fonds européen de défense.

Afin d'informer les adhérents du GICAN sur les opportunités européennes et leur faire découvrir le travail mené par SEA Europe et la Représentation Permanente auprès de l'Union Européenne, une réunion d'information a été organisée le 21 mai 2019 : d'autres réunions de ce type ont vocation à s'organiser dans les prochains mois.



LE NIVEAU NATIONAL



LE COMITÉ FRANCE MARITIME, UNE INSTANCE INÉDITE DE DIALOGUE ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

Dès l'origine, le GICAN a salué le travail de ce Comité. Instance novatrice car publique/privée et transversale, elle est devenue incontournable pour les acteurs économiques maritimes. La réunion plénière a permis la présentation de travaux sur le soutien à l'innovation (voir page 54) et la fédération des acteurs maritimes français autour de la cybersécurité maritime. Mais nous devons aller plus loin.

La Présidence par le Secrétaire Général de la Mer et le Président du Cluster Maritime Français favorise pour le secteur industriel maritime une représentation inédite. Nous ne sommes ni dans le périmètre exclusivement défense, ni dans le domaine industriel, ni même dans le domaine environnemental. Nous sommes dans tous ces domaines à la fois, et bien plus encore. Par essence, notre secteur est interministériel. Nous devons nous résoudre au caractère protéiforme de l'Etat mais, cette démarche intelligente et pro active que recouvre le Comité France Maritime est celle de la réunion des ambitions au service de l'enjeu maritime.

Demain nous pourrions peut-être aborder plus spécifiquement des enjeux liés au contrôle export, au capacitaire en matière de sécurité maritime, à la dimension environnementale dans la recyclabilité des matériaux que nous utilisons, au travail détaché, etc., sans espérer la réponse unique d'une structure supposément dédiée dans les services de l'Etat. Ce que nous ambitionnons par notre implication dans ce Comité, c'est la considération grandissante apportée au secteur naval et maritime dans son caractère transversal, c'est-à-dire entre plusieurs politiques publiques. Cette situation résulte d'un passé au cours duquel le maritime n'a pas été la priorité des gouvernements et considéré comme la portion congrue de différentes politiques publiques. Cela suppose que le collectif puisse être respecté. Les stratégies individuelles des fédérations ou des entreprises dans cette ambition sont vaines puisque nous nous plaçons sous l'égide d'une seule et même ambition. Il est essentiel de le savoir et de faire valoir cette idée le plus régulièrement possible car si « tout seul on va plus vite, ensemble on va plus loin ». C'est d'autant plus vrai aujourd'hui que la démarche novatrice du Comité France Maritime associe les régions, une opportunité nouvelle pour le GICAN de dimensionner son action à l'échelle des territoires et de coller au plus près des demandes des adhérents dans une démarche qui reste nationale.



LA FÉDÉRATION DE LA CYBERSÉCURITÉ MARITIME :

LA PAROLE À «M. BRUNO BENDER», COMITÉ FRANCE MARITIME

L'espace numérique représente une opportunité dans de nombreux domaines à condition de pouvoir en utiliser les bienfaits et en appréhender les menaces. Avec la numérisation du secteur maritime, il s'agit de mettre en place les moyens qui permettront aux administrations d'affirmer leur légitimité et de développer leurs politiques d'investissement en soutien des efforts du secteur privé, dans un modèle de gouvernance ou de partenariats adaptés.

La multiplicité des acteurs du domaine (organismes gouvernementaux, armateurs, cluster maritime, ports français au sens large et acteurs régionaux) impose aujourd'hui d'appréhender transversalement le risque, et d'apporter une réponse adaptée à la multitude des acteurs : étatiques, armateurs, équipementiers, exploitants, fédérations, régions, grands groupes, ETI, PME... Pour cela une gouvernance mixte (publique/privée et non permanente dans un premier temps) doit être mise en place auprès du SG Mer. Elle permettra la coordination des acteurs du domaine et le pilotage de projets concrets au service d'une ambition nationale d'abord, puis européenne.

LE RAPPORT SUR LE SOUTIEN À L'INNOVATION MARITIME :

LA PAROLE À «M. FRÉDÉRIC MONCANY», PRÉSIDENT DU CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Le Comité France Maritime a demandé au GICAN de travailler sur un rapport dédié au soutien à l'innovation maritime. Les soutiens sont nombreux et malheureusement leur caractère peu uniforme peut les rendre difficilement visibles. Il nous fallait mieux percevoir la réalité de ce soutien et le GICAN a procédé à un inventaire utile, avec l'appui des pôles de compétitivité. Ses différentes recommandations ont été présentées par le Président Hervé GUILLOU à l'été 2018 et le Comité continue d'insister sur la nécessité de la mise en œuvre de ce rapport. La filière des industriels de la mer s'organise pour cela mais il s'agit bien entendu d'une œuvre collective et la confrontation de ce constat avec les différentes composantes de la famille maritime rend les choses plus aisées.

➔ (voir page 54)

LA FILIÈRE DES INDUSTRIELS DE LA MER : S'UNIR AUTOUR D'INTÉRÊTS COMMUNS POUR SE DÉVELOPPER



UNE FILIÈRE QUI EMPLOIE AUJOURD'HUI ENVIRON 115 000 PERSONNES EN FRANCE ET RÉALISE EN MOYENNE 30 MILLIARDS DE CHIFFRE D'AFFAIRES. UNE POLITIQUE DE CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE MARITIME SUPPOSE UNE INDUSTRIE RECONNUE, AMBITIEUSE ET SOLIDAIRE, C'EST POURQUOI L'ENGAGEMENT DU COMITÉ STRATÉGIQUE DE FILIÈRE AVEC UN PÉRIMÈTRE LISIBLE ET UN PILOTAGE RESSERRÉ EST ESSENTIEL.

La filière comprend 4 composantes :

- ✓ **L'industrie navale**, représentée par le Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN), regroupe 46 100 emplois directs et 11,35 milliards d'euros de chiffre d'affaires ;
- ✓ **L'Offshore O&G**, représenté par EVOLEN, recense 25 à 30 000 emplois pour 15 milliards d'euros de chiffre d'affaires ;
- ✓ **Les énergies marines renouvelables**, représentées par le Syndicat des Énergies Renouvelables (SER), EVOLEN et le GICAN, sont à 2 600 emplois et 0,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires aujourd'hui et plus de 1,3 milliards d'euros d'investissement en seulement quelques années² ;
- ✓ **Les industries et services nautiques**, représentés par la Fédération des Industries Nautiques (FIN), comptent 42 000 emplois industriels pour 4,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

L'industrie navale civile réalise 95 % de son chiffre d'affaires à l'export, le naval militaire est à 35% et a pour ambition d'atteindre les 50% d'ici 5 ans. L'offshore est à près de 90%. L'industrie nautique exporte, quant à elle, 75% de sa production. Les énergies marines renouvelables atteignent déjà plus de 80% du chiffre d'affaires annuel à l'export mais la base industrielle est bien implantée en France³. Autre chiffre évocateur, la France représente 15% du commerce international de plaisance.



Des enjeux partagés par les quatre composantes des industriels de la mer

C'est la mer et ses spécificités propres qui rassemble ces industries. Elles abordent, chacune à leur manière, son hostilité naturelle ; les industriels de la mer sont les seuls à concevoir et à construire des objets de travail et de vie, des lieux d'habitation ou de loisir, que sont les navires et les plateformes. Ce savoir-faire est commun à l'ensemble du secteur industriel, utilisant un large panel de technologies, souvent de pointe, et des problématiques partagées (corrosion, mouvement de plateformes, agression des paquets de mer, systèmes embarqués, propulsion...). Le poids économique dominant des activités industrielles de la filière dans les villes du littoral français en fait l'un des moteurs principaux de leur développement. Les bassins d'emplois concernés bénéficient, grâce aux industriels de la mer, d'une source majeure de revenus, d'emplois et de développement économique pour leurs territoires.

Une vision stratégique commune pour développer l'économie bleue et répondre aux grands enjeux actuels

Trop longtemps ces composantes des industries de la mer ont vécu séparément sans développer suffisamment leurs perspectives industrielles communes et la filière donnera son plein potentiel si les industriels de la mer travaillent dorénavant mieux ensemble.

Pour ce faire, 4 thématiques fondatrices orientent les actions de la filière :

- ✓ Une réorganisation de la gouvernance de la R&D est indispensable autour de thématiques partagées.
- ✓ La transformation numérique des entreprises doit s'engager à l'échelle de toute la filière avec des approches communes.
- ✓ Le renforcement de l'attractivité des métiers industriels de la mer doit être une priorité partagée par tous pour développer les emplois et les qualifications.
- ✓ La part de la France dans le commerce international industriel se renforcera avec la capacité des entreprises à développer une offre compétitive de produits adaptés au marché mondial et soutenue par les pouvoirs publics.

² Selon la deuxième édition de l'Observatoire des énergies de la mer (www.merenergies.fr).

³ L'expertise française est très reconnue à l'international et sur l'ensemble des futurs marchés à fort potentiel (notamment au Japon, au Canada, en Australie, en Amérique du Sud et en Asie).

Dans une dynamique territoriale nouvelle, incluant non seulement la métropole mais aussi les Outre-Mer, le présent contrat de filière a pour ambition de définir les principaux enjeux pour le développement de la filière et d'indiquer les engagements de l'Etat et des industriels pour les quatre prochaines années. L'enjeu collectif est d'atteindre, d'ici trois ans, 33 milliards d'euros de chiffre d'affaires et de créer 10 000 emplois, en France⁵. La filière des industriels de la mer jouera alors un rôle moteur et mesurable dans les perspectives de croissance envisagées du secteur maritime.

Une gouvernance déjà installée, pour un pilotage unifié à l'échelle de la filière

L'évolution envisagée de la filière des industriels de la mer s'inscrit, d'une part, dans le développement volontariste d'une politique maritime ambitieuse souhaitée par le gouvernement, déclinée lors du dernier Comité Interministériel de la Mer (CIMER) et, d'autre part, dans le cadre du nouveau Conseil National de l'Industrie.

La structure interministérielle de dialogue appelée Comité France Maritime, mise en place en janvier 2017, coprésidée par le SG Mer et le Président du Cluster Maritime Français, et dont les industriels de la mer sont membres⁶, revêt un caractère particulier du fait de sa dimension publique/privée, mais également en renforçant le rôle de coordination du Secrétariat Général de la Mer.

Le Comité Stratégique de Filière doit promouvoir, quant à lui, une dynamique collective pour développer l'activité industrielle maritime en soutenant des projets d'intérêt commun. La filière dispose dorénavant d'un Comité Exécutif resserré qui pilote les sujets transversaux, et autour de lui de Comités dédiés aux quatre thématiques identifiées.

Le Président de la Filière des Industriels de la Mer est M. Hervé GUILLOU, Président du GICAN. Son Délégué Permanent est M. François LAMBERT, Délégué Général du GICAN.

Le décret relatif au Conseil National de l'Industrie⁷ (CNI) confie aux industriels la responsabilité de présider les comités stratégiques de filières. L'organisation du CSF, conforme à celle recommandée par le Conseil National de l'Industrie, est la suivante :

- ✓ La présidence du CSF est assurée par le président du Comité Exécutif⁸, choisi parmi les quatre présidents de groupement/ fédération qui constituent la filière, pour 2 ans ;
- ✓ Le CSF plénier⁹ se réunit une fois par an en présence du Ministre de l'Economie et des Finances, et du Ministre des Transports. Cette réunion plénière est consacrée au suivi des progrès réalisés ; elle est préparée par un Bureau¹⁰, qui se réunit 3 fois par an et assure le suivi des travaux du contrat de filière ;
- ✓ Le Comité Exécutif travaille en étroite liaison avec le SG Mer pour préparer les sujets qui nécessitent d'être présentés pour décision au Comité Interministériel de la Mer, il organise et dirige les travaux des comités ad hoc autour des axes prioritaires et propose en tant que de besoin des sujets nouveaux d'intérêt commun au Bureau.

⁵Le périmètre de la filière est à bien dessiner et évaluer dans l'état des lieux, comme dans les objectifs en lien avec des codes Nomenclatures d'Activités Françaises (NAF)

⁶ Le GICAN, EVOLEN, le SER et la FIN sont membres du Comité France Maritime

⁷ Décret n°17-1581 du 17 novembre 2017, modifiant le décret 2010 - 596 du 3 juin 2010 relatif au Conseil national de l'industrie

⁸ Le Comité Exécutif se compose des présidents de chaque groupement/fédération des industriels de la mer et de 4 personnalités industrielles qualifiées.

⁹ Le CSF plénier se compose du Comité Exécutif, des 5 organisations syndicales représentatives au CNI, du SG Mer, du DGE, de la DGITM, de l'ARF et de l'AMF, du SGPI, de la BPI, de Business France, de l'ADEME, de la DGA, du MEDEF (formation professionnelle), de l'IFREMER, d'un pôle de compétitivité et du président du CORIMER.

¹⁰ Le Bureau du CSF est composé du Comité Exécutif auquel sont associés 2 organisations syndicales, ainsi que le Directeur Général des entreprises et le Secrétaire Général de la Mer

DEUX QUESTIONS À M. JEAN-GEORGES MALCOR, PRÉSIDENT DU CORIMER

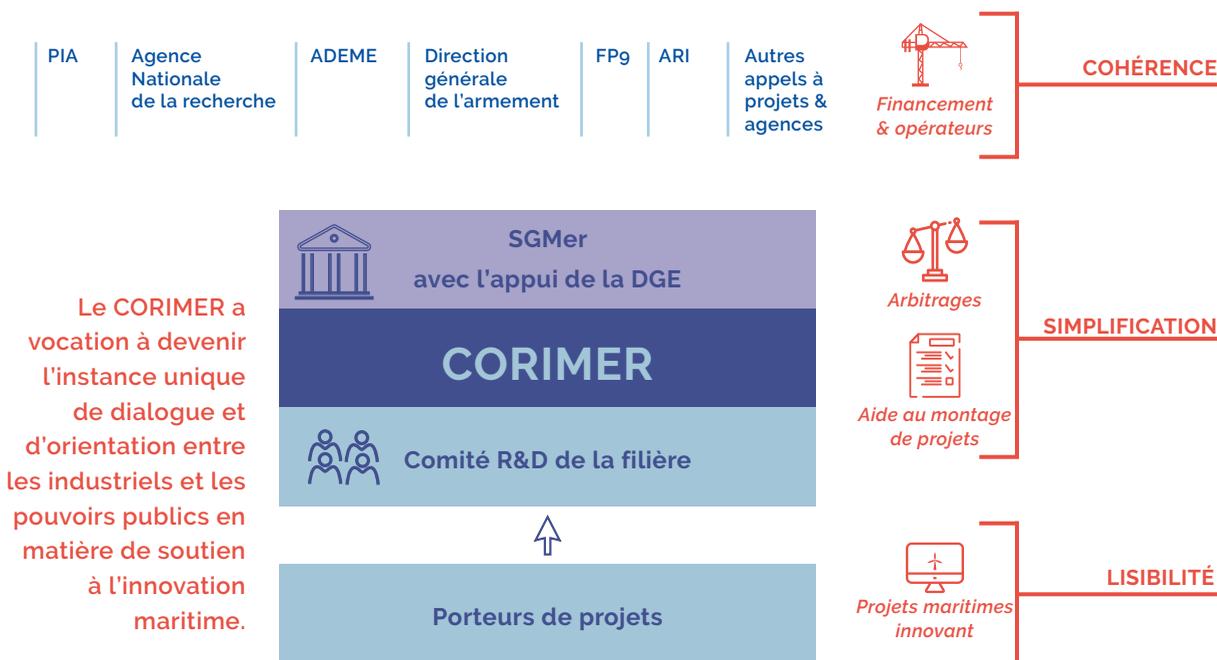


Quelle vision pour la R&D dans la filière des industriels de la mer ?

