



# DEFENDRE L'AVENIR DE LA CONSTRUCTION NAVALE EUROPEENNE CONTRE L'AMBITION SUD-COREENNE

## À RETENIR

Le ministère coréen du Commerce, de l'Industrie et de l'Energie annonçait **vouloir s'emparer de plus de 80% du marché de la construction navale de prochaine génération.**

.....  
**6,25 milliards d'euros seront investis** sur une période de 5 ans pour assurer une position de leader mondial en matière de conception de navires, de technologies et d'innovation maritime de décarbonation.

Ces cinq dernières années, les chantiers coréens ont remporté des commandes pour une valeur de 32 milliards de dollars, contre, 9,4 milliards de dollars pour les chantiers européens (EU-27 + Norvège + UK).

.....  
Les concurrents coréens bénéficient de mécanisme et leviers créant des distorsions de marchés, en défaveurs de la construction navale européenne. Un chantier comme DSME ne bénéficie pas moins de **neufs leviers.**

**Le GICAN est préoccupé à plusieurs titres :**

- Les conditions d'aides sud-coréennes créent une situation de concurrence déloyale avérée
- L'intégration de la Corée du Sud comme partenaire Horizon Europe représente une menace supplémentaire pour la sécurité de notre savoir-faire et de nos technologies. **L'UE financera ainsi le développement technologique sud-coréen, et de ce fait, sa compétitivité.**
- **Une véritable stratégie industrielle maritime européenne doit être rapidement mise en œuvre.**

## CONTACT

Philippe MISSOFFE - Délégué Général  
[philippe.missoffe@gican.asso.fr](mailto:philippe.missoffe@gican.asso.fr)

## Introduction

Le 15 novembre 2023, le ministère coréen du Commerce, de l'Industrie et de l'Energie annonçait vouloir s'emparer de plus de 80% du marché de la construction navale de prochaine génération<sup>1</sup>. La nouvelle feuille de route Coréenne « K-Shipbuilding Next General Initiative », publiée le 5 mars 2024, établit la stratégie nationale et se dote des financements adéquats pour que son industrie devienne leader mondial des navires décarbonés, digitaux et à haute valeur ajoutée technologique.

## Notre position :

*Adopter une politique européenne réaliste vis-à-vis de la Corée*

**1/ Une nouvelle feuille de route coréenne qui va bien au-delà de l'europpéenne**

6,25 milliards d'euros (9 trillions de won sud-coréens) seront investis sur une période de 5 ans pour assurer une position de leader mondial en matière de conception de navires, de technologies et d'innovation maritime de décarbonation. Ces 6.25 milliards seront investis conjointement entre le gouvernement et les trois principaux chantiers du pays. A titre de comparaison, **au niveau européen, le partenariat Horizon Europe « Zero emission waterborne Transport », finance à hauteur de €530 millions sur 6 ans, des projets de recherche sur la décarbonation du transport maritime.** Dans le cadre de la feuille de route du secteur mobilité, publiée en janvier 2023, la Commission européenne demande à son l'industrie de « s'engager à produire des navires décarbonés ». **La construction navale européenne n'a pourtant qu'un seul souhait : produire.** Cependant, les règlements européens de ces dernières années créent plus de contraintes administratives et bureaucratiques qu'ils ne créent de soutien au développement industriel.

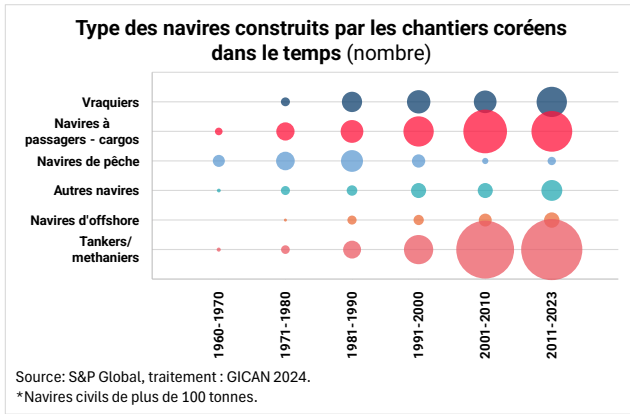
Les €6,25 milliards coréens sont destinés à renforcer les capacités industrielles coréennes pour produire des navires décarbonés et autonomes. **Pour parvenir à ses objectifs, la Corée axera ses projets de développement autour de trois principales sources de carburant** : le GNL, l'ammoniac et l'hydrogène. La stratégie coréenne permettra également de commercialiser les navires autonomes<sup>1</sup>. Ces ambitions sont également réalistes. Von Der Leyen, dans son discours de l'Etat de l'Union a présenté les innovations en matière de transport maritime décarboné en citant l'exemple d'un navire produit en Corée.

