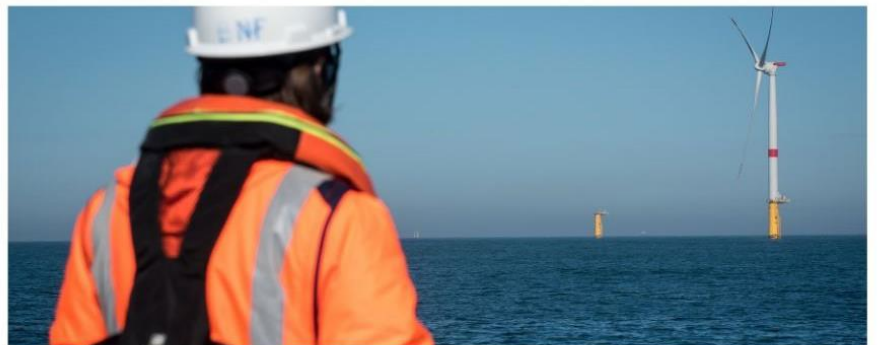


# Contrat Stratégique de Filière Industriels de la Mer 2024-2027



Mars 2024

## Table des matières

I.	Edito .....	5
II.	Présentation de la filière des industriels de la mer .....	6
1.	Périmètre et chiffres clés .....	6
2.	Enjeux partagés des industriels de la mer .....	7
3.	Vision stratégique .....	7
4.	Gouvernance .....	8
	La filière des industriels de la mer .....	8
	Pilotage des projets structurants et suivi des actions et livrables .....	8
III.	Projets structurants .....	9
1.	Axe 1 : vers une souveraineté par la réindustrialisation et une autonomie stratégique et compétitive .....	9
1.2	Projet structurant : développer l'achat responsable .....	11
1.3	Projet structurant : assurer un développement durable et responsable de la filière .....	12
1.4	Projet structurant : renforcer la compétitivité des infrastructures et des chantiers de production .....	14
1.5	Projet structurant : donner au secteur des drones maritimes et des navires autonomes les moyens de développer sa position sur le marché .....	15
1.6	Projet structurant : développer des capacités industrielles pour l'éolien <i>offshore</i> .....	19
1.7	Projet structurant : développer la filière à l'international .....	20
2.	Axe 2 : Vers la Transition écologique .....	21
2.1	Projet structurant : assurer la disponibilité de carburants maritimes durables et l'électrification des quais .....	21
2.2	Projet structurant : capter le CO2 à bord des navires, le transporter et le stocker .....	22
2.3	Projet structurant : produire de l'hydrogène en mer .....	23
2.4	Projet structurant : Changer d'échelle pour le déploiement des solutions véliques françaises dans la décarbonation du maritime .....	24

<b>2.5 Projet structurant : développer et déployer les outils nécessaires à la préservation de la biodiversité.....</b>	<b>25</b>
<b>2.6 Projet structurant : sobriété hydrique .....</b>	<b>26</b>
<b>3. Axe 3 : Innover au profit de la réindustrialisation, la souveraineté et la transition écologique.....</b>	<b>27</b>
<b>3.1 Projet structurant : partager la vision des enjeux technologiques de la filière auprès de l'écosystème .....</b>	<b>29</b>
<b>3.2 Projet structurant : consolider le rôle du CORIMER comme instance de référence Etat / filière favorisant l'innovation maritime.....</b>	<b>29</b>
<b>3.3 Projet structurant : mobiliser les acteurs de la chaîne de valeur pour générer et réaliser des projets innovants.....</b>	<b>31</b>
<b>4. Axe 4 : attractivité des métiers des industries de la mer et gestion des compétences.....</b>	<b>32</b>
<b>4.1a Projet structurant : anticiper les besoins en compétences, formations et emplois des industries de la mer et renforcer l'attractivité des métiers de la filière auprès du jeune public.....</b>	<b>32</b>
<b>4.1b Projet structurant : renforcer l'attractivité des métiers de la filière auprès des demandeurs d'emploi et des personnes éloignées de l'emploi.....</b>	<b>33</b>
<b>4.1c Projet structurant : renforcer l'attractivité des métiers de la filière auprès du public féminin.....</b>	<b>34</b>
<b>4.2a Projet structurant : développer et adapter les compétences des apprenants et acteurs de la filière pour mieux répondre aux besoins actuels et futurs des industriels de la filière .....</b>	<b>35</b>
<b>4.3 Projet structurant : améliorer l'attractivité et la fidélisation des salariés dans les entreprises de la filière.....</b>	<b>37</b>
<b>Références .....</b>	<b>40</b>



## I. Edito



**Philippe Berterottière**  
président de la filière

©Dahmane

La signature du contrat de filière est un moment important et structurant pour la filière des Industriels de la Mer. Nombre d'attentes, d'idées et d'espoirs peuvent trouver leur concrétisation dans ce document, qui rassemble non seulement l'État et les fédérations professionnelles représentant plus de 1300 entreprises de toute taille, mais aussi les pôles de compétitivité, les syndicats, les universitaires, sur ce qu'il convient de faire pour donner plus de chances à cette industrie. Mais c'est aussi un moment clé où l'ensemble des acteurs se parlent, échangent et conviennent sur cet avenir commun. Rien de tel n'interviendra, à cette échelle, avant le contrat de filière suivant.

Les dernières années ont été marquées par de nombreuses réalisations de la filière. Les actions du Conseil d'Orientation pour la Recherche et l'Innovation des Industriels de la Mer (CORIMER) ont atteint maintenant une ampleur inégalée, et il convient de souligner l'engagement sans faille de celles et de ceux qui le portent. Des projets remarquables ont pu être développés grâce à cette action et nous sommes pleins d'espoir sur les promesses que le nombre des sujets aidés, leur variété, et aussi bien évidemment l'ampleur des aides mobilisées, nous permettent.

De la même façon, le CiNav, Campus national des Industries de la mer, travaille sans relâche au développement de formations pour notre industrie ainsi qu'à l'information sur l'intérêt et les opportunités de nos métiers. Là aussi il faut saluer le travail des équipes impliquées et l'importance de celui-ci pour le devenir de notre filière dans un contexte où nos métiers se spécialisent de plus en plus et où beaucoup d'autres industries sont à la recherche de ces spécialités.

La filière s'est fortement impliquée sur la décarbonation tant ses acteurs sont convaincus que nous devons être à la pointe de ces sujets du fait de l'importance de l'enjeu sur le plan social et humain, de la pression réglementaire européenne et internationale, mais également parce que le développement de solutions de pointe en matière de décarbonation peut être un levier de compétitivité dans la concurrence que nous affrontons. Le contrat de filière est l'occasion de renouveler les engagements à cet égard.

Enfin la souveraineté est un enjeu fondamental de la filière tant la concurrence internationale est vive. La qualité des échanges avec les pouvoirs publics sur ce sujet est très appréciable.

Ce nouveau contrat de filière est donc un nouveau départ pour l'ensemble des acteurs de la Filière qui croient fermement en l'avenir de celle-ci, en l'avenir des entreprises qui la composent, en leur capacité de créer plus d'emplois qualifiés et à développer des solutions adaptées à ses enjeux. Aucun soutien ne doit être ménagé pour que ces espoirs deviennent réalité.

## II. Présentation de la filière des industriels de la mer

### 1. Périmètre et chiffres clés

En 2023, la filière des industriels de la mer emploie environ 120 000 personnes en France et réalise 33.5 Md€ de chiffre d'affaires, dont 50% à l'export.

Les composantes actuelles de la filière sont :

- L'industrie navale, qui regroupe 55 000 emplois dans 750 entreprises et réalise un chiffre d'affaires de 13.5Md€. Le GICAN représente cette composante.
- Les énergies marines renouvelables (EMR), et les industries Offshore comptent environ 25 000 emplois pour 20 Md€ de chiffre d'affaires. Cette activité est en forte croissance en France et à l'export. Elles sont représentées par le SER et EVOLEN.

Les plans d'investissement liés à la décarbonation du transport maritime et à la défense, laissent par ailleurs à penser que la filière navale sera en hausse sensible dans les cinq années à venir.

La France est une puissance maritime qui jouit de nombreux atouts. Le littoral français métropolitain mesure environ 5853 km, auxquels s'ajoutent 14 500 km pour les DROM et les COM confondus. La France est présente sur tous les continents et océans grâce à ses territoires ultramarins, avec une zone économique exclusive (ZEE) de plus de 11 millions de km<sup>2</sup>, soit la deuxième au monde derrière les États-Unis. Son territoire est ainsi maillé par 9 grands ports maritimes (GPM), 1 grand port fluvio-maritime (HAROPA PORT) et des chantiers navals parmi les meilleurs du monde.

Les deux principales zones industrialo-portuaires de Fos-sur-Mer et de la basse Seine comptent des acteurs industriels de taille mondiale (sidérurgie, chimie, énergie, automobile...).

L'industrie navale trouve sa force dans la dualité de ses marchés civils et militaires ainsi que dans la diversité des usages maritimes (course au large, plaisance, pêche, commerce, service, énergies marines renouvelables). Les innovations irriguent l'ensemble des marchés et des synergies se créent notamment pour relever le défi de la décarbonation.

Tout cela offre à la France et aux industriels de la mer, un avantage stratégique précieux qu'il convient de protéger, consolider et développer à grande échelle.

## 2. Enjeux partagés des industriels de la mer

Les industriels de la mer partagent le même environnement d'activité, la mer, et ses compétences spécifiques associées. Cet environnement comprend le milieu terrestre (zones portuaires et chantiers navals etc.), le milieu marin (infrastructures offshores etc.), ainsi que l'interface terre-mer.

Le rôle économique des activités industrielles de la filière dans les villes du littoral français n'est plus à démontrer. Les bassins d'emploi associés contribuent largement à l'attractivité de ces territoires.

Toutefois, l'industrie maritime française fait face à une concurrence féroce venant notamment d'Asie, ainsi qu'à un protectionnisme « vert » des Etats-Unis (cf. *Inflation Reduction Act*). Certains pays développent un écosystème industriel maritime ultra-compétitif en maîtrisant les compétences et les technologies nécessaires pour produire des infrastructures à haute valeur ajoutée. Il est primordial que la France poursuive ses efforts en matière d'innovation, et se démarque en tenant compte, entre autres, des critères environnementaux et de protection cyber et, ainsi maintenir sa compétitivité.

La filière maritime a besoin de se réinventer pour attirer de nouveaux talents et accroître son attractivité. Mieux faire connaître les métiers du maritime et des opportunités de carrière qui en découle revêt un enjeu prioritaire.

## 3. Vision stratégique

Les actions de la filière sont guidées par quatre thématiques :

- la souveraineté par la réindustrialisation et une autonomie stratégique et compétitive ;
- la transition écologique (décarbonation du maritime, protection de la biodiversité et des écosystèmes, développement des industries de production d'énergie renouvelable) ;
- attirer les talents et compétences et disposer d'un système d'apprentissage et de compagnonnage performant ;
- encourager l'innovation, la R&D qui inclut une digitalisation à toutes les étapes, ainsi qu'une « cyber-protection » efficace.

S'inscrivant dans une dynamique territoriale renouvelée, englobant métropoles et outre-mer, le présent contrat de filière vise à définir les principaux défis pour le développement des industries de la mer et à préciser les engagements de l'État et des acteurs industriels pour les années 2024-2027. Ces engagements se déclinent en projets structurants et en actions.

## 4. Gouvernance

### La filière des industriels de la mer

Le Comité Stratégique de Filière (CSF) a pour mission de stimuler une dynamique collective visant à favoriser le développement de l'activité industrielle maritime. Son rôle consiste à soutenir des projets d'intérêt commun dénommés « Projets structurants » ci-après afin de renforcer la compétitivité de la filière. La structure a été optimisée avec la mise en place d'un Comité Exécutif resserré chargé de superviser les aspects transversaux. Autour de ce comité, des comités dédiés ont été créés pour traiter spécifiquement les quatre thématiques identifiées.