Le CORIMER est au centre du dispositif d'orientation et d'arbitrage de la R&D. Unique instance de labellisation pour l'ensemble des projets R&D dans le domaine industriel maritime représenté par la filière, c'est un lieu unique de rencontre entre les industriels porteurs de projets (sous l'égide du Comité R&D de la filière et de l'ensemble des contributeurs dont les pôles de compétitivité) et les différents guichets de financement fédérés par le SG Mer avec l'appui de la DGE. Ceci devrait permettre une meilleure identification et promotion de la filière et de ses industriels dans les appels à projets et de favoriser ainsi la prise en compte de l'innovation maritime nationale, en cohérence avec la feuille de route stratégique proposée par la filière, dans les programmes européens de financement aussi bien dans le domaine civil que militaire.

Quels apports pour les PME et ETI françaises ?

Avec en toile de fond la transformation numérique des entreprises, qui est une absolue nécessité pour organiser une diffusion efficace des outils numériques dans l'ensemble de la chaîne de valeur avec une attention toute particulière pour les PME et ETI françaises, il est proposé d'impliquer directement les PME et ETI dans ces projets innovants pour permettre un développement homogène de l'ensemble de l'écosystème industriel de la filière.



Le CORIMER a vocation à devenir l'instance unique de dialogue et d'orientation entre les industriels et les pouvoirs publics en matière de soutien à l'innovation maritime.

UNE COOPÉRATION ET UNE COORDINATION INDISPENSABLES À L'ÉCHELLE DES INDUSTRIELS DE LA DÉFENSE - LE CIDEF

EN MATIÈRE DE DÉFENSE, ET AUX CÔTÉS DU GIFAS ET DU GICAT, LE GICAN EST MEMBRE DU CIDEF (CONSEIL DES INDUSTRIES DE DÉFENSE). CETTE STRUCTURE SOUPLE ET LÉGÈRE S'APPUIE ENTIÈREMENT SUR LES GROUPEMENTS MAIS DISPOSE EN PROPRE DE QUELQUES COMITÉS, CONSTITUE LA CONTRIBUTION NATIONALE AU SEIN DE L'ASD ET EST CONSIDÉRÉE SUR CERTAINS SUJETS COMME L'INTERLOCUTEUR DE LA DGA.

En particulier, le GICAN participe activement au Comité Défense du CIDEF, au Comité des Affaires Européennes du CIDEF/GIFAS et partiellement aux travaux confiés au Comité Recherche & Technique.

S'agissant du Comité Défense du CIDEF, présidé par M. Pierre-Eric POMMELET (Thales), le GICAN s'emploie à partager avec ses homologues les recommandations que le Comité Défense du GICAN met en avant lors de ses travaux, tout en assurant que les actions envisagées à l'échelle du CIDEF prennent bien en compte les spécificités des entreprises du secteur des activités navales. Il s'est attaché à sensibiliser le comité sur la mise en œuvre du nouveau Plan Action PME du Ministère des Armées, sur les risques et opportunités du futur fonds européen de défense ou de l'actuel programme de développement de l'industrie de défense européenne, ainsi que sur les synergies possibles avec la stratégie de filière industrielle, au sens du Conseil National de l'Industrie. Il a conjugué les requêtes de l'industrie sur les délais excessifs d'instruction des procédures d'habilitation.

Ce Comité permet aussi d'obtenir les dernières informations sur l'exécution budgétaire du Ministère des Armées, sur la transformation de la DGA et sur les activités du groupe des industriels de l'OTAN (NIAG).

Le GICAN participe aux travaux du Comité des Affaires Européennes du CIDEF et du GIFAS, présidé par M. Bruno EVEN (Airbus Helicopters). Cette enceinte permet à la fois de partager les informations sur l'actualité défense de l'Union Européenne, de proposer des positions du CIDEF à porter à l'ASD, et de suivre les enjeux politiques, économiques et industriels touchant la filière de défense et la filière aérospatiale (BREXIT, investissement étranger, Horizon Europe, recherche, élections européennes, etc.).



Le GICAN s'est associé aux travaux conduits au sein du Comité R&T du CIDEF, notamment en vue de la mise en place de l'Agence Innovation de Défense et de son premier document d'orientation.

Le GICAN a participé à l'organisation de deux activités au profit de ses adhérents dans un format CIDEF.

Tout d'abord un séminaire commun avec la DGA sur l'EDIDP (European Defence Industry Development Program) le 30 janvier 2019 à l'Espace Champerret, avec une trentaine d'adhérents et les témoignages et retours d'expérience d'entreprises ayant mené des projets sur l'action préparatoire de recherche. La DGA a, pour sa part, détaillé le mode d'emploi pour accéder à ces fonds.

Ensuite, le GICAN a coorganisé avec le GIFAS un séminaire « retour d'expérience opérationnel de l'Aéronautique Navale (ROAN) » autour de la surveillance et de la patrouille maritime sur la Base de Lann Bihoué le 20 mars 2019. Ce fut l'occasion d'échanges directs et fructueux, autant pour les entreprises de l'aéronautique que celles du naval, en tant qu'équipementières du Falcon 50 ou de l'Atlantique standards 5 et 6.

Le GICAN est attentif aux autres travaux menés au niveau du CIDEF. En particulier, il dispose des attendus du Comité réglementaire et marchés publics du CIDEF.

UNE INTÉGRATION PROGRESSIVE AU SEIN DE LA FILIÈRE SÉCURITÉ - LE CICS

LE GICAN EST MEMBRE DU CONSEIL DES INDUSTRIES DE LA CONFIANCE ET DE LA SÉCURITÉ (CICS), PRÉSIDÉ PAR M. MARC DARMON (THALES), ET EST REPRÉSENTÉ À SON CONSEIL D'ADMINISTRATION. IL VEILLE À CE QUE LES ORIENTATIONS INDUSTRIELLES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ SE NOURRISSENT DES ENJEUX DU NAVAL. IL PARTICIPE PRINCIPALEMENT À LA COMMISSION PERMANENTE ET À LA COMMISSION SAFE CITY.

Le 22 novembre 2018, lors d'un Conseil National de l'Industrie, présidé par le Premier ministre, la filière « industries de sécurité » a été labellisée. Des travaux visant à établir le premier contrat stratégique de filière ont été engagés. Plusieurs projets fédérateurs sont en gestation :

- ✓ Sécurisation des grands événements ;
- ✓ Territoires de confiance ;
- ✓ Identité numérique et numérique de confiance ;
- ✓ Cybersécurité et sécurité de l'IoT.

La perspective d'un exercice prochain de revue stratégique de la sécurité maritime doit être relié au CSF IS. Les éléments sur la cybersécurité du domaine maritime sont aussi à prendre en compte dans le projet structurant « Cybersécurité et sécurité de l'IoT ». De plus, le GICAN souhaite inclure les espaces maritimes dans le projet « Territoires de confiance ». Cette position du GICAN doit s'accompagner d'une matérialisation d'offres de la part des adhérents, fournisseurs de solutions pour contribuer aux projets fédérateurs.

LE NIVEAU TERRITORIAL



UNE STRATÉGIE TERRITORIALE CLAIRE, POUR SE RAPPROCHER DES ADHÉRENTS ET DE LEURS ENJEUX

Le GICAN se veut l'interlocuteur privilégié du secteur pour les différents acteurs publics. Cependant il ne peut ignorer la question territoriale. La décentralisation a fait évoluer la vision d'une fédération tant parisienne que nationale. Fédérant près de 190 entreprises industrielles et organisations situées sur l'ensemble du territoire national, très majoritairement à l'extérieur de la région parisienne, le GICAN organise régulièrement ses Conseils d'Administration et ses Comités dans les régions, allant à la rencontre des acteurs locaux. Mais cela ne suffit pas.

Depuis la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015, les Régions ont renforcé leur rôle dans le développement économique des territoires et le soutien aux entreprises. Les Régions se sont saisies de ces nouvelles compétences avec dynamisme et proposent des services aux entreprises, les emmenant jusqu'à l'international avec l'aide du réseau de Business France. Les Régions ont également créé des agences de développement économique tournées aujourd'hui vers l'innovation s'appuyant notamment sur les fonds européens. Certaines Régions ont eu l'avant-gardisme de créer des structures spécifiques pour suivre les questions maritimes (ARML en PDL, Amcre en Sud-PACA, CRML en Bretagne, Parlement de la Mer en Occitanie, etc.).

A l'échelle régionale également, les pôles de compétitivité, créés à l'origine pour développer des projets innovants collaboratifs, ont également démultiplié les services aux entreprises. Le Pôle

Mer Méditerranée, le Pôle Mer Bretagne Atlantique et le pôle EMC2, labellisés pour une nouvelle phase d'actions en fin d'année, travaillent aux côtés d'une grande partie des entreprises locales du secteur de la construction navale et des activités maritimes, qu'elles soient civiles ou de défense. La phase IV des Pôles de Compétitivité vient donc de démarrer, recentrant leurs actions sur l'innovation et la R&D.

Le GICAN travaille également en étroite relation avec l'**UIMM**, dont le maillage tant départemental que régional reste important et fédérateur pour les industriels.

Par ailleurs, **des clusters d'entreprises privés** se sont créés au fil du temps dans notre secteur, et se créent encore aujourd'hui : Bretagne Pôle Naval, EDEN, Normandie Maritime., tous trois membres du GICAN, mais aussi le Comité Richelieu, Neopolia, Atlantic Cluster en Nouvelle-Aquitaine récemment créé. Ces clusters fédèrent, dans un esprit business, les acteurs économiques locaux de la construction navale et des activités maritimes.

De leur côté, les services déconcentrés de l'Etat animent **les Conseils Maritimes de Façade** et déclinent localement la stratégie nationale pour la mer et le littoral adoptée en 2017. Les acteurs maritime du territoire sont membres des Conseils Maritimes de Façade et participent à l'élaboration des documents stratégiques de façade qui seront publiés en septembre.



Plus récemment l'Etat a identifié « **136 territoires d'industrie** » à revitaliser, soit plus de 30% de la superficie du pays comprenant la moitié de l'emploi industriel français (environ 1,5 million de salariés). 1,3 milliard d'euros vont être fléchés et permettront la mise en action de services autour de quatre enjeux : recruter, innover, attirer, simplifier. Chaque territoire a signé, ou va prochainement signer, un contrat avec les collectivités territoriales (essentiellement des EPCI) et les industriels locaux. De leur côté, les Régions ont contractualisé avec l'Etat et les opérateurs que sont la Banque des territoires, Bpifrance et Business France. Chaque territoire est acteur de sa feuille de route.

Ce maillage territorial, à la fois public et privé, est essentiel pour la mise en place des conditions de la croissance économique des entreprises. Mais il est également source au mieux de complication, au pire d'illisibilité pour les industriels. Le GICAN, fidèle à ses missions traditionnelles, souhaite se constituer en facilitateur entre ces organisations et les territoires, en s'appuyant sur son statut national et de représentant du secteur naval et maritime.

Après avoir identifié les territoires et les structures en relation avec son secteur, le GICAN est parti à leur rencontre pour amorcer un échange régulier avec les organisations selon la pertinence pour chaque territoire. Des relations ont été établies, bien renforcées ou sont en cours de création avec les clusters territoriaux, les Pôles de compétitivité, les Conseils Maritimes de Façades, les territoires d'industrie, les régions littorales, les assemblées régionales et les organisations territoriales.



PARTIE 4

Des grands événements et salons, au service de l'export et de l'internationalisation des entreprises



LE GICAN SOUTIENT LE DÉVELOPPEMENT DE SES ADHÉRENTS À L'INTERNATIONAL ET ORGANISE À LEUR PROFIT DEUX SALONS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX DANS LES DOMAINES DU NAVAL DE DÉFENSE (EURONAVAL) ET DU MARITIME CIVIL (EUROMARITIME) AINSI QUE LES PAVILLONS FRANCE SUR LES SALONS À L'ÉTRANGER.

EURONAVAL 2018, L'ÉDITION DE TOUS LES RECORDS

Euronaval confirme son statut de leader mondial du secteur et poursuit sa progression. Avec une participation en hausse de 15%, l'édition 2018 a réuni 480 exposants de 33 pays, 278 exposants étrangers, soit 60% d'étrangers dont 30% d'européens.

En 2018, 142 délégations officielles dont 101 délégations étrangères représentant 72 pays des 5 continents ont répondu à l'invitation du salon. Les délégations bénéficient sur Euronaval d'un programme de visites sur-mesure, leur permettant de rencontrer les industriels qui le souhaitent et de se faire présenter les matériels navals susceptibles d'équiper leur marine. Aux délégations officielles viennent également s'ajouter près de 60 représentants d'organisations internationales.

Le salon 2018 a été inauguré par Madame Florence PARLY, Ministre des Armées.

Pour la première fois depuis sa création en 1968, Euronaval a accueilli lors de la journée d'ouverture le Président de la République Française, Monsieur Emmanuel MACRON.

Accompagné de Florence PARLY, de Geneviève DARIEUSSECQ, Secrétaire d'Etat aux Armées, du Chef d'Etat Major des Armées, du Délégué Général pour l'Armement et du Chef d'Etat Major de la Marine, le Président de la République a rencontré les industriels français exposants et membres du GICAN et a visité le stand SEAnnovation des startups, le stand du GICAN, le stand du SG Mer et le pavillon des Armées.

Un 50^{ème} anniversaire riche en actualités et en particulier...

- ✓ Une conférence internationale d'ouverture à Paris, la veille du salon, qui a accueilli plus de 600 auditeurs ;
- ✓ Une fresque géante rétrospective présentant « 50 ans d'innovation navale » ;
- ✓ L'annonce par la Ministre des Armées du lancement des études de renouvellement du porte-avions français ;
- ✓ L'annonce de la création d'une co-entreprise entre Naval Group et Fincantieri ;
- ✓ La confirmation du programme FLOTLOG des futurs bâtiments logistiques de la Marine nationale, avec la signature d'un accord bilatéral entre la France et l'Italie ;
- ✓ Le renforcement du partenariat franco-australien, dans la continuité du contrat sous-marin signé il y a deux ans ;
- ✓ La célébration des 170 ans du groupe Lacroix, couronnés par la vente du 10 000ème système de leurrage Seaclad.

