



Avenant au contrat stratégique de la filière des Industriels de la mer

2018 - 2023

8 décembre 2021

Comité Stratégique de Filière
INDUSTRIELS DE LA MER



Table des matières

Introduction.....	3
1. Présentation de la filière des Industriels de la Mer	4
1.1. Périmètre et chiffres clés – Impact de la crise actuelle.....	4
1.2. Bilan synthétique des actions menées depuis 2018	7
1.3. Vision stratégique	8
1.4. Gouvernance	10
2. Projets structurants et engagements de la filière et de l’Etat	11
2.1. Une R&D repensée et redynamisée autour du CORIMER	11
2.2. La transformation numérique des entreprises, une absolue nécessité	14
2.3. Anticiper les besoins en compétences et en volume d’emplois.....	15
2.4. Internationaliser les entreprises et développer l’export	17
2.5. Produire, transporter, utiliser l’hydrogène renouvelable en mer	20
2.6. Une filière souveraine, résiliente et solidaire	22
2.7. Décarboner les usages et les procédés industriels	24
3. Modalités de mise en œuvre du contrat de filière modifié et signatures.....	26
ANNEXES	28
Annexe 1 : Gouvernance du CSF des Industriels de la mer	28
Annexe 2 : Règlement intérieur amendé du CORIMER	29
Annexe 3 : Liste des projets structurants et des engagements	32

Introduction

Sous l'égide du Conseil national de l'Industrie (CNI), le Comité Stratégique de Filière (CSF) des Industriels de la mer a signé le 29 octobre 2018 son contrat de filière, en présence du ministre de l'Economie et des Finances Bruno LE MAIRE, de la secrétaire d'Etat chargée de l'Industrie auprès du ministre de l'Economie et des Finances Agnès PANNIER-RUNACHER, de la ministre des Transports Elisabeth BORNE, de Régions de France et des organisations syndicales, afin de donner son plein potentiel à l'économie maritime et favoriser la collaboration entre les quatre grandes organisations professionnelles du secteur.

Depuis la signature de ce contrat, les actions des parties prenantes du CSF se sont articulées autour de quatre projets structurants définis dans le contrat de filière et dans le cadre de la gouvernance définie dans ce même contrat :

- Être acteur de la transition écologique et industrielle en favorisant l'émergence de nouveaux matériaux dans des chantiers et industries adaptés, l'autonomie des plateformes et l'intelligence des systèmes embarqués, le développement de nouveaux navires et nouvelles énergies plus propres et plus économiques, et la diversification durable des ressources marines.
- Assurer le développement efficient des outils numériques entre les différents rangs de la chaîne de valeur et favoriser les liens, notamment, avec les filières de l'aéronautique, l'automobile et l'énergie.
- Anticiper les besoins en compétences, formations et emplois des Industriels de la mer et renforcer l'attractivité des métiers de la filière.
- Gagner la bataille de l'export à partir d'une solidarité construite en France par les entreprises de la filière.

La crise sanitaire apparue en 2020 et l'impératif de la transition écologique modifient profondément le contexte dans lequel nous évoluons et obligent aujourd'hui à adapter les actions de la filière.

C'est l'objet de cet avenant qui modifie et complète le contrat de filière actuel tout en l'étendant jusqu'en 2023. Les projets structurants initiaux sont adaptés, de nouveaux sont définis et déclinés en engagements détaillés. La gouvernance est ajustée pour permettre la réalisation par toutes les parties prenantes de ces engagements.

Ce document se lit donc en complément du contrat initial, dont les clauses et engagements restent valables quand ils ne sont pas modifiés ou complétés ici.

1. Présentation de la filière des Industriels de la Mer

1.1. Périmètre et chiffres clés – Impact de la crise actuelle

Il est encore trop tôt pour donner l'exact impact de la crise qu'ont traversée les Industriels de la mer, d'autant que les répliques se font encore sentir. La situation des quatre secteurs représentés peut néanmoins être décrite de la manière suivante :

Pour le secteur de la construction navale

Avant la crise de la Covid-19, le secteur de la construction navale bénéficiait d'une dynamique de croissance forte depuis 2016. Elle tirait avantage de trois facteurs : (i) une loi de programmation militaire (LPM) robuste et crédible, qui garantit un plan de charge satisfaisant pour l'ensemble des chantiers français, (ii) de nombreux succès à l'international, avec de grands contrats emblématiques aux côtés de nos principaux alliés comme la Belgique, les Pays-Bas, l'Argentine, les Emirats Arabes Unis, (iii) et une croissance de l'activité civile primordiale pour un tissu industriel bien souvent dual. Les perspectives visaient alors le recrutement de 30 000 personnes dans les dix prochaines années, dont 10 000 créations de postes.

La survenue de la pandémie mondiale a malheureusement interrompu cet élan. Si, au plus fort de la crise, les industriels navals français ont su démontrer toute leur capacité de résilience en exécutant les carnets de commandes déjà pris, la crise a tout de même marqué un coup d'arrêt dans la production de nombreux industriels et dans les contacts commerciaux de toutes les entreprises. L'industrie européenne a été plus impactée que ses concurrentes, notamment asiatiques, dont le rebond a été très rapide. Pour preuve, une étude réalisée par SEA Europe¹, basée sur des données Clarkson et IHS, montre que le secteur naval civil européen a vu ses prises de commande chuter de 72% en valeur, et de 64% en tonnes brutes compensées, en 2020.

La crise sanitaire a donc engendré une réduction du chiffre d'affaires cumulé de 1,1 milliard d'euros entre 2019 et 2020, passant de 12,3 milliards d'euros en 2019 à 11,25 milliards d'euros en 2020. Côté ressources humaines, en 2020 le nombre d'emplois directs a baissé de 1 600 emplois en comparaison à 2019 et de 700 en comparaison à 2018, plutôt située dans les produits, services, équipements maritimes et spécifiques-défense. Au total, l'ensemble de l'industrie navale française pesait en 2020 46 500 emplois.

L'industrie demeure vigilante, car les épreuves persistent :

- La difficulté à se déplacer risque de durer, rendant les contacts commerciaux complexes, alors que nos concurrents sont toujours très actifs, or l'export représente pour le secteur militaire, près de 50% du chiffre d'affaires (l'industrie navale représentait en 2019 la moitié des prises de commandes d'exportations d'armement), et 95% pour la construction neuve civile ;
- A l'export, le risque de décalage, voire d'annulation, de programmes étrangers sur lesquels les Français s'étaient positionnés est réel ;
- Le risque de baisse de l'activité civile, et notamment les incertitudes sur le marché de la croisière, sont une menace importante pour de nombreuses entreprises aux activités duales ;
- Le manque de liquidité à venir risque d'affecter les PME notamment ;
- La fragilité financière de certaines entreprises en fera des proies plus faciles pour des investisseurs étrangers agressifs. Les mécanismes d'alerte et de décision ne sont peut-être plus suffisants pour

¹ Market situation 2020: Challenges, Outlook & European Counter-action; SEA MM & Trade WG, 04/03/21

protéger des entreprises hautement stratégiques, malgré le fait que le seuil de déclenchement de la procédure des investissements étrangers en France ait été abaissé temporairement de 25 à 10%.

Inscrite dans le temps long et continuant d'exécuter son carnet de commandes, l'industrie navale souffre moins dans l'immédiat que d'autres secteurs. On ne peut cependant prendre le risque d'une crise contracyclique, frappant l'ensemble du tissu industriel dans quelques mois ou quelques années, lorsque les commandes perdues aujourd'hui seront un vide dans le plan de charge de demain. Face aux difficultés, il convient de sécuriser :

- Le moyen terme, grâce à des commandes nationales et au soutien à l'export ;
- Le long terme, grâce à un investissement renouvelé sur la R&D et au lancement de grands programmes à même de transformer l'offre de la filière, ainsi que la garantie de conditions de concurrence équitables.

Pour le secteur du nautisme

Rappelons en préambule qu'en 2009, le secteur nautique avait subi une baisse de 50% du chiffre d'affaires, entraînant des plans sociaux et la disparition de nombreuses entreprises. Près de 15 000 emplois (soit 25% du total) avaient été détruits et il aura fallu plus de 10 ans à la filière nautique pour surmonter cette crise.

En septembre 2020, compte-tenu des effets conjugués du 1^{er} confinement et de l'annulation de ces grands rendez-vous business, la filière avait estimé qu'elle allait subir un impact à hauteur de - 20 à - 30% de son chiffre d'affaires.

La crise de la Covid-19 a été marquée par l'annulation de tous les salons professionnels nautiques français (Cannes, La Rochelle et Paris). Contrairement à d'autres secteurs pour lesquels ces salons sont principalement des vitrines, les salons de l'industrie nautique revêtent un caractère essentiel : ce sont de véritables places d'affaires où se réalisent principalement les commandes (70% des ventes sont réalisées pendant les salons automne – hiver en France). Pour pallier cette situation, la FIN a lancé « Virtual Nautic » les 12 et 13 mars 2021.

Virtual Nautic a été d'abord un évènement novateur et le reflet de l'esprit d'initiative qui anime les professionnels du secteur nautique. Véritable « expédition virtuelle », il a été le fruit d'une dynamique collective de résilience sans précédent. En quelques semaines seulement, 184 exposants de toutes les composantes (industries, services et tourisme) se sont finalement rassemblés pour hisser les couleurs de la France nautique, maritime comme fluviale, et attester de leur volonté de résistance compte tenu de l'annulation de tous les salons nautiques. Enfin, en mettant en place, pour la première fois les conditions d'une exposition virtuelle interactive, Virtual Nautic a agi comme un accélérateur de la digitalisation de la filière nautique.

Le chiffre d'affaires de l'ensemble de la filière en 2020 s'élève à 4,7 milliards d'euros, soit une baisse de 11,5% par rapport à l'année précédente. Si la FIN observe également un recul contenu de l'emploi à 5,4%, portant le nombre d'emplois directs à 41 361 personnes, le taux d'export des bateaux neufs se maintient au niveau exceptionnel de 76%.

Ces chiffres montrent que les entreprises de la filière nautique ont su limiter les conséquences de la pandémie. L'efficacité des aides publiques combinée à l'engouement pour les activités nautiques et au professionnalisme des acteurs du marché ont aidé l'industrie à garder un cap positif malgré la crise sanitaire.

La FIN a observé également, après une saison estivale 2020 très positive en France, un fort engouement des Français pour les activités nautiques lors de la saison estivale 2021. Le retour de la clientèle étrangère a été partiellement entravé par la reprise de l'épidémie et les restrictions aux déplacements internationaux. Malgré cela, et quoique légèrement écourtée par le 3^{ème} confinement national (avril),

la saison 2021 a été bonne pour les acteurs du nautisme. Les professionnels ultramarins, déjà fortement impactés par les premiers effets de la crise sanitaire, font cependant figure d'exception. La filière estime que le soutien public doit impérativement se poursuivre pour ces entreprises.

En conclusion, le dynamisme du marché européen comme du marché nord-américain et l'évolution favorable de la pratique nautique en France permettent d'envisager de retrouver, dès 2021, le niveau d'activité de 2019.

Pour le secteur des Energies Renouvelables

Eoliennes en mer :

La filière poursuit sa structuration et, si la crise a pu retarder certains processus (enquêtes publiques préalables aux prochains appels d'offres notamment), les premiers parcs éoliens en mer sont enfin entrés dans leur phase de travaux, avec de premières mises en services prévues d'ici l'été 2022.