Le décret relatif au Conseil national de l'industrie confie aux acteurs industriels la responsabilité de présider les comités stratégiques de filières (CSF). La structure du CSF des industriels de la mer, en conformité avec les recommandations du Conseil national de l'industrie, se décline comme suit :

- La présidence est confiée à une personne qualifiée de la filière, choisie sur proposition des trois présidents de groupement/ fédération qui constituent la filière, pour une durée de deux ans.
- La réunion plénière a lieu une fois par an en présence du secrétaire d'Etat chargé de la Mer et de la biodiversité ainsi que du ministre délégué chargé de l'Industrie et de l'Energie. Cette séance annuelle est dédiée au suivi des progrès réalisés et est préparée par un Bureau qui se réunit trois fois par an. Ce Bureau assure le suivi des travaux du contrat de filière.
- Le Comité Exécutif collabore étroitement avec le Secrétariat général de la Mer pour préparer les sujets nécessitant une présentation et une décision lors du Comité interministériel de la mer (CIMer). Il coordonne et supervise les travaux des comités ad hoc axés sur les priorités définies et propose, au besoin, de nouveaux sujets d'intérêt commun au bureau.

En tant que représentant privilégié des industriels de la mer, le CSF est amené à se coordonner avec les autres organisations du maritime français, telles que, Armateurs de France (ADF), Union des Ports de France, le Cluster maritime français, ainsi que les pôles de compétitivité et participe aux travaux du Comité France maritime.

### Pilotage des projets structurants et suivi des actions et livrables

Pour le déroulement des projets structurants figurant dans ce contrat, le Bureau et le Comité Exécutif (COMEX) mettront en place un suivi de réalisation des objectifs et des livrables mentionnés. Ce suivi des différents engagements et projets sera diffusé et consolidé au niveau du Bureau du CSF pour identifier l'avancement des travaux et mettre en place les moyens nécessaires à la bonne réalisation des objectifs.



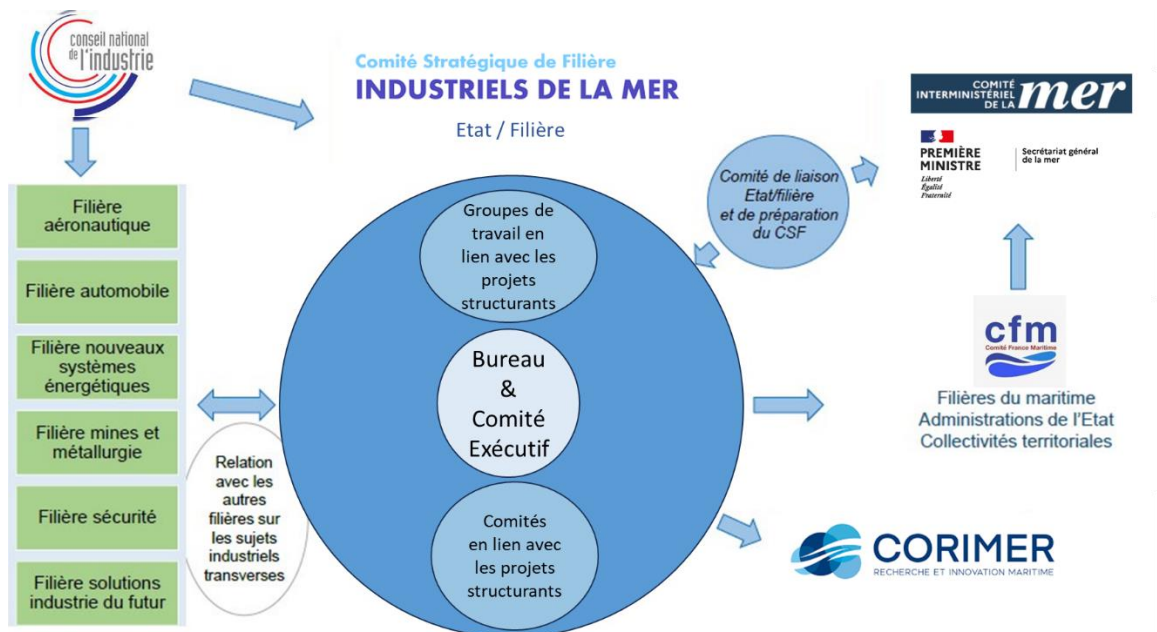


Figure 1. La filière des industriels de la mer : entre industrie et puissance publique

### III. Projets structurants

#### 1. Axe 1 : vers une souveraineté par la réindustrialisation et une autonomie stratégique et compétitive

**Objectif : assurer la souveraineté économique et industrielle de la France à travers le renforcement de la compétitivité des industriels de la mer.**

La « souveraineté maritime » revêt plusieurs formes. En tant que vecteur de puissance économique, militaire et scientifique, la mer est une condition de la souveraineté et de la puissance. Mais encore faut-il disposer d'une chaîne de valeur maritime elle-même souveraine et d'une flotte stratégique. Tout l'enjeu est aujourd'hui pour la France de penser le maritime dans sa globalité et de mettre en œuvre une politique permettant de restaurer sa souveraineté par et sur la mer.

Pour répondre à ces enjeux de souveraineté, la France doit bénéficier d'une industrie performante. Dans le cadre réglementaire européen de libre concurrence, l'ensemble des acteurs doit réussir à développer une synergie qui permette d'atteindre les objectifs de réindustrialisation, d'autonomie stratégique et de compétitivité.

**Le contrat de filière propose les projets structurants suivants :**

### **1.1 Projet structurant : donner des perspectives à la filière sur les commandes navales publiques envisagées**

**Constat :**

Plusieurs Etats ont lancé ou vont lancer des stratégies de construction navale afin de renforcer leur capacité à construire et à assurer la maintenance des navires permettant de défendre leurs intérêts, d'assurer la circulation des marchandises et des personnes, de maîtriser leurs espaces maritimes et leur accès à l'énergie. La plupart de ces stratégies ont pour objectif de créer les conditions nécessaires au bon développement des chantiers et des équipementiers. En développant une visibilité accrue des commandes publiques de navires et équipements, il serait possible de permettre aux industriels de mieux investir en équipements et en formation en vue de satisfaire à la demande nationale. Cela permettrait d'améliorer la capacité des acteurs français à répondre aux commandes de navires opérés par un service de l'Etat ou un établissement public (hors bâtiments militaires).

**Objectifs :**

Fournir une visibilité sur les échéances de 2 à 5 ans de renouvellement (ou de prolongation) des flottes existantes des navires opérés par des armements publics (État, collectivités, établissements publics - hors militaires). Pour cela, le SGMer, appuyé par la DGAMPA, coordonnera les actions de recensement auprès des armements publics.

Mettre en valeur l'offre française en vue de se positionner sur les appels d'offres des moyens navals pour les nouveaux actifs comme les rétrofits d'actifs.

Identifier les éléments de compétitivité à améliorer par les chantiers français pour répondre aux appels d'offres et être compétitifs pour répondre à la demande publique et privée

**Pilotage :** GICAN, SG Mer, DGAMPA

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Sur les échéances de 2 à 5 ans, plan de renouvellement (ou de prolongation) des flottes existantes des navires opérés par des armements publics (État, collectivités, établissements publics - hors militaires). Ce travail lancé en 2024 fera l'objet d'une mise à jour en tant que de besoin
- Publication de l'offre française sous la forme d'une brochure capacitaire en lien avec le plan de renouvellement et de prolongation en vue de se positionner sur les appels d'offres des moyens navals pour les nouveaux actifs comme les rétrofits d'actifs
- Au regard des livrables précédents, chiffrage par les industriels du pourcentage que représente la commande publique pour l'industrie navale
- Analyse de l'adéquation des capacités françaises pour répondre aux demandes de navires de renouvellement des flottes et identification des éléments de

compétitivité

**Modalité d'évaluation du projet :**

- Diffusion des données recueillies sur les échéances de renouvellement / prolongation des navires opérés par un service de l'Etat (hors bâtiments militaires)
- Diffusion des capacités françaises pour répondre aux appels d'offres publics
- Pourcentage que représente la commande publique pour l'industrie navale

## 1.2 Projet structurant : développer l'achat responsable

**Constat :** La France souhaite se développer sur des segments de marché qui nécessitent des investissements conséquents et une massification de la production. Le projet 1.1 va permettre de donner plus de visibilité aux industriels français sur les commandes publiques navales envisagées à moyen terme, et ainsi favoriser un investissement dimensionné dans leur appareil productif, permettant ainsi de le rendre plus compétitif et performant en vue de répondre à la demande interne. Par ailleurs, certaines commandes publiques ou d'armateurs à capitaux publics sont actuellement réalisées à l'étranger.

**Objectif :** soutenir le déploiement d'une réponse plus performante des industriels aux critères de compétitivité hors-prix au travers l'adoption des pratiques de marchés publics

**Pilotage :** Groupe de travail « achats » et la DGE

**Contributeurs :** administrations compétentes (DGAMPA notamment et collectivités)

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Consolidation des éléments recueillis sur les pratiques des pays européens en matière de marchés publics
- Réflexion sur les clauses portant sur l'achat responsable en vue de proposer des rédactions et identification des marchés cibles les plus pertinents pour l'intégration de ces clauses, dans le cadre d'un groupe de travail réunissant les industriels et les administrations concernées
- En fonction de l'analyse précédente, rédaction d'un support de sensibilisation responsable destiné aux adjudicateurs et/ou création d'un plan de formation leur étant destiné

**Modalités d'évaluation du projet :** réalisation des livrables et nombre de personnes formées

### 1.3 Projet structurant : assurer un développement durable et responsable de la filière

**Constat :** Il ne peut pas y avoir de souveraineté industrielle sans un développement durable et responsable de la filière. Le développement des critères RSE (responsabilité sociétale des entreprises) et leur traduction dans les textes législatifs et réglementaires ont des effets directs sur l'accès au financement et sur les assurances. La bonne relation des maîtres d'œuvres avec leurs fournisseurs est essentielle, de même que le déploiement des meilleures pratiques afin de renforcer la solidité, la crédibilité et la compétitivité des industriels de la mer.

**Objectif :** l'adhésion des donneurs d'ordre au label Fournisseurs et achats responsables et la mise en place d'outils ou certifications RSE pour les sous-traitants doit continuer et se développer afin de fortifier la filière que ce soit dans ses relations intra-filière comme vers les autres parties prenantes.

A ce titre, la filière (i) continuera à assurer la promotion du label Relations Fournisseurs et Achats Responsables (LRAF), (ii) mettra en œuvre avec la Médiation des entreprises des outils adaptés aux besoins de la filière pour gérer les relations intra et extra filière et (iii) travaillera, à travers différentes initiatives, à renforcer la durabilité du secteur. Un sondage sera lancé par le GICAN avec la Médiation des entreprises. En fonction des résultats du sondage, le médiateur pourrait être amené à définir des bonnes pratiques pour la filière et construire une boîte à outils.

Par ailleurs, la DGE a entrepris, en lien avec ses services économiques de l'Etat en régions (SEER) partenaires<sup>1</sup>, en 2023, un projet de suivi de la chaîne de valeur navale de chantiers et sous-traitants. Ce projet a notamment pour but de faire un suivi plus fin de la chaîne de valeur navale, d'orienter, selon le cas, les entreprises vers des dispositifs d'accompagnement étatique pertinents, de mieux appréhender les enjeux des acteurs du naval et d'identifier de potentielles difficultés. Les données récoltées permettront de tirer des grandes tendances et d'adapter, le cas échéant, les dispositifs de soutien publics. Une mise à jour des données et informations portant sur les entreprises sera réalisée régulièrement. Le projet associe à date le GICAN.

Dans le cadre de la démarche d'amélioration continue de la compétitivité et de l'excellence industrielles de la chaîne de valeur de l'industrie navale, le programme expérimental ECODEF du Pôle EMC2 (Programme d'accompagnement de la *Supply Chain* (BITD : Base Industrielle et Technologique de Défense) sur la thématique « Excellence industrielle ») vise à sensibiliser les entreprises, évaluer leur niveau de compétitivité, et les accompagner dans leurs transformations avec le soutien des maîtres d'œuvres industriels et des pouvoirs publics pour le financement (Etat, DGA, Régions...). L'objectif est d'évaluer l'expérimentation régionale en vue de l'étendre au-delà de la région Pays de la Loire et aux autres composantes de la filière.