Cap sur l'innovation avec le Navire des Métiers et l'espace SEAnnovation

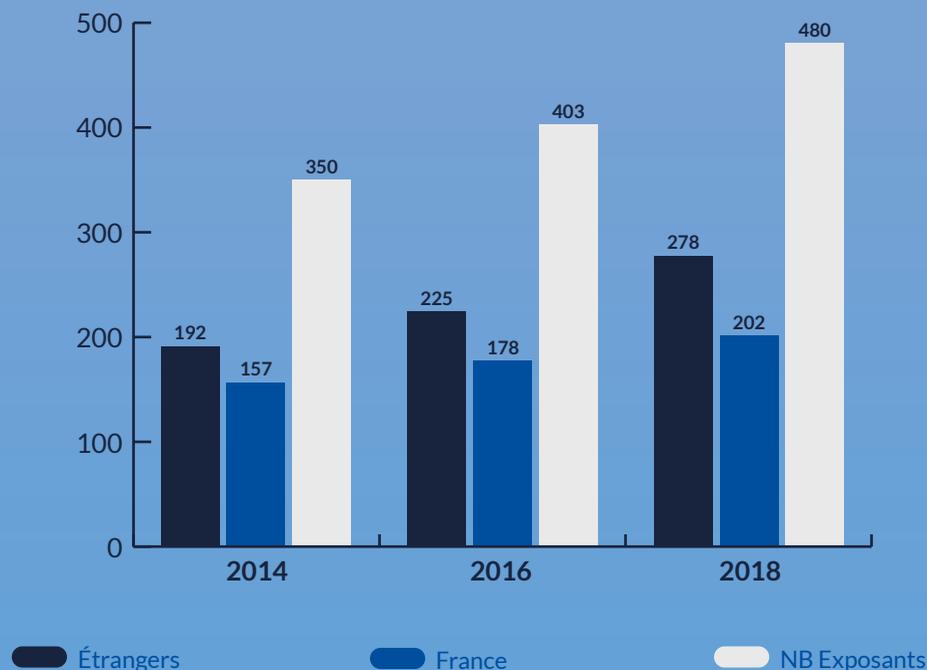
Témoignage privilégié d'un demi-siècle d'innovation navale, le salon Euronaval a souhaité mettre en lumière les startups du domaine naval. L'espace SEAnnovation a accueilli 34 startups françaises et étrangères, représentatives de la diversité du secteur. Pour les startups présentes, il s'agissait d'une occasion exceptionnelle de se faire connaître des donneurs d'ordre de l'industrie navale du monde entier. Le passage du Président de la République sur SEAnnovation lors de sa visite du salon, confirme bien tout l'intérêt pour la filière d'accompagner ces acteurs émergents et innovants.

Depuis quelques années l'industrie navale française recrute. Pour répondre au besoin de ses adhérents en jeunes talents, le GICAN et le Campus des Industries Navales (CINav) ont imaginé et développé le « Navire des Métiers », un dispositif innovant et itinérant présentant les métiers en tension et d'avenir de l'industrie navale. Le « Navire des Métiers », a été inauguré par le Ministre de l'Education et de la Jeunesse, M. Jean-Michel BLANQUER et a reçu la visite de plus de 500 jeunes étudiants et scolaires.

Les chiffres clés d'EURONAVAL 2018

- ✓ 480 exposants dont 60% d'exposants étrangers
- ✓ 34 nationalités d'exposants
- ✓ 11 pavillons nationaux
- ✓ 142 délégations officielles
- ✓ 13 ministres français et étrangers
- ✓ 29 chefs d'Etat-major de marines
- ✓ 25 000 visites professionnelles
- ✓ 900 rendez-vous BtoB organisés par le salon
- ✓ 500 élèves et étudiants sur le Navire des Métiers
- ✓ 350 journalistes accrédités
- ✓ 18 000 m² de surface d'exposition





DES ACHETEURS ET PRESCRIPTEURS DE HAUT NIVEAU

Ministres de la Défense • Ambassadeurs • Secrétaires d'État à la Défense • Chefs d'État-Major des armées • Chefs d'État-Major des marines • Officiers supérieurs des marines • Directeurs des agences nationales d'acquisition • Délégations des garde-côtes • Représentants des douanes • Représentants des polices maritimes • Attachés de défense • Représentants des instances multilatérales & internationales

DELEGATIONS OFFICIELLES

Liste des 73 pays de l'édition 2018

ALGERIE - ALLEMAGNE - ANGOLA - ARABIE SAOUDITE - AUSTRALIE - AZERBAIDJAN - BAHREIN - BELGIQUE - BENIN - BOLIVIE - BRESIL - BRUNEI - CAMEROUN - CANADA - CAP-VERT - CHILI - CHINE - CHYPRE - COLOMBIE - CONGO - COTE D'IVOIRE - CROATIE - DANEMARK - EGYPTE - EMIRATS ARABES UNIS - ESPAGNE - ETATS UNIS - GABON - GAMBIE - GCC (GULF COOPERATION COUNCIL) - GHANA - GRECE - GUINEE CONAKRY - GUINEE EQUATORIALE - GUINEE-BISSAO - IRAK - ISRAEL - ITALIE - JAPON - KAZAKHSTAN - KOWEIT - LETTONIE - LIBAN - LITUANIE - MALAISIE - MAROC - MEXIQUE - NIGERIA - NORVEGE - OMAN - OTAN - OUGANDA - PAKISTAN - PANAMA - PAYS-BAS - PEROU - PHILIPPINES - POLOGNE - PORTUGAL - QATAR - ROYAUME UNI - SENEGAL - SIERRA LEONE - SINGAPOUR - SLOVENIE - SUEDE - THAILANDE - TOGO - TUNISIE - TURQUIE - UE - UKRAINE - VIETNAM

INTERNATIONAL CONFERENCE



8.55 – 9.00

Welcome Speech

Dr Xavier Pasco, Director of the Foundation for Strategic Research

9.00 – 9.15

Opening Remarks

Hervé Guillou, CEO of Naval Group and GICAN President

9.15 – 10.40

Maritime Ambitions, (re)affirmation of Power

[Moderator] VAE Patrick Hébrard, Associate Research Fellow, FRS

- *Profile, Capacity, Partnership : What Future for the German Navy*

Vice Admiral Rainer Brinkmann, Deputy Chief of the German Navy

- *The UK's Return to Carrier Strike Operations*

Commodore Steve Allen, Assistant Chief of Staff Carrier Strike and

- *The Sea in the Great-Power Ambitions*

Alexandre Sheldon Duplaix, Senior Research Fellow, Paris War Co

- *Chinese Navy and Military Shipbuilding: from National to Export*

Marc Julienne, Associate Research Fellow, Asia Department, FRS

10.40 – 10.55

2030 : Towards a Return of Combat on the High Seas ?

Vice Admiral Denis Béraud, Deputy Chief of French Navy



EUROMARITIME 2020 , CAP AU SUD

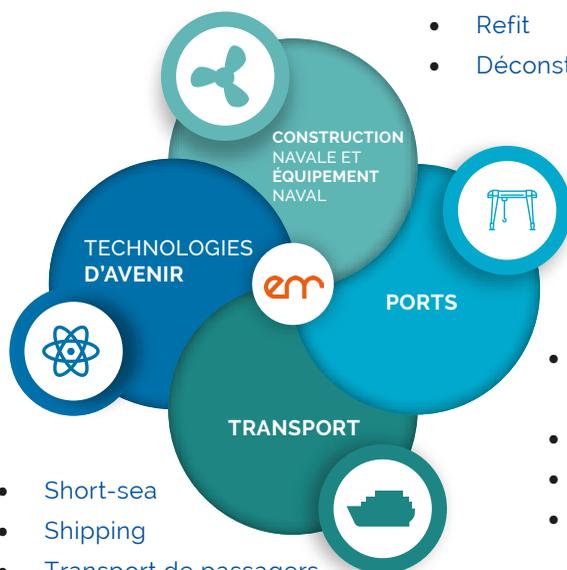
En 2020, Cap au sud ! Euromaritime se tiendra à Marseille au Parc Chanot. Pour cette première édition dans la cité Phocéenne, le salon s'ouvre délibérément vers la Méditerranée et vers l'ensemble des pays qui la bordent. Le rendez-vous biennal des acteurs de la croissance bleue réunira les acteurs des quatre grands domaines de l'industrie maritime que sont la construction et la réparation navales et les équipements navals, le portuaire, les transports maritime (passagers, fret et fluvial) et les technologies marines d'avenir.

Sont également au programme un cycle de conférences, un espace d'information sur les métiers de la mer, le « Navire des Métiers », un workshop et un espace « SEAnnovation », dédié aux startups du maritime. Une autre nouveauté pourrait être l'organisation d'une exposition à flot et de démonstration dans le port de Marseille.



4 THÉMATIQUES PHARES & 16 SECTEURS D'ACTIVITÉ

- Environnement
- EMR
- Bioressources
- Protection et préservation



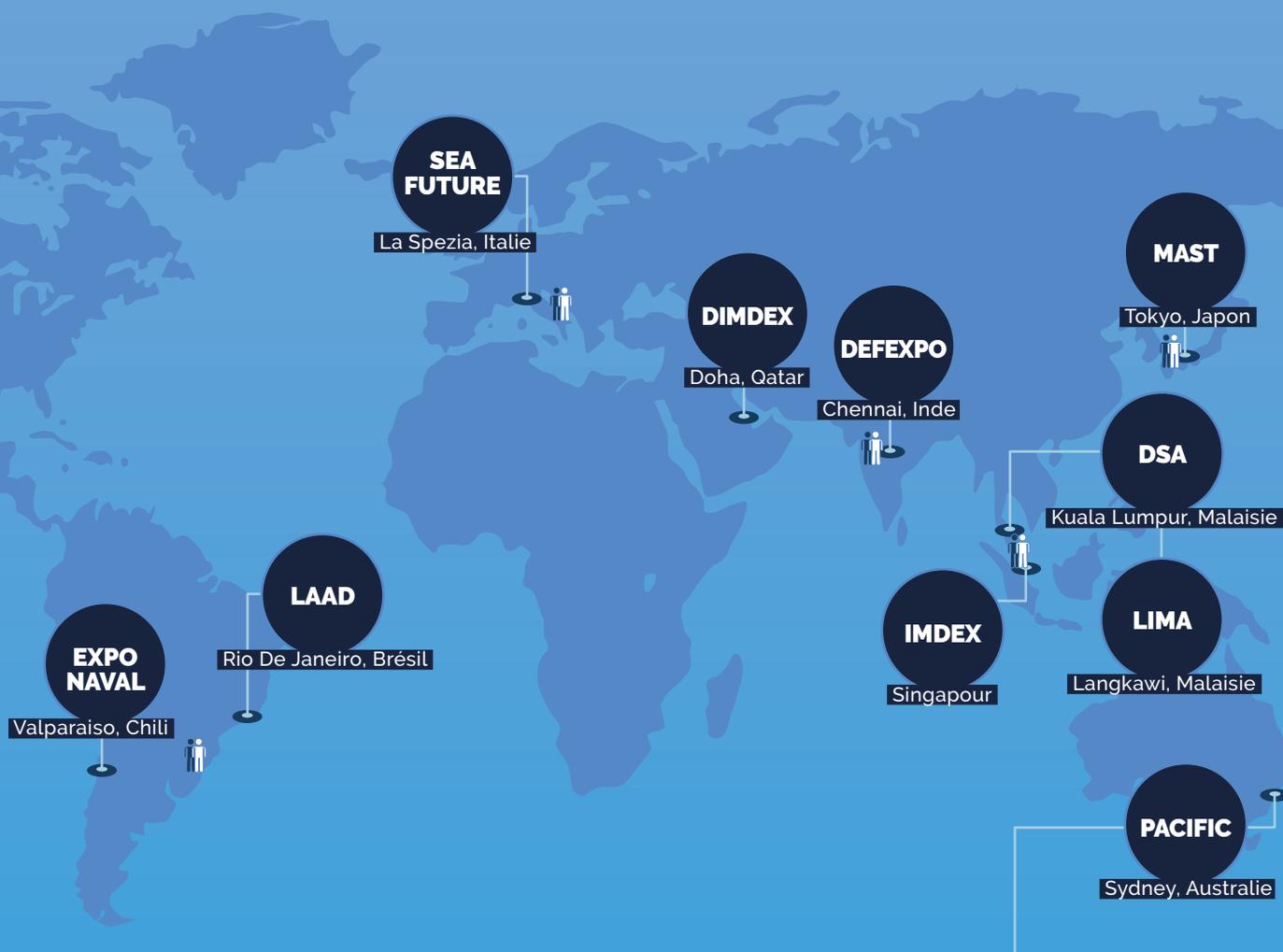
- Construction
- Navire Propre
- Refit
- Déconstruction

- Port durable et économie circulaire
- Smart Port
- Smart Grid
- Multimodal

- Short-sea
- Shipping
- Transport de passagers
- Fluvial

LES PAVILLONS FRANCE FÉDÉRÉS PAR LE GICAN EN 2018 ET 2019

Le GICAN fédère la présence des industriels français sur les principaux salons à l'étranger. Elle accompagne et soutient à l'export l'industrie de Défense et du Maritime en organisant les « Pavillons France » qui réunissent la grande part des industriels français sur les salons internationaux (Brésil, Emirats Arabes Unis, Malaisie, Australie, Allemagne, Italie, Qatar...)



PACIFIC du 8 au 10 octobre 2019

L'accord historique de coopération industrielle entre la France et l'Australie pour la réalisation des futurs sous-marins de la Royal Australian Navy est une opportunité exceptionnelle pour les entreprises françaises du Naval. Le salon PACIFIC qui se tiendra à Sydney en octobre prochain sera fédéré par le GICAN qui accompagne ses adhérents dans leurs projets australiens. Vous pouvez compter sur l'équipe du GICAN pour vous accompagner sur PACIFIC 2019. Rejoignez-nous sur le Pavillon France fédéré par le GICAN !