La concrétisation de ces premiers parcs s'est traduite en amont de la chaîne (équipementiers) par les premières livraisons de machines et de structures de fondation.

Le lancement de nouveaux projets dans les 18 prochains mois reste cependant essentiel afin de respecter les trajectoires de développement prévues dans la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE). Le respect de ce calendrier est en effet crucial afin de garantir une visibilité à l'ensemble de l'industrie et de la chaîne de valeur et d'éviter des "trous d'air" destructeurs d'emplois.

Après les débats publics en Normandie (zone pour laquelle une attribution du projet doit pouvoir intervenir encore d'ici 2022), Bretagne Sud (pour de l'éolien flottant) et Méditerranée, la phase de consultation du public pour le parc Sud Atlantique est en cours.

L'accélération significative du développement de parcs éoliens marins sur notre territoire devrait fortement contribuer à jouer un rôle central pour la production d'hydrogène bas carbone.

Autres technologies marines

Les autres technologies marines renouvelables, notamment l'hydrolien, poursuivent leur maturation technologique, ce qui devrait permettre de leur donner une place à part entière dans la prochaine PPE.

Pour le secteur de l'Offshore Pétrolier et Gazier

Le secteur continue de traverser une période difficile, les conséquences de l'effondrement des cours du pétrole et du gaz fin 2019 / début 2020 sur son activité ayant été accentuées, depuis plus d'un an, par l'effet de la pandémie de Covid-19.

Cette chute des cours du pétrole et l'incertitude quant à la date de la reprise de l'économie mondiales ont eu pour effet de repousser les décisions d'investissements des opérateurs. En parallèle, les contraintes sanitaires et logistiques liées à la pandémie ont généré des coûts supplémentaires difficiles à intégrer dans la trésorerie de nombre de nos entreprises.

La filière a dû, comme en 2016, réduire ses coûts et bien souvent diminuer encore ses effectifs. S'il est vrai que les mesures de soutien financier du gouvernement pour faire face à la pandémie ont eu un effet positif et que le marché montre aujourd'hui des signes plus encourageants (avec un prix du baril qui s'est fortement redressé, aujourd'hui autour de 80\$), les prochains 18 mois seront critiques pour l'avenir à long terme de la filière.

C'est dans ce contexte que le secteur de l'offshore Pétrolier et Gazier a entrepris une transformation majeure pour faire face aux défis de la transition énergétique et des nouvelles énergies. L'apport de son savoir-faire et de ses technologies ont joué un rôle essentiel dans la baisse des coûts des projets d'éolien maritime en Europe et dans le monde.

Nos entreprises participent aussi à la mise en place d'une stratégie industrielle dans d'autres domaines comme le CCUS (*Carbon Capture, Utilization and Storage*), l'hydrogène ou la biomasse. Des actions fortes de l'Etat restent nécessaires pour soutenir nos entreprises dans cette transformation, en particulier dans les domaines de la recherche, de la formation et des investissements dans nos régions.

1.2. Bilan synthétique des actions menées depuis 2018

Depuis la signature du contrat initial, les Industriels de la mer ont construit et consolidé un espace de dialogue tant à l'intérieur de la filière qu'entre la filière et l'Etat.

Cette cohésion entre les industriels a permis de répondre très vite et de manière complète aux demandes de l'Etat, dont l'action pour faire face à la crise, à travers les consultations régulières menées par les différents ministères et surtout la mise en place des mesures d'urgences pour soutenir l'économie, doit être soulignée.

Les industriels ont notamment travaillé, à la fin du printemps 2020 et à la demande de l'Etat, à des mesures spécifiques pour la relance dans leurs secteurs. Un plan détaillé de 50 mesures a ainsi été construit et publié le 15 mai 2020 : accélération de la demande, innovation technique, transformation de l'offre, pérennité de la filière et résilience, notamment par le développement de l'emploi local, sont les principaux thèmes. Dix de ces mesures ont fait l'objet d'un suivi rapproché par un groupe de travail interministériel placé sous l'égide du SGMer :

- Confirmation et accélération de la loi de programmation militaire ;
- Assouplissement de la politique de Bpifrance sur les conditions d'accès à l'assurance-crédit ;
- Mise en place d'un plan d'entraînement comparable aux Maritime Connection Days organisé en Australie, pour la Scandinavie et les pays de l'ASEAN ;
- Financement du projet de navalisation et de digitalisation des formations porté par le Campus des industries navales, après sa combinaison avec un projet dédié aux compétences requises pour la propulsion vélique (2,2M€ obtenus du PIA sur un budget total de 4,3M€) ;
- Lancement du second appel à manifestation d'intérêts du CORIMER en octobre-novembre 2020 (11 projets ont reçu un avis favorable pour passage en instruction sur les 14 auditionnés).

En ce qui concerne spécifiquement les mesures export, l'Etat a soutenu pendant la crise l'offre des entreprises du secteur à travers l'octroi de garanties et la mise en œuvre d'un moratoire de dette destiné aux armateurs ayant contractualisé des crédits acheteurs. Afin de renforcer encore davantage l'accès des acteurs de la filière maritime aux instruments d'assurance-crédit gérés par Bpifrance Assurance Export, les travaux du Fontenoy ont conduit à permettre l'octroi de garantie utilisant le crédit-bail fiscal et à la promotion des outils existants, à savoir la garantie interne et la garantie des projets stratégiques, auprès de ces acteurs. De même l'Etat et les industriels doivent travailler ensemble à l'évolution de l'Arrangement de l'OCDE afin d'éviter que ce mécanisme pénalise les industries françaises face à la concurrence de pays pratiquant des mesures de dumping fiscal.

Avant et après la crise, la filière a mis en œuvre les projets structurants et les engagements pris :

- **Projet structurant 1** : le CORIMER a été créé et a donné lieu à deux appels à manifestation d'intérêt, mais son bilan concret peut être renforcé. Il est proposé de consolider l'organisation des AMI et le soutien aux projets innovants dans leur ensemble ;
- **Projet structurant 2** : la filière a préparé deux propositions concrètes pour la création d'une plateforme numérique et l'accompagnement de 150 PME. Leur financement doit maintenant être trouvé ;

- **Projet structurant 3** : le Campus des Industries Navales et son outil d'attractivité le Navire des métiers ont été mis en place et ont mené de multiples actions en faveur de la formation et du recrutement dans toutes les composantes de la filière ;
- **Projet structurant 4** : des réflexions ont été menées pour identifier les pays prioritaires, coordonner les actions à l'étranger et préparer la mise en place de volontaires internationaux en entreprise (VIE) filière.

1.3. Vision stratégique

L'année 2020 a vu la crise de la Covid-19 s'ajouter à la crise du changement climatique. En réponse, **l'Etat a défini et publié en septembre 2020 le plan France Relance organisé autour des priorités suivantes :**

- La transition écologique ;
- La compétitivité et la souveraineté ;
- La cohésion.

Concernant les avenants aux contrats de filière et outre ces trois thèmes, l'Etat a demandé que soit considérée la solidarité entre les acteurs de la chaîne de valeur dans chaque filière.

Ces priorités se déclinent au sein des quatre projets structurants définis dans le contrat initial, qui restent pertinents :

- 1- Une R&D repensée et redynamisée autour du CORIMER ;
- 2- La transformation numérique des entreprises, une absolue nécessité ;
- 3- Anticiper les besoins en compétences et en volume d'emplois ;
- 4- Internationaliser les entreprises et développer l'export.

Ces projets structurants doivent être complétés par trois thématiques, l'ensemble formant à présent les sept orientations stratégiques de la filière des Industriels de la mer :

- 5- Produire, transporter, utiliser l'hydrogène renouvelable en mer ;
- 6- Une filière souveraine, résiliente et solidaire (y compris l'enjeu de souveraineté des grands fonds marins);
- 7- Décarboner les usages et les procédés industriels.

En complément des activités décrites ci-dessus et suivies par le CSF, il est important de mentionner les sujets relatifs à l'aménagement des infrastructures portuaires afin de renforcer l'écosystème industriel national autour des énergies marines. N'étant pas couverts à ce stade, ces sujets pourront, dans une étape ultérieure, faire l'objet de réflexions approfondies en relation étroite avec les autres CSF concernés :

- Aménagements des infrastructures portuaires pour faciliter la construction, l'assemblage et la maintenance de l'éolien offshore, posé comme flottant ;
- Aménagements des infrastructures portuaires pour faciliter le stockage, le chargement, et le transport du GNL (gaz naturel liquéfié), dans le respect de nos objectifs de transition énergétique, ainsi que l'hydrogène sous forme pure ou de produits dérivés (carburants de synthèse, électro-carburants, ammoniac, méthanol, LOHC, etc.), à l'export comme à l'import, notamment par la reconversion des infrastructures gazières existantes : unités de compression, de liquéfaction, de gazéification, stockage et pipelines de transport, etc. ;

- Développement de hubs de maintenance des champs éoliens offshore ;
- Déploiement des flottes maritimes de support aux installations énergétiques en mer (éolien en mer, hydrogène renouvelable issu des énergies marines).

La coordination avec d'autres filières sera poursuivie et développée, notamment avec les CSF Automobile, Aéronautique, Industries de Sécurité, Industries des Nouveaux Systèmes Energétiques, Mines et Métallurgie et Solutions Industrie du Futur.

Dans son suivi des engagements du nouveau contrat de filière, chaque comité veillera à tenir compte de la dimension régionale, nationale et européenne du thème dont il a la charge (tant en termes d'actions que de financements).

Le renforcement de la coopération avec l'Etat passera par la participation active de la filière aux différentes instances de dialogue mises sur pied (Comité France Maritime, Conseil National de la Mer et du Littoral, Comité du nautisme et de la plaisance, Conseil Supérieur de la Marine Marchande etc.). Ce dialogue s'est particulièrement illustré en 2020-2021 dans le cadre de Fontenoy du maritime mené par le Ministère de la mer.

Il conviendra également d'intégrer les conclusions de la mission confiée par la ministre de la mer au Président de la FIN et au directeur interrégional de la Mer de la façade nord atlantique sur le nautisme de demain, pour ce qui concerne la filière des Industriels de la mer.

Au niveau européen, la filière s'attachera à suivre, voire à être force de proposition, sur les initiatives les plus importantes, que ce soit sur le plan budgétaire (participation au partenariat de R&D *Zero Emission Waterborne Transport*, suivi des Projets importants d'intérêt commun européen (PIIEC), évolution du Fonds d'innovation), que sur le plan réglementaire (adoption du paquet climat européen et des initiatives destinées à rétablir des conditions de concurrence équitables pour l'industrie européenne). La présidence française du Conseil de l'Union européenne, qui aura lieu au premier semestre de l'année 2022, doit être l'occasion de faire avancer un certain nombre de dossiers stratégiques pour les Industriels de la mer.

1.4. Gouvernance

La composition du Bureau du CSF définie dans le contrat initial est modifiée comme suit :

- Sur demande de la Direction générale de la recherche et de l'innovation et de la Direction générale des entreprises, un représentant de la recherche publique a été nommé en mai 2020 ;
- La filière salue la création du Ministère de la mer en juin 2020 et il est proposé qu'un représentant de ce ministère soit membre du Bureau ;
- Il est enfin proposé qu'un représentant des Régions soit membre du Bureau.