---

<sup>1</sup> A date : Pays de la Loire, Bretagne, Normandie, Nouvelle-Aquitaine, PACA, Guadeloupe et Martinique.

En outre, dans une démarche de développement durable, la filière en lien avec l'ADEME, la DGAMPA et la DGITM, s'attachera à développer une méthodologie d'analyse de cycle de vie (ACV) pour évaluer l'empreinte environnementale des navires et bateaux, en lien avec l'action 5.3 de la feuille de route de décarbonation du secteur maritime.

Enfin, le programme « Accélérateur des industriels de la mer » visant à permettre aux start-up, PME et ETI de gagner en performance et de structurer leur développement a été lancé en 2023. Opéré par Bpifrance, et soutenu par l'Etat et la filière, une deuxième édition est en préparation pour 2024.

**Pilotage :** GICAN, CSF, DGE, médiation des entreprises

**Contributeurs :** administrations compétentes (DGAMPA notamment) et collectivités, pôle de compétitivité EMC2

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Sondage sur l'état de la filière et de ses relations intra et extra filière en 2024
- Développement d'une boîte à outils préparée avec la médiation des entreprises en S2 2024
- Réalisation d'un évènement autour des problématiques et solution RSE annuel en T4 2024
- Finalisation du premier cycle de collecte de données et d'analyse de la chaîne de valeur navale de la DGE en T3
- Finalisation d'études ACV sur des premiers types de navires intéressant la filière en 2025 et développement d'une méthodologie ACV harmonisée et maritimisée, en partenariat avec l'ADEME et MEET2050.
- Intégration systématique dans la commande publique d'ACV dans les réponses aux appels d'offre
- Evaluation du programme ECODEF et de l'opportunité de la mise en place d'un programme « Excellence Industrielle » pour l'ensemble de la filière

**Modalités d'évaluation du projet :**

- nombre de médiations réalisées au sein de la filière
- tendance des délais de paiement au sein de la filière
- nombre de refus par les institutions bancaires et les assureurs dans le cadre des demandes réalisées par les industriels liés à des critères RSE ou risque d'image
- Nombre d'ACV sur différents types de navires
- Nombre de marque d'intérêt des entreprises pour intégrer ECODEF
- Analyse des résultats apportés par le programme ECODEF

## 1.4 Projet structurant : renforcer la compétitivité des infrastructures et des chantiers de production

**Constat** : l'évolution des capacités industrielles de la construction navale au cours des 50 dernières années a conduit à la fermeture en France des formes exploitées pour la construction de navires de 100 à 200 m (Chantiers du Havre, La Ciotat et Seyne sur mer notamment). Seuls les Chantiers de l'Atlantique possèdent aujourd'hui la capacité industrielle pour de tels navires. Néanmoins, l'optimisation de l'utilisation des infrastructures des Chantiers de l'Atlantique privilégie la construction de grands navires complexes tels que les paquebots avec un plan de charge de plusieurs années.

Le renouveau des navires de transport à la voile, le développement des Energies marines renouvelables (EMR) et des échanges intra-européens passagers et fret soutiennent la demande en navires sur le segment de marché des navires de 100 à 200 m. La transition écologique et énergétique du maritime représente une opportunité pour la compétitivité des entreprises françaises capables d'intégrer la complexité des navires verts et intelligents. Les premières commandes de navires à propulsion (ou hybridation) vélique se heurtent notamment à la capacité industrielle inadéquate dans les chantiers français (Neoliner, Canopée), ce qui limite la part de valeur ajoutée réalisable en France alors même que la majeure partie des acteurs autour de ces projets sont français (chargeurs, armateurs, équipementiers, bureaux d'études).

Au-delà de la construction de nouveaux navires, la décarbonation de la flotte va nécessiter la refonte (ou refit) de nombreux navires. Changement de propulsion, hybridation vélique, évolution de la carène, etc., ces grands chantiers requièrent à la fois des infrastructures et des compétences techniques de pointe.

Le bousculement des équilibres géopolitiques en Europe et dans le monde appelle à interroger notre souveraineté sur les capacités de production. A cette fin, le GICAN, sur la sollicitation de la DGE, a mandaté une étude stratégique en 2023 sur 40 segments de la filière navale (état des lieux, acteurs positionnés, concurrence, analyse SWOT, perspectives de marché nationales et internationales etc.).

La DGAMPA, dans le cadre des travaux de déclinaison de la feuille de route de décarbonation du maritime (art. 301 de la loi Climat et Résilience) a entrepris d'identifier, notamment, avec Armateurs de France, EVOLEN, le GICAN et MEET 2050, les leviers technologiques et énergétiques les plus adaptés à chaque segment de flotte, puis, d'y associer les industriels français capables de se positionner sur ses leviers.

**Objectif** : La filière des industriels de la mer souhaite s'engager dans l'utilisation des transformations écologiques et numériques pour assurer sa compétitivité et mener une évaluation avec les acteurs du positionnement stratégique sur les marchés des navires et équipements, porteurs et assurant la souveraineté.

Il s'agit d'inciter les acteurs privés à investir aux côtés des opérateurs de l'Etat dans des fonds dédiés aux développements de la filière et qui investiraient en fonds propres dans les PME, ETI (fonds d'investissement).

Les travaux de la feuille de route de décarbonation du maritime doivent contribuer à donner de la visibilité sur la demande des armateurs en équipements et navires pour la décarbonation tant au niveau des constructions neuves que des rétrofits

**Pilotage :** GICAN

**Contributeurs :** DGE, DGAMPA, SE Mer

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Remise de l'étude stratégique sur la filière navale mandatée par le GICAN (T2 2024) et analyse concertée des conclusions de l'étude en S2 2024 et 2025.
- Sur la base de projets privés en cours, poursuivre en 2024 l'évaluation de l'opportunité de doter la France d'une capacité de production de navires entre 100 et 200 m en s'appuyant sur les innovations de production, de mutualisation de moyens et conduire une réflexion sur la chaîne de valeur pour assurer la compétitivité et le plan de charge de cette nouvelle infrastructure, et envisager les éventuelles suites à donner à compter de 2025
- Sur la base des résultats de la feuille de route de décarbonation du maritime et de sa déclinaison par segment de flotte, évaluer les opportunités de développement des équipements, de la construction de la construction neuve et du retrofit pour la décarbonation au sein des infrastructures françaises (livrable en 2025)
- Lancement par le GICAN d'une initiative pour évaluer les opportunités de développement et d'investissement pour l'automatisation d'opérations de soudage afin de soulager la tension sur les métiers de soudage et contribuer à la compétitivité des capacités de production de coques

**Modalité d'évaluation du projet :**

- Emergence de constats partagés Etat / filière sur l'état de la filière navale et collaboration Etat/ filière navale dans ce cadre
- Nombre de segments de flotte dont la demande pour la décarbonation est consolidée

### **1.5 Projet structurant : donner au secteur des drones maritimes et des navires autonomes les moyens de développer sa position sur le marché**

**Constat :** A l'instar des navires et sous-marins, les drones maritimes de surface ou sous-marins peuvent être des instruments susceptibles de fournir les moyens de relever, sur différents plans, les défis de la souveraineté de la France.

Les progrès technologiques de ces vingt dernières années dans le domaine des drones maritimes et des navires autonomes permettent déjà d'en développer des usages diversifiés et amenés à se développer.

L'essor des drones et des navires autonomes se situe à un moment charnière : la concurrence étrangère est très forte avec des pays hors Union européenne comme les Etats-Unis, la Turquie, la Norvège, ou encore le Japon, qui soutiennent le développement de ces technologies. En profitant du caractère *dual* des solutions technologiques, ces derniers bénéficient d'un soutien étatique significatif, aussi bien pour les drones maritimes civils que militaires.

Il est donc nécessaire que la recherche de souveraineté territoriale et économique se conjugue avec une recherche de souveraineté technologique et industrielle pour ce secteur. Cette approche combinée s'articulera efficacement en profitant des actions parallèlement déployées par l'Etat. Une synergie doit être construite et articuler les différentes stratégies nationales des filières industrielles. Le secteur des drones maritimes pourrait profiter :

- de la volonté de réindustrialisation de la France portée par le programme France 2030, notamment pour les drones sous-marins par son objectif #10 d'exploration des fonds marins
- de la nouvelle Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) qui fixe pour l'éolien en mer l'objectif de 20GW attribués en 2030, afin d'atteindre une capacité de 18GW en service en 2035 et 45 GW en 2050, ainsi que des objectifs chiffrés dans l'hydrolien dès 2026 apportant de la visibilité à nos industriels
- de la Stratégie nationale pour les aires protégées 2030
- de la Stratégie nationale d'exploration des ressources minérales
- de la Stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins
- d'éventuels nouveaux prospects pour les moyens de l'action de l'Etat en mer et la fonction garde-côtes
- de l'évolution de la réglementation pour fournir un cadre juridique favorable au renforcement de l'exploitation commerciale des drones maritimes

Sur ce dernier point il est à noter qu'une ordonnance relative aux conditions de navigation des drones maritimes a été publiée en octobre 2021. Elle crée une nouvelle catégorie de véhicules flottants soumis à un régime d'exploitation allégé qui les distingue des navires autonomes pour lesquels le régime spécifique d'exploitation reste à titre expérimental un décret modifiant le Code des Transport est à venir. Les textes d'application qui suivront permettront aux industriels et aux exploitants de drones maritimes de bénéficier d'un cadre juridique stable et ambitieux favorisant leur développement et leur exploitation commerciale.

Cette avancée pourrait avantageusement se prolonger par une action diplomatique des services de l'Etat français auprès de la Commission européenne et de l'Organisation maritime internationale afin de converger vers une réglementation européenne et internationale des drones maritimes et navires autonomes qui tienne compte des enjeux industriels nationaux.

En complément de ce cadre réglementaire, les acteurs français ont consolidé une offre française de premier rang, en partie grâce aux soutiens R&D publics sur de nombreux segments applicatifs (AUV de toute taille, ROV, USV de toute taille). L'enjeu est



désormais celui du déploiement et de la diffusion des usages du drone maritime pour pénétrer les marchés internationaux. Afin de bâtir des références solides, le secteur français des dronistes maritimes sera d'autant plus forte si les possibilités de démonstration et déploiement à la mer sont effectives rapidement. En effet, la filière pourrait ainsi capitaliser sur les retours d'expériences selon les cas d'application et monter en gamme.

La multiplication des usages et l'augmentation de la taille des marchés pourraient appeler également à une montée en puissance industrielle pour offrir une capacité de production et une fiabilisation par l'industrialisation. Les projets d'usines de fabrication et d'assemblage de drones par les acteurs français visent à répondre à cette demande.

Les futurs marchés de construction de centres d'opérations et de supervision de drones représentent également des perspectives très intéressantes.

**Pilotage :** CSF, DGAMPA,

**Contributeurs :** Secrétariat Général de la Mer, Armateurs de France, Pôles de compétitivité Mer, CELADON, Industriels, CMF.

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

**– Règlementation :**

Publication et mise en œuvre, dès 2024, d'une réglementation spécifique aux drones maritimes dans les eaux sous juridiction française afin de fournir un cadre juridique stable et ambitieux favorisant leur développement industriel et leur utilisation commerciale.

Action d'influence des acteurs français auprès de la Commission européenne et de l'Organisation Maritime Internationale afin de converger vers une réglementation européenne et internationale des drones maritimes et navires autonomes qui tienne compte des enjeux industriels nationaux.

**– Formation :**

Prévoir un cursus de formations spécifiques à la mise en œuvre prévue par le cadre réglementaire, distinctes de celles liées à la construction et au maintien en conditions opérationnelles pour répondre aux besoins des nouveaux métiers créés par l'utilisation croissante des drones maritimes.

**– Sites d'expérimentation, de qualification et de démonstration :**

Soutien à la mise en place de site(s) d'essais en mer dédié(s) à l'expérimentation, à la qualification et à la démonstration de nouveaux concepts de drones, systèmes de drones, équipements, capteurs, algorithmes, etc... pour mettre au point les technologies et élaborer/valider les cas d'usage civils des drones maritimes.