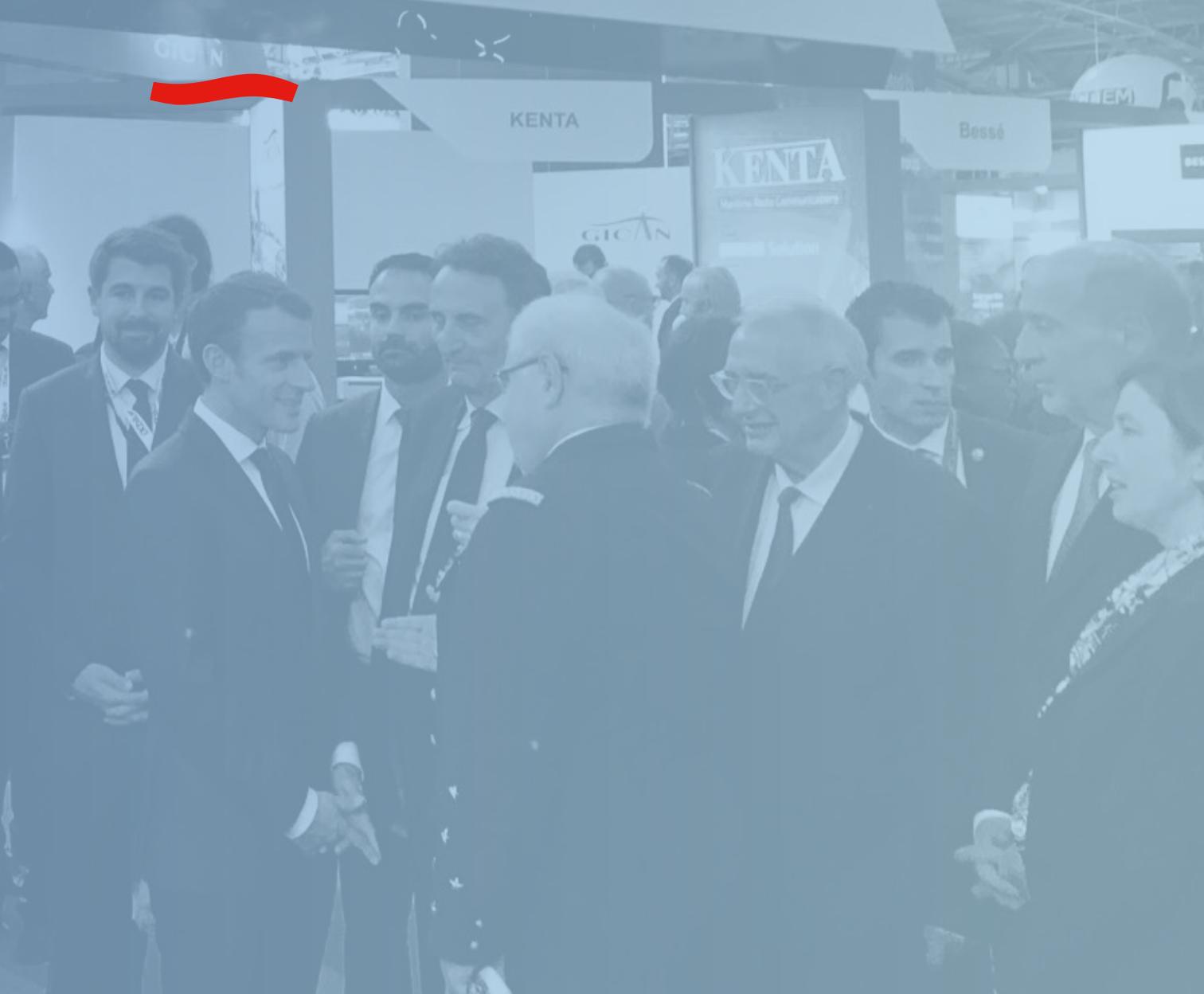
GICAN

GICAN



PARTIE 5

Les faits marquants de l'année



LE RAPPORT SUR LE SOUTIEN À L'INNOVATION, POUR STRUCTURER L'ACTION PUBLIQUE EN FAVEUR DU SOUTIEN AUX PORTEURS DE PROJETS

La comparaison entre les filières maritime et aéronautique montre à l'évidence que le maritime a trop longtemps manqué d'attention. L'analyse des soutiens à l'innovation entre ces deux secteurs fait apparaître, d'une part, une filière bien structurée dans l'aéronautique, autour de maîtres d'œuvre et d'une chaîne de sous-traitance organisée avec un soutien financier dédié et important pour leurs programmes de R&D et, d'autre part, pour le maritime, des acteurs dispersés et de très nombreux organismes et guichets indépendants les uns des autres. On compte ainsi plus d'une dizaine de guichets, entre les dispositifs européens, nationaux et régionaux, sans aucune harmonisation de leurs modes de fonctionnement.

L'analyse conduite a identifié trois raisons principales à cette situation :

- ✓ L'absence de fédération des enjeux des industriels de la mer en matière d'innovation, tant par manque de coordination que par manque de leadership et de lisibilité ;
- ✓ La non-adéquation du cadre fiscal, réglementaire et contractuel ;
- ✓ La dispersion des guichets émettant les aides publiques.



1. Permettre une meilleure identification du maritime dans les appels à projets issus des différents guichets civils, selon des orientations, sujets et montants approuvés par le Comité Stratégique de Filière des industriels de la mer et le CIMER.

Cible: 100 millions d'euros par an.

2. Mettre le CORIMER au centre du dispositif d'orientation et d'arbitrage de la R&D, lieu unique de rencontre entre les industriels porteurs de projets (Comité R&D de la filière et l'ensemble de ses contributeurs dont les pôles de compétitivité) et les différents guichets fédérés par le SG Mer avec l'appui de la DGE.

3. Mandater le Comité R&D de la filière des industriels de la mer pour, d'une part, rendre cohérentes les priorités des pôles de compétitivité et les propositions des instituts de recherche afin de présenter au CORIMER une politique d'innovation plus équilibrée, et, d'autre part, permettre l'alignement des projets entre industriels, en s'inspirant du CITEPH.

4. Favoriser la prise en compte de l'innovation maritime nationale dans les programmes européens de financement, tant dans le domaine civil que militaire.

5. Mettre en place une « Advanced Research Projects Agency », dédiée à l'innovation de rupture s'inspirant de la DARPA américaine, et favorisant le « droit à l'échec » pour les porteurs de projet.

6. Renforcer significativement la part navale des Programmes études amont du Ministère des Armées hors dissuasion (100 M€), pour obtenir une répartition mieux équilibrée air/terre/mer, et dédier 20% de ces PEA à des PME et ETI.

7. Elargir le périmètre d'éligibilité des entreprises au CII et en augmenter le plafond, tout en simplifiant les règles d'accès et en sécurisant les modalités de contrôle du CIR.

8. Augmenter les proportions d'appels à projets à destination des seules PME/ETI du secteur.

9. Améliorer la prise en compte du risque industriel par la Banque Publique d'Investissement en mettant en place un interlocuteur unique pour le secteur des industriels de la mer et un montant de projets à financer spécifique aux phases de démonstration et d'industrialisation.

10. Inciter les grands groupes de la filière à investir aux côtés de la BPI dans des fonds dédiés aux développements de la filière et qui investiraient en fonds propres dans les PME, ETI en ayant besoin pour l'export ou la R&D.

LE CAMPUS DES INDUSTRIES NAVALES ET LE NAVIRE DES MÉTIERS, POUR RÉPONDRE À L'ENJEU IMPÉRATIF D'ATTRACTIVITÉ DE NOS MÉTIERS

L'emploi et la formation sont des problématiques plus que jamais au cœur des enjeux industriels. Car si les récents succès commerciaux des industries de la mer marquent leur entrée dans une période de croissance organique, force est de constater que les difficultés de recrutement auxquelles se confrontent les industriels aujourd'hui constituent un frein majeur à la croissance de notre secteur.

Pour la seule industrie navale française (construction, réparation et équipements), qui compte aujourd'hui 46 100 emplois, sont estimés à plus de 6 000 le nombre d'emplois créés dans les trois prochaines années et à quasiment 30 000 le nombre de recrutements en 10 ans (dont 10 000 créations nettes d'emplois).

A l'échelle de la filière des industriels de la mer - qui rassemble la construction navale, les activités offshore, nautiques et les énergies marines renouvelables - le nombre d'emplois s'élève à 115 000 personnes et il faudrait recruter plus de 70 000 personnes dans les 10 prochaines années.

Le manque de compétences est devenu structurel pour certains métiers clés, essentiellement ouvriers et techniciens (du diplôme national du brevet à Bac +3).

C'est pourquoi le Campus des Industries Navales a été créé en novembre 2017. Il s'agit d'une démarche collective public-privé qui rassemble 4 régions (Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine), 4 ministères, et 4 donneurs d'ordres du secteur (CMN, PIRIOU, Chantiers de l'Atlantique et Naval Group), et dont l'UIMM, le GICAN et Bretagne Pôle Naval sont des partenaires actifs.

Dans les prochaines années, les régions Sud PACA, Occitanie et Hauts de France devraient rejoindre

l'association, élargissant ainsi le périmètre d'action du Campus des Industries Navales à toutes les façades littorales de France métropolitaine.

Pour pallier le manque de compétences sur le territoire, le **Campus des Industries Navales** met en œuvre des actions d'ingénierie de formation visant à cartographier puis aménager les formations existantes, en adéquation avec les besoins en compétences des industriels et en lien avec le Ministère de l'Education Nationale. Les formations ainsi « navalisées » par des blocs de compétences spécifiques feront l'objet d'une labellisation garantissant aux industriels un certain niveau de compétences des étudiants issus de ces parcours. Aujourd'hui une demi-douzaine de formations colorées naval sont déjà pressenties pour être labellisées.

Par ailleurs, force est de constater que les métiers du secteur sont aujourd'hui très méconnus du grand public voire souffrent d'une image négative chez les jeunes. Il s'agit donc de travailler à l'attractivité de ces métiers en mettant l'accent sur l'aspect technologique qu'ils revêtent aujourd'hui et sur les débouchés et carrières dans le secteur.

Pour susciter cette envie chez le grand public, le GICAN et le Campus des Industries Navales ont développé un dispositif itinérant de promotion des métiers : le Navire des Métiers. Inauguré sur le salon Euronaval en octobre 2018 par M. le ministre de l'Education nationale et de la Jeunesse, Jean-Michel BLANQUER, les deux conteneurs ont, depuis lors, fait escale dans 14 événements, 6 régions et 11 villes à l'occasion d'événements grand public.

En 2018, le Navire des Métiers a accueilli plus de 1 300 visiteurs lors de cinq manifestations – Euronaval, l'Usine Extraordinaire, le Salon Nautique, les Olympiades des métiers et les Assises de l'économie de la mer – et ce sont déjà plus de 1 700 personnes qui ont pu découvrir le dispositif en 2019.

Lors de son lancement les 25 & 26 octobre 2018 sur le salon Euronaval, il a reçu 730 visiteurs dont plus de 500 spécialement invités par le GICAN – issus de lycées

professionnels, grandes écoles, Pôles Formation, IUT, EPIDE, Missions Locales, Pôle Emploi et E2C, venus de 7 régions différentes – qui ont pu échanger avec les 16 entreprises présentes pour les informer.

Le dispositif fera encore escale cette année à l'occasion de nombreux événements comme l'Armada de Rouen ou la Mer XXL à Nantes et en 2020 à Euromaritime et Euronaval.



VIE, INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE, SOUTEX : DE NOUVEAUX OUTILS EN FAVEUR DE L'INTERNATIONALISATION DES INDUSTRIELS

Développement des activités d'intelligence économique

Afin d'appuyer ses adhérents à l'international, le GICAN développe, dans le cadre du Club de l'international, des outils et prestations, en utilisant les sources d'information à valeur ajoutée (sources ouvertes, retour d'information des adhérents, personnalités qualifiées, partenaires institutionnels français et étrangers, cabinets spécialisés) :

- ✓ Veilles ciblées, synthèse d'actualité thématique ;
- ✓ Notes d'analyse ponctuelles portant notamment sur l'international, en particulier sur les zones dans lesquelles nous avons déployé des VIE, mais également sur des retex de salons, conférences ou réunions. Elles seront réalisées en interne par le GICAN, notamment avec le réseau de VIE, et en externe par des cabinets de conseil en intelligence économique et/ou des personnalités qualifiées ;
- ✓ Etudes spécifiques réalisées par des prestataires extérieurs, cabinets de conseil ou des personnalités qualifiées, études commandées en collaboration avec le GICAT et/ou le GIFAS (étude IDEX, travail sur le livret offset du GIFAS...). Le financement de ces études est réalisé en partie par le GICAN, avec possibilité d'acquisition en commun par le GICAN et les adhérents intéressés ;
- ✓ Réalisation de cartographies interactives : dans un premier temps, régionales sur l'Australie et l'Asie du Sud-Est, puis générale afin de présenter « l'empreinte internationale » des adhérents du GICAN ;
- ✓ Création d'un livret d'intelligence économique à l'international identifiant les structures et contacts utiles.

Renforcement des relations et coopérations avec les acteurs de l'international

Le GICAN va également poursuivre le renforcement de ses coopérations avec les différents acteurs publics, institutionnels et privés français et étrangers (Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, Business France, Bpifrance, DGA, SG Mer, Medef International, Pôles Mer, OSCEI, cabinets de conseil, entreprises...) et renforcer son réseau de contacts à l'étranger (homologues, acteurs publics et privés...), pour favoriser l'échange d'informations et la coordination des actions, notamment à l'international.

Début 2019, le GICAN a adhéré au Medef International.

Déploiement de VIE du GICAN en Australie et Asie du Sud-Est

Dans le cadre de son renforcement à l'international au profit de ses adhérents, le GICAN a décidé en 2018 de déployer des Volontaires Internationaux en Entreprise (VIE). Elena CREPON est implantée à Singapour, et hébergée par ECA Group. Son périmètre couvre l'ensemble de la zone Asean, tant pour les activités navales militaires et civiles. En Australie, Clément ARATA est implanté à Adelaide (South Australia), et hébergé par Defence South Australia. Son périmètre couvre les activités navales militaires et civiles sur l'ensemble du territoire australien, la Nouvelle-Zélande et le Pacifique.

L'objectif est de disposer de relais locaux pour les adhérents du GICAN avec pour missions principales : d'identifier les parties prenantes locales (institutions publiques et privées, et entreprises) et d'établir des contacts avec elles ; d'effectuer un travail d'intelligence économique localement ; d'être un interlocuteur pour les entreprises françaises présentes

dans les pays ciblés ou souhaitant s'y implanter, d'assurer une présence sur les événements de la zone (salons professionnels, séminaires, rencontres institutionnelles).

Une lettre de veille internationale sera diffusée de manière régulière à nos adhérents pour leur apporter des informations sur les marchés navals civils et de défense dans les zones concernées.

Relance du Soutex avec coordination avec le Ministère des Armées

L'objectif est la mise en valeur, par les équipages de la Marine française qui les utilisent, des matériels et des savoir-faire de nos industriels. Lors des escales des bâtiments, ces événements permettent les visites de délégations de la marine du pays d'accueil, en présence de représentants des industries françaises concernées, ainsi que les rencontres avec les industriels et partenaires locaux.



SEASTART, L'ACCÉLÉRATEUR DE STARTUPS DU GICAN, AU SERVICE DES ENJEUX DE NOS ADHÉRENTS D'AUJOURD'HUI ET DES INNOVATEURS DE DEMAIN

Le soutien à l'innovation a été au cœur des travaux du GICAN au cours de l'année 2018/2019, notamment avec la mise en place du CORIMER. Grâce à des clients nationaux comme étrangers de plus en plus exigeants dans un contexte de compétition internationale accrue, mais aussi à l'impératif de transition écologique, les industriels navals français – grands groupes, ETI et PME – sont des moteurs majeurs de l'innovation maritime.

Dans ce cadre, si la part de l'innovation interne reste importante, les industriels civils comme militaires s'ouvrent de plus en plus à l'innovation externe dans une démarche d'open innovation vers les startups et entreprises innovantes. Ces dernières peuvent leurs apporter les briques technologiques nécessaires à la résolution de problématiques concrètes. C'est tout le sens de la démarche entreprise par Naval Group, avec le lancement de son Naval Innovation Hub, ou encore par Thales et sa Thales Digital Factory.

L'industrie navale française n'est pas seule à s'ouvrir aux *startups* et à leurs solutions technologiques : le Ministère des Armées et la DGA, avec la création récente de l'Agence de l'Innovation de Défense (AID), recherchent eux aussi les innovations en dehors des cadres traditionnels qui prévalaient jusqu'ici. Les financements dédiés aux innovations, tels que les aides de type RAPID ou DEFINVEST, ont ainsi vocation à monter en puissance dans les prochaines années. Au sein des institutions publiques, comme parmi les adhérents du GICAN, un écosystème tourné vers les entreprises innovantes se met en place et prend en compte l'évidente dualité des technologies développées par nombre de ces entrepreneurs.

