

## L'INVITÉ

**Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche**

► p.2

“

La propulsion  
vélique devrait se  
généraliser dans  
les années à venir

”



© Beyond the sea

► Beyond the sea

## PAROLE D'EXPERT

**Yves Parlier, navigateur, le renouveau de la propulsion vélique.**

► p.3

## ACTU

**Point général sur  
les investissements  
d'avenir.**



► p.4

## PROJETS À LA UNE

> Simeo  
> Vertiwind

► p.5

## FOCUS

**L'état d'avancement  
des zones d'activités  
en mer.**

► p.7

## AGENDA

**LA MATINALE DU CORICAN  
LE 21 NOVEMBRE 2014**

**“Transition énergétique:  
projets de la filière et  
financements mobilisables”**

Au MEDDE -  
Grande Arche de la Défense -  
Salle 1

**INSCRIPTION  
AVANT  
LE 17 NOVEMBRE  
► www.corican.fr**



Plus d'informations sur [www.corican.fr](http://www.corican.fr)

## L'INVITÉ

## ALAIN VIDALIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS, MISE EN OEUVRE &amp; CONTRIBUTION DE LA FILIÈRE NAVALE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer, et de la Pêche

“ LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE CONCERNE DIRECTEMENT LA FILIÈRE NAVALE ”

La recherche et l'innovation sont au cœur du dynamisme et du renouveau de la filière navale. La spécialisation sur des créneaux de haute valeur ajoutée a permis à l'industrie française de renforcer son savoir-faire, son potentiel industriel et ainsi d'améliorer ses parts de marché. Avec 60 000 emplois directs, 10,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2013 et le 6<sup>ème</sup> rang mondial, la filière navale fait preuve de sa capacité à s'adapter et à être compétitive.

Pour consolider cette ambition internationale l'enjeu est aujourd'hui, plus que jamais, d'innover et de se positionner sur des secteurs en croissance : les énergies marines renouvelables, les navires associés de maintenance et d'installation, la robotique profonde, les nouvelles activités en mer développées à bord de plateformes offshore multi-usages de plusieurs hectares, etc.

Nous construisons maintenant la transition énergétique pour demain, c'est l'ambition portée par le Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et qui concerne directement la filière navale. La promotion d'un navire du futur "propre, économe, sûr et intelligent" passe par de nouveaux modèles énergétiques. La filière, structurée au sein du CORICAN, travaille dans ce sens, avec le soutien de l'État, sur des modes de propulsion innovants mais aussi sur les carburants de demain comme le GNL ou sur le recours à des énergies vertes comme la propulsion éolienne. Cet effort pour promouvoir des navires moins consommateurs et moins polluants est accompagné

par l'État, notamment au travers des Appels à Manifestations d'Intérêts "navires du futur" dotés d'une enveloppe de 100 millions d'euros ou encore de l'appel en cours "ferries propres".

En partenariat entre le Secrétariat d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche et le Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, il convient de renforcer le CORICAN et de lui donner les moyens d'action efficaces. Une structuration de la filière est nécessaire, semblable à ce que l'aéronautique a su construire. C'est également le sens d'Océans 21 qui commence à porter ses fruits.

Il nous appartient de jouer collectivement la carte de l'industrie française. Les dispositifs incitatifs doivent évoluer pour s'adapter aux besoins de l'industrie européenne.

Des petits chantiers aux champions nationaux, il faut poursuivre notre travail collectif en impliquant toutes les catégories de personnel pour faire de notre construction navale l'une des plus ambitieuses et performantes au monde.

Alain Vidalies,

L'action du Ministère :

➔ <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

La Transition énergétique :

➔ <http://www.votrenergiepourlafrance.fr>



Plus d'informations sur [www.corican.fr](http://www.corican.fr)



## LA NOUVELLE FRANCE INDUSTRIELLE : UNE FEUILLE DE ROUTE ADOPTÉE SUR LE NAVIRE ÉCOLOGIQUE

Le plan industriel « Navires Écologiques » comprend un important volet - propulsion au gaz - étant donné la nature de la transition énergétique dans le maritime. L'utilisation de ce carburant permettrait en effet une réduction extrêmement forte des émissions d'oxydes de soufre et d'azote. Ce basculement à venir vers le GNL pour la propulsion des navires offre un grand nombre d'opportunités au plan industriel. La longue expertise française, qui remonte à l'origine du secteur du GNL, peut permettre à notre pays de prendre des positions favorables dans cette industrie d'avenir.