En lien avec les thématiques nouvelles décrites dans la vision stratégique, et de manière à piloter les projets structurants correspondants, sont créés :

- Le Comité Hydrogène maritime ;
- Le Comité Souveraineté, Résilience et Solidarité, également chargé du suivi de la mise en œuvre des mesures de soutien proposées par la filière ; un groupe de travail traitera plus spécifiquement de l'exploration et de l'exploitation durable des grands fonds marins ;
- Le Comité Décarbonation.

Il est proposé que le Coordonnateur de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène soit membre du CSF plénier, dont la composition est la suivante :

Représentants de la filière	Représentants de l'Etat	Autres instances
Présidents des quatre composantes de la filière EVOLEN, GICAN, FIN et SER	Premier ministre : Secrétariat général de la mer et Secrétariat général pour l'investissement	Régions de France
Organisations syndicales : CFDT, CFE-CGC, CGT, CFTC, FO		Ifremer
Pôle de compétitivité	Ministère de l'économie : Direction générale des entreprises	Président du CORIMER
Personnalités qualifiées	Ministère de la transition écologique : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	Instituts Carnot
	Ministère de la mer : Direction des Affaires maritimes	
	Ministère des armées : Direction générale de l'armement	
	Opérateurs de guichets de financement ADEME et Bpifrance, Business France	
	Coordonnateur de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène	

Le schéma de gouvernance du CSF des Industriels de la mer est rappelé en Annexe 1.

2. Projets structurants et engagements de la filière et de l'Etat

Les projets structurants et engagements énoncés ci-après annulent et remplacent ceux du contrat initial.

2.1. Une R&D repensée et redynamisée autour du CORIMER

Le projet structurant du contrat de filière est réaffirmé :

Projet structurant 1 : En s'appuyant sur un dialogue Etat/filière de qualité, développer l'innovation en mettant en œuvre les feuilles de route R&D de la filière et en mobilisant les financements nationaux et européens disponibles, notamment pour accélérer la transition écologique et la digitalisation dans le domaine maritime.

Le CORIMER

Le comité R&D a organisé deux Appels à Manifestation d'Intérêt (AMI) en 2019 et 2020 réunissant respectivement 66 projets (380M€) et 51 projets (373M€) instruits côté filière en collaboration avec les Pôles de compétitivité (Pôles Mer et EMC2) et les instituts de recherche (IFREMER / FEM / IRT Jules Verne), et revus par le comité de sélection. Ces volumes témoignent d'un réel intérêt des industriels pour le dispositif, malgré les restrictions et le contexte économique difficile.

Pour l'AMI 2019, le CORIMER a distingué 19 projets. Néanmoins, à ce jour, seuls 8 projets ont été amorcés bénéficiant d'aides publiques limitées à 13 M€. Trois d'entre eux sont encore en discussion entre les porteurs et différents dispositifs de financement. Les autres projets ont été remaniés ou abandonnés par leur porteur.

Lors de l'AMI 2020, afin de fluidifier le processus d'instruction et d'augmenter le nombre de projets financés et l'enveloppe du soutien public, les dossiers ont en parallèle été transmis au SGPI, à la DGA et aux opérateurs Bpifrance et ADEME. Le comité R&D a soutenu auprès du CORIMER 25 projets, dont 14 projets avec des budgets supérieurs à 2M€. Parmi ces projets, 11 projets ont obtenu le passage en instruction approfondie dans les dispositifs de financement PIA. Les conditions de financement ont été alignées de façon rétroactive sur celles, plus avantageuses, du PIA4 entré en vigueur en mai 2021.

Bien que pertinents au regard des feuilles de route, 11 projets portés par des PME ont présenté un budget inférieur à l'assiette minimale requise par le cahier des charges du PIA et n'ont donc pu être traités dans ce cadre. Il semble donc indispensable de mettre en place un système permettant d'assurer le soutien de la filière, le bon aiguillage de ces projets et *in fine* leur financement.

La filière pourra également s'appuyer sur les initiatives d'accélérateurs de start-ups EVOLEN' UP pour EVOLEN et SeaStart pour le GICAN, pour susciter l'engagement de start-ups au sein de la filière afin d'intégrer les nouvelles technologies et bénéficier d'opportunités de compétitivité, de développement de marché et de performance environnementale. Les start-ups sélectionnées sur des thématiques communes dans le cadre d'AMI pourraient bénéficier d'un label filière Industriels de la mer. Ce label filière donnera du soutien et de la visibilité aux start-ups dans leur démarche vis-à-vis de l'Etat.

En outre, le CORIMER a adopté un nouveau règlement intérieur clarifiant sa double mission de réflexion stratégique et d'orientation des projets, en accord avec les dernières évolutions du soutien à la R&D et à l'innovation mises en place par l'Etat (cf. Annexe 2).

Cet avenant au contrat stratégique de filière doit être l'occasion de consolider le rôle du CORIMER comme un lieu de co-construction entre les industriels et les services de l'Etat pour définir, orienter et soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans la filière.

Les régions désormais en charge du pilotage de la politique des pôles de compétitivité et principaux financeurs de la RDI parmi les collectivités, doivent jouer leur rôle dans le dialogue et la collaboration avec la filière, notamment au profit des projets portés par les PME, en lien avec le CORIMER.

Intégration au sein de l'écosystème d'innovation maritime

Le comité R&D de la filière réunit les industriels représentatifs des 4 composantes et l'écosystème d'innovation représenté par les pôles de compétitivité Pôles Mer / Pôle EMC2, l'IRT Jules Verne, l'Ifremer et France Energies Marines.

Le comité R&D de la filière travaillera de concert avec la **coalition pour la Transition Eco-Energétique du maritime (T2EM)**, plateforme en cours d'élaboration sous l'impulsion du Cluster Maritime Français, afin que les actions de la filière y soient pleinement intégrées. Cette intégration doit permettre - par la mise en valeur des solutions industrielles sur la Plateforme numérique T2EM - l'identification de trajectoires de décarbonation du maritime et le rapprochement d'acteurs au sein de projets de R&D.

Les échanges avec les armateurs et les ports, les chargeurs, les acteurs des filières énergétiques actuelles et futures, et les usagers de proximité marins, portuaires et côtiers nourriront les travaux de la filière avec l'objectif d'assurer la pertinence des feuilles de route auprès des clients, fournisseurs et partenaires, et leur mise en œuvre dans des **projets collaboratifs entre acteurs du maritime**. Cette mobilisation de l'écosystème et ces échanges seront incarnés par des journées annuelles de l'innovation organisées lors de rendez-vous du monde maritime.

Au niveau national, le renforcement des liens avec l'**Agence d'Innovation Défense** permettra un dynamisme d'innovation sur les technologies duales, et pour les porteurs d'innovation, l'accès potentiel à l'ensemble des dispositifs de financement militaires et civils ainsi qu'à leur détection et référencement par nos forces armées.

Au sein du Conseil national de l'industrie, il conviendra d'associer étroitement le CSF 'Transformation et valorisation des déchets' afin que les technologies utilisées par les Industriels de la mer permettent davantage d'anticiper la fin de vie des équipements produits.

Enfin la filière contribuera au niveau européen à la gouvernance du **partenariat maritime « Zero Emission Waterborne Transport » d'Horizon Europe**, programme européen de recherche, pour viser au renforcement de la part obtenue par les entreprises françaises dans les programmes européens.

Les feuilles de route R&D de la filière

Les quatre axes de la feuille de route R&D de la filière sont confirmés. Ils visent à consolider une stratégie de filière autour des dernières évolutions technologiques et de leurs perspectives de marché, en lien avec les évolutions réglementaires et les objectifs de la transition écologique :

1-Axe nouveaux matériaux et chantiers intelligents (*smart yard*)

L'enjeu est le développement d'outils, de technologies et de méthodes de conception, production, analyse et contrôle afin de maintenir et renforcer durablement la compétitivité de la filière, et à la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux. La mise à jour doit permettre d'inclure les enjeux de fabrication et des usines du futur au-delà des chantiers, et d'assurer le suivi des réalisations sur l'ensemble de leur cycle de vie.

2-Axe bateaux intelligents et systèmes autonomes (*smart ship*)

L'objectif est de mettre à profit les nouvelles technologies de l'information (intelligence artificielle, automatisation, virtualisation, internet des objets, connectivité) pour développer des navires et systèmes plus intelligents et autonomes, afin de les rendre plus attractifs, performants, économes pour réduire leur empreinte environnementale et leur coût, et plus sûrs grâce à une approche fédératrice sur le cycle de vie complet.

3- Axe énergie, propulsion (*green ship*)

L'ambition est de réduire l'impact climatique et environnemental du secteur maritime sur l'ensemble de la chaîne de valeur, depuis la construction des navires, leur opération et jusqu'à leur démantèlement. Il s'agit de réduire les émissions de polluants sous forme de rejets gazeux (particules fines, GES), liquides (eaux grises, eaux noires) ou solides (optimisation des déchets dans les chantiers et déconstruction des navires). Le développement du GNL comme carburant de transition important, de nouveaux modes de propulsion (batteries, hydrogène, vent et autres carburants alternatifs) et les innovations en matière d'efficacité énergétique et opérationnelle sont particulièrement attendues pour traiter le premier type d'émissions.

4- Axe industrie offshore de nouvelle génération (*next-gen offshore industries*)

L'objectif est de proposer des solutions technologiques dédiées pour préparer l'implantation durable de nouvelles activités industrielles en mer, en particulier le développement des énergies marines renouvelables, la production d'hydrogène renouvelable en mer, le développement de solutions de décarbonation offshore comme le CCUS, et l'exploration-exploitation durable des ressources des grands fonds marins.

Pour la constitution d'une filière exploration des grands fonds marins et éventuelle exploitation durable de leurs ressources, d'importants efforts sont à réaliser dans le domaine technologique afin de maintenir la position de la filière française au premier plan : en amont dans le domaine des outils d'exploration, en aval dans ceux de l'ingénierie, des techniques applicables pour les grandes profondeurs par perfectionnement des systèmes classiques, tester les systèmes d'exploitation en conditions réelles, ce qui n'a jamais été fait à ce jour.

Engagements de la filière et de l'Etat

Engagement 1.1 : faire le bilan de l'aide publique accordée aux Industriels de la mer, en particulier au travers des l'AMI 2020 et suivants, à la fois quantitativement (volumes d'investissement mobilisés, aides reçues, délais) et qualitativement (technologies développées, collaboration entre les acteurs), de façon à évaluer leur contribution aux efforts d'innovation de la filière.

Engagement 1.2 : réviser annuellement les feuilles de route technologiques à travers la mobilisation de toutes les parties prenantes et les faire approuver par le CORIMER en temps opportun pour permettre l'organisation de nouveaux AMI. **Ces feuilles de route contribueront à orienter la définition des appels à projets des différents guichets de financement public afin qu'ils répondent aux besoins des Industriels de la mer.**

Engagement 1.3: assurer la mise en œuvre du nouveau règlement intérieur du CORIMER (cf. Annexe 2) et des actions associées pour remplir son rôle d'instance de dialogue et d'orientation des aides publiques et des projets de la filière, notamment sur la base d'une cartographie des guichets de financement régulièrement mise à jour et des bilans thématiques des projets financés à date.

