

Rolls-Royce

EuroNaval 2010

Avec plus de 400 exposants venus de 37 pays, Euronaval confirme en 2010 sa position de leader mondial des salons spécialisés dans la défense navale et l'industrie maritime.

Quelques pays comme l'Italie, les États-Unis, l'Allemagne, Israël ou la Russie ont, cette année, accru leur participation.

S'il est ouvert au grand public, le salon est principalement destiné aux professionnels du secteur.

Euronaval accueille, sur cette nouvelle édition, 80 délégations officielles et 300 invités d'honneur de plus de 60 pays, comprenant de hautes personnalités gouvernementales de rangs équivalents à ceux de ministres, secrétaires d'État, chefs d'état-major de la Marine et directeurs nationaux d'armement. Une référence mondiale.

>Entretien avec...

Jean-Marie Poimboeuf

Président du GICAN *

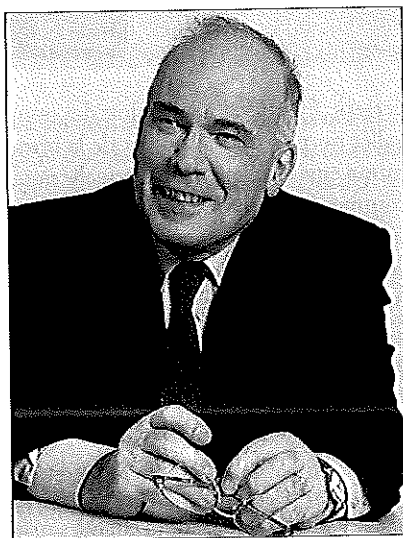
«La montée des menaces liées aux activités maritimes va ouvrir un marché important dans les années à venir»

PROPOS RECUEILLIS PAR BERTRAND DE LESQUEN

■ Vous avez choisi de ne pas limiter cette édition 2010 d'Euronaval à l'industrie navale de Défense et de l'ouvrir à d'autres secteurs du monde maritime. Pourquoi ?

La séparation entre le civil et le militaire n'est plus aussi rigide qu'elle a pu l'être. Je pense en particulier à tout ce qui concerne l'action de l'État en mer. Récemment, le gouvernement a confié au secrétaire général de la Mer la fonction «garde-côtes» car il était devenu nécessaire de coordonner toutes les administrations qui agissent en mer et elles sont nombreuses. À l'évidence, en mer comme ailleurs, la fonction première d'un État est d'assurer la sûreté et la sécurité. Le milieu marin exige des instruments spécifiques, donc des industriels pour mettre ces instruments à la disposition des uns et des autres.

La montée des risques et des menaces qui sont liés aux activités maritimes, du littoral à la haute mer, va ouvrir un marché important dans les années à venir. À titre d'exemple la direction des affaires maritimes (MEEDDM-DGITM) investit en moyenne 27 millions d'euros par an pour la sécurité et la sûreté maritimes. La sécurisation des ports et des plates-formes *offshore*, la lutte contre les



Jean-Marie Poimboeuf.

trafics et la piraterie sont des objectifs majeurs pour les industriels. Ces enjeux sont pris en compte par l'agence européenne de défense (AED), par le programme de recherche sécurité de la Commission européenne et par la partie maritime du GMES (*Global Monitoring for Environment and Security*). Sur le plan mondial, d'ici à 2025, les investissements mondiaux vont être importants, de l'ordre de 13 milliards d'euros d'après les études de

marché disponibles. Ce qui représente un investissement annuel de l'ordre de 150 millions d'euros. À lui seul, le marché de la sécurité portuaire est estimé entre 400 et 450 millions d'euros par an jusqu'en 2015. Le GICAN s'est donc structuré pour répondre à ce nouveau marché en créant en 2006, en son sein, un comité Sécurité/Sûreté et Environnement maritime. Celui-ci regroupe quarante sociétés et deux pôles de compétitivité mer (PACA et Bretagne). Il y a trois grands acteurs de taille mondiale (Thales, EADS et DCNS), un réseau de sous-traitants et de PME-PMI innovants et des sociétés de services. Ces acteurs sont regroupés au sein de la *French Safe Sea Team*, adossée au GICAN, et qui affiche une unité de cette industrie pour conquérir des marchés à l'export.

■ Que nous présente Euronaval cette année ?

Euronaval couvre traditionnellement l'ensemble des missions de souveraineté dans le domaine naval militaire, ainsi >>

* Le GICAN (Groupement des industries de construction et activités navales) est organisateur du salon Euronaval. M. Jean-Marie Poimboeuf a été président de DCNS.