Le plan industriel « Navires Écologiques » plaçait la réalisation du projet PEGASIS en tête de ses priorités. L'échec du projet a obligé l'équipe du plan industriel à trouver des solutions alternatives pour lancer la filière, car l'enjeu est bel et bien le développement d'une industrie de toute la chaîne d'approvisionnement portuaire, et la présence de l'industrie française dans une mutation mondiale qui s'amorce. Le plan a prévu à cet égard des alternatives et les industriels sont mobilisés pour bâtir un projet significatif, comprenant notamment la construction d'un navire souteur de démonstration.



Caboteur &amp; ravitailleur GNL

Les feuilles de route du CORICAN ont eu un rôle significatif dans le choix des technologies.

Fabrice Théobald,  
Délégué Général Adjoint GICAN

## PAROLE D'EXPERT

## YVES PARLIER, LE RENOUVEAU DE LA PROPULSION VÉLIQUE



Yves Parlier, navigateur

## Où en est "Beyond the sea", le projet de traction de navires par cerf volant?

Le projet Beyond the Sea a été retenu par l'Ademe dans le cadre de l'AMI II "Navires du futur". Le programme de recherches a démarré le 1<sup>er</sup> septembre dernier pour une durée de 48 mois. Beyond the Sea SAS, jeune entreprise innovante, est désormais porteuse du projet. Nous venons de nous installer à la pépinière d'entreprise de La Teste de Buch, recrutons de jeunes ingénieurs et musclons notre équipe. Nous avons d'un côté une approche très scientifique, avec de la simulation sur ordinateur, grâce à notre partenariat avec

l'ENSTA Bretagne. De l'autre, une approche expérimentale : nous allons utiliser plusieurs prototypes navigants de taille de plus en plus grande, avant d'équiper les démonstrateurs de pêche et marine marchande. Tous les autres partenaires du consortium Cousin Trestec, Porcher, Bopp, l'ENSM et la CMA-CGM sont mobilisés dans ce programme qui doit déboucher sur une maquette opérationnelle dans les 6 prochains mois. Dès la fin du printemps 2015, des essais sur l'eau sont prévus avec les premiers prototypes.

“ NE PAS UTILISER L'ÉNERGIE QU'OFFRE LE VENT SERA SUICIDAIRE ”

## Quel a été le rôle du CORICAN dans le montage de votre projet ?

Le CORICAN était missionné pour présélectionner les dossiers avant de le remettre à l'Ademe. Nous sommes allés présenter le dossier à deux reprises et

les échanges qui ont suivi ont été très constructifs. Cela nous a permis de mettre en évidence certains points à améliorer. Sur les conseils du CORICAN et avec l'aide du pôle Mer Bretagne, nous avons accueilli dans le consortium un nouveau partenaire, la société BOPP, leader européen des treuils sur les navires de pêche et autres. Et nous nous sommes rapprochés du chantier Damen pour l'installation du système sur les différents navires utilisateurs.

## Comment voyez-vous l'avenir de la propulsion vélique dans le naval ?

L'augmentation du prix du pétrole et les contraintes environnementales vont continuer à croître dans les prochaines années. La part d'achat du carburant pour la plupart des armateurs va devenir considérable. Ne pas utiliser l'énergie gratuite qu'offre le vent sera demain suicidaire. Les armateurs devront disposer en appoint d'une propulsion vélique performante afin de maintenir les temps de traversée, tout en consommant toujours moins de carburant. Ainsi la propulsion vélique, et notamment le kite, devrait se généraliser dans les années à venir.