Engagement 1.4 : proposer et mettre en œuvre d'ici fin 2021 une solution permettant d'optimiser le fléchage des projets de petite taille (assiette inférieure à 2M€). La réflexion en cours inclut notamment la mise en place d'une cellule de coordination destinée à permettre le soutien de la filière, à fluidifier le fléchage vers les dispositifs pertinents (financements régionaux, PIA régionalisé, concours I-Nov, etc.), ainsi que le recours à une procédure de soumission simplifiée.

Engagement 1.5 : avec l'appui de l'Etat, lancer les premières « rencontres innovation » de la filière maritime, qui auront vocation à rassembler tous les acteurs concernés pour travailler sur la mise à jour des feuilles de route technologiques servant de base aux AMI du CORIMER.

Engagement 1.6 : promouvoir et mobiliser le programme de recherche européen, notamment à travers la présentation du nouveau partenariat *Zero Emission Waterborne Transport*, afin de renforcer le poids de la France dans la rédaction et les retombées des appels à projets.

2.2. La transformation numérique des entreprises, une absolue nécessité

La feuille de route numérique, pilotée par le comité Numérique, s'adresse à tous les acteurs de la filière, des donneurs d'ordre aux PME et TPE. Le projet structurant, tel que défini en 2018, est confirmé :

Projet structurant 2 : assurer le développement efficient des outils numériques entre les différents rangs de la chaîne de valeur, et favoriser les liens entre filières sur ces sujets, en particulier avec les filières de l'aéronautique, de l'automobile et de l'énergie.

Depuis sa mise en place, le comité Numérique a avancé sur les deux engagements du contrat initial :

- Le cahier des charges, reprenant les besoins communs des Industriels de la mer, en vue du déploiement d'une plateforme numérique de filière a été fait ;
- Le plan d'accompagnement de 150 PME a été défini. La prochaine étape doit se concentrer sur le financement du projet dont le coût est estimé dans une fourchette de 4 à 4,7 M€.

La feuille de route numérique s'articule aujourd'hui autour de trois ambitions :

Engagements de la filière, des régions et de l'Etat

- **Fédérer les acteurs de la filière autour des enjeux du numérique :**

Engagement 2.1 : identifier les enjeux numériques communs et les besoins, assurer la veille technologique, établir une cartographie des acteurs, notamment en lien avec le nouveau CSF 'Solutions Industrie du futur'.

- **Permettre la montée en compétences individuelles et collectives** : mise en place d'un parcours numérique PME puis d'un accompagnement personnalisé permettant de convaincre et d'engager les PME à mettre en œuvre une brique de transformation numérique et à sécuriser les systèmes d'information et de production (cybersécurité). Cet objectif rejoint l'ambition du Plan d'accompagnement de 10 000 PME françaises sur lequel la filière des Industriels de la mer souhaite adosser cette action.

Engagement 2.2 : finaliser le cahier des charges pour la mise en place du parcours numérique PME et de l'offre correspondante, et rechercher son financement pour 150 PME (par exemple en mobilisant le dispositif 10 000 accompagnements au niveau régional avec l'appui de l'Etat, ...).

Par ailleurs, le comité accompagnera le CINav pour les besoins en métiers numériques de la filière en collaboration avec le comité Emploi, formation et compétences (développement et labellisation des formations, actions spécifiques pour les embauches).

- **Accompagner l'excellence opérationnelle sur des enjeux transverses :**

Mise en place d'une plateforme numérique : la transformation numérique des filières industrielles nécessite l'interconnexion numérique qui repose sur une normalisation des données pour en permettre l'interopérabilité entre les systèmes des différentes entreprises. Il conviendra de tirer parti des différentes initiatives existantes dans le domaine : projet ATLAS regroupant l'essentiel des filières stratégiques françaises auquel a souhaité s'associer la filière construction

navale, initiative internationale CFIHOS du domaine des hydrocarbures et GT MER au sein de l'initiative européenne Gaia-X. Il conviendra également de travailler avec la filière Solutions Industrie du Futur pour identifier les solutions technologiques proposées par les acteurs présents sur le territoire national.

Etant donné la diversité des besoins et la grande différence de maturité entre les acteurs de la filière, il est proposé de progresser pas à pas, en privilégiant les besoins largement attendus par les membres de la filière et les plus simples à mettre en œuvre, puis en allant vers des besoins nécessitant une culture numérique plus élevée et plus complexe. Une approche utilisant les solutions existantes est retenue afin de minimiser les développements nécessaires et optimiser la mise en œuvre.

La filière des Industriels de la mer souhaite bénéficier des dispositifs que l'Etat met à la disposition des filières pour l'amorçage d'une telle plateforme dont le coût est estimé à 5M€, pour une période de 5 ans.

Engagement 2.3 : finaliser le cahier des charges de la plateforme numérique de filière et, avec l'aide de l'Etat, rechercher le financement de son déploiement (candidature à l'AAP Plateformes numériques et mutualisation des données pour les filières).

Dans ce cadre, le comité numérique de filière et le Cluster Maritime Français travaillent à une réponse conjointe pour une plateforme numérique dont une des composantes traitera de la transition énergétique. Un interfaçage est également étudié avec la filière Solutions Industrie du Futur.

Par ailleurs, le comité numérique s'attachera à favoriser l'adaptation des technologies numériques aux spécificités de la filière :

Engagement 2.4 : alimenter le comité R&D de la filière pour le développement des technologies numériques (robotique/cobotique mobile, auto-apprenante, intelligence artificielle/Big-Data, faisabilité de la mise en place une forge logicielle).

2.3. Anticiper les besoins en compétences et en volume d'emplois

Le comité Emploi, formation et compétences pilote la mise en œuvre du projet structurant suivant qui n'est pas modifié par cet avenant malgré le ralentissement inévitable dû à la crise sanitaire :

Projet structurant 3 : anticiper les besoins en compétences, formations et emplois des Industriels de la mer et renforcer l'attractivité des métiers de la filière.

Les actions menées depuis 2018 ont permis de progresser dans la mise en œuvre de la feuille de route :

- Création du Campus des Industries Navales (CINav), mise en place d'une labellisation des parcours de formation sur les 23 métiers en tension identifiés à date¹ ;
- Mise en place d'Aspire au sein d'EVOLLEN pour accompagner les personnes en repositionnement professionnel ;
- Création de trois lieux emblématiques des Industriels de la mer (Brest / le Navire des Métiers – l'expo, La Seyne sur Mer / base Totem dans le cadre du PIA3, Nantes / Indret en discussion avec la région Pays de la Loire) ;

¹ Ces métiers sont les suivants : appareilleur/conducteur d'engins, accastilleur, agent de maintenance nautique, chaudronnier, électricien naval, électricien nautique, mécanicien naval, mécatronicien naval, menuisier d'agencement nautique, opérateur matériaux composites, peintre en construction navale, qualitatif, soudeur, superviseur/conducteur de travaux, technicien méthodes, technicien électronicien, technicien de maintenance, technicien technologue naval, technicien études projeteur, technicien études emménageur, technicien de maintenance éoliennes offshores, tuyauteur, usineur/fraiseur/tourneur.

- Développement du Navire des Métiers : lancé à Euronaval 2018, 42 escales cumulant 12 200 visiteurs. Création du Navire des Métiers on line, testé lors d'Euronaval 2020 ;
- Projet de navalisation des formations (réduire les écarts entre exigences des industriels et référentiels pédagogiques existants, tronc commun de savoirs en e-learning, séminaire d'acculturation « esprit d'équipage »). Ce sujet est considéré comme critique ;
- Recrutement : engagements formalisés avec Naval Group, Chantiers Atlantique et Piriou pour recruter 90% de leurs besoins juniors dans les formations labellisées : 3450 recrutements réalisés en 2018 et 2019 (sur 17 métiers en tension) ;
- Mise en place d'un Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC) fin 2019 avec trois axes : navalisation des formations, développement d'une plate-forme numérique « deviens.pro » pour mettre en relation les apprenants, les industriels et les opérateurs de formations pour les stages et alternances, création et entretien d'une Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC) de filière pérenne et de ses outils pour une actualisation régulière de l'évolution des besoins en emplois et en compétences. Afin de terminer les chantiers initiés dans ce cadre, l'EDEC sera prolongé jusqu'en 2022 après accord du Ministère du Travail de l'Emploi et de l'Insertion.

Les propositions pour l'avenant au CSF :

Engagements de la filière

- Développer l'attractivité des métiers :

Les actions engagées depuis 2018 doivent être prolongées et étendues : élargissement de CINav à toutes les régions littorales (Hauts de France et Occitanie) et aux régions et territoires ultra marins, réseau des campus du nautisme, espace emploi et formation et parcours découverte des métiers du nautisme, Erasmus pro, mise en valeur des opportunités de carrières pour les femmes à l'image du comité WE (Women in Energy) d'EVOLLEN, coopération avec l'OPCO2i, opérateur des compétences des branches de la métallurgie et de l'inter-industrie, dialogue entre industriels et anciens diplômés avec les collégiens et lycéens, contribution à la promotion du Brevet d'Initiation à la Mer (BIMER) initiée en Bretagne, étude de la mise en place d'une école d'intégration aux métiers de la mer à Marseille. Le CINav peut être l'outil adéquat pour porter une réelle dynamique collective et devenir la référence principale en matière d'attractivité des métiers pour l'ensemble de la filière et d'anticipation des besoins.

Engagement 3.1 : poursuivre le développement de l'attractivité des métiers de la filière en assurant la pérennité des projets CINav et Aspire, en créant 5 nouveaux lieux emblématiques d'ici 2023, et en améliorant les parcours de formation pour répondre aux besoins en compétences des industriels.

Engagement 3.2 : développer l'attractivité de la filière auprès des femmes en lien avec les recommandations du CNI sur la féminisation de l'industrie, diversifier les profils et répondre à certaines problématiques sur les métiers en tension. Cet engagement se traduira par la mise en place de partenariats avec les associations WISTA France, Elles Bougent et Force Femmes. **L'objectif est d'augmenter de 3 points de pourcentage le taux de féminisation** dans la filière (estimé à 24% en 2021) pour chaque catégorie professionnelle identifiée : Ouvrier, Technicien/Agent de maîtrise, cadre, **à horizon 3 ans.**

- Recrutement :

Les actions en faveur de la formation doivent être accentuées : digitalisation des formations, fluidification de l'accès à l'emploi et obtention du label by CINav pour 200 formations d'ici 28 mois,

faisabilité d'un système de formation mesurant l'acquisition de compétence et premiers cas d'usage pour la formation vélique et les formations labellisées CINav d'ici 24 mois.

Engagement 3.3 : réussir le déploiement du projet DIGI4MER pour parer aux besoins en compétences d'aujourd'hui et de demain. **Recruter 4 600 personnes** (alternants, CDI, CDD, intérim) d'ici 2023 sur 19 métiers en tension, en prenant appui sur la GPEC de la filière.

Engagement 3.4 : définir et mettre en place une plateforme de recrutement favorisant la mise en relation des offres d'emploi et des CV en s'appuyant sur des outils existants (prévoir des liens vers les offres existantes depuis les différents sites disponibles serait à privilégier, tout comme la création d'un espace spécifique pour les métiers de la mer ou lors d'opérations sectorielles pour les recrutements est à analyser avec Pôle emploi) : un budget de 150 k€ HT est nécessaire pour en réaliser l'amorçage.

Engagement 3.5 : évaluer les besoins spécifiques des énergies marines, éolien offshore et hydrogène maritime en particulier, en emplois et compétences dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE).