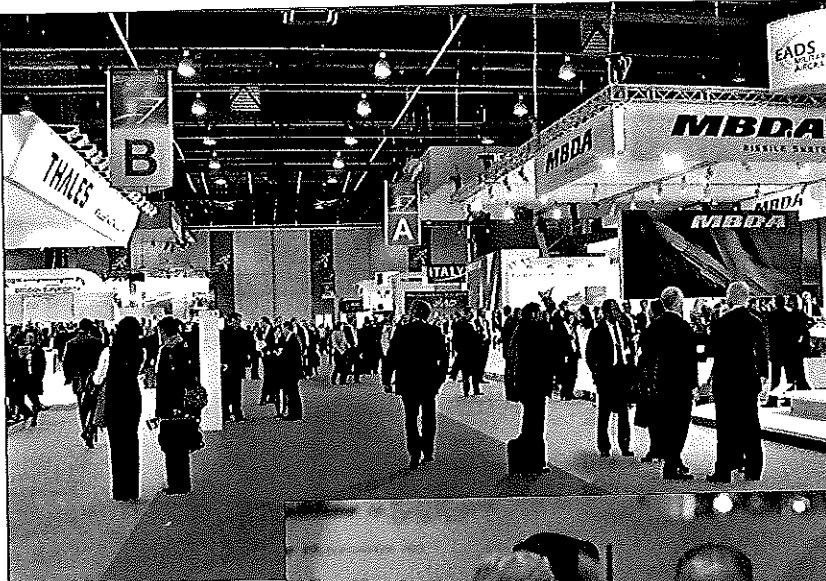
>> que toutes les actions de l'État en mer liées à la sécurité et à la sûreté maritimes (maintien de l'ordre public en mer, police de la navigation et des pêches, surveillance maritime et côtière). Euronaval est aussi une plate-forme privilégiée pour les activités liées aux drones navals, sous-marins et aériens, ainsi que pour les applications satellitaires dans les domaines de la communication, de la navigation, de la météorologie, de la défense et de la sécurité. L'édition 2010 fait également une place de choix aux enjeux liés à l'environnement marin : construction/déconstruction, énergies marines, écologie, etc. Une ouverture en adéquation avec les problématiques globales du monde de la mer, pour mettre en avant le développement durable et son implication dans le transport associé au commerce maritime. Pour cette édition 2010 nous avons mis en place plusieurs nouveautés, notamment un espace de démonstrations dynamiques pour présenter des drones sous-marins.

■ Que représente le marché de l'armement naval aujourd'hui ?

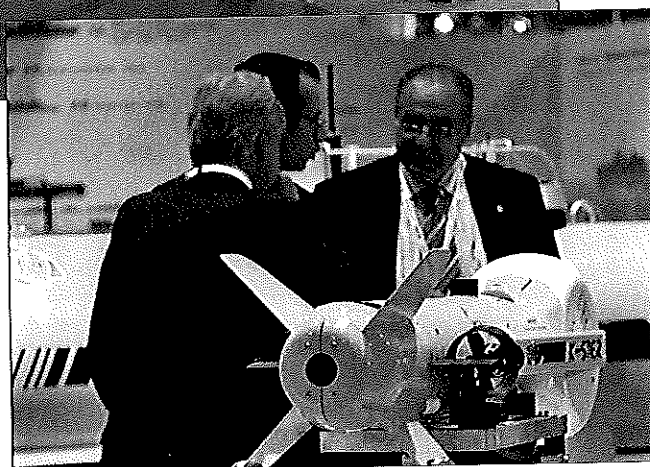
Le marché de l'armement naval, qui représente environ 30 milliards de dollars, reste stable au niveau international malgré les réductions de budgets dans les pays industrialisés et le faible nombre d'unités vendues à l'export. En effet, les tensions mondiales perdurent et encouragent certaines nations, notamment en voie d'industrialisation, à se doter de matériels neufs. À ce titre, la Malaisie, l'Inde, le Chili, le Brésil et l'Afrique du Sud constituent de nouveaux clients sur la scène internationale, à l'image des contrats de sous-marins *Scorpène* gagnés par DCNS. Le caractère lointain des théâtres d'opérations favorise notamment le secteur naval car il offre la flexibilité nécessaire pour projeter et déployer des forces partout dans le monde. De plus, la montée en puissance des problèmes liés à la piraterie ouvrent la voie à un marché important de la sécurité et sûreté maritime pour la protection des côtes et de la navigation.

■ Quels sont les domaines ou les secteurs qui émergent plus particulièrement ?

Plusieurs tendances se dessinent aujourd'hui. On assiste particulièrement au développement des « technologies



Le marché de l'armement naval, évalué à 30 milliards de dollars, reste stable au niveau international.



vertes». En effet, l'application des nouvelles normes qui découlent de la révolution environnementale à laquelle nous sommes confrontés, obligent les industriels à produire des navires innovants et écologiques. Actuellement, l'industrie navale se prépare pour cette perspective. Ces innovations technologiques concernent aussi bien les navires civils que les navires militaires, se rapportant notamment aux économies d'énergie, à la protection de l'environnement, et à la sécurité et sûreté en mer.

L'actualité récente sur les énergies marines renouvelables (EMR) illustre également l'engouement des industries pour la diversification dans le secteur de l'énergie, qui pourrait constituer un relai de croissance. Dans ce secteur, l'Europe est pionnière dans le monde. Ce type de production a été jusqu'à présent un phénomène exclusif de l'Europe du Nord et le rôle de celle-ci dans les projets à moyen terme est majeur. Mais d'autres acteurs émergent comme l'Allemagne, la France, l'Espagne, l'Irlande, la Finlande, l'Italie et la Pologne.