Yves Parlier,  
<http://www.beyond-the-sea.com>



## ACTU

## POINT GÉNÉRAL SUR LES INVESTISSEMENTS D'AVENIR : NAVIRES DU FUTUR, EMR, FERRIES PROPRES



Les appels des investissements d'avenir : un outil essentiel dans la mise en œuvre des préconisations du CORICAN.

La mise en œuvre du programme "navire du futur", porté par le CORICAN s'est largement appuyée sur les investissements d'avenir. Deux appels ad hoc "navires du futur" ont ainsi été successivement lancés. L'organisation d'appels spécifiques sur le naval avec un montant pré-fléchi à hauteur de 100 millions d'euros, est une première et témoigne de l'intérêt de l'Etat pour les thèmes de la R&D navale. Sur le fond ces appels intègrent très largement les préconisations technologiques du CORICAN puisqu'ils ont repris la plupart des thèmes identifiés dans les feuilles de route : efficacité énergétique, éco-conception, sécurité et sûreté, efficacité des opérations du navire et compétitivité. Ils ont ainsi permis de promouvoir des projets liés au navire du futur et ont ainsi assuré la mise en œuvre de thèmes importants pour la filière navale.

Le premier appel aujourd'hui clos a permis la sélection de 6 projets dans les domaines suivants : "Arpege" bateau de pêche, "Windkeeper" et "Navalis" navires de maintenance d'éoliennes en mer, "Autoprotection" équipements de défense contre la piraterie maritime, "Genesis" navire de croisière de très grande taille et "Pegasis" ferry au GNL.

L'ensemble des crédits disponibles n'ayant pas été consommé lors du premier appel, un second AMI a été lancé. Toujours en cours (clôture le 28 novembre 2014), ce second appel a permis de sélectionner, pour l'instant, trois projets : Vista "navire de croisière plus économe", Beyond the sea "traction de navires par cerf volant" et le voilier du futur "voilier de plaisance éco conçu". L'ensemble des projets sélectionnés dans le cadre de ces deux appels représente,

à l'heure actuelle, un montant de R&D de 370M€ dont une partie sera financée par des aides de l'Etat (avances remboursables ou subventions) qui pourraient s'élever à 67M€. D'autres projets sont en cours de sélection. Un bilan définitif de ces deux appels et de leur mise en œuvre pourra donc être établi avant la fin de l'année 2014.

Dans le futur, de nouveaux appels pourraient être lancés et s'ouvrir à de nouveaux thèmes comme l'infrastructure nécessaire à l'approvisionnement des ports et des navires au GNL, un thème également porté par le CORICAN dans le cadre d'une feuille de route ad hoc.

<http://www.corican.fr/appels-projets-finances/focus-investissements-davenir/>

## ACTU

## LE CHANTIER NAVAL DU FUTUR : LA FILIÈRE DE LA CONSTRUCTION NAVALE AMORCE SA MUTATION

La filière française de la construction navale se distingue par ses capacités à maîtriser l'ingénierie de projets complexes. Aujourd'hui, le numérique et la robotisation constituent de nouveaux outils pour la compétitivité de la filière, outils identifiés par le CORICAN dans l'une de ses feuilles de route.



► Homme en action de soudage

L'ensemble du processus de la construction, depuis l'idée première jusqu'à la livraison d'un navire, est concerné : la conception pourra s'appuyer sur une "usine virtuelle" (simulations numériques, conception collaborative...); du côté de la production, l'arrivée de la cobotique ouvre par exemple de nouvelles perspectives pour la réalisation de grands prototypes, ce que ne permettait pas la robotique, requérant trop de répétitivité. Le "chantier naval du futur" est déjà une question d'actualité : l'IRT Jules Verne accueille sur ce sujet de nombreux projets collaboratifs impliquant les principaux industriels du secteur - dont DCNS et STX - ainsi que des PME. La feuille de route du CORICAN estime des gains cumulés pour la filière à 1 Md€ sur les cinq prochaines années, pour un investissement de 400 M€. Cependant, l'adoption de ces technologies de rupture réclame dès maintenant

une mobilisation de l'ensemble de la filière : la formation professionnelle des opérateurs devra évoluer avec l'arrivée massive de l'assistance numérique en production; les relations entre les chantiers et leurs partenaires prendront des formes nouvelles ; la question de la standardisation sera centrale pour favoriser les échanges.

