

## Propositions de l'industrie navale française pour le projet de loi relatif à « l'industrie verte »

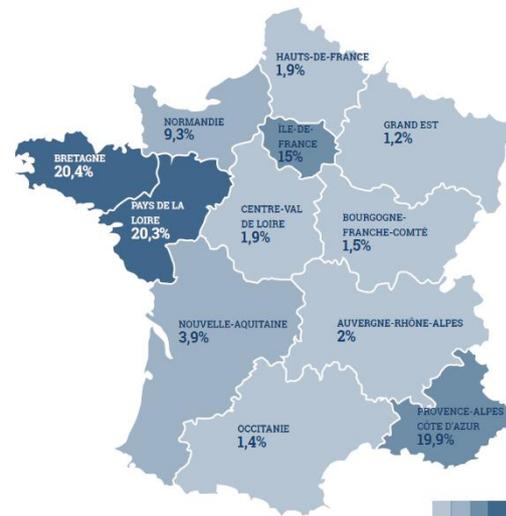
### Éléments de contexte

L'industrie navale française est présente sur l'ensemble du territoire, avec plus de 750 entreprises, et plus de 830 établissements/sites, pour un chiffre d'affaires (CA) de 13,2 milliards en 2021.

Il s'agit d'un secteur très dynamique avec une évolution du chiffre d'affaires, en moyenne, de 4 % par an depuis 2014.

La filière emploie plus de 51 000 salariés et l'on estime qu'il y aura une création nette de 13 000 emplois répartis dans toutes les régions à l'horizon 2030.

Le secteur est fortement implanté dans trois régions côtières. 60 % de l'activité est réalisée en Pays de la Loire, en Bretagne et en Provence-Alpes-Côte d'Azur.



L'investissement dans la constitution de nouveaux sites industriels, la modernisation de l'outil industriel ainsi que la fabrication des équipements des navires « verts » sont un enjeu crucial pour l'industrie navale française. L'industrie navale s'investit aussi sérieusement dans ses produits que dans ses procédés pour réduire de façon significative son impact environnemental et celui de ses produits, en particulier l'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie des navires. Pour structurer les travaux des industriels et orienter les politiques publiques, [la feuille de route technologique GreenShip](#) de la filière donne un cap aux efforts de R&D requis et sert de document de référence aux actions du Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation des Industriels de la Mer (CORIMER).

Au-delà de ces activités de R&D, se pose la question du déploiement et de l'accélération de la maturation industrielle et économique de ces solutions. Une réflexion État-filière est en cours pour accompagner au mieux la construction et l'acquisition de navires décarbonés (10 à 20 % de surcoût par rapport à des navires traditionnels), conformes aux nouvelles exigences réglementaires européennes et mondiales. Dans le cadre de la Loi Climat et Résilience, les travaux de l'ensemble du secteur maritime et des administrations ont construit et étayé un plan d'action dans une feuille de route de décarbonation qui complète la feuille de route technologique du CORIMER.

Bien que l'activité soit soutenue et que le secteur reste très dynamique et engagé dans la transition énergétique dans [l'ensemble des territoires](#), la situation est complexe : industrie du temps long, l'industrie navale livre en ce moment des navires qu'elle a reçus en commande il y a plusieurs années. Force est de constater que les carnets de commande des chantiers

français, mais également des Européens sont en baisse absolue et relative, en comparaison avec ceux des pays asiatiques.

**L'industrie navale se félicite de la mise à l'agenda législatif du projet de loi « industrie verte » porté par le ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, dédié aux questions industrielles et à la réindustrialisation du territoire national et souhaite voir intégrer dans ces travaux ses propositions.**

## Propositions du GICAN pour le projet de loi « Industrie verte »

### 1. Transformer la fiscalité pour faire grandir l'industrie verte

- 1.1. Mettre en œuvre des zones franches** dans les Outre-mer comme c'est le cas dans les Îles Canaries (Zone spéciale canarienne) qui bénéficient d'une fiscalité réduite depuis 2000, approuvée par la Commission européenne et confirmée en 2006. Cette approche a permis de développer l'industrie navale locale avec trois chantiers qui représentent aujourd'hui 450 emplois et 100 millions d'euros de chiffre d'affaires, notamment avec la suppression de la TVA et des octrois de mer pour les sites industriels développés en prenant en compte les critères verts.
- 1.2. Aligner** le taux du crédit d'impôt innovation (C2I) de 20% sur celui du Crédit d'Impôt Recherche (CIR) de 30% pour soutenir l'innovation dans l'industrie.
- 1.3. Flécher** une proportion plus importante de l'épargne des Français qui se trouve dans le livret A vers l'innovation et l'industrie (PER, assurance-vie, évolution des plafonds des investissements par les fonds FCPI au-delà des 15 M € par entreprise...).
- 1.4. Intégrer** dans les dispositifs de soutien à l'investissement pour l'achat de navires vert (suramortissement, crédit-bail, garantie) des incitations à faire appel à l'industrie française.