Un projet structurant qui pourrait être porté à terme par l'État et la filière consisterait à disposer d'un site sous-marin équipé, représentatif, permettant d'évaluer des solutions destinées à la protection des infrastructures sous-marines critiques (câbles télécom, câbles électriques, pipelines, boîtes de jonction sous-marines, chaînes d'ancrage, etc...).

**– Déploiement :**

A l'instar des autres pays qui s'équipent dans ce domaine, la filière et l'État engageront un dialogue avec les établissements scientifiques (Ifremer, CNRS, SHOM...) et les tutelles des centres opérationnels de la fonction garde-côtes (PréMar, Gendarmerie maritime, douanes...), afin de disposer d'une analyse partagée des besoins, et que la filière puisse ainsi identifier les opportunités d'utilisation de drones maritimes dans les missions scientifiques, océanographiques et de la fonction garde-côtes.

Un dialogue similaire pourra être établi avec les collectivités territoriales sur les façades maritimes afin de mieux leur faire connaître les possibilités offertes par les drones maritimes et les services offshores associés, dans leurs missions de gestion des ports et de la préservation du littoral.

**– Capacité industrielle et de services :**

Tout au long du contrat une réflexion sera menée en vue :

- d'accompagner la transformation industrielle, ie doter les bassins d'emploi concernés d'usines, de chaînes de fabrication et d'assemblage, d'outils, pour la production en série des drones maritimes afin d'atteindre l'excellence en termes de qualité et de compétitivité
- d'aider le développement de centres d'opérations de drones maritimes sur le territoire français, ainsi que l'accès à des infrastructures de télécommunications, de stockage et de traitement de données

**– Développement de synergies pour la surveillance et la protection des infrastructures offshore critiques**

Tout au long du contrat, étudier l'opportunité de coopérations public-privé qui permettent à plus long terme de développer une synergie entre moyens publics et privés pour assurer la surveillance et la protection des infrastructures offshore critiques. Ces synergies pourraient par exemple permettre aux acteurs privés de bénéficier de certains moyens de surveillance et de protection opérés par la puissance publique ; en retour, ces derniers auraient accès régulièrement, ou sur demande, à un ensemble d'informations collectées par les opérateurs privés de ces infrastructures grâce à un certain nombre de capteurs ou de vecteurs intégrés pour leur exploitation.

**Modalités d'évaluation du projet :**

- finalisation d'une réglementation française
- nombre de flottes de drones maritimes et navires autonomes en opération
- nombres de sites d'expérimentation, de qualification et de démonstrations en fonctionnement

- nombre de centre d'opérations de drones maritimes
- capacités de production du secteur

## 1.6 Projet structurant : développer des capacités industrielles pour l'éolien offshore

**Constat :** l'éolien *offshore* manque de capacités de production industrielles adaptées, permettant la fabrication et l'assemblage des composants majeurs et/ou essentiels sur le territoire national, à une cadence répondant à une demande croissante. Le développement des services maritimes pour l'éolien offshore en France soutient une demande de moyens navals dont peut bénéficier l'industrie française

**Objectifs :** associer l'implantation de 18 GW d'ici 2035, puis 45 GW en 2050, au déploiement de capacités industrielles en France de fabrication des composants essentiels et d'assemblage des technologies éoliennes maritimes.

La pérennisation des quatre usines de grands composants d'éoliennes en mer qui sont déjà présentes dans l'hexagone sur les douze que compte l'Europe (fabrication de grands composants de turbine, comme les pales, nacelles, mais aussi d'autres composants comme les sous-stations) est un enjeu prioritaire et est porté conjointement avec la filière Nouveaux Systèmes énergétiques (NSE).

L'enjeu concerne particulièrement la fabrication de flotteurs et de pose de fondations pour lesquels la France ne dispose ni des compétences ni de l'outil industriel à l'échelle nécessaire. La montée en compétence de grandes entreprises industrielles sous-traitantes capables d'offrir des services clé en main doit être soutenue.

La déclinaison des objectifs d'installation des parcs offshore peut être traduite en besoins de services maritimes et de navires qui contribuera à donner de la visibilité à la filière.

Ces capacités industrielles et leurs savoir-faire associés à l'éolien offshore, doivent également bénéficier à la filière de l'hydrolien répondant aux mêmes enjeux capacitaires, industriels et portuaires.

**Pilotage :** DGE, en lien avec les administrations compétentes, CSF, SER, en lien avec le CSF NSE. Les ports joueront un rôle « clé » dans ce projet.

### Livrables attendus et calendrier prévisionnel :

- Déploiement des budgets France 2030 pour adapter les infrastructures portuaires et industrielles au développement de l'éolien flottant dans le cadre de France 2030
- Développer des projets sur la production de flotteurs béton à grande échelle, de préfabrifications de sous-composants et assemblage de flotteurs acier, d'industrialisation des flotteurs et des moyens de leur mise à l'eau. Le nouveau

crédit d'impôt investissement industrie verte (C3IV) doit permettre de moderniser les sites industriels existant tout en faisant émerger de nouveaux projets sur les segments cibles de la chaîne de valeur (flotteurs et sous composants, aimants permanents, sous stations, câbles électriques de raccordement HVDC)

- Consolider avec les énergéticiens et les armateurs une vision des moyens navals et des services de soutien aux opérations terrestres et maritimes nécessaires à la réalisation des objectifs de déploiement des énergies renouvelables en mer

**Modalité d'évaluation du projet :**

- nombre de projets des capacités industrielles en lien avec l'éolien en mer soutenus
- nombre de navires au service de l'éolien en commande ou livrés

### 1.7 Projet structurant : développer la filière à l'international

**Constat :** L'accès au marché international est nécessaire pour développer une industrie compétitive. Dans le domaine de l'industrie maritime, de nombreuses actions sont menées par les régions, les opérateurs de l'État, les entreprises et les syndicats professionnels en vue de développer la filière sur le marché international. La tendance à la multiplication des missions et aux coûts associés nécessite une plus grande rationalisation, coordination et pilotage des actions de la filière dans le monde. Par ailleurs le soutien des Etats à leur industrie nationale en vue d'exporter leurs produits nécessite une grande vigilance afin de ne pas se retrouver dans des situations de concurrence déloyale.

**Objectifs :**

- Développer la coordination et assurer un meilleur pilotage de l'industrie à l'export
- Soutenir les entreprises dans leur quête des marchés export notamment à travers la réalisation de missions pertinentes en termes de prospect et de tarifs.
- Connaître les méthodes des Etats pour soutenir leurs industries à l'export

**Pilotage :** CSF Industries de la mer (GT International) et DG Trésor.

**Contributeurs :** EVOLEN, GICAN, SER, Pôles de Compétitivité, Business France, MEDEF International, Régions de France, MEAE, Wind Ship pour le secteur vélique

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :** Animer le GT International de la filière à chaque trimestre regroupant les organisations professionnelles/fédérations, les pôles de compétitivité, les opérateurs publics et privés afin de :

- concevoir des missions adaptées
- travailler à la mise en place de mesures de soutien à l'export notamment sur les salons civils
- mise en œuvre la charte DG Trésor/Filière, notamment sur la coopération des Services économiques régionaux en S1 2024

- adhésion (octobre 2023) et participation de la France, représentée par la DGE, au GT 6 « Shipbuilding » de l'OCDE
- réalisation et présentation d'études marchés et concurrentielles aux services de l'Etat concernés en 2024

**Modalité d'évaluation du projet :**

- Suivi des livrables de la charte DG Trésor / Filière
- Nombre de présentations études de marché et études concurrentielles

## 2. Axe 2 : Vers la Transition écologique

Déployé dans une vision industrielle (opportunités industrielles et d'innovation, création de valeur nationale, infrastructures industrielles, énergétiques et portuaires, emplois et compétences), l'axe Transition écologique s'inscrit dans un triple objectif de décarbonation, de prévention de la pollution et de réindustrialisation.

Il traitera des problématiques de transition énergétique, d'environnement, de biodiversité et de durabilité. A cet égard, le CSF apportera la contribution des Industriels de la mer au déploiement de la feuille de route de décarbonation du secteur maritime élaborée dans le cadre de la loi dite « Climat et Résilience »<sup>2</sup> et s'assurera de la cohérence des feuilles de route technologique GreenShip, SmartShip et SmartYard avec les objectifs de transition. Certaines actions du plan d'action de la feuille de route de décarbonation du secteur maritime en lien avec le CSF sont repris dans ce contrat, d'autres sont déjà au niveau de la feuille de route Greenship.

Sur l'éolien en mer et les nouveaux carburants, la coordination avec le CSF « Nouveaux systèmes Energétiques » est à mettre en place et sera assurée par le SER, EVOLEN et la DGE.

Les thématiques liées à l'innovation et à la R&D sont traitées dans l'axe 3 dédié.

### **2.1 Projet structurant : assurer la disponibilité de carburants maritimes durables et l'électrification des quais**

**Constat** : la décarbonation de la filière maritime française repose sur l'hypothèse d'utilisation de grandes quantités de carburants alternatifs, des bio-carburants liquides et gazeux dans un premier temps, puis des carburants de synthèse ou e-fuels (e-méthane, e-méthanol, e-ammoniac, e-hydrogène) à partir de 2030-2035.

Par ailleurs, en lien avec l'objectif du chantier prioritaire « Verdir les flottes et les ports » de la politique prioritaire du gouvernement « devenir la première économie décarbonée » et les objectifs réglementaires fixés au niveau européen et international, il est nécessaire de mettre à disposition des armateurs des postes de branchement électrique à quai dans les ports Français.

---

<sup>2</sup> [https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2023-04/23059\\_Feuille%20de%20route%20de%20carbonation\\_compressed.pdf](https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2023-04/23059_Feuille%20de%20route%20de%20carbonation_compressed.pdf)

**Objectifs :**

- assurer la disponibilité de carburants maritimes durables, notamment dans les ports français, en développant les briques technologiques, pilotes, projets expérimentaux, projets commerciaux, ou en développant des infrastructures d'importation
- assurer le déploiement des infrastructures de raccordement à l'électricité à quai des navires et bateaux
- identifier et valoriser les dispositifs de soutien financier en France et en Europe au développement des carburants maritimes durables et à l'électrification

**Engagement :** créer un environnement favorable au développement des carburants alternatifs, biocarburants et e-fuels, destinés au secteur maritime en France, et à l'électrification des quais au moyen d'une planification adaptée.

**Pilotage :** CSF et DGAMPA.

**Contributeurs :** EVOLEN, GICAN, SER, Armateurs de France, Ports de France, Observatoire français des e-fuels, Club CO2, CSF IM, CSF NSE, DGITM, DGEC, SGPE, CMF, MEET 2050

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Éditer un état des lieux des projets en cours et en gestation, de capacités de production des carburants maritimes durable (échéances annuelles).
- Etat des lieux des besoins en électricité à quai, sur la base des travaux de déclinaison de la feuille de route décarbonation du secteur maritime consolidé par la DGAMPA pour donner de la visibilité aux industriels

**Modalité d'évaluation du projet :**

- Tonnage de carburants de synthèse et de biocarburants produits en France, en Europe, et accessible à l'industrie du secteur maritime.
- Nombre de ports équipés d'infrastructures d'électrification à quai et capacités de connexion électrique (indicateur de la PPG)

## 2.2 Projet structurant : capter le CO2 à bord des navires, le transporter et le stocker

**Constat :** la capture du CO2 émis à bord d'un navire, ou CCS, la récupération du CO2 à quai et sa séquestration ultérieure, permettront de réduire la teneur en carbone des navires utilisant un combustible carboné comme propulsion. Les techniques de CCS à terre sont pour certaines matures et se déploient progressivement. L'enjeu est d'adapter ces technologies à un environnement maritime confiné.

Parallèlement l'enjeu est de déployer les infrastructures portuaires capables de récupérer le CO2 et l'acheminer vers des sites d'enfouissement, ou vers des nouvelles utilisations industrielles (CCUS).