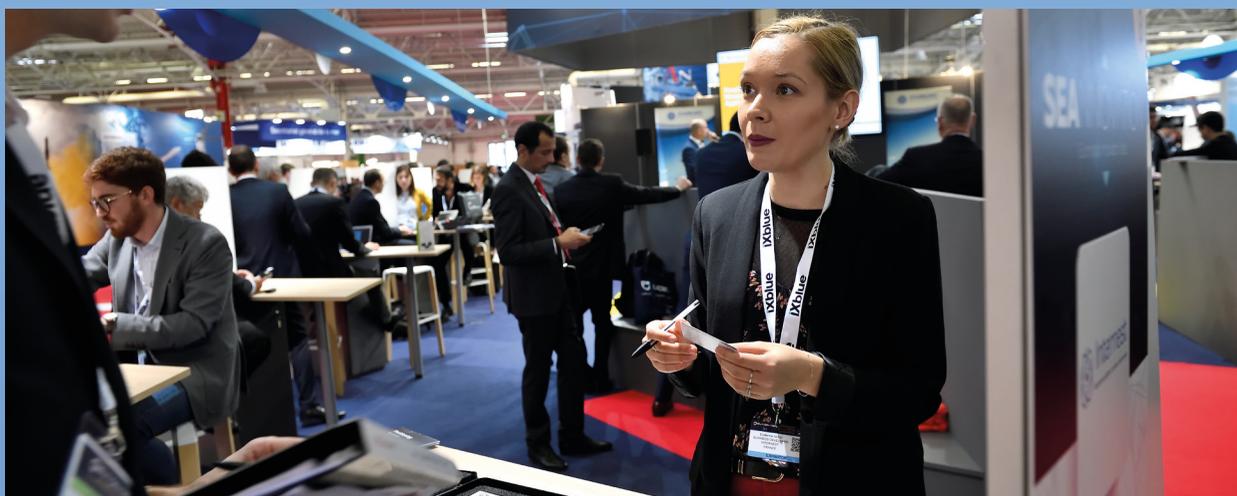
Mais le secteur maritime et naval manque encore de visibilité dans l'écosystème de l'innovation, ce qui conduit dès lors à certaines lacunes concernant les financements publics comme privés. En conséquence, de nombreuses *startups* ignorent souvent les possibles applications maritimes de leurs innovations et ne sont pas suffisamment sensibilisées au potentiel de la dualité. Un fédérateur de ces *startups* est nécessaire, afin de faire connaître les opportunités de l'innovation maritime et navale, et connecter les adhérents du GICAN à ces champions de demain.

Un programme d'accélérateur de startups pour développer les collaborations entre les adhérents du GICAN et les entrepreneurs

Face à ces constats partagés, l'espace SEAnnovation sur le salon Euronaval était une première étape. Afin de poursuivre cette ambition au service des adhérents du GICAN et des innovateurs, le GICAN lance le programme SEAstart, l'accélérateur de *startups* du maritime et de l'industrie navale. La première promotion du programme SEAstart s'ouvrira ainsi à la rentrée 2019. Durant une période d'un an, une promotion d'une dizaine de *startups* sélectionnées par un jury qualifié découvrira ainsi ses débouchés potentiels dans l'industrie navale civile et militaire et les opportunités concrètes de collaboration avec les adhérents du GICAN grâce à des rendez-vous B2B, des rencontres avec les grands donneurs d'ordre publics (DGA, AID, Marine Nationale) et privés, des événements de promotion et networking.

Par ailleurs, le GICAN entend accompagner les *startups* vers le secteur bancaire et les fonds de financement privés, mais aussi publics, grâce au CORIMER, point d'entrée vers les guichets nationaux, régionaux et européens. L'accompagnement technique, avec un mentorat par une entreprise adhérente du GICAN, sera également au centre de la démarche collaborative du programme, tout comme l'accès de ces *startups* aux espaces innovations des salons du GICAN, afin d'accroître leurs opportunités business et leur visibilité.

Le succès du programme SEAstart du GICAN se mesurera à l'aune des réussites communes avec les adhérents du GICAN : partenariats industriels conclus, contrats remportés, proof of concept validée. L'ambition du GICAN est de contribuer à une insertion réussie des *startups* dans le tissu industriel, leur permettant ainsi un développement économique, technologique et humain rapide, tout en posant les bases d'une croissance pérenne. Et de lier déjà, les adhérents du GICAN d'aujourd'hui aux adhérents de demain.



LE SOUTIEN CRUCIAL À L'INNOVATION, À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

Waterborne

L'année 2018 a été riche en travaux européens de préparation des programmes de recherche et d'innovation. La plateforme technologique européenne Waterborne est devenue une association de droit belge, constituée autour du noyau des fondateurs de Vessels for the Future, qui a été dissous fin janvier 2019. M. Laurent COURRELONGUE du Bureau Veritas a ainsi succédé à M. Philippe CORRIGNAN, décédé prématurément, au conseil d'administration de Waterborne Technology Platform (TP) et Thomas LOCKHART anime la réflexion « croissance bleue » de Waterborne TP, dont le périmètre est celui de la filière des Industriels de la Mer.

Les trois groupes de travail de Waterborne TP (Ship and shipping, port and logistic et Blue growth) ont rédigé un agenda de recherche stratégique qui a été publié fin janvier 2019, en vue des travaux préparatoires au futur programme cadre de recherche et d'innovation « Horizon Europe » de la Commission Européenne. Ce travail a ainsi permis de rétablir une relation de coopération fructueuse avec les différentes directions de la Commission Européenne et pourra servir de référence aux feuilles de route technologiques de la filière. Cette approche prospective a tiré bénéfice des travaux menés dans le cadre franco-italien.

Feuille de route technologique GICAN/ASSONAVE

Le GICAN et son homologue italien ASSONAVE, ont signé lors du salon Euronaval 2018, une feuille de route commune en faveur de la R&D et de l'innovation. La feuille de route concrétise le mandat donné aux deux syndicats professionnels lors du Sommet franco-italien du 27 septembre 2017 à Lyon entre les chefs de Gouvernements français et italien, et précise les technologies clés que l'industrie navale doit développer dans les prochaines années afin de conserver son avance technologique. La taille de notre industrie et le besoin de garantir sur le long terme la sécurité et la sûreté du domaine maritime dépendent de notre avantage actuel dans le domaine de la construction navale. C'est un secteur stratégique non seulement pour la France et l'Italie, mais pour l'Europe dans son ensemble. Notre avantage technologique connaît une pression croissante du fait de la concurrence des chantiers chinois, et nécessite des investissements élevés en R&D et Innovation afin d'être préservé. Un soutien appuyé des gouvernements pour ces investissements est nécessaire en ce sens. Pour cette raison, le GICAN et ASSONAVE ont défini quatre axes de travail, comme la filière des Industriels de la Mer, pour lesquels des investissements majeurs doivent être envisagés :

- ✓ Le navire vert : pour le développement de solutions durables et efficaces pour la construction de navires à faible impact environnemental ;
- ✓ Le navire intelligent : pour le développement de nouveaux modèles d'exploitation, en particulier l'intégration de l'Internet des Objets, des solutions améliorant les services, la sûreté et la sécurité ;
- ✓ Les infrastructures offshore intelligentes : pour des solutions permettant le développement des secteurs prometteurs de l'économie bleue ;
- ✓ Le chantier intelligent : pour permettre aux chantiers navals d'entrer dans une nouvelle ère d'efficacité, d'efficacité et de sûreté.



FOCUS #1

L'OUTRE-MER

La question ultra marine n'est pas abordée à sa juste mesure au sein de notre syndicat professionnel. L'excellent maillage établi par le Cluster Maritime Français doit être un point d'appui utile à notre action. Il s'agit pour le GICAN de pouvoir à la fois entrer dans une dynamique locale, qui est peu tournée vers les donneurs d'ordre métropolitains, et permettre aux entreprises du GICAN de trouver sur place des marchés utiles à leur développement.

Le déplacement du Comité France Maritime aux Antilles a été une bonne occasion de travailler ce sujet avec les méga yachts ou les navires de pêche mais ces perspectives directes sont encore trop limitées. Elles doivent pouvoir s'inscrire dans les travaux de la filière des Industriels de la Mer plus clairement mais aussi dans la stratégie territoriale du GICAN. Les sujets formation sont remontés comme de véritables priorités avec les élus et les acteurs économiques. Les sujets domaniaux liés à l'utilisation de l'infrastructure ont également été abordés et sont centraux dans l'approche que nous devons avoir.

Le GICAN a participé à deux Comités France Maritime dédiés à l'outre-mer et compte bien investir le sujet dans sa stratégie territoriale en couplant à des actions internationales. A titre d'exemple, notre VIE en Australie est également chargé de développement de l'action du GICAN en Nouvelle Calédonie.

Annick GIRARDIN, Ministre des Outre-mer est très attentive au développement des actions du GICAN et a su le montrer avec un déplacement à Brest en décembre dernier au cours duquel elle a pu rencontrer des adhérents du Groupement et faire valoir le positionnement de son ministère sur cet enjeu.



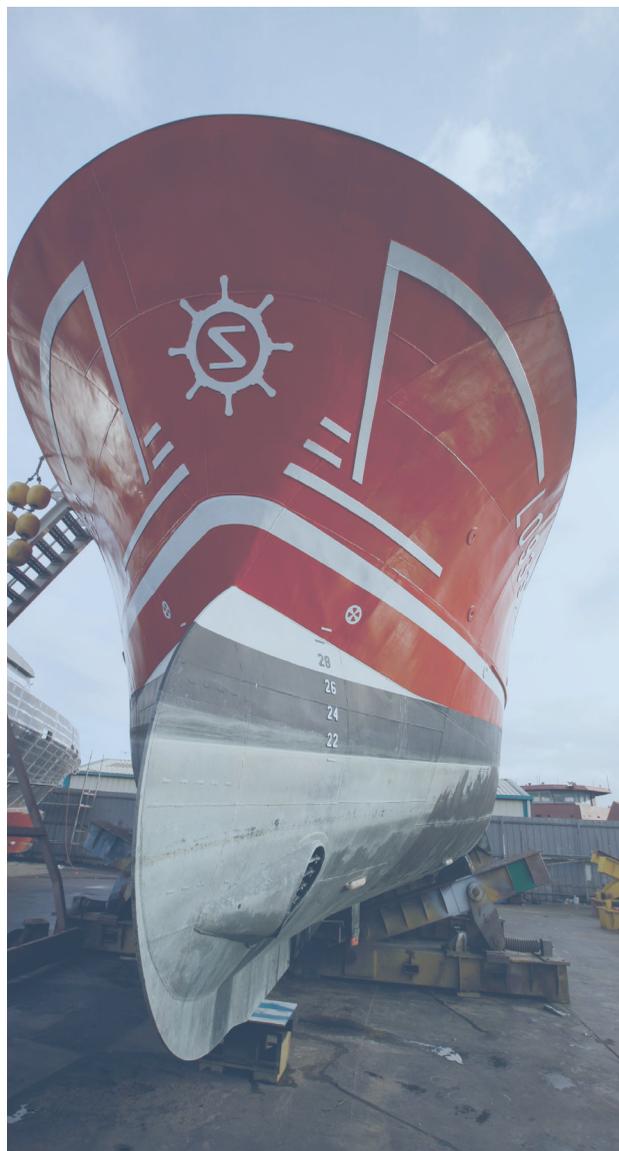
FOCUS #2

LA PÊCHE

Il convient d'abord d'avoir à l'esprit que **la question du renouvellement et de la rénovation de la flotte de pêche française ne peut pas être un simple problème d'adéquation des chantiers navals aux besoins des armateurs à la pêche, mais est un véritable problème systémique**. Le GICAN a souhaité s'en préoccuper, en lien étroit avec la profession (Comité national des pêches maritimes et des élevages marins, Coopération maritime, France AgriMer), car les adhérents peuvent trouver des opportunités dans ce segment.

Une **mutation des consciences vers une logique d'entrepreneuriat** ne peut se faire sans accompagnement, ni sans donner envie d'un tel changement. Car ce changement va nécessairement impliquer un **changement de modèle vers des systèmes de services**.

Mais quelles que soient les améliorations possibles des outils existants, c'est à l'échelle territoriale que l'on pourra vraiment construire les solutions : la thématique de la construction de coques en séries pluri-unitaires, par exemple, doit mieux apparaître.



La conduite de la transition vers de nouveaux modèles d'entreprises de pêche avec les autres acteurs des territoires est par conséquent une condition absolument essentielle à la résolution de la problématique de renouvellement de la flotte de pêche française. Car les systèmes n'évoluent que lorsque l'environnement économique évolue. Ce travail d'influence politique nationale devrait porter sur :

- ✓ le portage à Bruxelles d'un **argumentaire sur la jauge** dans lequel le secteur « construction et activités navales » serait partie prenante, et une **réflexion élargie sur la mesure de l'effort de pêche** ;
- ✓ le développement à l'attention des investisseurs et porteurs de projets d'une **ingénierie financière** permettant à de nouveaux outils financiers d'être **euro-compatibles**, et **tirer parti des multiples expériences tentées en régions**, et **conditionner l'octroi de ces aides (publiques ou privées) à l'engagement des armateurs à mutualiser leurs projets** ;
- ✓ la poursuite d'un travail conjoint entre les secteurs pêche et construction/réparation navales sur **l'optimisation de modèles de bateaux adaptés chacun à un certain mode de pêche en vue de travailler sur des séries** (de 10 mètres, 12 mètres, 16 mètres, 18 mètres, 20 mètres et 24 mètres par exemple) dont les tailles optimales seraient à définir ;
- ✓ le **rapprochement avec la Filière des Industriels de la Mer** notamment pour la **recherche de sources d'énergies alternatives** ;
- ✓ une stratégie conjointe des secteurs « pêche » et « construction et réparation navales » **d'encouragement de vocations et de renforcement de la formation aux métiers respectifs de ces deux filières auprès des ministères concernés.**

Trois leviers principaux pourraient ainsi permettre de relever le défi posé à la pêche française pour renouveler sa flotte, en les testant à des échelles géopolitiques expérimentales appropriées :

- ✓ une **simplification drastique des procédures d'installation** des jeunes ;
 - ✓ des **facilités d'accès aux financements** combinant des aides d'Etat et des collectivités territoriales à des fonds d'investissements ou à d'autres outils financiers ;
 - ✓ l'élaboration d'une **stratégie commune des chantiers navals** français basée sur des objectifs de base partagés avec le secteur pêche.

FOCUS #3

LE FLUVIAL

Les discussions se poursuivent avec le Comité des Armateurs Fluviaux pour faire évoluer nos travaux en commun sur la flotte fluviale. Nous avons envisagé de travailler ensemble depuis plusieurs mois car cela représente une opportunité utile pour les entreprises des deux secteurs.

Le Comité Stratégique de Filière (CSF) « Industries pour la construction » animé par l'Association des Industries de Produits de Construction (AIMCC) a souhaité s'associer à cinq autres filières industrielles (agroalimentaire, chimie, bois, déchets et industriels de la mer) afin de relancer l'offre de transport fluvial français. Pour le GICAN, cette offre de transport restructurée serait avantageuse à plus d'un titre : coûts mutualisés, impact carbone limité, réduction de la congestion routière. Des implications financières existent. Le document a été commenté sous cet angle dans le cadre d'une première réunion au GICAN qui a eu lieu le 16 avril.