S'amorce donc une mutation qui dépasse largement les seuls chantiers navals : il appartient à l'ensemble des acteurs (grands groupes, PME, instituts de recherche) de se mobiliser et de collaborer pour l'intégration réussie de ces nouveaux outils de compétitivité.

<http://www.entreprises.gouv.fr/politique-et-enjeux/competitivite/comites-strategiques-filieres>

## PROJETS À LA UNE

## SIMEO

Station instrumentale de monitoring écologique dans l'océan, SIMEO en mer d'Iroise au printemps 2015.

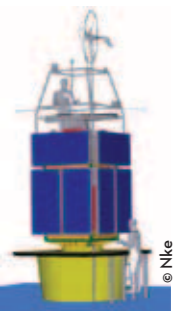
Lancé en décembre 2011, le projet SIMEO a pour objectif de réunir en un seul équipement les capteurs qui collecteront des informations sur la vie des vertébrés marins. Installée dans une zone d'éoliennes offshore ou dans une Aire Marine Protégée, cette bouée autonome sera capable de dénombrer poissons, cétacés, mais aussi oiseaux et chauves-souris, et d'enregistrer leurs trajectoires et leurs comportements.

Dotée d'un système d'ancrage adaptable à la diversité des sites, la bouée SIMEO sera composée de trois modules. Un module aérien comportera des capteurs météorologiques, un radar, des caméras vidéo et un système d'acoustique passive afin de quantifier l'activité des oiseaux et des chauves-souris en mer. Le module central comprendra les systèmes de contrôle et de sécurité, d'alimentation énergétique, de transmission et de stockage des données. Enfin, le module sous-marin hébergera, d'une part, les instruments dédiés à l'acquisition des données physiques et hydrologiques, et, d'autre part, un sondeur, des hydrophones et des caméras vidéo qui fourniront ainsi les données liées à la biologie des cétacés et des poissons. Grâce à un cahier des charges adapté et à un traitement de l'information optimisé, SIMEO constituera un outil de connaissance et d'aide à la décision pour les développeurs de parcs éoliens, les scientifiques et les gestionnaires d'Aires Marines Protégées.

Etat d'avancement du projet en ce dernier trimestre 2014.

Dans l'objectif d'aboutir en novembre 2015 sur un démonstrateur éprouvé, l'ensemble des éléments de conception du

projet ont été établis ; leur fonctionnement, leur fiabilité et leur robustesse testés. Après une année d'étude d'architecture navale, les plans du flotteur (station d'observation SIMEO) ont été définis et la fabrication est lancée avec un objectif de réalisation fin d'année. Ce flotteur sera livré à une entreprise d'assemblage et d'intégration afin de le compléter de l'ensemble des éléments composant de ce projet de SIMEO (capteurs, systèmes d'alimentation, de stockage, informatique, système de communication vers la terre). Les tests s'effectueront en conditions réelles en Mer d'Iroise au Printemps 2015.



► Vue bouée Simeo

Contact : [eroussel@biotope.fr](mailto:eroussel@biotope.fr)

Consortium :

- > Les entreprises : Biotope, Mèze, porteur du projet ; nke instrumentation, Hennebont
- > Les centres de recherche : IRD : Banyuls/Mer, Sète, la Réunion ; Ifremer : Brest, Nouvelle-Calédonie.
- > Les financeurs : Fonds Unique Interministériel ; Conseil régional de Bretagne ; Conseil régional Languedoc-Roussillon ; Union Européenne Labellisé par le pôle Mer Bretagne Atlantique.

