

## **Ne baissons pas la garde !**

### **Préservons l'excellence et la créativité de l'industrie navale de défense française**

*La mer, pourvoyeuse de richesses, de ressources et de progrès, est une chance. Espace de liberté convoité ou utilisé, elle est aussi un champ de conflits ou de tensions.*

*Les ressources maritimes sont au cœur des intérêts de la France : deuxième ZEE dans le monde, 20% de la richesse en biodiversité,...Les protéger exige des capacités navales et aéronavales hauturières et des moyens adaptés à l'action de l'Etat en mer dans les zones côtières.*

*Contribuer efficacement à la défense des intérêts stratégiques français, au profit de la mission de dissuasion nucléaire ou dans les zones de conflits, revient à mettre en œuvre en mer ou à partir de la mer, en toute liberté, l'intégralité de la gamme des capacités militaires, à savoir composantes de surface, sous-marines et aéronavales, en volume suffisant et de grande qualité.*

*Avoir les capacités d'action et d'information maritimes nécessaires exige des capacités industrielles adaptées.*

### **Un poids socio-économique important**

Le GICAN représente 165 adhérents directs, dont plus de 80% de PME et ETI, et une filière navale civile et de défense de plus de 500 sociétés (8.5 Md€ de CA) avec les filiales et les structures de regroupement. Elle développe des technologies très souvent duales, notamment pour la sécurité et la sûreté maritimes. Avec 4,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires pour la Défense, elle concerne plus de 20 000 emplois directs dans la Défense et consacre une part importante de son activité à l'exportation: 30% des exportations françaises d'armement en moyenne.

Si 90% des emplois sont localisés en France, l'industrie d'armement naval pèse plus de 10% des emplois industriels dans 4 régions hors IDF (Bretagne, Normandie, Pays de la Loire, PACA) et est le principal employeur dans de nombreux bassins d'emplois : Brest, Cherbourg, Lorient, Saint-Nazaire, Toulon...

### **Une grande vigilance sur les compétences technologiques**

L'industrie navale de défense s'inscrit par nature dans le temps long, les investissements d'aujourd'hui étant les navires de demain. Ainsi la conception d'un SNLE commence 20 ans avant sa mise en service.

C'est également une industrie cyclique, qui doit faire face à de fortes variations de plan de charge, notamment en raison du nombre limité de bâtiments et de leur durée de vie : le maintien des compétences est donc un enjeu fondamental. En effet, il s'agit de compétences spécifiques longues à acquérir mais dont la perte est quasi irrémédiable : il faut une décennie

au minimum pour réacquérir la maîtrise d'une technologie perdue ! Et cela n'est pas sans conséquences en termes de qualité, de coût et de délais (*ex. pgm SNA UK Astute : 5 ans de retard, explosion des coûts +50%, appel aux Américains...*). Les étalements ou reports de programmes ont ainsi des impacts néfastes tant sur les coûts que sur le maintien des compétences. Dans ces conditions et au regard de besoins nationaux resserrés, l'export devient donc nécessaire.

Enfin, il s'agit d'une industrie soumise à une forte concurrence européenne et mondiale, avec l'émergence de nouveaux acteurs (Chine, Russie, Inde, Japon...). Le besoin de différenciation devient urgent, notamment sur le plan technologique.

## **Un élément clé pour la souveraineté nationale**

L'industrie navale contribue à la maîtrise de compétences clés en France et au maintien de l'avance technologique. Couplée à la qualité des savoir-faire opérationnels de la marine, elle apporte la plus-value nécessaire pour gagner des marchés à l'export, comme en témoigne le récent choix de sous-marins français par l'Australie.

Elle garantit l'autonomie stratégique de la France en lui fournissant les outils d'expression de sa souveraineté, tout particulièrement avec les sous-marins nucléaires (performances sous-marin, maîtrise domaine nucléaire et balistique...), le porte-avions, les frégates de premier rang et les BPC.