L'achat de cette nouvelle flotte fluviale (formats Freycinet et canal du Nord, pour des distances de 50 à 200 km environ) serait « mutualisé » dans le cadre d'un projet soumis à Bpifrance dans l'appel à projets « mutualisation de moyens au service des filières ».

Parallèlement à cela, la filière des industriels de la mer a lancé l'appel à projets innovants 2019 qui vise à faire remonter des projets en vue d'une validation par le CORIMER : le fluvial est évidemment concerné, pas de manière exclusive, mais le dynamisme du secteur invite à imaginer des développements nouveaux.



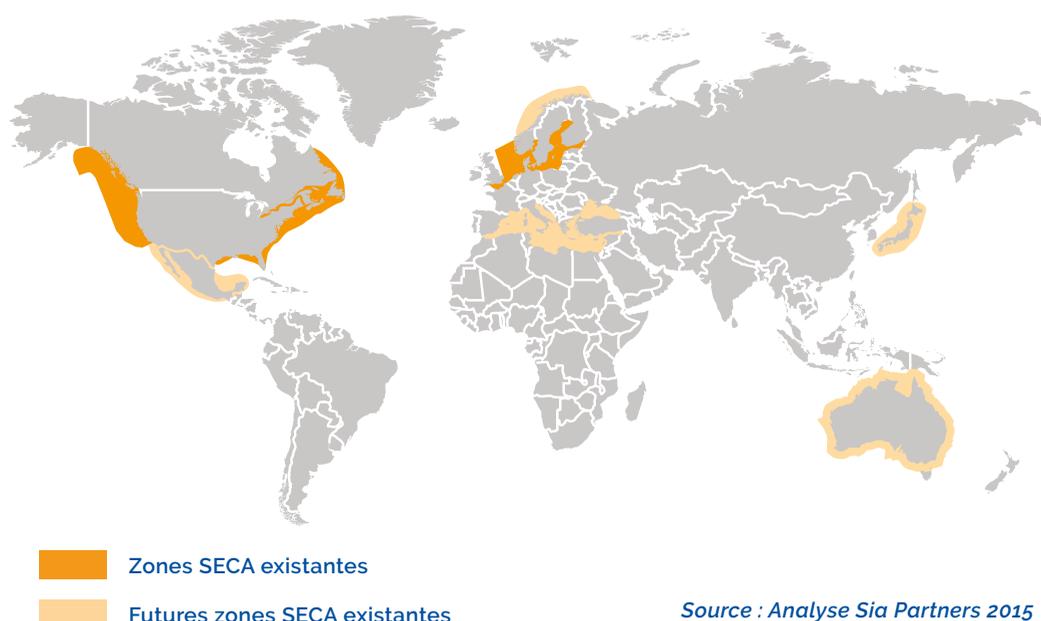
FOCUS #4

LES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES DES NAVIRES

Face aux enjeux climatiques et à l'impératif de transition écologique qui concernent désormais aujourd'hui tous les secteurs de l'économie, le GICAN travaille activement à la promotion des solutions des industriels en faveur d'un transport maritime plus propre et plus vert. Le GICAN a ainsi présenté en septembre 2018 un rapport sur les émissions atmosphériques des navires, rédigé par le Président du Comité Technique M. Jean-Charles NAHON, participant ainsi à un état des lieux des pollutions des navires et de recensement des différentes normes matière de soufre, d'azote et de CO².

Il apparaît ainsi que les navires représentent une source minoritaire mais significative de pollution atmosphérique : la navigation internationale contribue pour environ 800 millions de tonnes aux émissions de CO₂ par an, soit environ 2,5% des émissions mondiales. Par comparaison, cela représente les émissions d'un pays comme l'Allemagne, classé sixième émetteur mondial par le GCP (Global Carbon Project). Ces émissions ne sont pas sans conséquence sur la planète et sur l'Homme, une grande majorité des navires, environ 80% du tonnage mondial, et la quasi-totalité des grands navires, à l'exception des navires militaires et de certains navires rapides, fonctionnent avec du fuel lourd. L'essentiel de cette pollution se concentre sur les côtes.

Face à ce constat préoccupant, l'Organisation Maritime Internationale a accéléré le rythme de ses mesures réglementaires, avec l'objectif de réduire les émissions atmosphériques des navires et de généraliser les zones SECA et NECA autour du globe.



Demain, la zone Méditerranée devrait basculer sous le statut de zone SECA ou NECA.

Sans attendre la mise en place de ces nouvelles normes, les industriels travaillent d'ores et déjà à l'intégration de solutions techniques visant à diminuer les émissions atmosphériques des navires : les chantiers navals, au-delà de l'intégration des technologies développées ci-dessous, s'efforcent de prendre la direction d'une démarche d'éco-conception globale des navires, en particulier en ce qui concerne la gestion d'ensemble de l'énergie à bord. Les chantiers peuvent également développer des technologies particulières.

De nombreuses technologies sont déjà matures telles que l'optimisation des carènes, des hélices ou autres propulseurs, qui ne conduisent pas à dépolluer les émissions du navire, mais limitent la consommation de carburant et par conséquent réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Le GNL permet également un gain de l'ordre de 15 à 20% sur le CO2 libéré. Enfin, le traitement des fumées est une solution plus largement adoptée puisqu'elle permet d'utiliser les combustibles actuels et qu'elle est d'un coût plus accessible.

D'autres technologies restent encore à développer, telles que l'hybridité des navires, pour tout ou partie, les piles à combustibles et l'hydrogène. Leur développement se heurte aujourd'hui encore à leur coût élevé et à leur limitation en application mobile à un ordre de grandeur de seulement quelques centaines de kW. Enfin, la recherche de solutions autour de la propulsion éolienne (voiles épaisses, voilures ventilées, kite, voiles solaires) doit être poursuivie dans les prochaines années.

Afin de permettre le développement de ces technologies d'avenir, qui permettront de répondre à l'enjeu du navire vert et de préserver l'avantage comparatif technologique de l'industrie navale française, le soutien à l'innovation sera primordial, notamment grâce à l'action du CORIMER.





A large ship is docked in a dry dock at dusk. The sky is a deep blue with some clouds. The ship's hull is white with a red stripe. The dry dock floor is wet and reflects the lights. In the background, there are industrial buildings and a tall light pole.

CARNET ÉCO



QUELQUES ORDRES DE GRANDEUR



LE TRANSPORT MARITIME est le moyen le plus économique et le moins polluant à la tonne transportée :

Parexemple, les émissions de CO₂ à la tonne-kilomètre ne sont que d'environ 5 grammes, soit de l'ordre de 10 fois moins que la route, et 100 fois moins que l'aérien !

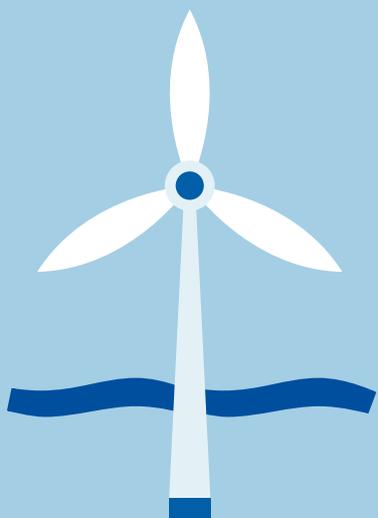
LES NAVIRES figurent parmi les réalisations humaines les plus complexes : un grand paquebot, une frégate ou un SNLE représentent de **5 à 10 millions d'heures de travail** de la conception à la livraison pour un assemblage de **500 000 à 1 million de composants** élémentaires !

LA FLOTTE MONDIALE est composée d'environ **15 000** navires de combat (parmi lesquels **500** sous-marins et plus de **12 000** patrouilleurs), **60 000** navires de commerce et de services spécialisés, **50 000** bateaux de pêche de plus de 24 mètres, **6 000** yachts de plus de 24 mètres, **plus d'1 million** de petits bateaux de pêche, et **plus de 10 millions** d'unités de plaisance de moins de 24 mètres. Il faut également ajouter une flotte de **plusieurs dizaines de milliers** d'unités fluviales et **quelques milliers** d'unités pour l'offshore O&G.



LE MARCHÉ DES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES se développe, avec l'éolien posé dans un premier temps, comptant déjà de l'ordre de **10 000** éoliennes en mer, avec toutes les infrastructures associées pour l'exploitation de l'électricité.

IL SE CONSTRUIT par an environ **3 000** bâtiments de commerce et quelques centaines de navires de combat, pour lesquels on utilise essentiellement de l'acier (**10 millions de tonnes**) ainsi que de l'aluminium et des matériaux composites.





LA VALEUR DES CONTRATS s'étage de **quelques millions d'euros** pour un bateau de pêche de 24 mètres à **quelques dizaines de millions** pour un grand navire de transport de cargaison et à **plus d'un milliard d'euros** pour les plus grands paquebots ou pour les navires de combat les plus complexes.

LA CONSTRUCTION D'UN GRAND NAVIRE complexe fait intervenir **plus de 1 000** entreprises spécialisées, du chantier intégrateur aux équipementiers et systémiers, en passant par les fournisseurs de produits (matériaux en particulier) et services, de rang 1 ou 2.

Par grandes fonctions, on trouve :

- la coque et ses appareils,
- la propulsion,
- l'électricité,

LE « COÛT AU KILOGRAMME » d'un navire est de l'ordre **d'1 ou 2 euros** pour un navire simple (vraquier ou pétrolier), à **10 euros** pour un paquebot de grande taille, et **plus de 200 euros** pour un sous-marin !



- les systèmes de navigation et de communication,
- les emménagements,
- les moyens de sécurité,
- les auxiliaires liés à la cargaison, etc.

La valeur ajoutée réalisée par le chantier lui-même varie entre **25% et 40%**, mais la répartition des coûts est très variable selon le type de navire !



LA CONSTRUCTION D'UN PAQUEBOT nécessite, sur une durée comprise entre deux et trois ans, plusieurs millions d'heures de fabrication, mais également de l'ordre d'un million d'heures d'études. Les « séries » de navires sont très courtes (quelques unités, quand ce n'est pas une seule unité) !

UNE CENTAINE DE MÉTIERS doivent se coordonner pour réaliser notamment **plusieurs dizaines de milliers** de mètres carrés de locaux publics, **2 000** kilomètres de câbles ou **plusieurs centaines de kilomètres** de tuyaux et de gaines de ventilation !

Malgré des progrès immenses en efficacité et soutenabilité, pour l'utilisation des ressources lors de la construction et surtout de l'exploitation des navires, il reste des marges de progrès, dans le domaine des propulsions innovantes ou des sources d'énergie plus propres (gaz naturel liquéfié (GNL), piles à combustible).

Aujourd'hui, pour 100 kw produits par le système propulsif d'un navire-type, moins de 30% servent réellement à vaincre la résistance à l'avancement. Les 70% restants sont encore perdus en chaleur, frottement...



LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE, AU SIXIÈME RANG MONDIAL ET AU DEUXIÈME RANG EUROPÉEN

UN CARNET DE COMMANDES, TANT CIVIL QUE MILITAIRE, REMPLI ET EN HAUSSE

Les chantiers français se sont spécialisés dans la construction des unités les plus complexes à forte valeur ajoutée : navires à passagers (et en particulier les paquebots), bâtiments de défense de surface, sous-marins.

L'activité de la construction navale française est actuellement en croissance forte, pour la commande nationale comme à l'export. L'international, avec l'objectif d'atteindre les 50% de chiffre d'affaires à l'export pour le militaire dans prochaines années, contribue ainsi à la réduction de la balance commerciale française : un paquebot ou une frégate exportés équivalent à l'exportation d'une dizaine d'Airbus A320 ou de 100 000 Peugeot 208.

Le chiffre d'affaires de la construction navale française, en euros courants, est passé d'environ 8 milliards d'euros en 2001 à 9,5 milliards d'euros en 2016 et 11,35 milliards d'euros en 2018, en suivant une progression à peu près constante sur cette période, en dehors d'un affaiblissement de deux ans, consécutif à la crise de 2008.

Le chiffre d'affaires de la construction navale française doit dépasser les 12 milliards d'euros au début des années 2020.

Carnet de commandes civiles, en tonnes bruts compensées à la fin 2018 : un record pour la construction navale française



Source : GICAN, carnet des navires civiles

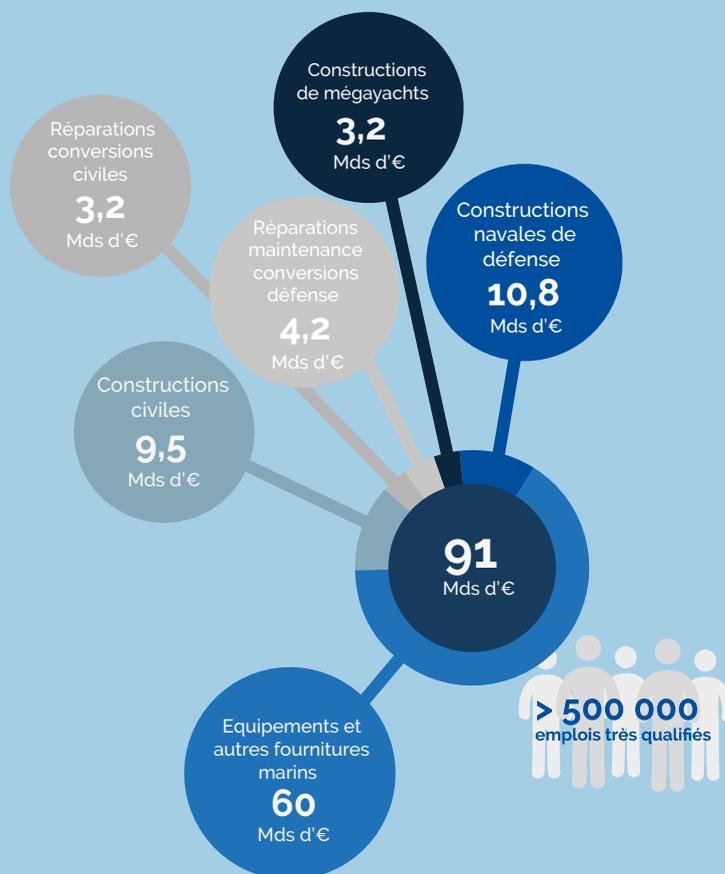


(en milliards €, estim. pour 2018 et 2019)

Source : GICAN, 2017 (Pour le civil, valeur de contrats des navires)