- **Emploi des personnes en difficulté et des publics éloignés de l'emploi :**

Le vivier d'apprenants n'est pas toujours suffisant pour répondre aux besoins de recrutement de la filière. De nombreux jeunes non diplômés et personnes en recherche d'emploi rencontrent des difficultés pour s'insérer dans la vie professionnelle et sont en risque d'exclusion. Repérer les décrocheurs et les publics éloignés de l'emploi et les former via des formations labellisées représente une opportunité pour répondre à ce besoin de main d'œuvre. Cette action pourrait par exemple s'inscrire en synergie avec les objectifs du Plan « 1 jeune 1 solution » qui vise à l'accompagnement de 35 000 jeunes en situation de décrochage scolaire. Par ailleurs, CINav a engagé des discussions avec la région Pays de la Loire pour mener des actions visant à accompagner les personnes éloignées de l'emploi à travers un dispositif de préparation à la formation type « SAS ».

En ce qui concerne les 23 « écoles de production » à vocation industrielle, CINAV identifie les formations éligibles à une labellisation visant à assurer l'adéquation entre les formations dispensées et les besoins en compétences des industriels de la mer.

Dans le cadre du mentorat visant à mettre en relation le monde de l'entreprise et les apprenants, une recherche d'ambassadeurs pilotée par CINAV auprès de ses partenaires industriels est menée.

Engagement 3.6 : cartographier les initiatives améliorant l'emploi des personnes en difficulté et évaluer les synergies potentielles avec les actions de la filière

2.4. Internationaliser les entreprises et développer l'export

Le projet structurant sur l'internationalisation, tel que présenté dans le contrat initial, reste pertinent :

Projet structurant 4 : gagner la bataille de l'export à partir d'une solidarité construite en France par les entreprises de la filière.

Le comité Internationalisation des entreprises et export a mené, depuis sa création, les actions suivantes en cohérence avec les engagements pris :

- Doter la filière d'une stratégie à l'international : identification de zones /pays prioritaires (notamment Singapour, Moyen-Orient, Brésil, tout l'axe indopacifique, Inde, Europe du Nord) et réflexions sur la mise en œuvre d'actions communes sur ces pays ;

- Echanges avec les acteurs majeurs publics et privés de l'accompagnement à l'international : composantes de la Team France export, MEDEF International, Pôles de compétitivité, Cluster Maritime Français. Rencontre début 2021 avec le ministre chargé du Commerce extérieur et de l'Attractivité au Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères ;
- Recensement des salons et événements internationaux et régionaux et coordination des actions (séminaires, missions, pavillons France) de BusinessFrance / Team France Export avec les actions des partenaires de la filière (missions, salons...).

La poursuite de la réflexion sur une meilleure disponibilité et une simplification des guichets existants aux fins d'accompagner la filière et en particulier les PME et ETI doit être poursuivie, en collaboration avec les acteurs de l'Etat: assurance prospection, FASEP, garanties export et aux investissements, lignes de crédits export.

Les Industriels de la mer ont été confrontés à l'impossibilité de se déplacer depuis le début de la pandémie, ces difficultés étant aujourd'hui atténuées mais toujours présentes. Avec l'annulation des salons les uns après les autres, la chute drastique des opportunités de rencontre avec les clients étrangers et les prospects pour les marchés futurs a fait fortement chuter le niveau des commandes à l'export.

A l'occasion de leur programmation 2022, 13 projets de labellisation portés par la filière ont été proposés pour des salons (naval et maritime, défense/militaire via la SOGENA, hydrocarbures et nouvelles énergies), afin d'offrir une solution adéquate aux entreprises de la filière en demande de ce type de rendez-vous.

Par ailleurs, les mesures mises en place dans le cadre du Plan de Relance Export ont été plébiscitées et largement utilisées par les entreprises de la filière, et plus particulièrement le Chèque Relance Export, qui a été utilisé par plus de 40 entreprises, à l'occasion de divers événements organisés par la Team France Export et ses partenaires. Il sera d'ailleurs toujours mobilisable pour la majorité des événements labellisés programmés avant le 15 octobre 2022.

Enfin, le salon EURONAVAL (prévu du 18 au 21 octobre 2022) sera également une opportunité importante de pouvoir amplifier les actions de promotion de l'international auprès des entreprises présentes, en partenariat avec les fédérations et partenaires : il sera ainsi proposé des rendez-vous personnalisés avec les experts sectoriels de Business France à l'étranger ainsi que des invitations de donneurs d'ordre étrangers.

Face à cette situation, il convient d'orienter les actions futures selon trois objectifs :

Engagements de la filière, de l'Etat et des régions

- Développement du réseau de VIE :

Engagement 4.1 : la filière développe son réseau de VIE pour être en mesure d'apporter aux entreprises un soutien local dans les pays ou régions jugés prioritaires, notamment Asie du Sud Est, Moyen-Orient, Brésil, Bruxelles. La contribution publique Etat/Régions visée est de 50% a minima.

Deux VIE Filière seront déployés à Singapour (soutenu et porté par le GICAN) et à Abu Dhabi (soutenu et porté par EVOLEN) pour couvrir respectivement les régions ASEAN et Moyen-Orient dans le cadre des VIE filières du plan France relance.

- Développer la connaissance du domaine maritime et son importance stratégique pour l'Etat à l'international :

Stratégique, le secteur maritime est au cœur de la souveraineté de notre pays, que ce soit pour assurer ses missions de dissuasion ou la sécurité de ses approvisionnements. Cela nécessite à la fois d'avoir la

compétence de conception, de construction et de maintenance des navires, mais aussi la compétence d'opération des navires, à travers un tissu d'armateurs battant pavillon français, et de ports compétitifs et productifs.

A ce jour, concernant les Industriels de la mer, seul l'export permet d'avoir le taux d'activité suffisant afin de conserver la maîtrise des compétences liées au maintien de cette souveraineté. A ce titre l'Etat doit pouvoir soutenir la filière dans son développement international en lui facilitant l'accès aux marchés grâce à un échange d'information et à la promotion de la filière.

Engagement 4.2 : mise en place d'un accord entre la filière et la DG Trésor organisant la coopération filière / services économiques.

Cet accord visera notamment à :

- Sensibiliser les services économiques aux problématiques de l'industrie maritime française à travers la réalisation d'une formation destinée aux attachés économiques des pays considérés comme stratégiques lors des séminaires annuels de la DG Trésor ;
 - Recevoir de la part des services économiques les remontées d'information pertinentes en amont, concernant les évolutions réglementaires et marchés potentiels ;
 - Faciliter l'accès aux décideurs étatiques dans ces pays en vue d'assurer la promotion des solutions françaises.
- **Animer la filière sur les sujets internationaux :**

La concurrence internationale est de plus en plus rude. Les pays souhaitant affirmer leur puissance maritime utilisent des outils pour protéger et doper leur industrie créant les conditions d'une concurrence déloyale.

La France doit également être plus présente dans les organismes européens et internationaux (Commission européenne et Organisation Maritime Internationale entre autres). Ce sujet d'influence, qui peut porter sur le soutien à l'innovation, la normalisation et la réglementation, doit être traité conjointement entre les industriels et l'Etat.

Afin de mieux coordonner les efforts commerciaux et l'intelligence collective de la filière, il est proposé :

Engagement 4.3 : réunir sur une base trimestrielle un comité international élargi, afin d'assurer la coordination des actions à l'export et développer des solutions favorisant l'action en équipe de France.

Engagement 4.4 : évaluer et suivre les conditions de concurrence internationale en collaboration avec la DGE et la DG Trésor, notamment à l'exportation.

Engagement 4.5 : identifier les besoins et disponibilités d'experts techniques internationaux dans les différentes instances européennes et mondiales afin de défendre l'industrie maritime française.

La composition du comité international élargi inclura : les quatre composantes de la filière, les pôles de compétitivité et clusters partenaires, Business France, Bpifrance, MEDEF International, les responsables internationaux des régions, la DGE, et le cas échéant le ministère des affaires étrangères et la DG Trésor. Le comité veillera à coordonner ses actions avec celles du CSF 'Industries des Nouveaux Systèmes Energétiques'.

2.5. *Produire, transporter, utiliser l'hydrogène renouvelable en mer*

Il est proposé de créer un nouveau comité Hydrogène maritime dont l'objectif serait d'apporter la contribution des Industriels de la mer à la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France.

L'hydrogène renouvelable et bas-carbone est l'une des composantes majeures de la stratégie de la France et de l'Union européenne pour tendre vers la neutralité climatique.

La massification de la production d'hydrogène et son utilisation, à la fois comme vecteur énergétique mais aussi comme molécule de synthèse, contribuera à décarboner de multiples usages industriels et de mobilité lourde, elle pourrait à terme faciliter également l'intégration des capacités de production d'électricité d'origine renouvelable aux réseaux électriques, et apporter des éléments de réponse aux problématiques de stockage.

La « stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France » inscrit l'hydrogène renouvelable et bas-carbone dans le plan national de relance de l'économie. Ses objectifs visent à déployer 6,5 GW d'électrolyseurs et à produire 600 000 tonnes d'hydrogène décarboné en 2030. Cette production permettra d'éviter 6 millions de tonnes d'émission de CO₂ par an.

L'éolien en mer, qui vise à répondre à ces objectifs, tant en France qu'à l'échelle européenne, connaît une croissance inégalée grâce à la réduction continue des coûts. À l'horizon 2040, on estime que 127 GW de capacité pourraient être raccordés au réseau européen (prévisions AIE), et les prévisions les plus volontaristes tablent même sur 450 GW en 2050 (prospectives de l'Association Wind Europe).

A la convergence de la filière « Éolien maritime » d'une part, et de la filière « Hydrogène » d'autre part, la production d'hydrogène renouvelable par électrolyse de l'eau à partir d'électricité produite par l'éolien en mer offre un débouché très prometteur.

Elle peut contribuer aux objectifs de massification de la production d'hydrogène décarboné en France, aider à décarboner le transport maritime et fluvial et les hubs portuaires, et à générer de nouveaux métiers et de nouveaux emplois liés à la reconversion des infrastructures existantes ainsi qu'à la construction d'infrastructures nouvelles, de transport, de stockage et de distribution d'hydrogène ou de composés de synthèse à base d'hydrogène, par exemple l'ammoniac envisagé pour le stockage, le transport ou simplement comme carburant.

Certains pays européens consacrent des moyens à ce sujet dans le cadre de leurs plans de relance et la compétition internationale est encore ouverte. **L'industrie française a des atouts pour y trouver une place de choix.** Elle possède des champions industriels et technologiques de toutes tailles tout au long de la chaîne de valeur de l'éolien offshore, posé comme flottant, dont nombreux sont ceux qui ont déjà fait leurs preuves à l'international. Elle possède aussi des centres de recherche académiques reconnus, ainsi qu'une filière industrielle active sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'hydrogène.

Projet structurant 5 (nouveau) : étudier les conditions de développement de l'hydrogène issu des énergies marines renouvelables (éolien en particulier), ainsi que ses débouchés dans le secteur maritime.

Les engagements seront abordés sous l'angle économique, infrastructures, technologies, innovation et emplois, en relation avec les autres projets structurants du CSF, et avec les travaux menés par l'écosystème associatif et industriel français.