**Objectif :**

- assurer le suivi annuel des technologies et des projets de CCS à bord des navires ainsi que le développement de site de stockage de CO2 en mer
- définir les conditions de réalisation : technologies de captage à bord, de liquéfaction, de stockage, infrastructures portuaires, gestion du CO2, modèles économiques associés, enjeux règlementaires
- soutenir l'émergence de solutions industrielles française au service du captage, transport et stockage de CO2 et la mise en place d'une *supply chain* française

**Engagement :** créer un environnement favorable au déploiement des techniques de captage de CO2 à bord des navires, à son transport et son stockage en s'appuyant sur une économie du CO2 et de nouvelles utilisations industrielles.

**Pilotage :** CSF, DGAMPA et DGITM

**Contributeurs :** GICAN, EVOLEN, CSF NSE, Union des Ports de France, France Énergie, & Club CO2, ADEME

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- un état des lieux des projets en cours ou en gestation en France et à l'international en (échéances annuelles)
- Mise en œuvre de projets industriels pilotes entre 2024 et 2027

**Modalité d'évaluation du projet :** nombre et qualité des projets

### 2.3 Projet structurant : produire de l'hydrogène en mer

**Constat :** La France s'est fixé un objectif de 6,5 GW d'électrolyseurs installés en 2030. Le recours à l'électricité produite en mer via les EMR pourrait y contribuer. Cette option, sous réserve que les conditions économiques et industrielles de réalisation soient réunies, pourrait s'avérer intéressante notamment pour limiter la pression sur le foncier dans les façades maritimes. Les pays d'Europe du Nord (Royaume-Uni, Norvège, Danemark, Allemagne, Pays-Bas), investissent déjà sur cette nouvelle industrie par couplage des électrolyseurs avec des éoliennes en mer.

**Objectif :**

- conduire une réflexion concertée avec les services de l'État pour définir une feuille de route, en particulier technologique, et la coalisation de l'écosystème autour de cette dernière
- développer une capacité industrielle française : marinisation des électrolyseurs, couplage avec les technologies EMR, (flotteur, sous station, embase des éoliennes offshore...)

**Engagement :**

- conduire une réflexion concertée avec les services de l'Etat pour définir l'ambition française

**Pilotage :** CSF, DGE

**Contributeurs :** EVOLEN, SER, France Hydrogène (Stratégie nationale hydrogène), DGEC

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel prévus :**

- Analyse de modèles d'affaires compétitifs, qui pourront prendre la forme d'un projet fédérateur ou d'un démonstrateur

**Modalités d'évaluation du projet :**

- nombre de démonstrateurs
- Modèle économique soutenable déployable sur un territoire

## **2.4 Projet structurant : Changer d'échelle pour le déploiement des solutions véliques françaises dans la décarbonation du maritime**

**Constat :**

La propulsion des navires par le vent est identifiée comme un levier majeur de la décarbonation des navires. Les acteurs français sont parmi les plus avancés sur une nouvelle génération de technologies, ayant atteint un niveau de maturité élevé, éprouvées par des démonstrateurs à terre, voire des tests en mer. Ces technologies de propulsion par le vent peuvent dès à présent être déployées sur les navires existants ou intégrées à la conception de nouveaux navires. Une étude prospective réalisée pour le ministère des Transports du Royaume-Uni estime que le vélique pourrait équiper jusqu'à 45% de la flotte mondiale d'ici 2050(soit jusqu'à 40 000 navires). L'étude VENFFRAIS réalisée en 2023 par l'IRT Jules Verne et l'association Wind Ship, associant un consortium de 34 acteurs industriels français, a estimé que 1600 navires seraient commandés d'ici 2030.

L'enjeu pour la filière des industriels de la mer est de soutenir l'ambition des équipementiers français visant à occuper 30% de parts du marché mondial, avec une capacité de production à même de répondre à la demande des chantiers et armateurs à l'export.

La mobilisation de l'écosystème de la chaîne de valeur vélique s'élargit grâce aux actions portées notamment par les acteurs véliques et Wind Ship, en articulation forte avec l'État et le CSF (CORIMER, GICAN). Cependant, l'urgence est à la prise de commande qui permettra un changement d'échelle du secteur afin de positionner ces solutions françaises sur le marché français et international émergent.

**Objectif :**

Afin de répondre à la demande en forte croissance d'équipements véliques de la part des armateurs français et internationaux, la France doit réussir à développer une véritable capacité de production compétitive.



**Pilotage :** CSF, Wind Ship

**Contributeurs :** GICAN, DGAMPA (feuille de route de décarbonation du maritime – Loi Climat, PPG « verdir les flottes et les ports »), Armateurs de France, acteurs de la chaîne de valeur vélique (R&D, financeurs, ports) et pôles de compétitivité, MEET 2050.

**Livrables attendus et calendriers prévisionnels :**

- Pacte propulsion des navires par le vent signé entre l'Etat et les acteurs du secteur vélique en 2024 afin de formaliser les engagements partagés
- Suivi des engagements de ce pacte et évolution si nécessaire afin de répondre à l'objectif du changement d'échelle du secteur, dans le cadre de réunions, à un rythme à définir, avec les services de l'État et l'ensemble des signataires associés
- Mise en œuvre par Wind Ship d'outils appuyant l'ambition de développement :
  - o étude du modèle économique du transport maritime vélique (y.c. rétrofit),
  - o proposition de guides d'analyse de l'option vélique à destination des décideurs (armateurs, chargeurs...) en 2025
  - o étude sur la capacité d'intégration et de maintenance industrielle française

**Modalités d'évaluation du projet :**

- nombre de sites de production, capacité industrielle de production annuelle de gréements
- nombre de navires équipés de propulsion vélique en service par an ou en commande.
- Bilan des engagements pris dans le pacte

## **2.5 Projet structurant : développer et déployer les outils nécessaires à la préservation de la biodiversité**

**Constat :** La filière souhaite appréhender les impacts sur la biodiversité de la conduite d'activités en mer. En particulier, les émissions de bruits sous-marins à la fois des navires et des activités en mer font l'objet d'une attention croissante. Les grands fonds marins font aussi l'objet d'études en vue de quantifier et qualifier la biodiversité aux différentes profondeurs et dans les différentes typologies de fonds.

**Objectif :**

- donner plus d'ampleur et de moyens aux actions environnementales, en assurance leur cohérence avec la Stratégie Nationale Mer et Littoral, la Stratégie Nationale Biodiversité et la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM)

- conforter l'intégration des études d'impact environnementales associées aux projets d'activités en mer et leurs effets cumulés, et favoriser les actions permettant la protection environnementale
- inclure dans les feuilles de route technologiques les thématiques et systèmes répondant aux besoins en lien avec la biodiversité marine
- promouvoir les solutions des industriels contribuant à limiter les impacts sur la biodiversité
- accompagner l'intégration des mesures de réduction de bruits sous-marins dans la conception des coques de navires, leurs appendices, systèmes de propulsion et machinerie ainsi que dans les opérations « offshores » notamment pour les EMR en France
- travailler avec les armateurs et les opérateurs d'infrastructures en mer (énergétiques et communication) pour l'expérimentation et la mise en œuvre des solutions des industriels de la mer

**Pilotage :** CSF, DGAMPA

**Contributeurs :** CSF Industriels de la mer (EVOLEN, GICAN, SER), Pôle de compétitivité Mer, MTE, Office français de la biodiversité et l'IFREMER

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- compilation des retours d'expériences sur les études amont déjà engagées (échéances annuelles) ainsi que sur les travaux pour les bruits des navires
- feuille de route technologique SSEM en S1 2024
- panorama des solutions industrielles des technologies marines et sous-marines numériques (capteurs et traitement de la donnée) pour la mesure, l'étude et la maîtrise des impacts écologiques (échéances annuelles, au fil du montage des nouveaux projets en mer/2025 pour le volet navires)

**Modalité d'évaluation du projet :**

- Nombre d'expérimentations et de déploiement de solutions industrielles.
- Retours d'expérience sur les solutions industrielles développées et déployées.

## 2.6 Projet structurant : sobriété hydrique

**Constat :** dans la continuité des mesures du « Plan Eau » annoncé par le Président de la République le 30 mars 2023, les filières économiques et industrielles sont appelées à contribuer à l'objectif de baisse des prélèvements en eau douce de 10 % à l'horizon 2030, ainsi que de baisse de la consommation. La filière Industries de la mer n'est pas identifiée comme une filière hydrosensible mais doit être sensibilisée à la thématique comme l'ensemble des filières industrielles.

**Objectif :** sensibiliser les industries de la mer à l'enjeu.

**Engagement :** La filière diffusera les actions de sensibilisation organisée sur la sobriété hydrique vers les différents acteurs industriels concernés.

**Livrables prévus :**

- Diffuser les actions de sensibilisation conduites par les services de l'état sur la sobriété en eau auprès des industriels (leviers mobilisables, aides existantes, veille réglementaire)

**Echéances :** échelonnement jusqu'à la fin 2027

**Indicateur de performance :** nombre d'actions de sensibilisation organisées

### 3. Axe 3 : Innover au profit de la réindustrialisation, la souveraineté et la transition écologique

Afin de répondre aux enjeux de la réindustrialisation, de la souveraineté et de la transition écologique, la filière des industriels de la mer entend créer un environnement favorable à la Recherche et à l'Innovation (R&I), au travers des travaux du Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation des Industriels de la Mer (CORIMER) et du Comité R&D pour amplifier le mouvement déjà engagé.

Des objectifs sont fixés dans ce contrat stratégique afin d'aboutir aux grands démonstrateurs opérationnels, d'acquérir des briques technologiques, de les assembler, qu'elles soient innovantes ou déjà sur le marché, pour accéder à leur intégration et faire arriver le produit utile, nécessaire et au besoin reproductible entre les mains des parties prenantes sur la chaîne de valeur. Ces innovations couvrent le large spectre des technologies émergentes navales et de l'énergie, de l'incrémental à la rupture.

Dans le cadre des travaux du comité R&D, les pilotes industriels et les Pôles de Compétitivité Mer et EMC2, en collaboration avec les acteurs académiques et les industriels, ont élaboré quatre feuilles de route technologiques depuis 2018, régulièrement mises à jour<sup>3</sup> :

- « Greenship » (Décarbonation et navires écologiques),
- « Smartship » (Bateaux intelligents et systèmes autonomes),
- « Smartyard » (Nouveaux matériaux et chantier / usine intelligents),
- « Future Offshore Industries » (Industries en mer du futur).

Le principe d'une 5<sup>ème</sup> feuille intitulée Sécurité, Sûreté et Environnement en Mer (SSEM) est entériné par le présent contrat de filière. Sa rédaction et sa déclinaison opérationnelle font l'objet d'échanges entre les différents acteurs impliqués, afin de les affiner au plus juste des enjeux d'innovation pour l'avenir.

---

<sup>3</sup> Elles sont publiques et consultables sur [Les feuilles de route - CORIMER](#).

Le rôle de la filière des industriels de la mer en matière de recherche et innovation (R&I) est de combiner une expertise scientifique pointue, des partenariats industriels et académiques plurisectoriels et une coopération constructive avec les services de l'État, notamment dans le cadre du plan France 2030 pour raccourcir le cycle d'innovation des produits, pour faire plus rapide, fiable, moins coûteux et plus écologique.

Les travaux du CORIMER permettent depuis plusieurs années d'instaurer un dialogue État-filière sur les nouveaux projets de R&D et d'innovation de la filière, leurs avancées technologiques et les possibilités de faire passer ces nouvelles technologies à des échelles décisives pour leur industrialisation. Le règlement intérieur du CORIMER a été mis à jour, en vue de préciser certaines de ses missions ou son fonctionnement, et intégrer les évolutions décidées depuis la dernière version en vigueur. Le CORIMER a adopté ce nouveau règlement en mars 2024. Il figure en annexe 2 du présent document.