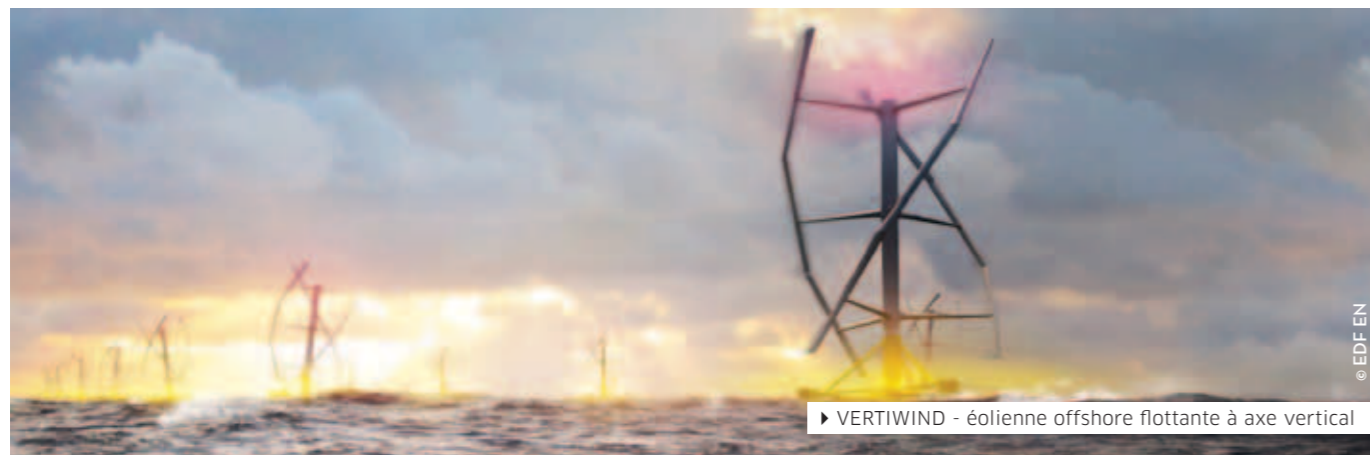
## VERTIWIND

Les premiers tours de pales à Fos-sur-Mer et 20 nouveaux emplois créés.

Une idée toute simple a germé dans l'esprit de deux amis lillois, diplômés de Sup-Aéro et ex-ALSTOM : développer une éolienne offshore flottante en ramenant le centre de gravité au plus bas pour que le flotteur soit le moins coûteux possible. Contrairement aux éoliennes traditionnelles, elle sera capable de flotter en haute mer par des fonds qui atteignent 200 mètres de profondeur. Son rotor à axe vertical avec une nacelle au plus bas lui permettra de capter les vents venant de toutes les directions. L'histoire commence en 2007 par la création de la start-up NENUPHAR avec l'aide de Oséo qui permet à nos inventeurs de valider leurs premiers modèles en développant un prototype terrestre de 45KW. Très vite, ils comprennent tous les avantages de partager leurs ambitions avec des partenaires, notamment avec l'école des Arts et Métiers de Lille. Dès 2008, ils deviennent membre du Pôle Mer Méditerranée et rencontrent ainsi de nombreux partenaires industriels et laboratoires. C'est dans ce cadre qu'ils montent coup sur coup deux projets collaboratifs structurants, labellisés par les Pôles Mer Méditerranée et Capenergie :

> VERTIFLOAT démonstrateur terrestre de la future éolienne présenté dans le cadre d'un projet européen EUROGIA+ > VERTIWIND démonstrateur en mer déposé à l'AMI de l'ADEME. Deux poids lourds du secteur, TECHNIP et EDF Energies Nouvelles, rejoignent la start-up NENUPHAR afin de l'épauler pour développer sa technologie ; c'est aussi le cas de Idinvest Partners (ex-AGF Private Equity) qui investit trois millions d'euros et accélère ainsi son développement. L'Etat, l'ADEME et la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur se mobilisent également, considérant ce projet comme l'un des fers de lance de la filière des énergies marines. C'est ainsi qu'en Préfecture de Région fin 2010, est convenu entre les services de l'Etat, la Préfecture maritime, le Port de Marseille Fos et les porteurs du projet d'un accord de principe sur le lancement des études et la localisation du site d'essais éolien offshore flottant dans le golfe de Fos. Mais déjà, les partenaires regardent plus loin, montent un nouveau projet dans le cadre de l'appel européen FP7.