*"Challenges facing the Korean shipbuilding industry must be overcome by teamwork of the public and private sectors beyond the level of individual companies," said Ahn Duk-geun, minister of trade, industry and energy. "The Korean shipbuilding industry's roles are vital to helping Corporate Korea attain US\$700 billion in exports this year."*<sup>1</sup>

**2/ La Corée du sud, une compétition dangereuse pour la construction navale européenne**

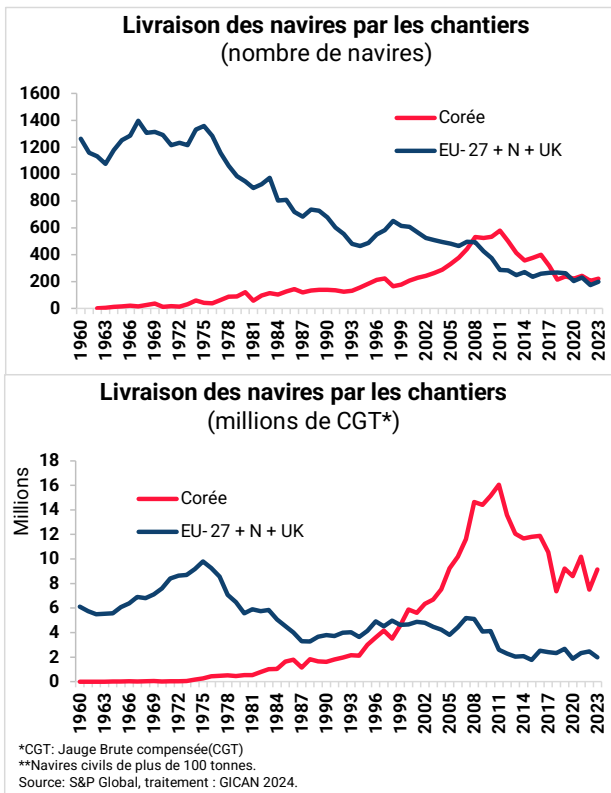
Premier pays asiatique à avoir développé son industrie de construction navale à un niveau global, la Corée du Sud a initialement développé son activité en construisant des navires à faibles valeurs ajoutées technologiques, notamment les navires de pêche. Le secteur s'est ensuite étendu sur des navires à plus hautes valeurs ajoutées technologiques, comme les méthaniers. Le pays abrite les trois principaux chantiers de méthaniers : DSME (Daewoo), HHI (Hyundai) et SHI (Samsung). GTT (Gaztransport & Technigaz), une entreprise française de l'ingénierie spécialisée dans les systèmes de confinement à membranes pour le transport du Gaz naturel liquéfié (GNL) un leader dans sa technologie, y réalise 80 % de ses contrats. **Sans la technologie des équipementiers européens, les chantiers coréens ne peuvent pas satisfaire leur carnet de commandes et développer leur industrie.**

<sup>1</sup> <https://maritime-executive.com/article/south-korea-will-invest-534m-to-advance-next-generation-shipbuilding>



Ainsi aujourd'hui, la Corée du Sud, pays développé, livre 28 % et reçoit 30 % des nouvelles commandes des navires civils dans le monde (en valeur). **38% des commandes<sup>2</sup> par les armateurs européens sont passées en Corée**, notamment les méthaniers et les vraquiers.

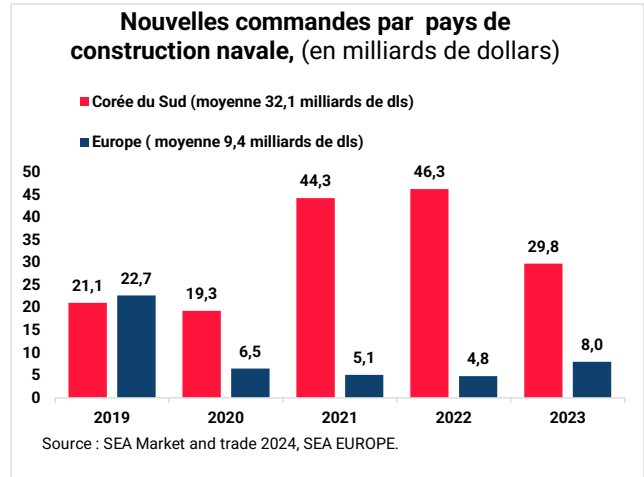
Le nombre de navires livrés par la Corée est aujourd'hui pourtant équivalent au nombre de navires livrés par les chantiers européens, cependant la part du marché coréen est bien supérieure en termes de CGT<sup>3</sup>.