Le CORIMER est associé à l'élaboration des appels à manifestation d'intérêt (AMI) ou appels à projets publiés (AAP) par l'État et intéressant directement la filière. À ce titre, le CORIMER propose le contenu des feuilles de route technologiques de la filière comme cadre de référence des dispositifs publics de soutien à l'innovation et la R&D, en vue de structurer les aides publiques et le soutien aux projets de la filière. En donnant de la visibilité sur les aides (récurrence annuelle de la procédure) et en agissant comme porte d'entrée dédiée vers les dispositifs mobilisables, le CORIMER permet de stimuler l'émergence de projets et d'assurer leur évaluation au regard des enjeux maritimes des projets au profit des porteurs de projets au sein des dispositifs. Présidé par une personnalité qualifiée issue du monde industriel, le CORIMER a progressivement trouvé sa place dans le paysage du soutien à la R&I pour le maritime.

#### Présentation de la 5ème feuille de route technologique SSEM, en cours de consolidation

La protection de l'environnement et de la biodiversité en mer, ainsi que la souveraineté de nos espaces, constituent un enjeu prioritaire et transverse à toutes les activités maritimes qui elles-mêmes doivent pouvoir se pratiquer en toute sécurité afin de limiter leur impact. Ces besoins industriels nécessitent de renforcer les technologies et les solutions d'observation, de connaissance, de surveillance et d'intervention. Cette feuille de route a pour ambition de poser les bases de la transformation du domaine de la surveillance et de l'observation maritime dont l'objectif est d'offrir *in fine* à ses acteurs une permanence d'accès aux capacités de connaissance, de surveillance et d'intervention selon leur domaine d'activité et leurs prérogatives.

### 3.1 Projet structurant : partager la vision des enjeux technologiques de la filière auprès de l'écosystème

**Constat :** la multiplicité des enjeux au sein des différentes composantes de la filière ainsi que la diversité de l'offre et des marchés adressés tendent à isoler les acteurs de notre filière en silos. La mise en commun, au sein de la filière, des enjeux d'innovation autour d'un large panel de technologies et de problématiques partagées en lien avec la mer et ses contraintes, permet la structuration d'une ambition commune, présentée aux services de l'Etat.

**Objectif :**

- Consolider les priorités d'innovation en lien avec les enjeux technologiques, de compétitivité et de marchés afin de présenter au CORIMER une proposition de politique d'innovation équilibrée, s'appuyant sur les forces des industries françaises et offrant des perspectives de transition écologique, de réindustrialisation, de souveraineté et de compétitivité
- Aligner la recherche académique des centres de recherche interdisciplinaire avec la recherche industrielle en ligne avec les enjeux des feuilles de route
- Finaliser la rédaction et intégrer la feuille de route SSEM à l'AMI CORIMER

**Pilotage :** Comité R&D du CSF

**Contributeurs :** Industriels, pôles de compétitivité, établissements de recherche, associations de référence (Wind Ship, France Hydrogène, AFBE, France cyber maritime, ADIF, MEET 2050).

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Finalisation de la rédaction de la feuille de route SSEM
- Mise à jour régulière des feuilles de route technologiques (dont la feuille de route SSEM à adopter) en fonction des évolutions technologiques et de marché, et des travaux du comité R&D
- Partage des feuilles de route avec la recherche académique

**Modalités d'évaluation du projet :**

- Nombre d'acteurs participant à l'élaboration des feuilles de route
- Intégration de la feuille de route SSEM à l'AMI CORIMER

### 3.2 Projet structurant : consolider le rôle du CORIMER comme instance de référence Etat / filière favorisant l'innovation maritime

**Constat :** Le CORIMER s'est affirmé comme l'une des instances de référence pour le dialogue Etat/filière en matière de financement de l'innovation. Cela a permis de d'améliorer la lisibilité des différents dispositifs de soutien à la R&I, en lien notamment avec les dispositifs de France 2030. Il importe désormais de renforcer ce rôle au cours des prochaines années.

**Objectif :**

- Pilotage unifié du soutien à l'innovation au sein du CORIMER pour mieux cibler les aides publiques comme les projets industriels à encourager et soutenir efficacement en permettant également d'améliorer l'articulation avec les fonds privés
- Prise en compte de feuilles de route technologiques de la filière des industriels de la mer et des perspectives de transition écologique, réindustrialisation, souveraineté et compétitivité dans les stratégies de soutien à l'innovation des politiques publiques.
- Emergence de projets industriels significatifs au sein de la filière sur les priorités identifiées
- Etude de l'articulation des soutiens à l'innovation avec les instances de référence aux niveaux régional, national et européen

**Pilotage : CORIMER**

**Contributeurs :** Administrations et représentants des acteurs privés membres du CORIMER (voir règlement intérieur du CORIMER), pôles de compétitivité

**Livrables attendus :**

- Contribution à la stratégie de la 2<sup>ème</sup> moitié du plan France 2030 et de ses éventuels plans successeurs sur les sujets du maritime exprimant les thématiques et les besoins de financement de l'innovation du maritime
- AMI CORIMER comme point d'entrée des thématiques des feuilles de route en vue de leur traitement efficace dans les dispositifs de financement thématiques ou transversaux
- Cartographie des dispositifs de soutien public pour lesquels les industriels de la mer sont éligibles
- Observatoire du soutien à l'innovation mise en œuvre dans les divers AAP opérés par les différents opérateurs, pour consolider le bilan de l'aide publique accordée aux industriels de la mer, notamment en vue de valoriser, par une communication adaptée, les porteurs de projets ainsi co-financés. Le suivi des projets permettra d'évaluer le déploiement des innovations sur le marché.

**Modalités d'évaluation du projet :**

- Inclusion des priorités des feuilles de route dans les politiques publiques de soutien à l'innovation
- Temps de traitement des dossiers et de communication aux porteurs
- Emergence de projets et suivi de leur exécution au cours du temps (montant, acteurs, thématiques) (KPI : taux de sélectivité, ratio du nombre de projets viables sur le nombre de lauréats AMI),
- Résultats financiers du soutien aux projets des industriels de la mer issus de l'observatoire

### 3.3 Projet structurant : mobiliser les acteurs de la chaîne de valeur pour générer et réaliser des projets innovants

**Constat :** Le maillage territorial des façades maritimes française et la multiplicité des acteurs innovants dans les viviers et les écosystèmes d'innovation poussent à solliciter l'ensemble du territoire sur les enjeux de nos feuilles de route et à proposer des lieux et des rencontres propices à l'émergence de projets et à la connaissance mutuelle de nos acteurs.

**Objectif :** Stimuler la filière industrielle en lien avec l'ensemble des acteurs du maritime de la chaîne de valeur (des académiques, bureaux d'études, des industriels jusqu'aux armateurs, énergéticiens et ports) et partager les enjeux pour favoriser l'émergence de projets et le déploiement des innovations.

**Pilotage :** Comité R&D / CORIMER

**Contributeurs :** Pôles de compétitivité, fédérations et syndicats, pilotes des feuilles de route, administrations, agences de développement économique, associations de référence (Wind Ship, France Hydrogène, AFBE, France cyber maritime, ADIF, MEET 2050).

#### **Livrables attendus et calendrier prévisionnel :**

- Actions de promotion des enjeux et des dispositifs, évènements et rencontres initiés par les différents acteurs de la filière maritime (Assises de l'économie de la mer, Jeudis de l'Innovation maritime, Journées techniques des Pôles Mer, BlueDays, Innovation Days, Euromaritime, Euronaval, Seanergy, rencontres inter-filières...), Index French Blue Tech, French Tech... au long du contrat
- Evénements de présentation des projets soutenus, des évolutions et pratiques au sein de l'industrie autour des feuilles de routes au long du contrat

#### **Modalités d'évaluation du projet :**

- Nombre d'évènements organisés par thématique
- Nombre d'intervenants des administrations et des politiques
- Taux de participation aux actions de promotion et typologie des acteurs
- Nombre de projets réalisés par feuille de route et montants mobilisés
- Diversité de la nature des acteurs (industriels, armateurs, recherche, interdisciplinarité, tailles, etc.) dans les projets construits

## 4. Axe 4 : attractivité des métiers des industries de la mer et gestion des compétences

### 4.1a Projet structurant : anticiper les besoins en compétences, formations et emplois des industries de la mer et renforcer l'attractivité des métiers de la filière auprès du jeune public

**Constat** : la croissance des acteurs de la filière des industriels de la mer repose sur leurs capacités à être dotés d'une main d'œuvre nationale compétente ancrée dans les territoires. La filière prévoit 72 000 recrutements à horizon 2030 et certains métiers notamment d'ouvrier et technicien sont très en tension. Les tensions sur l'emploi sont majeures et freinent la reprise et le développement du secteur. Elles sont liées à l'évolution du marché national de l'emploi, à un déficit persistant d'attractivité des métiers industriels dans leur ensemble et à une baisse de l'attractivité du secteur du maritime.

Avec ses actions de promotion et d'attractivité des métiers, CINav génère 10 000 rencontres par an pour présenter les métiers de la filière, et les formations associées afin de susciter de nouvelles vocations. A date, ce sont 2 nouveaux lieux emblématiques des industries de la mer qui ont vu le jour à Rouen et Marseille en complément de ceux de Brest et de la Seyne sur Mer. Deux nouveaux projets sont en cours à Saint-Nazaire et Cherbourg.

En complément une Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences (GPEC) est pilotée chaque année par CINav avec la contribution du GICAN, EVOLEN et SER, pour identifier, par territoire les besoins en recrutements à horizon 3 ans au regard de l'offre de formation. Cette étude permet de mener des actions d'attractivité ciblées par territoire, ainsi que des adaptations de formation en fonction des attentes des industriels de la mer.

Une approche intégrée, alliant le numérique au physique, vise à créer un environnement où chaque jeune et/ou demandeur d'emploi peut envisager un avenir professionnel stimulant et gratifiant. A titre d'illustration, les parties prenantes de la filière s'appuieront sur les deux campagnes de communication nationale : « avec l'industrie, on a un avenir à fabriquer » et celle de « la mer embauche », la création de nouveaux « lieux emblématiques de la filière des industriels de la mer ». Autant d'initiatives qui seront poursuivies et développées.

**Objectif** : promouvoir et rendre attractifs les métiers de la filière des industriels de la mer en accentuant les actions d'attractivité déjà menées dans le cadre du premier contrat stratégique de filière et de son avenant n°1.

**Engagement** : Augmenter les actions de promotion et d'attractivité des métiers et créer de nouveaux lieux emblématiques dédiés à la filière pour renforcer ces actions.

**Pilotage** : CINav



**Contributeurs :** EVOLEN, GICAN, SER, UIMM, DGAMPA, DGESIP, Ministère de l'Education nationale, pôles de compétitivité Mer

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel prévus :**

- la participation active des acteurs aux salons d'orientation
- la création de nouveaux lieux emblématiques de la filière (base totem)
- la communication sur les différents supports numériques et réseaux sociaux

**Modalité d'évaluation du projet :**

- nombre de personnes rencontrées
- nombre de nouvelles bases totem
- suivi des retombées numériques
- nombre de formations labellisées

**Echéance :** annuelle

#### **4.1b Projet structurant : renforcer l'attractivité des métiers de la filière auprès des demandeurs d'emploi et des personnes éloignées de l'emploi**

**Constat :** le taux de chômage est peu élevé en France et se stabilise autour de 7%. Parmi les personnes inscrites à France Travail, plus de trois millions d'entre elles déclarent être sans activité. Ce vivier est à considérer avec attention et justifie la mise en œuvre d'un plan national d'actions partagé entre le CINav et France Travail.

Par ailleurs, 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 à s'insérer dans la vie professionnelle et sont en risque d'exclusion. Repérer les décrocheurs avec l'aide des missions locales et les conduire à suivre une formation d'adaptation en amont d'une formation professionnalisante constitue une opportunité pour la filière. Des actions comme le BOOST maritime à Nantes ou l'école de la seconde chance à Marseille ont été l'occasion pour CINav de présenter les métiers et les formations à ce public via un ambassadeur métier et des modules d'acculturation maritime.

**Objectif :** accroître le vivier de compétences en menant des actions en coopération avec Pôle emploi.

**Engagement :** établir un plan national entre CINav et France Travail d'actions partagées pour répondre à l'objectif. Être en soutien des associations accompagnant les personnes éloignées de l'emploi pour promouvoir les formations et les métiers de la filière.