Contribuer à la souveraineté nationale, c'est enfin satisfaire au bon niveau les besoins capacitaires nécessaires pour les conflits de haute intensité comme pour les missions de surveillance maritime. L'industrie navale est au cœur de la réalisation des futurs programmes : FTI, flotte logistique, Batsimar, rénovation ATL2...et dès aujourd'hui le futur porte-avions.

## **Une industrie exportatrice**

Alors que la contraction des budgets européens de défense depuis 1990 a entraîné une baisse importante des commandes publiques, l'export permet de maintenir l'activité des bureaux d'études mais aussi de financer le développement de produits et ainsi de baisser leur coût pour le marché national. La complémentarité entre la commande publique (qui valorise le produit) et les exportations est donc un enjeu essentiel pour l'industrie navale.

Des améliorations peuvent encore être apportées au dispositif actuel de soutien aux exportations, notamment au bénéfice des PME et ETI : référencement des équipements, même s'ils ne sont pas en dotation, organisation de l'échange d'informations sur le Retex opérationnel des équipements pour les équipementiers...

## **Des propositions constructives CIDEF - GICAN**

**Un budget de défense équivalent à 2 % du PIB (hors pensions) est aujourd'hui indispensable pour maintenir des équipements en nombre et en fonction suffisant face aux enjeux opérationnels actuels sur de nombreuses zones maritimes. Il permet de maintenir à la fois outil industriel, savoir-faire et compétences en France.** Dans son volet naval, cet effort devra tenir compte de la modernisation nécessaire de la dissuasion nucléaire océanique, de la

poursuite des programmes en cours (FREMM, Barracuda), des nouveaux programmes à un volume suffisant (FTI, FLOTLOG, Batsimar...), du coût des opérations, du financement de la masse salariale et des coûts croissants de MCO.

**Un effort d'innovation indispensable.** La supériorité technologique au combat étant indispensable au succès des opérations militaires, le CIDEF renouvelle sa demande d'une augmentation à 1 milliard d'euros du montant des PEA, qui profitera aussi au domaine naval. Cet effort est également essentiel pour tenir compte de l'accélération des cycles d'introduction des innovations de rupture issues de l'Economie numérique, et éviter de perdre des pans capacitaires entiers (exemple des drones). L'accès aux marchés des PEA & ETO pour les PME/ETI, pourtant pourvoyeuses d'idées innovantes, doit être facilité au-delà des RAPID limités en montant, en nombre et réservés à des applications duales, pour s'élargir aux projets 100% Défense innovants sans financement.

## Conclusion

Notre industrie :

- Contribue au maintien de la souveraineté de la France dans le domaine maritime : la perte de compétences industrielles entrainerait une perte d'autonomie stratégique. La commande publique est donc essentielle pour maintenir l'export et ainsi l'avenir de notre industrie ;
- Est un employeur majeur. Une baisse des commandes pourrait avoir des conséquences irrémédiables sur le maintien des compétences et de l'emploi dans les territoires ;
- Investit en R&D : maintenir l'effort d'innovation est fondamental pour garantir la supériorité technologique de nos armements navals ;
- Contribue à la protection des intérêts français et à la protection des DOM COM, de la vaste ZEE et permet à la France de maintenir son niveau de puissance mondiale et maritime.

Nos enjeux :

- Des programmes nationaux à maintenir et à lancer (FTI, FLOTLOG, BATSIMAR, PA, SNLE3G, SDAM, AVSIMAR) ;
- Un budget de MCO accru afin de corriger la dégradation de la disponibilité des équipements : l'EMA demande une hausse de 8% des crédits dédié à l'EPM des équipements.
- Un soutien pour nos ETI et PME (label, soutien à l'export).
- Un montant de PEA plus élevé, avec une part significative dédiée au naval hors dissuasion, le navire digital, pour l'acoustique, les systèmes de combat, la détection, ...