### 2. Simplifications / Ouvrir des usines, réhabiliter les friches, mettre à disposition des terrains

- 2.1. Financer** la construction des infrastructures portuaires, navales et fluviales visant à développer la construction des navires verts français et les Energies Marines Renouvelables (EMR), en particulier sur le projet AGORA<sup>1</sup> au sein de l'écosystème de Saint-Nazaire. La France manque d'infrastructures pour la construction des coques de taille intermédiaire. La fermeture des Ateliers et Chantiers du Havre en 1999 a privé la France des infrastructures les plus pertinentes pour la construction des navires de

---

<sup>1</sup> Projet de construction et d'exploitation d'un site industriel mutualisé sur le bassin nazairien permettant de redonner à la France la capacité et les infrastructures de construction de navires entre 100 et 200 m pour adresser la demande des marchés porteurs qui vont être plus demandées avec la « localisation » de l'économie

taille intermédiaire. Ce manque d'infrastructures est à l'origine des fuites de nouveaux projets à caractère « vert » français chez la concurrence étrangère, comme le projet de NEOLINE<sup>2</sup> où la construction d'un navire « vert » sera largement réalisée en Turquie.

Les besoins de renouvellement de la flotte de navires sont fondamentaux pour arriver aux objectifs de neutralité carbone pour 2030. Si la France n'investit pas dans le développement d'infrastructures plus adaptées pour répondre à cette transition, les chantiers navals français resteront à l'écart de cette transformation.

**2.2. Accompagner** l'innovation et l'industrialisation des start-up industrielles. L'industrie navale est particulièrement concernée par les acteurs émergents industriels car ils représentent **les équipementiers et fournisseurs de services nationaux sur les principaux leviers de décarbonation pour lesquels la France dispose d'entreprises en position de prendre une part de marché significative**, en soutenant le développement des solutions, leur industrialisation (usines) et le soutien à leur déploiement commercial. Cet accompagnement peut se traduire par :

- **Multiplier** les tiers lieux industriels, en capitalisant notamment sur les lieux existants (cartographie à faire), où des entrepreneurs pourront trouver des espaces de travail et d'ateliers, des prestations de conseil et d'accompagnement, des accès à des machines-outils.
- **Déployer** une assurance protégeant des recours abusifs contre les projets de construction des start-up industrielles, dont la prime serait cofinancée par Bpifrance.
- **Mettre en place** des systèmes de zone franche et franchise de plusieurs mois / système de garantie et contre-garantie sur la durée du lancement de l'usine.

**2.3. Mettre en place** (par exemple par l'ADEME) un dispositif d'accompagnement à « l'industrialisation verte » qui prendrait la forme d'une aide à la définition de la stratégie environnementale des projets industriels en devenir, comme une première usine ou un lancement opérationnel.

**2.4. Consolider** la filière de déconstruction des bateaux et navires pour garantir sa montée en puissance et l'augmentation du taux de recyclage, ainsi que permettre l'émergence d'une économie circulaire au sein de l'industrie navale. **Identifier** les zones sur le territoire où des chantiers de déconstruction pourront développer leur activité.

### 3. Produire, commander, acheter en France

**3.1. S'assurer** que les fonds issus de financements publics (PIA<sup>3</sup>, FEDER<sup>4</sup>...), mais aussi d'organismes publics comme l'Agence Française de Développement (AFD), financent uniquement des projets menés par des acteurs industriels français avec l'obligation d'un pourcentage de contenu national important, afin que les financements français n'aillent pas favoriser les concurrents étrangers.

<sup>2</sup> <https://www.lefigaro.fr/nantes/transport-maritime-le-cargo-a-voile-de-l-armateur-nantais-neoline-sera-construit-en-turquie-20230119>