Engagements de la filière

- Volet infrastructure et production :

Ce volet s'intéressera au couplage éolien offshore-hydrogène, et à la production simultanée d'électricité verte et d'hydrogène renouvelable, incluant les infrastructures de stockage d'hydrogène en mer, ainsi que son transport sous forme gazeuse ou liquide, par pipeline sous-marin et par voie maritime (soutage).

Engagement 5.1 : proposer une feuille de route pour la production d'hydrogène renouvelable à partir d'électricité produite par de l'éolien en mer : définir les paramètres et conditions d'industrialisation : *technologies, façade maritime, environnement, usage et destination de l'hydrogène, modèle économique et compétitivité*. Cartographie des acteurs et technologies, nomenclature. Comprendre quels sont les paramètres dimensionnants qui contribuent à la robustesse et à la pérennité des modèles économiques en vue de produire une énergie compétitive et socialement acceptable, benchmarks européens et mondiaux.

Engagement 5.2 : Identifier un ou deux modèles d'affaires compétitifs, qui pourront prendre la forme d'un projet fédérateur ou d'un démonstrateur, et contribuer à la stratégie de déploiement de 6,5 GW d'électrolyseurs.

- Volet énergie et usages :

L'hydrogène renouvelable ou bas-carbone peut contribuer à la décarbonation de la mobilité maritime et fluviale soit directement (pour le fluvial et le maritime court courrier), soit en le transformant en carburant de synthèse (ce qui constitue un point commun avec le transport aérien long courrier) quand aucune autre solution technique n'existe à court terme, pour le transport maritime de longue distance, incluant les technologies et infrastructures de chargement carburants des bateaux en mer comme à terre.

Le développement de l'usage direct ou indirect de l'hydrogène renouvelable ou bas-carbone doit se faire en complément des autres modes de propulsion alternatifs, y compris le bio-GNL (voir aussi Projets structurants R&D et Décarbonation), après notamment analyse de l'efficacité énergétique globale et de la disponibilité des ressources de chacune de ces filières.

Engagement 5.3 : élaborer une feuille de route sur le déploiement de l'hydrogène pour la mobilité maritime et fluviale : cartographie des technologies, TRL, définition des priorités, en fonction des différents cas d'usage, et des carburants dérivés de l'hydrogène.

Engagement 5.4 (en liaison avec le projet structurant R&D) : identifier un ou deux projets pilotes (TRL élevé) d'ici 2028, en vue d'accélérer le montage de projets sur l'ensemble des familles d'usages : répliquabilité pour les navires de service et démonstrateurs à l'échelle pour ferries/paquebots/tankers/vraquiers et porte-conteneurs.

- Volet transverse :

Engagement 5.5 (en liaison avec le projet structurant R&D) : proposer des projets innovants de R&D au CORIMER ou à d'autres organismes de soutien visant à améliorer la compétitivité des systèmes et des technologies propres à l'hydrogène maritime : électrolyseurs en environnement marin, piles à combustibles, stations de chargement en mer ou portuaires, stockage, transport, usages maritimes, carburants, etc.

Engagement 5.6 : progresser sur les cadres normatifs et réglementaires en vue de lever les freins à l'accélération des processus décrits.

Engagements de l'État

Engagement 5.7 : contribuer à une réflexion commune avec le CSF autour de la faisabilité du déploiement de la production à terre et en mer d'hydrogène renouvelable produit à partir d'énergies marines renouvelables sur le territoire national. Une telle réflexion pourra par exemple aborder les questions suivantes :

- Conditions de production d'hydrogène à terre à partir d'électricité renouvelable produite en mer, et conditions d'utilisation de cet hydrogène ;
- Réflexions autour de la possibilité de développer des projets pilotes ou fermes expérimentales de production d'hydrogène en mer, et sur le fonctionnement des technologies propres à l'hydrogène en milieu marin : électrolyse, compression, stockage, transport et soutage.

Les projets expérimentaux conduits dans ces domaines pourraient bénéficier des dispositifs de soutien à l'innovation et aux démonstrateurs, ou au déploiement, opérés par l'ADEME sous réserve d'éligibilité à ces dispositifs.

Gouvernance :

Le comité s'appuiera sur les groupes de travail déjà mis en place par les associations et syndicats professionnels, les sociétés, clusters, pôles de compétitivité, etc. notamment chez *EVOLEN, le SER, le GICAN, la FIN*.

Il travaillera en étroite collaboration avec les autres comités qui composent le CSF, plus particulièrement avec le comité R&D, le comité Emploi, formation et compétences et le comité Décarbonation.

Il coordonnera ses travaux, avec les directives et les objectifs du Conseil National de l'Hydrogène, en particulier avec les actions coordonnées par France Hydrogène et par le CSF 'Industries des Nouveaux Systèmes Énergétiques'.

Le comité rassemble une sélection d'associations professionnelles et sociétés représentatives du monde de la Mer, et des applications liées à l'Hydrogène ou à l'Eolien Offshore :

- Associations professionnelles : *EVOLEN, SER, GICAN, FIN, France Hydrogène, Armateurs de France, France Energie Eolienne* ;
- Industriels de la mer, du secteur de l'Hydrogène ou de l'Eolien en mer.

2.6. Une filière souveraine, résiliente et solidaire

La France possédant la deuxième plus grande zone économique maritime mondiale et l'économie bleue étant un des axes majeurs de développement de l'économie, l'industrie maritime et nautique a un rôle majeur à jouer pour participer au développement du pays comme puissance maritime.

Le développement de cet objectif commun à l'Etat et à la filière nécessite une coopération accrue entre les acteurs privés et publics et doit permettre le développement d'une solidarité nationale qui renforcera le poids de toutes les composantes Etat, collectivités territoriales (régions), industrie et écosystème.

Projet structurant 6 (nouveau) : poursuivre un ensemble d'initiatives destinées à rapprocher secteur énergétique, industriels, armateurs et entités publiques et répondant aux défis de la souveraineté, de la solidarité et de la compétitivité de la filière.

Un nouveau comité Souveraineté, résilience et solidarité sera créé dont les actions seront déclinées selon plusieurs volets :

Engagements de la filière, de l'Etat et des régions

- Volet développement de la solidarité économique :

L'Etat et la filière travailleront de concert afin de développer les achats responsables, et de faciliter le développement et la modernisation de l'outil productif en disposant d'une vision à long terme des perspectives de prises de commandes.

Au-delà des actions menées dans les autres projets structurants, la solidarité intra-filière sera développée en encourageant la mise en œuvre du label « Relations Fournisseurs et Achats Responsables », de la RSE et de l'éthique dans les relations commerciales au sein des entreprises. Les donneurs d'ordre seront incités à intégrer ce label dans leurs stratégies d'acquisition.

Engagement 6.1 : élaborer, avec l'aide de l'Etat (DGE, DAM) et des régions, et en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, un guide recensant les critères de compétitivité hors-prix permettant de développer les achats responsables. Ce guide sera distribué aux armateurs publics et autres acquéreurs de navires, d'équipements ou infrastructures maritimes bénéficiant de soutien de l'Etat.

Engagement 6.2 : donner des perspectives de long terme à la filière sur les plans d'acquisition des moyens navals, d'une part en ce qui concerne les industriels (avoir une vue stratégique sur le marché national et à l'exportation (parcs éoliens en mer, navires de services portuaires)), d'autre part en ce qui concerne les acteurs publics (partage par l'Etat, sur une base annuelle, des projections d'acquisition des moyens de la fonction garde-côtes et par les régions des besoins de navires maritimes et fluviaux destinés à la délégation de service public ou toute autre fonction).

Engagement 6.3 : aider les entreprises à obtenir le label Relations Fournisseurs et Achats Responsables et inciter les donneurs d'ordre à en faire un critère de sélection.

- Volet développement de la souveraineté des grands fonds marins :

De nombreuses opportunités résident dans le développement d'une connaissance et d'une maîtrise accrue des grands fonds marins (meilleure compréhension du changement climatique, pose de câbles sous-marins, ressources minérales contribuant à des secteurs porteurs comme la mobilité électrique, etc...). Alors qu'il s'agit d'un enjeu de souveraineté pour les prochaines décennies, une forte montée en puissance des Etats est à l'œuvre notamment dans leurs zones économiques exclusives ou celles qu'ils considèrent comme telles. Sur la seule période 2011-2019, 21 permis d'exploration ont été attribués dans les eaux internationales par l'Agence internationale des fonds marins (AIFM) et 30 au total en 2020, dont cinq pour la Chine et deux pour la France.

Une stratégie nationale d'exploration et d'exploitation durable des ressources minérales des grands fonds marins a notamment été validée par le Premier ministre en 2021 (décision du Comité interministériel de la mer (CIMER) du 22 janvier 2021), structurée autour de cinq grandes priorités et de projets correspondants, pour les dix années à venir.

La France fait figure de référence dans la prise en compte des enjeux environnementaux et dispose d'un savoir-faire reconnu qui doit gagner à être davantage valorisé en développant des projets de coopération en pays tiers (en Europe, dans la zone indopacifique notamment).

Engagement 6.4 : créer un groupe de travail dédié aux Grands fonds marins dont l'objectif est d'apporter la contribution des Industriels de la mer à la mise en œuvre de la stratégie nationale d'exploration et d'exploitation durable des grands fonds.

Engagement 6.5 : contribuer à fédérer les experts techniques et les acteurs industriels en vue de consolider la dynamique collective, créée lors de la définition d'une stratégie nationale dans ce domaine en 2020/21.

Engagements de l'Etat et des régions

Les pouvoirs publics (Etat, régions) examineront les modalités de soutien des projets industriels d'exploration ou d'exploitation durables des grands fonds marins, y compris sur le plan financier et de la sensibilisation des acteurs territoriaux concernés : laboratoires de recherche, centres techniques, pôles de compétitivité.

- Volet développement souveraineté d'approvisionnement

Face à la raréfaction des matières premières et aux problèmes d'approvisionnement, le développement des filières françaises et une forme de relocalisation de certaines activités semblent nécessaires. Le développement de circuits courts doit aussi permettre de réduire l'empreinte carbone des navires et équipements produits.

Engagement 6.6 : définir des modalités de veille des sous-traitants, partagées avec l'Etat, de façon à anticiper le plus en amont possible les défaillances et risques pour la chaîne d'approvisionnement.

Engagement 6.7 : se coordonner avec le CSF 'Mines & Métallurgie' pour identifier et quantifier les besoins à moyen terme de métaux, et mettre en place une réflexion pour travailler, à travers le cycle de la gestion des déchets, à la sécurité d'approvisionnement et à la baisse de l'empreinte carbone.

2.7. Décarboner les usages et les procédés industriels

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) fixe un objectif de baisse des émissions des procédés industriels de 81,5 MtCO₂ en 2015 à 53 MtCO₂ en 2030, soit une baisse de 35 % (cet objectif étant porté -81% en 2050).

S'agissant des opérations de transport, la SNBC fixe un objectif de réduction de 28% des émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2015, puis une décarbonation complète d'ici 2050 (à l'exception du transport aérien domestique).

En juillet 2021, une série de propositions législatives a été publiée de façon à permettre à l'Union européenne de baisser l'ensemble de ses émissions de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990 (l'objectif de réduction étant jusqu'alors de 40%). Ce paquet climat européen, dit 'Ajustement à l'objectif 55%', inclut des objectifs en matière de développement des énergies renouvelables, des mécanismes de tarification carbone ainsi que des mesures règlementaires diverses. Le transport maritime sera pour la première fois intégré au système européen d'échanges de quotas d'émissions, en parallèle d'une obligation progressive de recours aux carburants durables d'ici 2050.