**Pilotage :** CINav et France Travail

**Contributeurs :** EVOLEN, GICAN, SER, UIMM, Ministère de l'Education nationale,

Ministère du Travail, les missions locales & les apprentis d'Auteuil

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel prévus :**

- engagement des acteurs de la filière dans le cadre de la Semaine de l'emploi maritime
- signature d'une convention de partenariat entre France Travail et CINav

**Modalités d'évaluation du projet :**

- augmentation du nombre de stagiaires accueillis dans les entreprises de la filière qui suivent une formation prise en charge par Pôle emploi adressant les métiers en tension de la filière
- recensement du nombre d'initiative en faveur des personnes éloignées de l'emploi

**Echéance :** annuelle

**4.1c Projet structurant : renforcer l'attractivité des métiers de la filière auprès du public féminin**

**Constat :** le pourcentage des femmes dans la filière représente 25% tout niveau de diplôme confondu. Ce pourcentage est particulièrement faible sur les métiers d'ouvriers de l'industrie navale et est estimé à 6%. Les jeunes femmes s'orientent bien moins vers les filières scientifiques par rapport aux jeunes hommes ce qui crée une véritable disparité de vivier dans les écoles d'ingénieurs.

Par ailleurs, les jeunes femmes s'orientent très peu vers les formations adressant des métiers de production, ce qui peut être partiellement expliqué par la survivance de préjugés ou de méconnaissance sur ces métiers.

**Objectif :** augmenter la part de l'emploi féminin dans la filière des industriels de la mer, y compris sur les métiers d'ouvrier.

**Engagement :** Mettre en œuvre un plan d'information et de communication dédié au public féminin.

**Pilotage:** CINav

**Contributeurs :** EVOLEN, GICAN, SER, UIMM, WISTA, WE (Women Energy) Evolen, "Elles Bougent"

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel prévus :**

- événements dédiés à la promotion de l'emploi des femmes dans la filière
- 6 vidéos métiers de « femmes et industries de la mer »

**Modalités d'évaluation du projet :** nombre d'évènements, suivi de la progression du taux de féminisation de la filière avec pour objectif 30% à échéance de ce contrat CSF

**Echéance** : annuelle et bilan fin de contrat

#### **4.2a Projet structurant : développer et adapter les compétences des apprenants et acteurs de la filière pour mieux répondre aux besoins actuels et futurs des industriels de la filière**

**Constat** : les nouveaux enjeux sociétaux, économiques, technologiques et réglementaires constituent des défis pour les entreprises de la filière. Les transformations induites ont progressivement fait émerger de nouveaux métiers. Il reste que les métiers réellement nouveaux sont marginaux, alors que la très grande majorité d'entre eux se transforment et nécessitent une adaptation à l'évolution des compétences. La filière des industriels de la mer doit répondre à cet enjeu crucial pour son développement et porte une attention particulière aux évolutions de compétences dans les activités liées à la naissance d'une nouvelle filière dans le domaine de la propulsion par le vent, les énergies en mer et la transition écoénergétique. Elle portera une attention et un soutien particulier aux projets portant des sujets de formation en lien avec les thématiques citées.

En ce qui concerne la transition écoénergétique, le projet FORTEIM, porté par CINav avec 15 partenaires (industriels, universités, écoles d'ingénieur, AFPA etc). Vise à créer des formations nécessaires pour répondre aux nouveaux besoins en compétences liés à la transition écoénergétique.

**Objectif** : mettre à disposition de tous les acteurs de la filière une offre de formation structurée et un socle commun de connaissance reposant sur une pédagogie adaptée aux publics-cibles. Ces formations auront un caractère innovant au service de la performance des apprentissages et de l'attractivité.

**Engagement** : Avec les moyens fournis dans le cadre du projet FORTEIM, réaliser un socle de connaissance commun (12 modules) en matière de transition écoénergétique qui sera dispensé à horizon 2030 à la grande majorité des acteurs de la filière des industries de la mer (TPE, PME et grands groupes).

**Pilotage** : CINav

**Contributeurs** : EVOLEN, Ecole Centrale de Nantes, Ecole Centrale de Méditerranée, Sorbonne Université, Muséum d'Histoires Naturelles, ENSTA Bretagne, AFPA, Naval Group, IKIGAI, StudioNIX, CEA, Wind Ship, France Energie Marine, Open C

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel prévus :**

- une plateforme dédiée à la formation de tous les acteurs maritimes à la transition écoénergétique
- des expérimentations dans des lycées partenaires de CINav
- des formations expérimentales dans l'éolien offshore

**Modalités d'évaluation du projet** : suivi du nombre de modules de formation créé dans le cadre du projet FORTEIM et des formations expérimentales dans le domaine de l'éolien offshore.

**Echéance** : annuelle et fin de contrat

#### **4.2b Projet structurant : poursuivre les actions vers les organismes de formation pour les adapter aux besoins actuels et futurs des industriels de la filière**

**Constat** : pour répondre au mieux aux exigences des industriels de la filière et à l'évolution des métiers, il est important de pouvoir anticiper et préparer l'avenir. En effet, de nouveaux métiers dans le domaine de la cyber sécurité, des drones, de l'intelligence artificielle émergent en complément de ceux déjà en tension. Par ailleurs, une étude, réalisée par l'observatoire de la métallurgie a démontré que le cumul de toutes les formations de nouveaux professionnels sur les métiers de chaudronnier, soudeur et technicien de maintenance ne couvre que 50% du flux de recrutements. Il est donc clair que l'insuffisance très nette des capacités de formation initiale aux métiers de chaudronnier, soudeur et technicien de maintenance représentent un risque important dans un contexte de grands programmes industriels pour certains secteurs clés de la branche tels que l'énergie, le naval ou l'aéronautique.

**Objectif** : monitorer les besoins en recrutement et l'offre de formation pour mener des actions ciblées dans les territoires visant à faire converger besoins et ressources RH.

**Pilotage** : CINav

**Contributeurs** : EVOLEN, GICAN, SER, UIMM, les Régions, Wind Ship sur le secteur vélique, Pôles de compétitivité Mer

**Engagement** :

- produire une GPEC annuelle sur une trentaine de métiers en tension de la filière analysant également l'offre de formation associée. Les métiers du soudage et de l'électricité apparaissent d'ores et déjà comme critiques
- identifier les secteurs où l'offre de formation est insuffisante et ceux dans lesquels les apprenants ne sont pas assez nombreux à intégrer les formations
- identifier également les formations à adapter et à créer pour répondre au mieux aux enjeux de la filière

**Livrables attendus et calendrier prévisionnel prévus** : GPEC de filière annualisée avec un plan d'action associé pour tenter de faire converger besoin et ressource.

**Modalités d'évaluation du projet** : nombre de recrutement réalisé sur l'ensemble des métiers en tension identifié par la filière versus les besoins.

**Echéance** : annuelle et fin de contrat

Coût de l'étude : 40k€/ an

### 4.3 Projet structurant : améliorer l'attractivité et la fidélisation des salariés dans les entreprises de la filière

**Constat** : en complément d'un déficit d'attractivité, les acteurs de la filière doivent également répondre à des enjeux de fidélisation de leurs salariés. La filière implique des grands groupes mais surtout des TPE et PME qui n'ont pas toujours les moyens financiers de mettre en place des actions visant à renforcer leur attractivité et la fidélisation de leurs salariés. Dans un contexte où les tensions sur l'emploi augmentent notamment sur certains métiers très en tension, il devint opportun pour ces acteurs d'être dotés d'une boîte à outils visant à mieux les accompagner.

**Objectif** : développement d'un kit de bonnes pratiques destiné aux entreprises de la filière de la mer pour stimuler l'innovation sur les sujets RH et accroître l'attractivité des industriels.

**Pilotage** : CINav

**Contributeurs** : EVOLEN, FIN, GICAN, SER

**Engagement** : développer un kit visant à guider les entreprises sur quatre thèmes essentiels : le développement de l'attractivité et de la marque employeur, des pratiques novatrices en matière de recrutement, les périodes d'intégration, l'accompagnement managérial.

**Livrable prévu** : kit complet ressources humaines en version numérique.

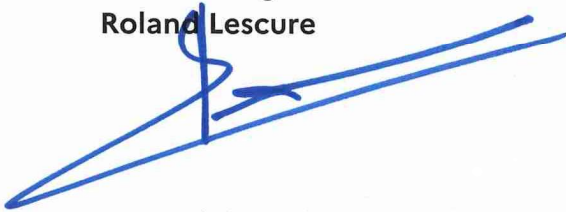
**Modalités d'évaluation du projet** : taux de satisfaction à la suite de l'envoi du kit aux acteurs de la filière.

**Echéance** : fin de contrat

*CINav, campus national des industries de la mer accompagne la filière des industriels de la mer sur le volet emploi formation compétence. CINav est une association qui vit grâce au soutien de ses adhérents industriels, de 5 régions du littoral et de l'OPCO2i pour les actions de promotions et attractivité des métiers. Les actions et impacts de CINav sont reconnus et portent leurs fruits : 10 000 échanges / an avec son public suscitant des vocations chez 20% d'entre eux, 200 formations labellisées By CINav, une nouvelle communauté de 100 formateurs du maritime créée et animée par CINav. CINav représente la filière en matière d'emploi et formation compétence au CNI et préside le COTECH emploi formation compétence du CSF, il est un acteur essentiel dans la réalisation des engagements pris dans le cadre de l'actuel et futur contrat de filière. Le soutien de l'Etat est nécessaire pour pérenniser l'action de CINav au service du maritime.*

## Signatures pour l'État

Ministre délégué chargé de l'Industrie  
et de l'Énergie  
**Roland Lescure**



Pour Régions de France  
**Carole Delga**



*Pour la filière des industriels de la Mer*

Le Président du Comité stratégique de filière  
**Philippe Berterottière**



Le Président du GICAN  
**Pierre-Eric Pommellet**

*L. LEPIVAIN*  


En présence de

FO  
**Stéphane Maretegoute**

*PO*  
  
**E. VELLER**

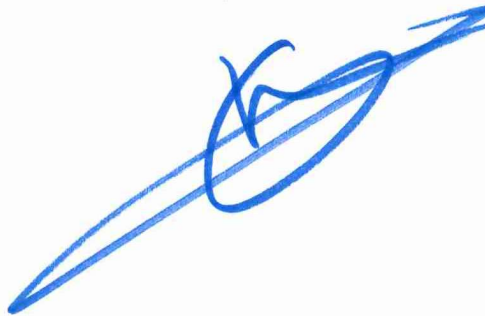
CFDT

**Stévan Le Ruyet**



Secrétaire d'État auprès du ministre de la  
Transition écologique et de la Cohésion des  
territoires, chargé de la Mer et de la  
Biodiversité

**Hervé Berville**



Le Président d'EVOLEN  
**Jean Cahuzac**



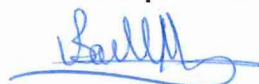
Le Président du SER  
**Jules NISSEN**

*PO*  


CGT  
**Abdel Ahil**

CFE-CGC

**Véronique Bachelet**



CFTC

**Francis Orosco**





## Références

- Feuille de route décarbonation du maritime – Loi « Climat et Résilience »
- Rapport sur la flotte stratégique Chenevard, 2023
- Stratégie nationale biodiversité 2030
- European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, Joint Re-search Centre, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., The EU blue economy re-port 2022, Publications Office of the European Union, 2022
- Investir en France dans les énergies bas carbone et la décarbonation profond, ministère de l'économie, des finances, et de la souveraineté industrielle et numérique, 2023
- Feuilles de route technologiques du CORIMER
- Règlement intérieur du CORIMER



### **Crédits photos page de couverture**

©Exail-Balao

©Chantiers de l'Atlantique/ Bernard Biger – 2021 départ du Wonder of the Seas

©Parc éolien en mer de Saint-Nazaire-CAPA CORPORATE

©Piriou

©SEAir

©Luxigon pour Wind Maritime / Orient Express

Annexe 1  
Pacte vélique

## **Conseil d'orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière des industriels de la mer (CORIMER)**

### **Règlement intérieur**

Adopté le 12 mars 2024

---

#### **Préambule**

Créé en 2018 par le contrat stratégique de Filière des Industriels de la Mer (ci-après, la « **Filière** ») et rassemblant le Comité R&D de la Filière (ci-après, le « **Comité** ») et les pouvoirs publics, fédérés par le secrétariat général de la mer (SGMer) et la direction générale des entreprises (DGE), le Conseil d'Orientation pour la Recherche et l'Innovation des Industriels de la Mer (ci-après, le « **CORIMER** ») est une instance de dialogue et de co-construction stratégique sur l'innovation maritime.