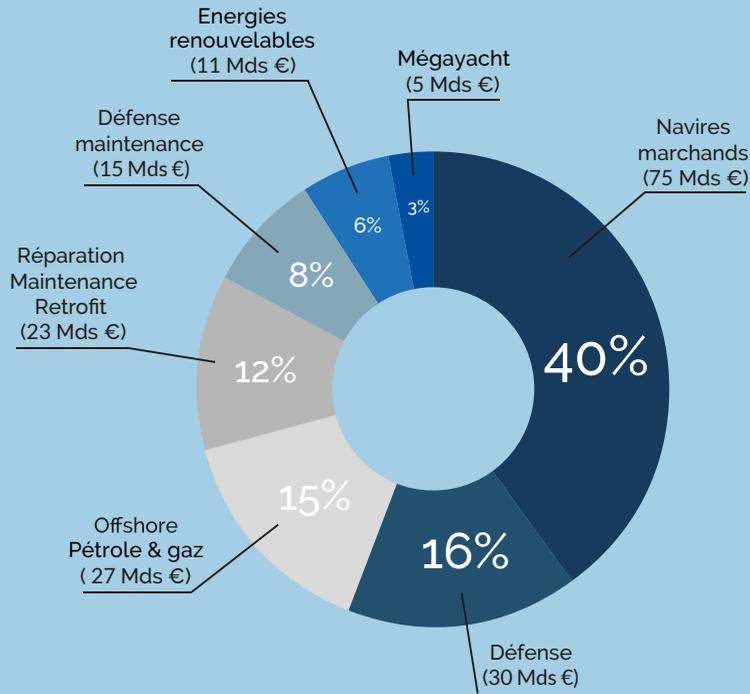
LA CONSTRUCTION NAVALE EUROPÉENNE : UNE PLACE IMPORTANTE MAIS FRAGILISÉE DANS LE MONDE

Les activités navales représentent aujourd'hui en Europe près de 91 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 500 000 emplois qualifiés



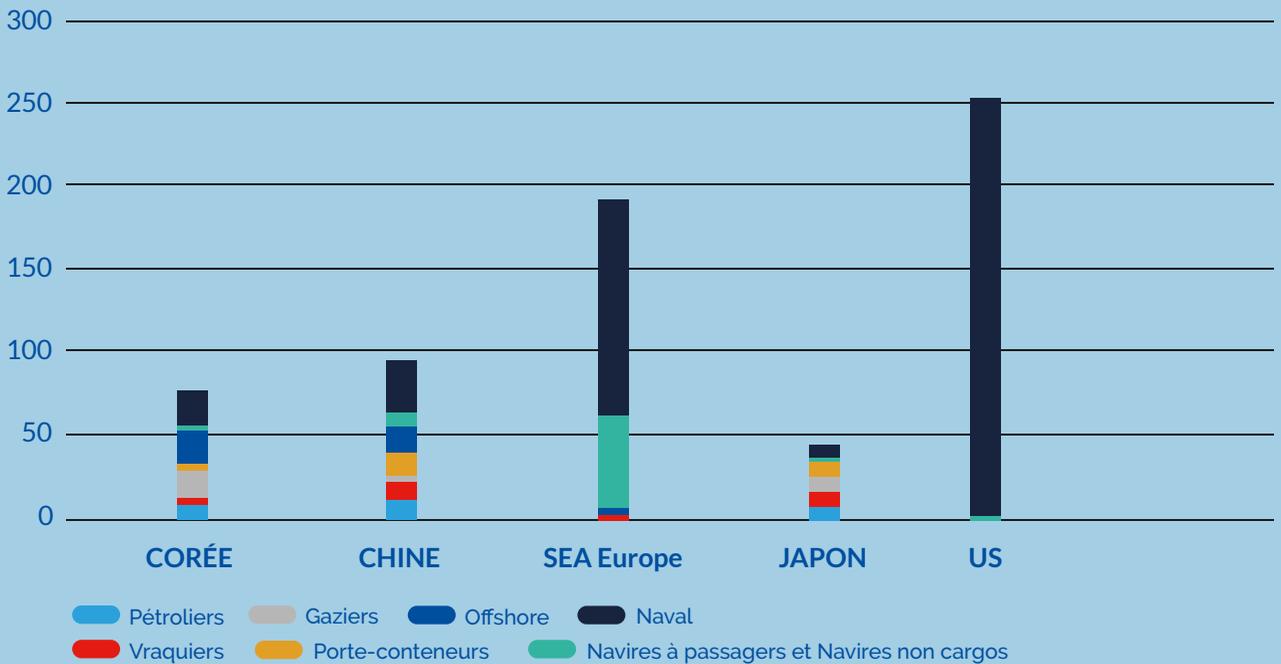
Source : Sea Europe

Les industries maritimes : un marché mondial d'environ 190 milliards d'euros par an actuellement, pour les chantiers et grands intégrateurs



Source : GICAN

Carnet de commandes des chantiers navals par région à la fin 2017 : une concurrence internationale renforcée



Source : SEAEUROPE, based on Clarksons & AMI

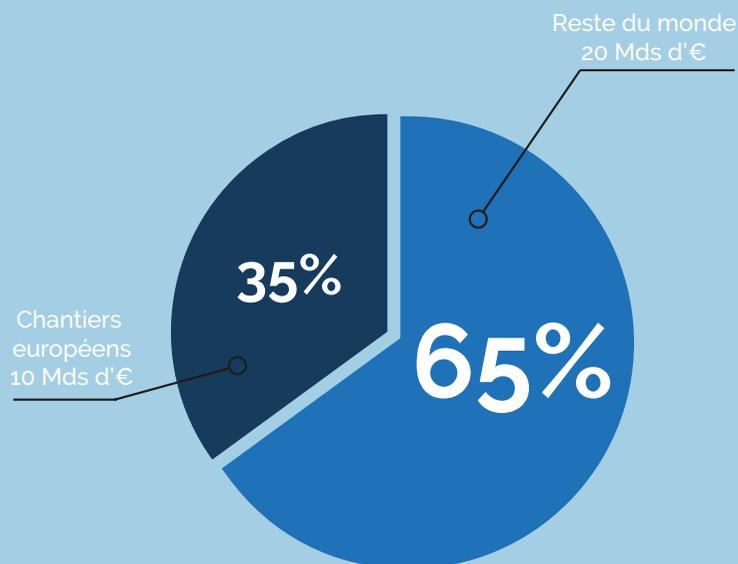
LE MARCHÉ MONDIAL DE LA CONSTRUCTION DU NAVAL DE DÉFENSE

- **193 pays** sont membres des Nations Unies (ONU)
- **172 pays ont un accès à la mer**
- **≈ 80 pays disposent d'une flotte militaire** dont une vingtaine n'ont que quelques vedettes (douanes, surveillance côtière, police, etc.)
- **≈ 50 pays** sont équipés d'une véritable marine de guerre
- **≈ 45 pays** possèdent des sous-marins
- **≈ 10 pays** disposent d'une grande marine océanique avec sous-marins nucléaires ou classiques performants, capacité de projection de puissance et porte-aéronefs
- **≈ 30 pays** dans le monde se sont dotés d'une industrie navale de défense
- **≈** Les marchés du naval-défense sont en croissance, avec notamment, plus de 30 milliards de dollars d'ici 2025 pour la flotte des sous-marins

LA FRANCE, PAYS À COMPÉTENCE NAVALE ET MILITAIRE TOTALE

- Produits de haute technologie
- Adaptés à l'export (haut de gamme, mais aussi moyenne gamme pour les pays à besoins plus modestes)
- Capable d'assurer une maintenance et une rénovation sur une longue durée
- La finalité de cette industrie est tout d'abord de fournir aux Etats clients les moyens :
 - de la défense de leurs approches maritimes,
 - de la défense de leur zone d'intérêt économique,
 - de leur diplomatie avec des moyens de projection,
 - de participer à des opérations de police internationales, et d'intégrer une force multinationale.

L'EUROPE DANS LE MARCHÉ MONDIAL DU NAVAL DE DÉFENSE A UNE PART D'ENVIRON 35%, DONT 7% POUR LA FRANCE :



Source : SEA Europe Naval WG

Compétence COMPLÈTE

France, Etats-Unis, Russie, Chine

Compétence TRÈS LARGE

Grande-Bretagne

Compétence LARGE

Espagne, Italie, Allemagne, Japon

Compétence PARTIELLEMENT LIÉE À LA TECHNOLOGIE D'AUTRES PAYS

Brésil, Corée, Inde, Singapour, Turquie

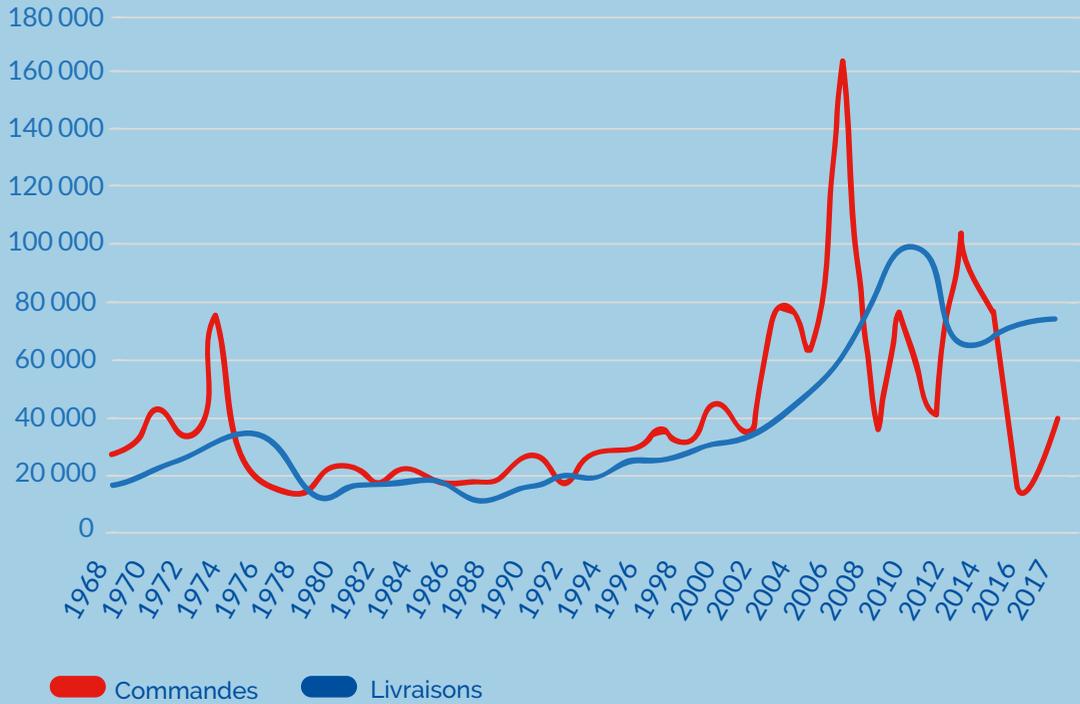
Compétence SECTORIELLE

Pays-Bas, Suède, Norvège

LE MARCHÉ MONDIAL DE LA CONSTRUCTION NAVALE CIVILE

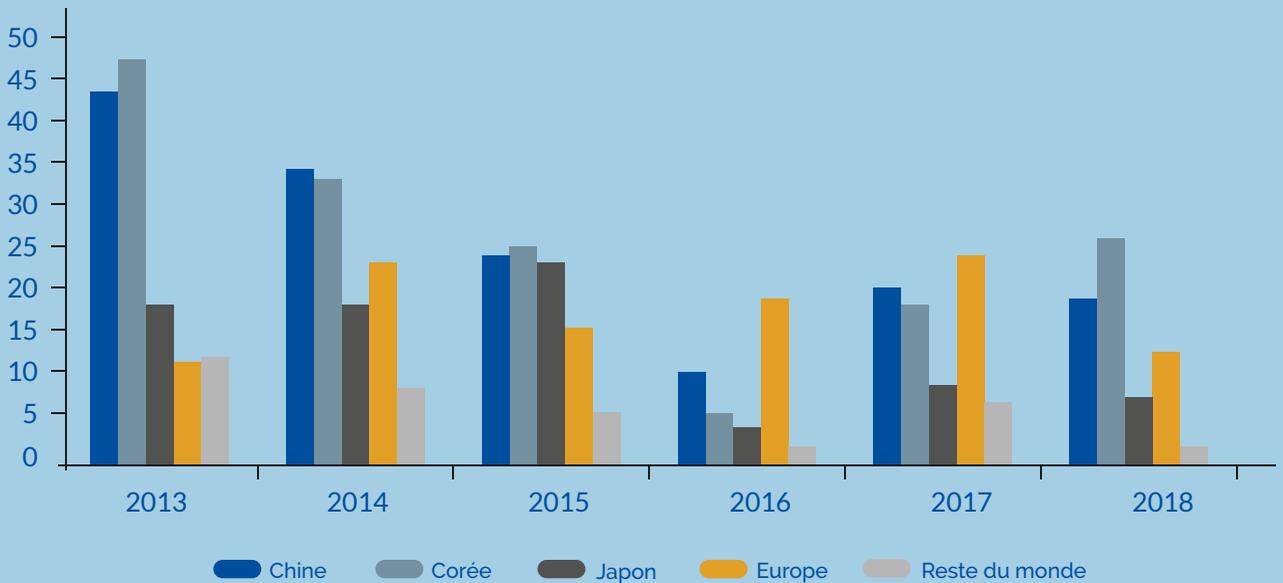
Un marché directement soumis aux variations économiques mondiales

Les commandes et livraisons mondiales, en milliers de tonnes brutes



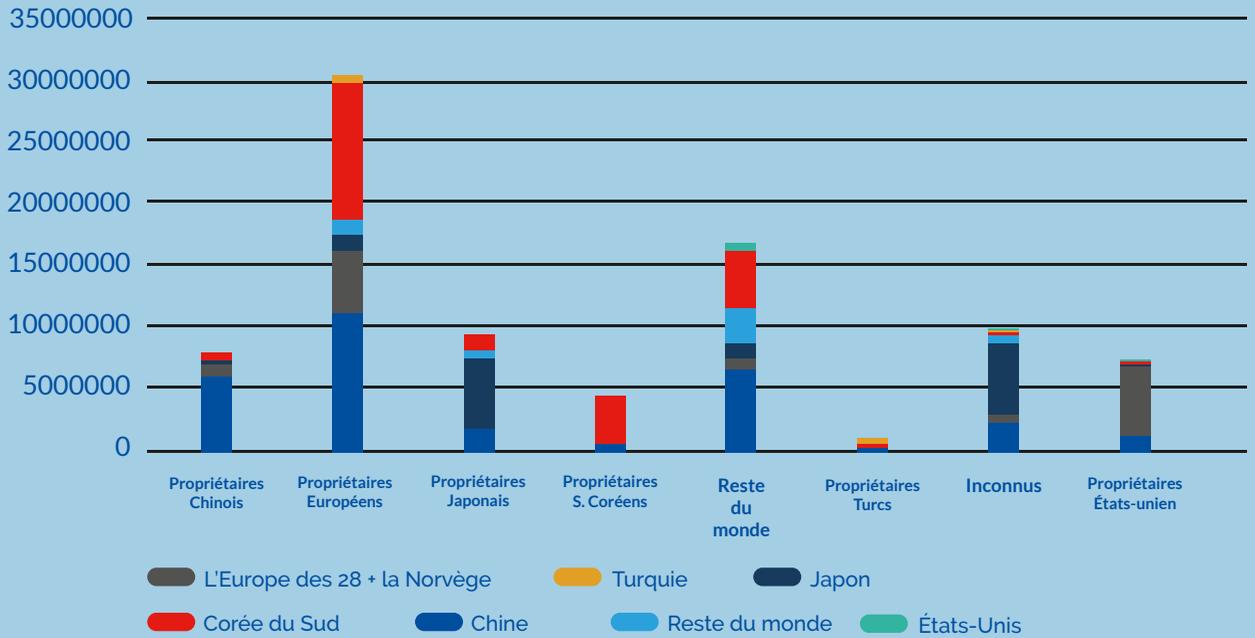
Source : IHS Fairplay, 2017

L'Europe est encore bien présente dans la construction navale mondiale, notamment grâce à la construction de navires sophistiqués