Compte-tenu de ces différentes initiatives, l'effort de décarbonation doit porter à la fois sur les procédés industriels utilisés dans les usines, chantiers et ateliers, et sur les usages des équipements (dans la phase d'exploitation), tout en mettant en perspective l'étape de déconstruction.

- Procédés industriels :

Aux différents stades de leur production, les équipements des Industriels de la mer (navires, éoliennes, etc.) peuvent être source d'émissions de CO₂.

L'enjeu est d'identifier les activités les plus émettrices et d'établir un bilan des émissions produites, puis d'explorer les leviers de décarbonation possibles, qu'il s'agisse du fonctionnement des sites, des techniques de fabrication, du type d'énergie utilisée, des mesures d'efficacité énergétique mises en place ou du choix des matériaux (acier bas-carbone, plastiques biosourcés, pratiques liées à l'économie circulaire), s'appuyant notamment sur la feuille de route technologique *Smart Yard* (voir projet structurant 1).

Au préalable, la filière a pour ambition de réfléchir à une méthode d'évaluation quantitative de ses émissions, notamment en coopération avec d'autres filières plus émettrices, ayant entamé ce travail plus en amont (le CSF 'Chimie et Matériaux' par exemple).

Sur la base du bilan réalisé, l'objectif à terme sera de produire une **feuille de route de décarbonation des activités des Industriels de la mer** sur le territoire français, à horizon 2030 et avec des pistes pour 2050, de façon compatible avec les objectifs de réduction des émissions industrielles fixés par la SNBC. Cette feuille de route pourra détailler les spécificités propres à chaque activité et proposer des projets concrets de décarbonation pour tous les leviers là où ils existent, en précisant les soutiens attendus de l'Etat.

La filière s'engage par ailleurs auprès de ses industriels à faciliter le déploiement des outils mis en place par l'Etat, comme les dispositifs de soutien à la décarbonation. Pour cela elle travaillera de manière transverse avec les autres filières industrielles concernées, notamment la filière Mines et Métallurgie.

- Usages :

S'agissant de la décarbonation des usages, la feuille de route technologique *Green Ship*, révisée en lien avec les utilisateurs finaux, permettra de donner un cap aux efforts de R&D requis pour générer les nécessaires ruptures technologiques (voir Projet structurant 1), et orientera la sélection des projets de la filière dans le cadre du CORIMER.

Au-delà de ces activités de R&D, la construction des navires intégrant ces nouvelles technologies vertes doit être également appuyée par les pouvoirs publics au travers de dispositifs spécifiques permettant ainsi d'accompagner le déploiement et l'accélération de la maturation industrielle et économique de ces solutions. Mis en place de façon temporaire pour enclencher une nouvelle dynamique au sein de la filière, ces dispositifs permettraient de modérer l'effort d'investissement privé nécessaire à la construction des navires verts (10 à 20% de surcoûts par rapport à des navires existants) pour des acteurs qui ressortent fortement endettés de la crise sanitaire, et de garantir le niveau d'activité de la filière et sa compétitivité face aux acteurs internationaux. Entamée dans le cadre du Fontenoy du maritime et rendue d'autant plus nécessaire avec la publication du paquet climat européen, cette réflexion devra être poursuivie et consolidée.

Enfin, la filière participe également à la coalition pour la Transition Eco-Energétique du maritime (T2EM), plateforme en cours d'élaboration sous l'impulsion du Cluster Maritime Français, qui vise à identifier des trajectoires de décarbonation du maritime et à rapprocher les acteurs au sein de projets de R&D. Il conviendra de s'assurer que les actions de la filière soient pleinement prises en compte et que cette plateforme numérique permette la mise en valeur des solutions industrielles françaises.

- Déconstruction :

La filière est un acteur potentiel important du recyclage des matériaux issus de la déconstruction, en particulier des navires civils ou militaires, des bateaux de plaisance et, demain, des vecteurs de production de l'énergie en mer. Le recyclage aussi complet que possible des matériaux impliqués est un objectif partagé. La filière doit poursuivre son travail d'identification des besoins en ce domaine.

Des initiatives ont déjà été prises en ce sens, notamment la création par le secteur du nautisme et de la plaisance de la première filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) dédiée à la gestion de la fin de vie des bateaux de plaisance (APER). Si des enjeux réglementaires et financiers restent à accompagner, il convient de souligner qu'après deux années d'activité 3200 bateaux ont été déconstruits par les 26 centres de déconstruction actuellement agréés, que et l'activité est en progression constante.

Enfin, les Industriels de la mer s'assureront de promouvoir en interne et vers leurs parties prenantes le Référentiel Océan, développé par la Fondation de la mer, outil de communication solide et transparent pour valoriser leur engagement pour le climat et la biodiversité marine.

Projet structurant 7 (nouveau) : parvenir à une vision commune de la trajectoire de décarbonation de la filière à mettre en place, tant sur les usages que sur les procédés industriels, et des dispositifs de soutien associés.

Engagements de la filière et de l'Etat

S'agissant des usages :

Engagement 7.1 : contribution à la plateforme pour la transition éco-énergétique du transport maritime (T2EM), notamment en assurant la cohérence de ses travaux avec la feuille de route *Green Ship* et en y promouvant les solutions de décarbonation du transport maritime développées par les industriels.

Engagement 7.2 : poursuivre avec l'Etat la réflexion sur la mise en place rapide de dispositifs d'accompagnement, tant au niveau français qu'européen, pour le financement du surcoût d'achat et d'installation sur les navires des technologies de verdissement, au moins dans la phase transitoire.

S'agissant des procédés industriels :

Engagement 7.3 : initiation d'une démarche visant à définir une méthode d'évaluation des émissions de la filière, de façon à produire un premier bilan d'ici fin 2022, et à compiler les leviers existants pour réduire ces émissions, l'objectif à terme étant d'aboutir à une trajectoire de décarbonation à horizon 2030 (voire 2050).

Engagement 7.4 : promotion des outils mis en place par l'Etat, comme les dispositifs de soutien à la décarbonation.

3. Modalités de mise en œuvre du contrat de filière modifié et signatures

Le présent avenant modifie et complète le contrat signé le 29 octobre 2018 et entre en vigueur à compter du 8 décembre 2021 jusqu'au 31 décembre 2023.

L'Etat, les régions, les industriels et les organisations syndicales s'engagent conjointement sur les projets structurants et les engagements énoncés et détaillés dans cet avenant (voir synthèse en Annexe 3).

Les Signataires

**Avenant au contrat Stratégique de Filière des « Industriels de la mer »
entre,**

La ministre de la Mer

La ministre déléguée à l'Industrie

et la filière des « Industriels de la mer »

Le président du CSF

**En présence,
de Régions de France :**

des Fédérations industrielles :

Le président d'EVOLEN

Le président du GICAN

Le président de la FIN

Le président du SER

Jean CAHUZAC

Pierre Eric POMMELLET

Yves LYON-CAEN

Jean-Louis BAL

et des Organisations syndicales :

La CFDT

La CFE-CGC

La CFTC

La CGT

FO

ANNEXES

Annexe 1 : Gouvernance du CSF des Industriels de la mer

Inscrite dans le Conseil national de l'industrie (CNI), l'action du CSF s'inscrit dans le réseau des instances et structures compétentes au nombre desquelles figurent le Comité interministériel de la mer (CIMER) pour le dialogue interministériel et le Comité France Maritime pour le dialogue inter-secteurs.

L'organisation du CSF, conforme à celle recommandée par le CNI, est la suivante :

- Le CSF est présidé par le président du Comité Exécutif¹ choisi sur proposition des quatre présidents de groupement/ fédération qui constituent la filière, pour deux ans ;
- Le CSF plénier² se réunit une fois par an en présence du Ministre de l'Economie et des Finances, de la Ministre de la Mer et du Ministre des Transports. Cette réunion plénière est consacrée à la signature du contrat de filière et à ses avenants successifs ainsi qu'au suivi des progrès réalisés; elle est préparée par un Bureau³ qui se réunit trois 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 CIMER, il organise et dirige les travaux des comités ad hoc autour des axes prioritaires et propose des sujets nouveaux.

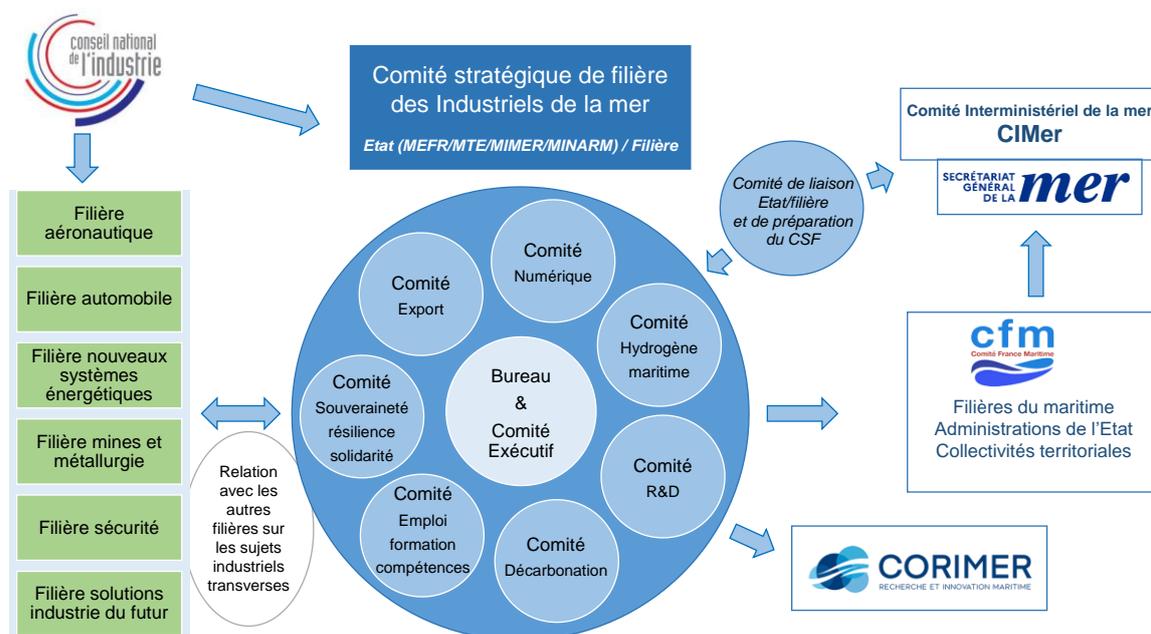


Schéma de gouvernance de la filière des Industriels de la mer

¹ Le **Comité Exécutif** se compose du président du Comité Exécutif, des présidents de chaque groupement/fédération des Industriels de la mer et de personnalités industrielles qualifiées

² Le **CSF plénier** se compose du Comité Exécutif, des cinq organisations syndicales représentatives au CNI, du SG Mer, du DGE, du SGPI, de la DGITM, de la DAM, de Régions de France, de Bpifrance, de Business France, de l'ADEME, de la DGA, de l'Ifremer, d'un pôle de compétitivité, du président du CORIMER, du coordinateur de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène et d'un représentant de la recherche publique

³ Le **Bureau du CSF** est composé du Comité Exécutif auquel sont associés 2 organisations syndicales, ainsi que le Directeur Général des entreprises, le Secrétaire Général de la Mer, le Directeur des Affaires Maritimes, un représentant des Régions et un représentant de la recherche publique

Annexe 2 : Règlement intérieur amendé du CORIMER

Adopté lors du CORIMER du 23 novembre 2021

Mission :

Créé par le contrat de Filière des Industriels de la Mer et rassemblant le Comité R&D de la filière des industriels de la mer et les pouvoirs publics, fédérés par le Secrétariat Général de la Mer (SGMer), le CORIMER (Conseil d’Orientation pour la Recherche et l’Innovation des Industriels de la Mer) est une instance de dialogue et d’orientation des aides publiques et des projets de la filière.