<sup>2</sup>SEA Europe, 2024, Market and Monitoring Report, n°57, p.

<sup>3</sup> Unité de mesure du tonnage et de la complexité du navire

Ainsi, ces cinq dernières années, les chantiers coréens ont remporté des commandes pour une valeur de 32 milliards de dollars, contre, 9,4 milliards de dollars pour les chantiers européens (EU-27 + Norvège + UK).



L'accroissement des parts de marché sud-coréennes est lié à l'acquisition et au développement de technologies à hautes valeurs ajoutées. Dans le civil, ce développement technologique se traduit notamment par la capacité de produire des méthaniers et des ferrys. Du côté militaire, en 2023, le chantier Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering a livré à la marine nationale de la République de Corée le deuxième sous-marin de la classe Dosan Ahn Changho (KSS-III).

Ce développement technologique a notamment été opéré grâce à une politique de production et de développement locale. Depuis 40 ans, les achats d'équipements étrangers se traduisent par une production locale et permettent le développement du savoir-faire industriel sud-coréen<sup>4</sup>. Afin de maintenir leur compétitivité technologique face à la Chine, les chantiers coréens ont fortement augmenté leurs dépenses en R&D. Celles des principaux chantiers coréens ont bondi de plus de 22.4% en 2022. Ces augmentations sont soutenues par des initiatives gouvernementales liées à la décarbonation et l'automatisation des navires. Le gouvernement a notamment commandé la conversion de 140

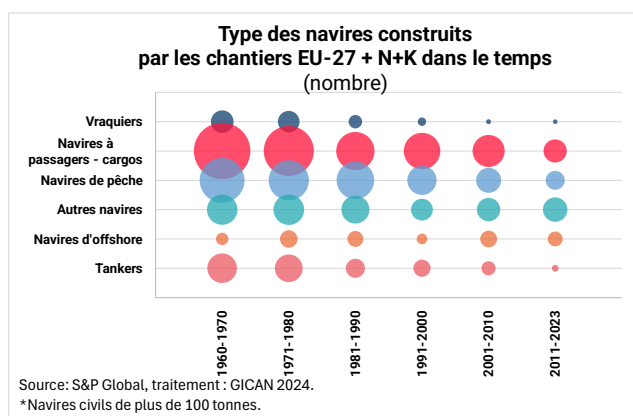
<sup>4</sup> Affinis, Etude de Marché, Industrie Naval – Corée du Sud

navires gouvernementaux alimentés au GNL et annoncé en juillet 2021 un plan quinquennal finançant la recherche et le développement à hauteur de €204 millions dans des programmes de transports maritimes verts et de €130 millions dans l'automatisation des navires.

Ainsi, depuis 2020, la Corée du Sud investit massivement dans la transition verte et digitale du transport maritime. Les ambitions gouvernementales sont accompagnées de commandes nationales et de financements adéquats dans la recherche et l'innovation.

### 3/ Une politique européenne qui n'est pas en phase avec la réalité de la concurrence internationale

Depuis 2013, et LeaderSHIP 2020<sup>5</sup>, la politique européenne envers la construction navale agit pour positionner le secteur sur des marchés de niches à hautes valeurs ajoutées technologiques. Le secteur a répondu aux objectifs de cette politique. Jusqu'en 2023, seuls les chantiers européens étaient en mesure de construire des navires de croisières. La grande majorité des équipements et des systèmes permettant la décarbonation sont aujourd'hui développés et produits par des entreprises européennes.