<sup>3</sup> Programme d'investissements d'avenir

<sup>4</sup> Fonds européen de développement régional

- 3.2. Avoir une vue d'ensemble** de la commande publique de navires des administrations françaises qui pourrait être centralisée par le Secrétariat Général de la mer (SGMer) dans le cadre de ses fonctions d'Action de l'Etat en Mer (AEM).
- 3.3. S'assurer** que l'ensemble des secteurs couverts par les offres respecteront les critères des articles : L.2153-1 à L.2153-5 du code de la commande publique<sup>5</sup>.
- 3.4. Utiliser** la commande publique pour soutenir les innovations et les premières commandes de solutions de décarbonation de l'industrie navale en utilisant la commande publique, dans des objectifs de :
- Inclure systématiquement l'approche de l'écoconception suivant les standards les plus évolués pour la conception de navires pour l'État ou les collectivités,
  - Inclure dans les appels d'offre publics d'achat de navires l'intégration d'équipements de décarbonation, pour un montant minimum de 20% de la valeur du navire.
- 3.5. Intégrer** dans France 2030 des crédits destinés à la commande directe de solutions innovantes en lien avec la transition énergétique d'acteurs émergents.
- 3.6. Intégrer** dans la politique de déploiement de l'industrie des EMR des critères de bilan carbone de la construction des navires utilisés sur les champs.

## 4. Financer l'industrie verte française

- 4.1. Création** d'un fonds de soutien, ou d'une ligne de financement à installation d'équipements verts pour les navires. [Le mécanisme](#) bénéficierait aux chantiers de construction, de transformation et de réparation navale français pour le développement, la conception, la fourniture et l'intégration des technologies vertes sur les nouvelles séries de navires de commerce et sur des navires de commerce déjà existants. Seuls les surcoûts liés aux équipements verts seraient éligibles, couverts à 40% avant la signature du contrat avec un armateur. Le reste de l'aide serait décaissée au fur et à mesure de l'installation des équipements à bord et sur la base des mesures des économies de gaz à effet de serre (GES) réalisées lors de la première année d'exploitation du navire.
- 4.2. Simplifier** l'accès aux fonds France 2030 sur la Recherche & Développement (R&D), l'innovation et l'industrialisation, sur les enjeux de l'industrie navale française auprès des opérateurs de l'Etat (Ademe, Bpifrance...)
- 4.3. Doter** le CORIMER d'un budget en propre et de ressources humaines dédiées.
- 4.4. Mettre en place** des projets structurants favorisant le développement de filières industrielles sur les principaux leviers de décarbonation technologiques et opérationnels.

---

<sup>5</sup> <https://www.code-commande-publique.com/article-r2153-1-a-r2153-5/>

- **Faire émerger** des équipementiers et fournisseurs de services nationaux sur les principaux leviers de décarbonation pour lesquels la France<sup>6</sup> dispose d'entreprises en position de prendre une part de marché significative, en soutenant le développement des solutions, leur industrialisation (usines) et le soutien à leur déploiement commercial (premières commandes, surcoût initial, etc.).

**4.5. Rechercher** un équilibre entre les recettes générées par les nouvelles réglementations maritime (EU ETS, FuelEU Maritime) et le soutien aux acteurs pour investir dans la décarbonation afin qu'ils accompagnent le développement des solutions de décarbonation.

**4.6. Favoriser** l'émergence de parcs éoliens en mer intégrés avec une offre d'avitaillement de navires propulsés à l'hydrogène au pied du champ.

## 5. Former aux métiers de l'industrie verte

**5.1. Mettre en œuvre** le Projet FORTEIM<sup>7</sup> pour former et faire évoluer les formations spécifiques de la filière à la transition énergétique, pour accompagner la réduction des émissions du secteur, ainsi que le développement massif des éoliennes en mer sur les côtes. Cette transition énergétique de la filière nécessite des formations adaptées aux nouvelles technologies de décarbonation.

**5.2. Rendre** obligatoire dès l'enseignement secondaire une formation à la transition éco-énergétique et à la connaissance de l'environnement industriel.

**5.3. Faire** davantage connaître l'industrie aux fonds d'investissement privés en communiquant sur ses spécificités et ses attentes vis-à-vis de leur écosystème<sup>8</sup>.

**5.4. Mettre en place** une action de formation et de sensibilisation des décideurs privés et publics de la filière maritime au sujet de la transition énergétique sur l'ensemble du territoire : dirigeants d'entreprises, directeurs de services, conseils d'administration des fédérations professionnelles et pôles de compétitivité, etc.

---

<sup>6</sup> Exemple de technologies industrielles : systèmes de propulsion par le vent (ailes, kites, rotors ..), hybridation électrique (batteries et pile à combustible forte puissance marines, architectures hybrides) , cuves de stockage pour les nouveaux carburants, gestion de l'hydrogène liquide à bord des navires, propulseurs innovants, systèmes récupération chaleur / froid, logiciels d'aide à la décision (gestion de l'énergie, routage).

<sup>7</sup> Formation à la transition écoénergétique des Industries de la Mer

<sup>8</sup> Start Industrie et France Invest ont engagé un travail d'élaboration d'une grille de lecture commune des différentes étapes (TRL, MRL, CRL) d'une startup industrielle et des besoins financiers associés.