► VERTIWIND - éolienne offshore flottante à axe vertical

## ► VERTIWIND

Il vise à financer une version plus industrielle de l'éolienne, mais également la réalisation d'un site d'essais dédié. Ce site d'essais est porté par une nouvelle entité dénommée Mistral, créée à cet effet par NENUPHAR et EDF Energie Nouvelle. La Région PACA participe également via le principe d'un soutien financier, à hauteur de 1,5M€. Les études environnementales et l'ingénierie du site sont lancées, des dizaines de sorties en mer sont effectuées, une centaine de réunions de concertation sont organisées sur l'ensemble du territoire. En août 2013, le dossier de demande d'autorisation est prêt. Entre temps EDF EN et ses partenaires se positionnent sur l'appel à projet européen NER 300 pour un projet de ferme pilote de 13 éoliennes basées sur la technologie Nénuphar, localisé également dans le golfe de Fos. Le projet désigné Provence Grand Large est sélectionné fin 2012 par la Commission Européenne; il prévoit de mettre en œuvre l'invention de NENUPHAR à partir de 2017.

Enfin au printemps 2014, Nénuphar signe un accord de partenariat avec le groupe AREVA et Bpifrance, dans le cadre d'une augmentation

de capital. AREVA s'engage par ailleurs à apporter une aide sur le plan industriel. Aide qui tombe à point nommée : NENUPHAR vient juste de terminer la construction de la première tranche de son prototype terrestre et démarre sa campagne d'essais dynamiques. Septembre 2014 : NENUPHAR ouvre un site à Aix en Provence et entame ainsi sa migration vers le sud. Les bureaux d'Aix devraient accueillir à terme une vingtaine de nouveaux salariés.

Contact : [michel.ollier@polemermediterranee.com](mailto:michel.ollier@polemermediterranee.com)

### Consortium :

- > Les entreprises : Start-up Nénuphar, EDF EN, Technip, Areva
- > Début du projet : 2007
- > Financements publics : Ademe, Bpifrance (Oséo), Région Provence Alpes-Côte-d'Azur, Commission Européenne
- > Labellisé par le pôle Mer Paca Méditerranée

## FOCUS TECHNOLOGIQUE

### ÉTAT D'AVANCEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS EN MER

Le développement de l'économie maritime va nécessairement entraîner le développement d'infrastructures pour accueillir en mer les activités liées à la "croissance bleue" (Énergies marines renouvelables, cabotage, aquaculture, biotechnologies, activités touristiques, exploitations minières). L'accueil de ces nouvelles activités en mer implique de se pencher sur des pré-requis :

- > une approche évolutive, modulaire, et générique des infrastructures,
- > l'implantation d'une économie circulaire sur les plateformes.

Les plateformes sont un enjeu majeur. Leur taille n'est pas le moindre des défis car elle pourrait dépasser dix hectares. De nombreuses ruptures technologiques de la construction jusqu'à l'ancrage sont attendues ; ce qui en fait un projet très innovant. En premier lieu, la question des infrastructures mari-times hébergeant ces futures installations industrielles en mer devra faire l'objet d'une réflexion approfondie en intégrant la dimension du respect de l'écosystème. Au niveau de la conception, il s'agit de concevoir des systèmes évolutifs flottants modulaires et ancrés organisés autour de "briques élémentaires" tirant profit des performances des nouveaux bétons entre autres. La mise en œuvre de programmes collaboratifs de R&D, intégrant acteurs privés et publics, conjuguant génie civil et maritime et questions normatives et techniques sera incontournable. Ce travail exploratoire devrait se décliner sur plusieurs domaines tels que ceux déclinés dans l'analyse stratégique de l'environnement dite PESTEL portant sur les facteurs Politiques, Economiques, Sociaux, Technologiques, Environnementaux et Légaux. A l'initiative de quelques acteurs, l'établissement d'un premier cahier des charges de ces futures plate-formes est en cours de définition. Il comprend notamment leur pré-dimensionnement pour quantifier les aspects techniques et obtenir une estimation de coût de réalisation. Il s'agit également de mieux cerner les enjeux juridiques, environnementaux et leur acceptabilité.