Cependant, ce succès contient une ombre au tableau. **En se concentrant sur les navires à haute valeur ajoutée, l'Europe ne livre plus que 8%, en CGT et 16 % en valeur de la construction**

<sup>5</sup> [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/maritime-industries/shipbuilding-sector/leadership-2020\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/maritime-industries/shipbuilding-sector/leadership-2020_en)

### navale mondiale<sup>6</sup>.

En outre, les concurrents coréens bénéficient de mécanisme et leviers créant des distorsions de marchés, en défaveurs de la construction navale européenne. Un chantier comme DSME ne bénéficie pas moins de **neufs leviers** tels que les commandes et incitations publiques, l'accès aux financements nationaux, une offensive certaine sur le créneau de la décarbonation, des investissements en R&D ainsi que des pratiques salariales déloyales. A titre d'exemple, la Korea Development Bank est le principal actionnaire de plusieurs chantiers, dont DSME et HHI et de chantiers de taille intermédiaire. Au cours des dix dernières années, DSME a bénéficié de €8.15 milliards de fonds publics pour lui permettre de passer les crises industrielles. **Depuis 2018, le gouvernement soutient la construction de 140 vraquiers, 60 porte-conteneurs et 21 navires à passager en subventionnant jusqu'à 60% des coûts de construction et en offrant des garanties financières pouvant aller jusqu'à 95% des prêts.**

Du côté Européen, les **politiques de défense industrielles ne s'appliquent pas au secteur de la construction navale** (par ex : Foreign subsidies) ; ou lorsque c'est le cas elles ne sont pas en vigueur (par ex : le règlement (UE) 2016/1035 relatif à la défense contre les pratiques préjudiciables en matière de prix dans la construction naval attends l'entrée en vigueur des accords de 1994 pour pouvoir être applicable). Bien que des politiques européennes de soutien à la décarbonation permettent à des projets européens de bénéficier d'un « sceau de souveraineté » elles ne sont néanmoins pas accompagnées de soutien financier adéquat, ou d'accès à un fonds de souveraineté (par ex : NZIA/STEP).

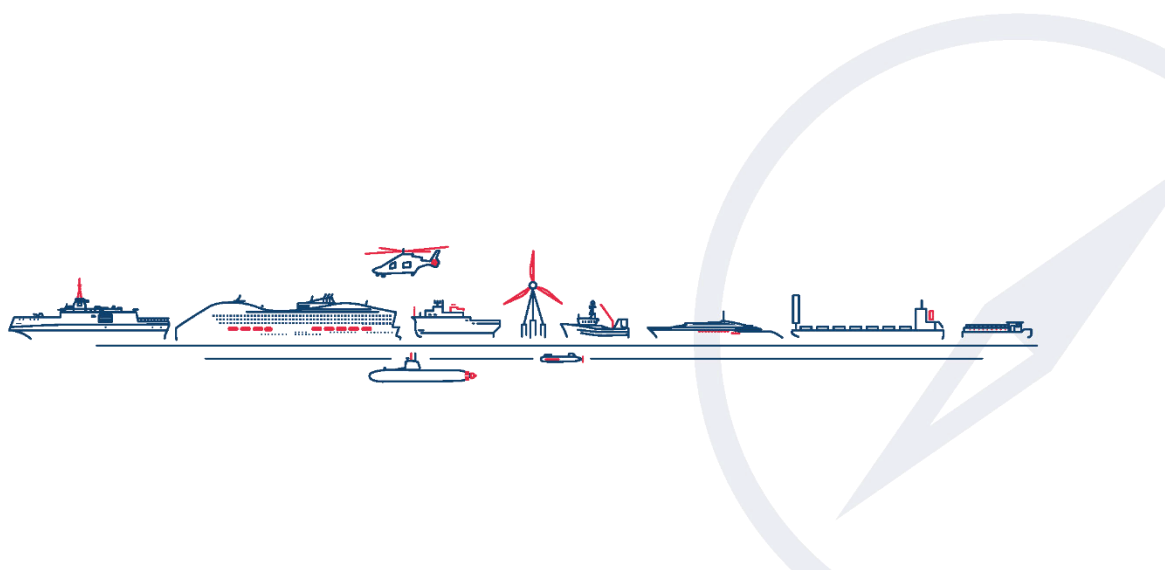
Plus récemment, **la Commission européenne négocie avec la Corée du Sud pour son intégration à Horizon Europe, le programme phare de soutien au développement technologique de l'Union.** Par cette association, les entités coréennes acquièrent un accès à la propriété intellectuelle européenne, leur permettant de développer leurs propres

<sup>6</sup> SEA Europe, 2024, Market and Monitoring Report, n°57, p.