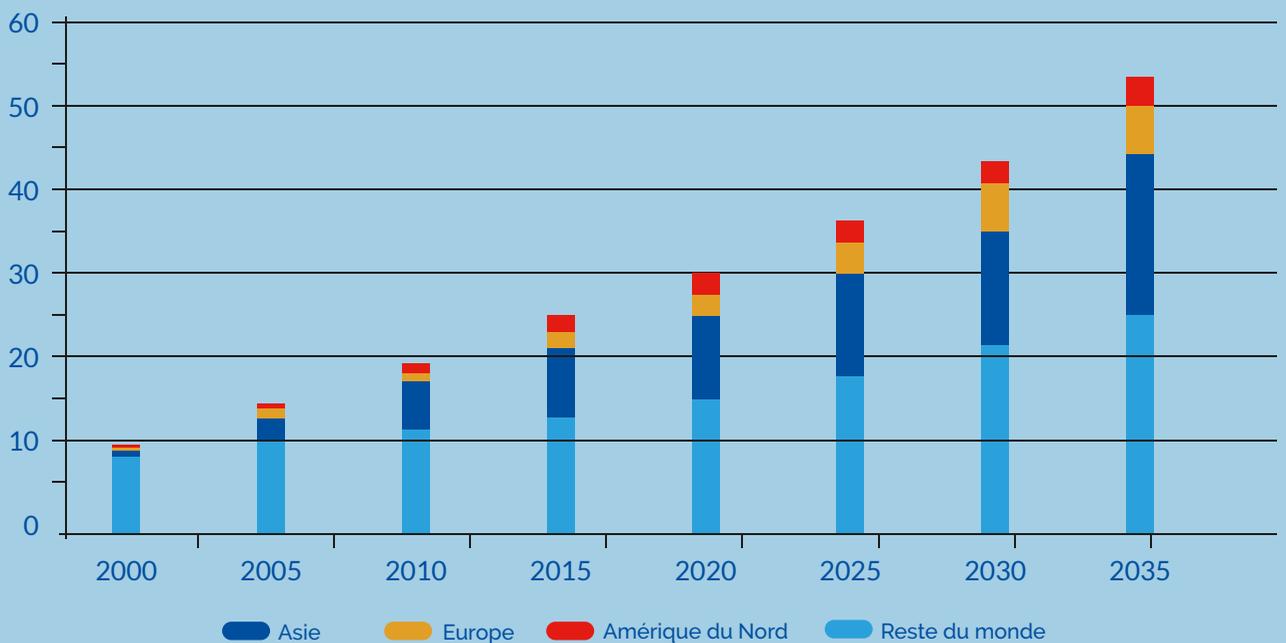
Source : Clarksons

Mais les chantiers européens bénéficient moins des commandes des armateurs locaux que les autres régions du monde : carnet de commandes à la fin 2018, suivant la régionalité de l'armateur et du chantier constructeur



Source : Clarksons

Une demande de navires sophistiqués en pleine croissance : évolution et prévisions de la demande en croisières en millions de passagers, jusqu'à 2035, par zone d'opération



Source : Clarksons

Plus de 95% des paquebots ont été construits en Europe entre 2000 et 2017

LE SOUTIEN DU GICAN AUX ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES



Les énergies marines renouvelables, tant pour l'éolien en mer que pour l'hydrolien, sont un des débouchés commerciaux naturels de plusieurs entreprises membres du GICAN. A ce titre, le GICAN continue ses actions en faveur du développement des énergies marines renouvelables, aux côtés du Syndicat des Energies Renouvelables (SER) et des autres acteurs de

la filière, grâce notamment à l'action de l'Observatoire des Energies de la Mer, à la rédaction de la nouvelle feuille de route « smart offshore industries » du contrat de filière (dont les énergies marines renouvelables sont un élément central) ou encore par le suivi des normes pour l'éolien offshore, en lien avec l'AFNOR et EVOLEN.

Les entreprises de la construction navale, au cœur de la chaîne de valeur des énergies marines renouvelables

La chaîne de valeur des énergies de la mer comprend les entreprises ayant une activité qui découle directement du développement et de la mise en place des projets, de l'ingénierie, des études préalables, de l'industrialisation des composants, de leur assemblage ainsi que des services maritimes nécessaires à l'installation, l'exploitation et la maintenance des activités des énergies de la mer.

Les différents maillons de la chaîne de valeur

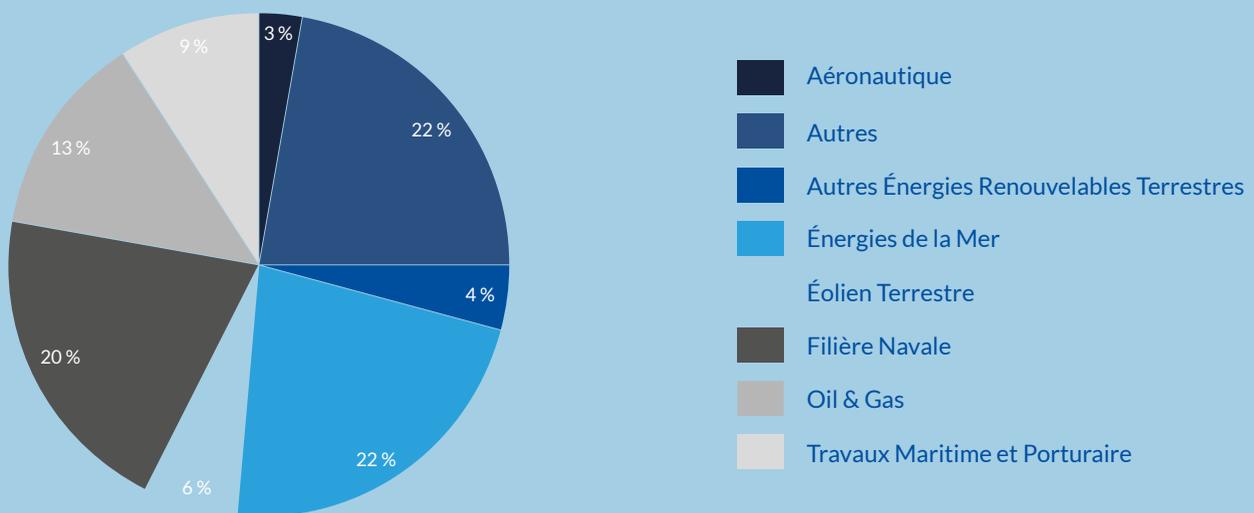


Les énergies marines renouvelables représentent en 2017 un chiffre d'affaires cumulé de 490 millions d'euros, soit une hausse de 11% par rapport à l'année précédente. Une réalisation future des premiers champs commerciaux d'éolien posé en France doit permettre le développement rapide et conséquent du chiffre d'affaires de la filière et des emplois associés. En effet, le potentiel de captation des emplois des énergies marines renouvelables par les

acteurs maritimes est de 70%, dont 50% pour la seule industrie navale, selon les études du GICAN.

La filière des énergies de la mer s'appuie, d'une part, sur des entreprises spécialisées dans ce domaine, et d'autre part sur des compétences préexistantes dans les secteurs de la construction navale et de l'oil & gas.

RÉPARTITION DES ENTREPRISES SELON LEUR SECTEUR D'ORIGINE



NOS ADHÉRENTS

ACEBI
ADAM ASSURANCES
ADES TECHNOLOGIES
ADEXFLOW INTERNATIONAL
ADVANCED AERODYNAMIC VESSELS (A2V)
AEROFLEX
AGENCE SHIP-ST
AGIR
AIR LIQUIDE ADVANCED TECHNOLOGIES
AIRBUS
AIRBUS DEFENCE & SPACE
AIRBUS HELICOPTERS
AIRSEAS
ALFA LAVAL MOATTI
ALSEAMAR - GROUPE ALCEN
AMERIS GROUP
AMPHENOL AIR LB
AQUA LUNG - LA SPIROTECHNIQUE
ARCO MARINE
ATHANOR ENGINEERING
ATOS
AUBERT & DUVAL
AVON COMMUNICATIONS
BARILLEC
BERTIN TECHNOLOGIES
BESSÉ
BIO-UV
BOLLORE LOGISTICS
BOUYER
BOWEN-ERTE
BRETAGNE POLE NAVAL (BPN)
BUREAU VERITAS
CETIM
CHANTIER BRETAGNE SUD
CHANTIER NAVAL COUACH (CNC)
CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE (CNDM)
CHANTIERS DE LA HAUTE SEINE (CEMEX)
CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE
CHELTON ANTENNAS
CILAS ARIANE GROUPE
CMR FRANCE SAS
CNIM
CNN MCO
CONSTRUCTIONS MECANIKES DE NORMANDIE (CMN)
COREME
COYARD SAS
CRAIN (CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ARCHITECTURE ET L'INDUSTRIE NAUTIQUES)
CREPIM
CS SYSTÈMES D'INFORMATION
CTEC-3D
DAHER
DAMEN SHIPREPAIR FRANCE
DASSAULT SYSTEMES - 3DS
DCI - NAVFCO
DEF MARINE
DIADES MARINE
DIGINEXT
DRONE VOLT
EASY SKILL
EATON INDUSTRIES FRANCE
ECA GROUP
EDEN
EFINOR
EIFFAGE ENERGIE SYSTEMES - CLEMESSEY SERVICES MARINE
ENDEL ENGIE
ENGIE AXIMA
ENSTA PARISTECH
ESTERLINE AVIONICS & CONTROLS FRANCE
EURENCO (GROUPE SNPE)
EUROSAM
EUROTORP (G.E.I.E)
EVOLEN
EXID CONCEPT & DÉVELOPPEMENT
EXPLEO GROUP
EXPORT TRADING SERVICES (ETS)
FACTEM
FAPMO
FCE
FIVA (GROUPE FIVA)
FLEX FUEL ENERGY DEVELOPMENT
FOURE LAGADEC
FRANCE HELICES
FRW CAROBRONZE
GAZTRANSPORT & TECHNIGAZ (GTT)
GCA SUPPLY 4 INDUSTRY
GEIM
GEOMATYS
GESTAL
GROUPE AMETRA
GROUPE LGM
GROUPE NAVTIS

HGH SYSTEMES INFRAROUGES
HOWDEN SOLYVENT-VENTEC
HUTCHINSON
I.N.P.P. (INSTITUT NATIONAL DE PLONGÉE PROFESSIONNELLE)
INGELIANCE
INPOLE NAVAL INDUSTRIE
IRTS
ISD
ISSARTEL - GROUPE MINERVA
IXBLUE
JEUMONT ELECTRIC (GROUPE ALTAWEST)
JLMD ECOLOGIC GROUP
JOHNSON CONTROLS INDUSTRIES
KEAS GROUP
KENTA
KERSHIP
KRAKEN SUBSEA
LACROIX
LATTY GROUPE
LHERITIER
MAN ENERGY SOLUTIONS FRANCE
MARINELEC TECHNOLOGIES
MAURIC
MBDA
MEUNIER INDUSTRIES
MOBILIS
MOTEURS BAUDOIN
MOTEURS LEROY SOMER
MTU FRANCE
MUSTHANE
NAVAL GROUP
NEOPOLIA
NEREIDES
NEXEYA
NEXTER
NORMANDIE MARITIME
OCEA S.A.
OCEAN-NET
ODAS
OROLIA
PAUMIER MARINE
PEINTA
PIRIOU
PÔLE EMC2
PÔLE MER BRETAGNE ATLANTIQUE (PMBA)
PÔLE MER MÉDITERRANÉE (PMM)
PREDICT
PRESCOM
PRINCIPIA
PROLARGE
PRYSMIAN CABLES ET SYSTEMES FRANCE
RAIDCO MARINE INTERNATIONAL
REEL INTERNATIONAL
RELLUMIX
ROXEL
RTSYS
SAFRAN ELECTRONICS & DEFENSE
SAFT SA
SBS INTERACTIVE
SCHNEIDER ELECTRIC
SCHOTTEL
SEAIR
SEGULA TECHNOLOGIES
SILLINGER
SIREHNA
SNEF (GROUPE)
SOCARENAM
SOCIÉTÉ RÉSEAUX INFORMATIQUES ET GESTION - SRIG
SOCITEC
SOCOMEC
SOFRESID
SOFRESUD
SONOVISION
SOPEMEA
SOPHIA ENGINEERING
SOURIAU
SPHEREA
STREAMWIDE
STUDIA
SYNDICAT DES ENERGIES RENOUVELABLES (SER)
TECHNICATOME
THALES
THEMYS
UFAST
VENTURA ASSOCIATES FRANCE
VIDELIO-HMS
VOITH TURBO FRANCE
WÄRTSILÄ FRANCE
ZODIAC MILPRO
INTERNATIONAL



MECANICIEN NAVAL

ACTION DE FORMATION

E MAINTENANCE

RENFORCER l'identité et l'attractivité de la filière navale

AMÉLIORER le savoir-être

Création de parcours

TALENT

INDIVIDUALISATION DES PARCOURS

Formation spécifique

THALES HAUDRON

PIRIOU

MBDA

Camp d'Industrie Navale

DEUX SALONS, AU SERVICE DE L'EXPORT ET DE L'INTERNATIONALISATION DES ENTREPRISES

Le GICAN soutient le développement de ses adhérents à l'international. Sa filiale, la SOGENA organise deux salons professionnels internationaux dans les domaines du naval de défense (Euronaval) et du maritime civil (Euromaritime).

EN FÉVRIER 2020, CAP AU SUD AVEC EUROMARITIME

En 2020, Cap au sud ! Euromaritime se tiendra à Marseille au Parc Chanot. Pour cette première édition dans la cité Phocéenne, le salon s'ouvre délibérément vers la Méditerranée et vers l'ensemble des pays qui la bordent.

Le rendez-vous biennal des acteurs de la croissance bleue réunira 5000 visiteurs et 300 exposants de quatre grands domaines de l'industrie maritime :



Construction navale et équipement naval



Ports



Transports



Technologies d'avenir

EN OCTOBRE 2020, PARTICIPEZ AU SALON MONDIAL DU NAVAL DE DÉFENSE

Rejoignez les grands acteurs mondiaux du naval et l'ensemble des PME, ETI et start up qui dynamisent le marché de la défense et de la sécurité en mer et à partir de la mer.

Euronaval offre une opportunité exceptionnelle de rencontres et d'affaires.

- ✓ 480 exposants dont 60% d'étrangers
- ✓ 142 délégations officielles françaises et étrangères
- ✓ 25000 visites professionnelles
- ✓ 350 journalistes accrédités
- ✓ 1000 rendez-vous BtoB
- ✓ 34 startups françaises et étrangères

Contactez notre service commercial pour exposer sur ces rendez-vous incontournables du maritime :
sales@sogena-events.com - 01 56 59 15 15

PLUS FORTS ENSEMBLE !



L'industrie navale française en mouvement

Groupement des Industries
de Construction et Activités Navales

10 rue Treilhard 75008 Paris
Standard +33 (0)1 56 59 15 15
contact@gican.asso.fr | www.gican.fr