À côté de ces secteurs innovants, les services aux navires tout au long de leur cycle de vie se développent de plus en plus, à travers les formations, le MCO et la déconstruction des navires, qui représentent aujourd'hui 8 % des contrats export dans le secteur de la Défense.

■ Charles Edelstenne, président de Dassault Aviation, s'inquiète de la baisse, en France, des budgets consacrés à la recherche et à la technologie en matière de Défense. Il souligne le risque d'un déclasserement technologique et industriel irréversible. Qu'en pensez-vous alors que pour la première fois vous réservez tout un espace dans le salon à un pôle Enseignement supérieur et recherche ?

En effet, la réalisation du navire de demain entraîne des coûts importants en termes de R&D, trop peu soutenue en France. L'excellence technologique et l'innovation doivent se construire dans la durée, avec un soutien public fort, afin de rester compétitif au niveau mondial. L'Europe s'est spécialisée dans les navires très technologiques à forte valeur ajoutée tant dans le secteur civil que mi-



L'industrie européenne reste encore largement dispersée avec douze maîtres d'œuvre et vingt chantiers navals contre respectivement trois et six aux États-Unis.



PHOTOS: EURONAVVAL

PHOTOS: EURONAVVAL

litaire, l'innovation fait donc appel à des moyens lourds aux coûts élevés.

Actuellement, la France dispose d'un parc d'installations riches permettant de réaliser à travers des maquettes ou à échelle réelle, des observations, des mesures, et expériences nécessaires à la création d'un démonstrateur. Malheureusement, les moyens mis en place demeurent dispersés avec des moyens humains, scientifiques et matériels souvent insuffisants pour conduire des recherches et des essais du meilleur niveau international. Cependant, la France affiche aujourd'hui une véritable volonté de structurer sa R&D navale, à travers la constitution des deux pôles de compétitivité mer en Bretagne et en PACA, et plus récemment la décision de créer le Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation (CORICAN). Mais elle doit aller plus loin en fédérant des moyens d'études et d'essais publics et académiques, voire industriels, dans une initiative partenariale impliquant non seulement l'État et les grands organismes de recherche, mais également la grande industrie, les PME et les Écoles.

■ Comment se situe l'industrie navale française par rapport à la concurrence et qui sont notamment ses concurrents les plus sérieux ?

L'industrie européenne reste encore largement dispersée avec 12 maîtres d'œuvre et 20 chantiers navals contre seulement 3 maîtres d'œuvre et 6 chantiers aux États-Unis. L'offre est donc fragmentée et les grandes industries s'affrontent sur les marchés à l'export. En France, DCNS conserve de bonnes positions internationales et a élargi sa gamme de clients à l'Inde et au Brésil. Ses concurrents sont européens (Allemagne, Italie et Grande-Bretagne) et de plus en plus en Asie (Corée) et également en Russie.

De plus, la concurrence outre-Atlantique demeure vive, avec Lockheed Martin, Northrop Grumman ou General Dynamics qui multiplient les partenariats avec le reste du monde.

■ Où en est aujourd'hui, selon vous, l'industrie européenne de Défense ?

Aujourd'hui, les pays européens ont conscience de la nécessité d'accompa-

gner et de soutenir les capacités de développement technologique de la Base industrielle et technologique de Défense européenne (BITDE), de façon à lui permettre de conserver son avance technologique, et ne pas la contraindre à une implantation des centres de développement technologique hors de l'Europe. Si des coopérations se sont nouées au niveau des équipementiers (MBDA, Thales, EADS, ...), elles restent trop rares au niveau des maîtres d'œuvre industriels même si quelques projets ont pu faire l'objet de coopérations ponctuelles (Horizon, FREMM, ...). Au niveau politique, la mise en place de l'Agence européenne de Défense est un premier pas qui devrait favoriser une approche globale de définition des besoins et une meilleure cohérence de la demande d'équipements militaires et des besoins opérationnels. Dans l'avenir, les pays européens devront se préparer à la consolidation d'une réelle industrie européenne, qui devra reposer sur une volonté politique de réduire les doublons de capacité intra-européens, en acceptant de partager des moyens et des filières, même au détriment de leur autonomie et d'une capacité nationale.

■ On a beaucoup parlé cette année de transfert de technologie à l'occasion des contrats BPC avec la Russie et Rafale avec le Brésil. Quelle est votre position sur ce sujet ? La France est-elle suffisamment vigilante tant dans le secteur militaire que civil ?

Aujourd'hui les pays clients ne souhaitent plus acheter de produit « sur étagère » et veulent passer à la négociation d'un véritable partenariat stratégique avec transfert de technologie. Les industries doivent donc respecter les besoins des clients tout en préservant leurs secrets technologiques. Dès lors, le transfert de technologie ne peut se faire que dans le cadre d'une relation de confiance basée sur la durée, intégrant les intérêts de chacun, couvert par des accords politiques, militaires et industriels équilibrés.

Cependant, les industries doivent conserver leur capacité d'innovation pour ne pas se laisser rattraper voir distancer technologiquement. À mon sens, la coopération européenne constitue la seule solution pour rester à la pointe de la technologie.