Sur la base des feuilles de route technologiques de la Filière élaborées par le Comité, qui ont vocation à incarner une vision partagée par tous les acteurs de la Filière<sup>4</sup> et à servir de boussole aux activités d'innovation maritime d'aujourd'hui et de demain, le CORIMER vise à unifier et optimiser le pilotage du soutien public à l'innovation dans le domaine maritime et de mieux cibler tant les dispositifs d'aides publiques que les projets industriels structurants pour la Filière.

Les missions du CORIMER s'articulent ainsi autour de deux grands axes :

- la construction et l'orientation de la stratégie d'innovation et de R&D pour la Filière ;
- l'identification, l'accompagnement et le suivi de projets d'innovation et de R&D.

#### **Article 1 – Rôle et attributions**

##### **1.1 Volet stratégique**

Le CORIMER est l'acteur de référence de l'innovation maritime et partage sa vision stratégique de l'innovation maritime avec l'écosystème maritime et les pouvoirs publics. A ce titre, il a les attributions suivantes.

##### **Orientation des dispositifs de soutien publics**

Le CORIMER veille à la prise en compte des priorités et besoins de financement de la Filière dans l'élaboration des dispositifs publics de soutien à l'innovation et la R&D (thématiques, évolutions et maturité des technologies, conditions de financement...).

---

<sup>4</sup> thèmes, objectifs et niveaux de maturité technologique visés, étapes de développement, partenariats et besoins de financement associés.

Le CORIMER est associé à l'élaboration des appels à manifestation d'intérêt ou appel à projets publiés par l'Etat intéressant directement la Filière. A ce titre, le CORIMER propose le contenu des feuilles de route technologiques de la Filière pour intégration dans les cahiers des charges des dispositifs publics de soutien à l'innovation et la R&D.

Le CORIMER établit et tient à jour une cartographie des dispositifs de financement nationaux et européens accessibles à la Filière, tant ceux en préparation que ceux en cours de mise en œuvre.

Le CORIMER veille à l'articulation des dispositifs de soutien aux acteurs de la filière afin d'assurer une cohérence du soutien national avec les actions régionales et européennes, ainsi que les fonds privés. Cette articulation vise également les priorités de la Filière, les contraintes et possibilités de financement en vue de favoriser un soutien continu, en phase avec les échelles de maturités des acteurs et du besoin de la recherche amont jusqu'à l'industrialisation, en passant par la recherche industrielle et le développement expérimental.

Sur la base des informations fournies par les opérateurs publics de financement et par la Filière, le CORIMER 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 acteurs de la Filière.

### **Feuilles de route technologiques du comité R&D de la Filière**

Le CORIMER s'assure de la complétude des feuilles de route technologiques du comité R&D de la Filière au regard des évolutions techniques, industrielles et éco-énergétiques du transport maritime et fluvial, du nautisme, des énergies marines, de la pêche, des technologies duales, de l'action de l'Etat en mer, et des politiques publiques associées.

Le CORIMER veille également à 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) et à leur cohérence vis-à-vis des initiatives européennes, nationales et régionales (IRT, pôles de compétitivité, France2030, plans régionaux...), ainsi que des priorités gouvernementales.

## **1.2. Accompagnement et suivi de projets d'innovation et de R&D**

### **Accompagnement des porteurs de projets**

Des entreprises portant des projets d'innovation et de R&D liés aux Industriels de la mer ou au secteur maritime plus largement dès lors qu'il y a des synergies avec les Industries de la mer, peuvent solliciter le CORIMER pour leur présenter son projet et solliciter ses recommandations vis-à-vis d'un dépôt dans un dispositif de soutien public au financement.

Le CORIMER peut également proposer un accompagnement sur la construction du projet, qui sera généralement assuré par le comité R&D et, en particulier les pôles de compétitivité, lequel peut inclure une aide dans la recherche de partenaires ou encore la consolidation / perfectionnement de la présentation du dossier.

Les membres du CORIMER issus de la Filière et du secteur privé (le/la président(e) et le Comité R&D notamment) signent un *Non Disclosure Agreement* (NDA) si leur société d'appartenance

est candidate ou participe sous quelle que forme que ce soit à un dispositif du soutien public suivi par le CORIMER, dans le cadre duquel il ou elle s'engage à ne pas participer aux discussions concernant lesdits projets.

Les membres du CORIMER ou du comité R&D concernés ont le devoir d'informer le Secrétariat de toute situation qui pourrait donner lieu à un éventuel conflit d'intérêt dès qu'elles en prennent connaissance afin que le Secrétariat se saisisse du sujet et leur fasse signer un NDA.

### **Implication et suivi des dispositifs de financements publics soutenant les projets d'innovation et de R&D de la filière**

Le CORIMER identifie ou participe à l'identification de projets stratégiques pour la Filière, selon les modalités en vigueur à temps donné (et faisant l'objet d'une note de cadrage dédiée). Il peut, selon le cas, les orienter vers les dispositifs de soutien public au financement de l'innovation et de la R&D qui leur sont adaptés.

Dans ce cadre, et dans le contour des cahiers des charges propres à ceux-ci, le CORIMER offre aux porteurs de projets l'assurance de la prise en compte des spécificités du secteur maritime dans l'instruction de son projet, de même qu'il assure un suivi renforcé de l'avancée du processus d'instruction pour chaque dossier déposé. Cela se traduit par la proposition aux opérateurs et la mobilisation subséquente d'experts de la filière lors des jurys de sélection et potentiellement lors de l'instruction et des administrations lors des comités de pilotage des dispositifs.

Lorsqu'un projet a été retenu par un dispositif, les représentants de la Filière siégeant au CORIMER peuvent être sollicités par le porteur pour une demande ou une difficulté concernant l'instruction dans le cas où le sujet n'a pas pu être résolu avec l'opérateur en premier lieu. L'information est transmise aux représentants des administrations publiques du CORIMER qui évaluent les suites pertinentes à donner et peuvent se rapprocher de l'opérateur, le cas échéant, et faciliter le dialogue ou la transmission d'informations entre le porteur et l'opérateur.

Le CORIMER suit l'évolution de l'instruction des projets par les opérateurs et s'interface avec les services de l'Etat membres du CORIMER compétents pour s'assurer de la bonne communication des opérateurs vers les porteurs de projets à tous les stades de l'instruction.

Lorsque le cas le justifie, le CORIMER peut avoir un rôle moteur dans l'organisation d'une réunion-bilan entre le(s) porteur(s) d'un projet non sélectionné dans un guichet de financement public, avec l'opérateur et les services de l'Etat membres du CORIMER.

Le CORIMER est chargé de faire le bilan des aides octroyées annuellement dans les dispositifs de soutien publics et d'assurer un suivi de la réalisation des projets financés dans le cadre plus général de sa vision de l'innovation et de la R&D.

Les attributions et le rôle du CORIMER sont complétés et précisés dans le cadre de la note de cadrage annuelle portant sur les dispositifs de financement publics impliquant le CORIMER.

## **Procédure duale**

Afin d'éviter toute redondance avec les dispositifs de financement publics existants s'appliquant aux produits de défense et aux biens à double usage, une procédure spécifique pour traiter le caractère dual, le cas échéant, de projets déposés dans des dispositifs de financement suivis par le CORIMER est prévue.

Dans ce cadre, le CORIMER (i) analyse le caractère dual présumé, (ii) se positionne sur la nature duale ou non du projet et (iii) décide si le dossier est instruit au sein des dispositifs de financement suivis par le CORIMER ou si le porteur est invité à déposer son dossier auprès des dispositifs de financement publics existants s'appliquant aux produits de défense et aux biens à double usage.

## **1.3. Communication**

Le CORIMER dispose d'un site internet [www.corimer.com](http://www.corimer.com) administré par le ou la président(e) et par le Secrétariat, ainsi que d'une page LinkedIn.

Le CORIMER par son/sa président(e) et ses membres peuvent être sollicités dans le cadre de l'animation de la filière industrielle avec l'ensemble des acteurs du maritime autour des feuilles de route pour favoriser l'émergence de projets, le partage de la politique de soutien de l'état et le déploiement des innovations soutenues.

Le CORIMER assure la promotion et le suivi dans le temps des lauréats des dispositifs de financement publics par tout moyen de communication à disposition, en coordination avec les services de l'Etat membres du CORIMER.

Le/la président(e) représente le CORIMER auprès des tiers et dans tout événement public.

## **Article 2 - Présidence**

### **Désignation et durée des fonctions**

Le CORIMER est présidé par un(e) président(e), qui est une personnalité qualifiée issue du monde industriel et désignée par le Comité exécutif de la Filière (tel que défini dans le contrat stratégique de la Filière) pour un mandat de 2 ans renouvelable.

### **Rémunération**

Le ou la président(e) n'est pas rémunéré dans le cadre de ces fonctions.

### **Pouvoirs**

Le ou la président(e) favorise les décisions collégiales et a le pouvoir d'organiser à cet effet au besoin des réunions CORIMER « extraordinaires ».

### **Article 3 - Composition**

Le CORIMER est composé comme suit :

- le ou la président(e) ;
- trois représentants de la Filière assurant la représentation équilibrée des groupements et fédérations constitutifs de la Filière :
  - o l'industrie navale représentée par le GICAN
  - o l'industrie des énergies représentée par Evolen
  - o les énergies marines renouvelables représentés par le SERdont le président du comité R&D de la Filière ;
- un représentant de la direction générale des entreprises (DGE) ;
- un représentant du secrétariat général de la mer (SGMer) ;
- un représentant du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) ;
- un représentant du direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) ;
- un représentant du ministère de la transition écologique ;
- un représentant de la direction générale de la recherche et de l'innovation (DGRI) ;
- un représentant de la direction générale de l'armement (DGA) et un représentant de l'agence d'innovation pour la défense (AID) ;
- un représentant de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

#### **Article 4 – Secrétariat**

Le CORIMER est animé par un secrétariat assuré par un représentant de la Filière, un représentant de la DGE et un représentant du SGMer (ci-après, le « **Secrétariat** »).

#### **Article 5 – Réunions, tenue et ordre du jour**

Le CORIMER se réunit sur convocation de son ou sa président(e) ou du Secrétariat au moins quatre fois par an. Le calendrier de ces quatre réunions annuelles est fixé en début d'année ; toute date pourra être modifiée en cas de nécessité.

Ces réunions se tiennent en principe en présentiel, en y associant une connexion visioconférence.

L'ordre du jour est arrêté par le Secrétariat, après revue par le ou la président(e). Les membres du CORIMER peuvent proposer des points et doivent les adresser au Secrétariat au moins 7 jours calendaires avant la réunion.

Les présentations écrites des personnes en charge d'un sujet doivent être adressées au Secrétariat au moins 3 jours calendaires avant la réunion pour une prise en compte.

Le Secrétariat adresse l'ordre du jour aux participants au plus tard 2 jours calendaires avant la réunion.

Des groupes de travail thématiques pourront être institués à l'initiative du (de la) président(e) du CORIMER pour soutenir, le cas échéant, les travaux du CORIMER.

Les réunions donnent lieu à la rédaction d'un compte rendu. Une personne en charge de la rédaction est désignée en début de séance. Le Secrétariat adresse le compte rendu aux membres du CORIMER après validation et compléments de l'ensemble des participants à ladite réunion.

Les membres du CORIMER supportent les coûts de leur participation aux réunions et aux travaux du CORIMER.