► POMU

Les technologies envisagées devraient faire l'objet de travaux de recherche dans une approche intégrée :

- > l'emploi des bétons fibrés pour réaliser les infrastructures ;
- > le développement de modèles numériques adaptés à ce système flottant d'un nouveau genre, pour en caractériser les contraintes ;
- > l'intégration système des activités industrielles implantées, afin de démontrer la faisabilité du modèle d'économie circulaire en mer.

La nature du projet nécessite de mobiliser les filières industrielles navales, de l'énergie, portuaire et agroalimentaire. Compte tenu des enjeux d'accès à l'espace maritime, du cadre réglementaire à constituer et des travaux de recherche à mener, l'appui des pouvoirs publics français dans ce dossier est un élément clef de sa réussite.

Contact : [thomas.lockhart@dcnsgroup.com](mailto:thomas.lockhart@dcnsgroup.com)

## COMITÉ DE PILOTAGE

### VICE-PRÉSIDENT DU CORICAN : PATRICK BOISSIER ( GICAN ) SUCCÈDE À JEAN-MARIE POIMBOEUF



Patrick Boissier,  
Vice-Président du CORICAN

Patrick Boissier a commencé sa carrière en 1972 au sein du groupe Pechiney, où il occupe différentes fonctions dans le Secteur Aluminium, d'ingénieur de production à directeur d'usine. En 1984, il est nommé Président de l'activité Tubes de Tréfinmetaux. Suite à l'acquisition de Tréfinmetaux par Europa Metall en 1987, il devient Directeur Général de Tréfinmetaux. En 1994, il rejoint le groupe italien ELFI comme Président du Secteur Chauffage et Climatisation. Entre 1997 et 2007, il assume la présidence du Secteur Marine d'Alstom et de Chantiers de l'Atlantique. Chantiers de l'Atlantique accède alors au rang de leader mondial spécialisé dans la construction de navires à forte valeur ajoutée, en particulier les paquebots de croisière tels que Queen Mary 2. En septembre 2007, Patrick Boissier devient Directeur Général de Cegelec.

En janvier 2009, Patrick Boissier prend la direction de DCNS, leader mondial du naval de défense et innovateur dans l'énergie. Il lance une ambitieuse stratégie de croissance conditionnée par une amélioration de la performance globale. Le 25 juin 2014, il est élu Président du GICAN et devient Vice-Président du CORICAN.

## COMITÉ DE PILOTAGE

### COMITÉ DE PILOTAGE DU CORICAN DU 16 OCTOBRE 2014

Le COPIL s'est réuni sous la présidence de Patrick Boissier président du GICAN et a permis de traiter les points suivants :

- > **avancement des feuilles de route** : un point d'actualité a été présenté pour les thèmes "nouvelles activités en mer, navire respectueux de l'environnement et compétitivité" ;
- > **la DGE a donné des éléments sur l'avancement du plan** navire écologique dont le comité de suivi s'est réuni à Bercy le 25 septembre 2014. Ce plan est notamment axé sur le développement du GNL en France ;
- > **le projet de constitution** du "Maritime Expertise for Engineering and Testing (MEET)" qui permettra la mise en réseau des centres de recherche et d'essais a été présenté au COPIL ;
- > **la DGE a exposé les nouvelles lignes** du régime d'encadrement européen des aides à l'innovation navale.