systemes nationalement. En outre, la Commission assure que les entites europeennes beneficieront d'une reciprocite dans le cadre des programmes coreens. Il n'existe pas de garantie a l'heure actuelle que cette inclusion ne soit pas utilisee comme precedemment pour developper leur production nationale et faire du retro-engineering sur les technologies europeennes. **Cette association represente une menace nouvelle pour l'industrie de construction navale europeenne.** Les savoir-faire et technologies europeennes ne seront plus proteges. **L'Union**

**europeenne financera ainsi le developpement technologique sud-coreen, et de ce fait, sa competitivite.**

**Face aux menaces que fait peser l'industrie navale coreenne sur l'industrie navale europeenne nous demandons une reaction forte de l'Etat vis-a-vis de cette initiative de la commission afin que soient mis en place toutes les mesures pour proteger et developper l'industrie navale europeenne.**



# INVESTISSEMENTS COREENS VS. INVESTISSEMENTS UE

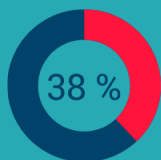
## K-Shipbuilding Next General Initiative

- Vise à capter 80% du marché mondial de la construction navale.
- Politique sectorielle adaptée aux enjeux de la construction navale.
- Leviers créant des distorsions de concurrence : commandes et incitations publiques, accès aux financements nationaux...

## LeaderSHIP 2020

- L'UE s'est concentrée sur les navires à haute valeur ajoutée technologique et décarbonés
- Pas de politique sectorielle pour la construction navale
- Les outils de politique de défense industrielle ne s'appliquent pas à la construction navale
- Pas de fonds spécifique dédié à la construction navale

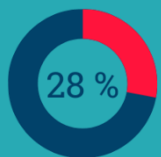
### Commandes pour les chantiers Coréens



Des commandes des armateurs européens sont passées en Corée.



Des nouvelles commandes mondiales sont passées en Corée.



Des livraisons mondiales de navires civils sont effectuées par la Corée.

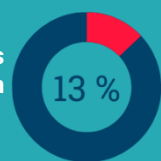
### Commandes pour les chantiers Européens



Des commandes des armateurs européens sont passées en EU 27+UK+N.



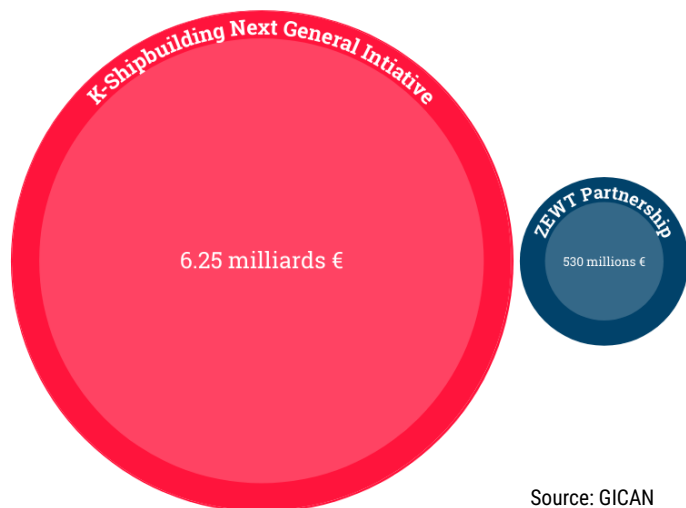
Des nouvelles commandes mondiales sont passées en EU27+UK+N.



Des livraisons mondiales de navires civils sont effectuées par l'UE27+UK+N.

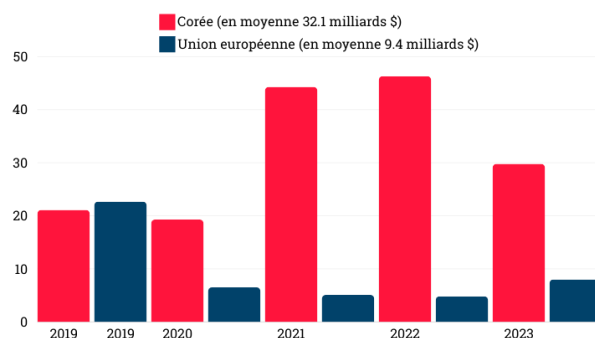
Source: SEA Europe; traitement GICAN

### Fonds alloués à la construction navale Corée du sud vs. Union européenne



Source: GICAN

### Commandes de navires neufs Corée du sud vs. Union européenne



Source: SEA Market and Trade, 2024, SEA Europe