Sur la base des feuilles de route technologiques de la filière, le CORIMER a pour mission d’unifier et d’optimiser le pilotage du soutien à l’innovation dans le domaine maritime et de mieux cibler tant les aides publiques que les projets industriels structurants pour la filière des industriels de la mer.

Elaborées sur la base d’un travail collaboratif, ces feuilles de route ont vocation à incarner une vision partagée par tous les acteurs de la filière maritime (thèmes, objectifs et niveaux de maturité technologique visés, étapes de développement, partenariats et besoins de financement associés) et à servir de boussole aux activités d’innovation maritime d’aujourd’hui et de demain.

Les missions du CORIMER s’articulent autour de deux axes : la réflexion stratégique d’une part, l’étude des dossiers déposés d’autre part, les missions que ces axes recouvrent étant décrites plus en détails ci-après.

Composition :

- Un président, qui est une personnalité qualifiée issue du monde industriel et désignée par le Comité exécutif de la filière des industriels de la mer pour un mandat de 2 ans renouvelable.
- Onze membres :
 - o Quatre représentants de la filière assurant la représentation équilibrée des groupements et fédérations constitutifs de la filière (industrie navale, offshore O&G, énergies marines renouvelables, industries et services nautiques) dont le président du comité R&D de la filière des industriels de la mer
 - o Un représentant du Secrétariat Général de la Mer,
 - o Un représentant du Secrétariat Général pour l’Investissement,
 - o Un représentant de la Direction Générale des Entreprises,
 - o Un représentant du Ministère de la Mer,
 - o Un représentant du Ministère de la Transition écologique,
 - o Un représentant de la Direction Générale de la Recherche et de l’Innovation,
 - o Un représentant de la Direction Générale de l’Armement.

Fonctionnement :

- Le CORIMER se réunit sur convocation de son président et au moins quatre fois par an.
- Les travaux du CORIMER sont préparés et suivis par un secrétariat assuré par un représentant de la filière des industriels de la mer et un représentant de l'Etat.
- Des groupes de travail thématiques pourront être institués à l'initiative du président du CORIMER pour soutenir, le cas échéant, les travaux du Conseil.
- Les membres du CORIMER supportent les coûts de leur participation aux travaux du CORIMER.
- Le CORIMER assume les tâches suivantes :

- ***Réflexion stratégique***

- Positionne les feuilles de route du comité R&D de la filière, en vérifiant :
 - Leur complétude au regard des évolutions techniques, industrielles et éco-énergétiques du transport maritime, du nautisme, des énergies marines, de la pêche, de la défense, de l'action de l'Etat en mer, et des politiques publiques associées ;
 - Leur pertinence, i.e. l'adéquation des technologies à développer compte-tenu des projets en cours et des nouveaux besoins relatifs aux produits, aux opérations et aux outils/méthodes ainsi qu'à la maintenance et au maintien en condition opérationnelle ;
 - Leur cohérence vis-à-vis des initiatives européennes, nationales et régionales (IRT, pôles de compétitivité, investissements d'avenir, plans régionaux...), ainsi que des priorités gouvernementales ;
- Est informé des priorités et besoins de financement de la filière et veille à ce qu'elles soient prises en compte dans l'élaboration des dispositifs publics de soutien à l'innovation (thématiques, maturité des technologies, conditions de financement...);
- Etablit et tient à jour une cartographie des dispositifs de financement nationaux et européens accessibles aux industriels de la mer, tant ceux en préparation que ceux en cours de mis en œuvre ;
- Sur la base des informations fournies par les opérateurs publics de financement et par la filière, tient à jour le bilan des thématiques et des projets financés afin d'orienter à la fois les dispositifs de financement et les projets élaborés par les industriels de la Mer ;
- Participe à l'élaboration des AMI publiés par l'Etat (contenu thématique reprenant les feuilles de route de la filière, et modalités de soutien alignées sur celles des dispositifs considérés, tels que repris au sein d'un cahier des charges précis) ;

○ **Etude des dossiers**

- En lien avec les opérateurs du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA), et en tenant compte des feuilles de route de la filière, oriente les projets présélectionnés vers les dispositifs de financement les plus appropriés, nationaux ou régionaux, avant que ces projets ne fassent l'objet d'une instruction par l'opérateur national ou régional du dispositif concerné ;
- En amont des comités de pilotage (COFIL) PIA des différents appels à projets pour lesquels des projets suivis par le CORIMER sont amenés à être traités, se réunit et échange, éventuellement de manière contradictoire, sur ces projets ;
- A l'issue des délibérations de ces COFIL, se réunit pour informer la filière et procéder à un échange constructif sur les projets, notamment ceux qui pourraient nécessiter un travail approfondi, que ce soit sur chaque projet (par exemple : expertise, impact, structuration) ou entre les projets (par exemple : rapprochements ou travail collaboratif entre projets) ;
- Suit l'évolution de l'instruction des projets par les opérateurs afin de tenir à jour le volume des projets réalisés et des aides.

Annexe 3 : Liste des projets structurants et des engagements

Projet structurant 1 : Mise en œuvre des feuilles de route R&D de la filière et mobilisation des financements nationaux et européens disponibles

Engagement 1.1 : Bilan de l'aide publique accordée aux Industriels de la mer
Engagement 1.2 : Révision annuelle des feuilles de route technologiques
Engagement 1.3 : Mise en œuvre du nouveau règlement intérieur du CORIMER
Engagement 1.4 : Mise en œuvre d'une solution optimisant le fléchage des projets de petite taille
Engagement 1.5 : Organisation des premières « rencontres innovation » de la filière maritime
Engagement 1.6 : Promotion et mobilisation du programme de recherche européen

Projet structurant 2 : Développement efficient des outils numériques entre les différents rangs de la chaîne de valeur et promotion des liens entre filières sur ces sujets

Engagement 2.1 : Identification des enjeux numériques communs, des besoins et des acteurs
Engagement 2.2 : Finalisation du cahier des charges et financement de la mise en place du parcours numérique PME et de l'offre correspondante
Engagement 2.3 : Finalisation du cahier des charges et financement de la plateforme numérique de filière
Engagement 2.4 : Contribution aux travaux du comité R&D de la filière

Projet structurant 3 : Anticiper les besoins en compétences, formations et emplois des Industriels de la mer et renforcer l'attractivité des métiers de la filière

Engagement 3.1 : Poursuivre le développement de l'attractivité des métiers de la filière
Engagement 3.2 : Développer l'attractivité de la filière auprès des femmes
Engagement 3.3 : Réussir le déploiement du projet DIGI4MER
Engagement 3.4 : Définir et mettre en place une plateforme de recrutement
Engagement 3.5 : Evaluer les besoins spécifiques en emplois et compétences des énergies marines
Engagement 3.6 : Cartographier les initiatives améliorant l'emploi des personnes en difficulté et évaluer les synergies potentielles avec les actions de la filière

Projet structurant 4 : Gagner la bataille de l'export à partir d'une solidarité construite en France par les entreprises de la filière

Engagement 4.1 : Développer le réseau de VIE
Engagement 4.2 : Mettre en place un accord entre la filière et la DG Trésor organisant la coopération filière / services économiques
Engagement 4.3 : Réunir sur une base trimestrielle un comité international élargi
Engagement 4.4 : Evaluer et suivre les conditions de concurrence internationale en collaboration avec la DGE et la DG Trésor, notamment à l'exportation
Engagement 4.5 : Identifier les besoins et disponibilités d'experts techniques internationaux dans les différentes instances européennes et mondiales

Projet structurant 5 : étudier les conditions de développement de l'hydrogène issu des énergies marines renouvelables, ainsi que ses débouchés dans le secteur maritime

Volet infrastructure et production
Engagement 5.1 : Proposer une feuille de route pour la production d'hydrogène renouvelable à partir d'électricité produite par de l'éolien en mer

Engagement 5.2 : Identifier un ou deux modèles d'affaires compétitifs

Volet énergie et usages

Engagement 5.3 : Elaborer une feuille de route sur le déploiement de l'hydrogène pour la mobilité maritime et fluviale

Engagement 5.4 : Identifier un ou deux projets pilotes (TRL élevé) d'ici 2028

Volet transverse

Engagement 5.5 : Proposer des projets innovants de R&D au CORIMER ou à d'autres organismes de soutien visant à améliorer la compétitivité des systèmes et des technologies propres à l'hydrogène maritime

Engagement 5.6 : Progresser sur les cadres normatifs et réglementaires en vue de lever les freins à l'accélération des processus décrits

Engagement de l'Etat

Engagement 5.7 : Contribuer à une réflexion commune avec le CSF autour de la faisabilité du déploiement de la production à terre et en mer d'hydrogène renouvelable produit à partir d'énergies marines renouvelables sur le territoire national.

Projet structurant 6 : poursuivre un ensemble d'initiatives destinées à rapprocher secteur énergétique, industriels, armateurs et entités publiques et répondant aux défis de la souveraineté, de la solidarité et de la compétitivité de la filière

Engagement 6.1 : élaborer un guide recensant les critères de compétitivité hors-prix permettant de développer les achats responsables

Engagement 6.2 : donner des perspectives de long terme à la filière sur les plans d'acquisition des moyens navals

Engagement 6.3 : aider les entreprises à obtenir le label Relations Fournisseurs et Achats Responsables et inciter les donneurs d'ordre à en faire un critère de sélection

Engagement 6.4 : contribuer à la mise en œuvre de la stratégie nationale d'exploration et d'exploitation durable des grands fonds

Engagement 6.5 : contribuer à fédérer les experts techniques et les acteurs industriels

Engagement 6.6 : définir des modalités de veille des sous-traitants, partagées avec l'Etat, de façon à anticiper le plus en amont possible les défaillances et risques pour la chaîne d'approvisionnement

Engagement 6.7 : se coordonner avec le CSF 'Mines & Métallurgie' pour identifier et quantifier les besoins à moyen terme de métaux, et mettre en place une réflexion pour travailler à la sécurité d'approvisionnement et à la baisse de l'empreinte carbone

Projet structurant 7 : Décarboner les usages et les procédés industriels

Volet usages

Engagement 7.1 : contribuer à la plateforme pour la transition éco-énergétique du transport maritime (T2EM)

Engagement 7.2 : poursuivre avec l'Etat la réflexion sur la mise en place rapide de dispositifs d'accompagnement

Volet procédés industriels

Engagement 7.3 : initier une démarche visant à définir une méthode d'évaluation des émissions de la filière et à compiler les leviers existants pour réduire ces émissions

Engagement 7.4 : promouvoir les outils mis en place par l'Etat, comme les dispositifs de soutien à la décarbonation.