### GRUPE DE TRAVAIL N°2 "COMPÉTENCES ET MOYENS D'ESSAIS"

La mission du CORICAN était de rapprocher les moyens d'essais et les centres techniques français en respectant les principes suivants :

- > **Conserver chaque organisme**
- > **Création d'une association commune**
- > **Coordination des actions collectives** à Bruxelles en HORIZON 2020. Une proposition a été mise en ce sens par le GT2 du CORICAN et envoyée officiellement pour accord aux membres fondateurs potentiels (MINDEF/DGA, Ecole Centrale de Nantes, France Energies Marines, IFREMER, IRT Jules Verne, ENSTA Bretagne, Ecole navale, ENSTA ParisTech, DCNS Research, GICAN, Pôles de compétitivité MER Bretagne-Atlantique et Méditerranée et EMC2). La création effective de MEET (dépôt légal) est envisagée avant fin 2014.





## APPELS À PROJETS

### LES FINANCEMENTS NATIONAUX

Dispositif RAPID - Régime d'appui à l'innovation duale de la direction générale de l'armement (DGA)  
 ► [Plus d'informations sur le site](#)

L'appel à projets "filiales"  
 ► [Plus d'informations sur le site](#)

Innovation 2030 - Concours mondial d'innovation - Programme de Soutien aux Innovations Majeures (PSIM)  
 ► [Plus d'informations sur le site](#)



### INVESTISSEMENTS D'AVENIR

Appel à manifestations d'intérêt (AMI) - Navire du Futur - Edition 2013  
 ► [Plus d'informations sur le site](#)

Appel à Manifestations d'intérêt (AMI) - Énergies Renouvelables  
 ► [Plus d'informations sur le site](#)

Investissements d'Avenir - AAPFERRIES - Appel à projets - Aide aux investissements pour des ferries propres  
 ► [Plus d'informations sur le site](#)

### LES FINANCEMENTS TRANSNATIONAUX EUROPÉENS

**HORIZON 2020**  
 ► [Plus d'informations sur le site: ec.europa.eu/programmes/horizon2020/](#)  
 Se rapprocher des pôles Mer Méditerranée et Mer Bretagne qui possèdent des listes actualisées des appels en cours.

## AGENDA DES PROCHAINS RDV

LA MATINALE DU CORICAN  
 LE 21 NOVEMBRE 2014 - 9H30 À 12H00

"Transition énergétique: projets de la filière et financements mobilisables"

Deux tables rondes successives :

- > Projets de la filière navale dans le cadre de la transition énergétique : quelles priorités ?
- > Outils de financement de la R&D navale : quels moyens d'action disponibles ?

Au MEDDE - Grande Arche de la Défense - Salle 1  
<http://www.corican.fr/matinale-du-corican/>

PROCHAIN SALON

### EUROMARITIME

Du 3 au 5 février 2015  
 Paris - Porte de Versailles - Hall 6

► **Informations :**  
 +33 (0)1 56 59 15 15  
[contact@euromaritime.fr](mailto:contact@euromaritime.fr)  
[contact@eurowaterways.eu](mailto:contact@eurowaterways.eu)



### MINISTÈRE EN CHARGE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ÉCOLOGIE ET DE L'ÉNERGIE COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Direction de la Recherche et de l'Innovation / Bureau des Grands Programmes  
 Tour Séquoia 92055 La Défense Cedex

- > Tél : +33 (0)1 40 81 14 17
- > Fax : +33 (0)1 40 81 15 22
- > Mail : [secretariatcorican@developpement-durable.gouv.fr](mailto:secretariatcorican@developpement-durable.gouv.fr)

### GICAN GROUPEMENT DES INDUSTRIES DE CONSTRUCTION ET ACTIVITÉS NAVALES

60, rue Monceau  
 75008 Paris

- > Tél : +33 (0)1 56 59 15 15
- > Fax : +33 (0)1 45 63 59 37
- > Mail : [contact@gican.asso.fr](mailto:contact@gican.asso.fr)



Rédacteurs : Jean-Baptiste de Francqueville (MEDDE), Céline Foudrilis (MEDDE), Fabrice Théobald (GICAN), Anne de Villoutreys (GICAN), Thomas Lockart (DCNS), Erwan Roussel (Biotope), Michel Ollier (Pôle Mer Méditerranée)



Plus d'informations sur [www.corican.fr](http://www.corican.fr)

