

23-24



2

RAPPORT ANNUEL  
D'ACTIVITÉS

[WWW.GICAN.ASSO.FR](http://WWW.GICAN.ASSO.FR)



# CHIFFRES CLÉS 2023 : FILIÈRE NAVALE FRANÇAISE



**15,5 Mds€**

Chiffre d'affaires cumulé  
pour la filière navale



**57 400**

Emplois directs  
pour la filière navale\*



**38 446**

Emplois indirects estimés  
pour la filière navale\*\*



**38 000**

Emplois induits estimés  
pour la filière navale\*\*\*



**58 %**

Part du chiffre d'affaires  
de la filière réalisé à  
l'export



**31 %**

Part du chiffre d'affaires  
de la filière réalisé dans le  
secteur civil



**69 %**

Part du chiffre d'affaires  
de la filière réalisé dans le  
secteur défense



**+ 735**

Entreprises  
de la filière navale



**82 %**

Du chiffre d'affaires de la  
filière est réalisé par les  
entreprises adhérentes  
au GICAN

\* donneurs d'ordre et sous-traitants de rang 1 s'identifiant dans la filière navale en France

\*\* emplois créés par la branche de sous-traitants à partir du rang 2

\*\*\* emplois créés par l'ensemble des consommations des ménages directement et indirectement liés aux industriels du secteur naval

Note : Ces chiffres sont mis à jour chaque année par le GICAN.

Source : GICAN

# ÉDITO



**PIERRE ÉRIC POMMELLET**  
PRÉSIDENT DU GICAN

Notre groupement célèbre cette année un jalon de son histoire avec ses **125 ans d'existence**. Depuis sa création, le GICAN s'est imposé comme un pilier incontournable de l'industrie navale incarnant l'excellence, l'innovation et la résilience. En traversant plus d'un siècle d'histoire, marqué par des défis considérables et des évolutions technologiques majeures, le GICAN a été un acteur important de l'évolution de notre industrie. Cette année, alors que nous célébrons 125 ans de succès, d'engagement et d'avancées technologiques, nous rendons hommage à **l'esprit entrepreneurial et innovant des hommes et des femmes qui ont permis à notre secteur de se développer**.

Le choix cette année de mettre l'accent sur **l'Europe**, au-delà du simple enjeu électoral du moment, s'inscrit dans une dynamique amorcée il y a plusieurs années, susceptible d'offrir à notre secteur un cadre normatif, législatif, et financier inédit, propice au développement pérenne de notre industrie, dans un contexte de concurrence réévaluée. Cette démarche reflète notre engagement non seulement vers **une industrie plus robuste** mais aussi vers **une Europe unie et forte**, capable de naviguer avec assurance dans les eaux tumultueuses de la géopolitique mondiale et des défis économiques.

Les crises récentes, de la COVID-19 au conflit en Ukraine, ont été des révélateurs puissants, amenant une prise de conscience accrue de l'importance cruciale de notre industrie pour la souveraineté nationale et européenne. Elles ont mis en lumière la nécessité vitale de sécuriser nos chaînes d'approvisionnement, de protéger nos espaces maritimes et de lutter contre les trafics illicites, tout en soulignant l'urgence de renforcer notre indépendance industrielle. Notre

secteur, par sa nature stratégique, est au cœur de ces enjeux, jouant un rôle pivot dans **la défense de nos intérêts communs et dans la promotion d'une souveraineté maritime durable**.

Face à une **concurrence internationale intensifiée**, parfois exacerbée par des pratiques déloyales, le défi est de taille. Il nous faut, ensemble, politiques, industriels et acteurs du secteur maritime, redéfinir les règles du jeu pour favoriser un environnement propice à l'émergence d'une industrie navale européenne forte et compétitive. Cela passe notamment par une politique d'investissement judicieuse, une augmentation des capacités de production durable, une politique commerciale équitable et le développement de l'attractivité autour de nos métiers, permettant de faire face à ces défis avec résilience et innovation.

**La collaboration** entre les différents acteurs de l'écosystème maritime est essentielle pour repenser nos modèles économiques, souvent axés sur la minimisation des coûts au détriment de la valorisation de toute la chaîne de valeur. Ce travail collectif, basé sur un dialogue ouvert et constructif, est la clé pour naviguer vers un avenir où durabilité et performance vont de pair.

Notre industrie a déjà commencé à relever ces défis, notamment dans le domaine de la défense, où l'appel à produire plus, plus vite et moins cher, a été entendu. **L'adaptabilité et l'innovation** ont été nos leitmotivs, conduisant à des investissements significatifs dans les moyens de production, la prévention des ruptures d'approvisionnement et l'attractivité des carrières au sein de notre secteur. La collaboration étroite avec les pouvoirs publics a été un facteur clé de cette réussite, illustrant notre capacité collective à agir pour le bien commun. Cela ne peut se faire que si les investisseurs

reconnaissent la valeur et le potentiel de notre industrie, en soutenant les initiatives visant à renforcer notre compétitivité, notre performance et notre capacité à innover.

**La transition écologique** est au cœur de notre stratégie, nous plaçant à l'avant-garde de la lutte contre le changement climatique. Nos actions, de la participation active à l'élaboration de stratégies de décarbonation à l'investissement dans les énergies renouvelables et décarbonées, témoignent de notre engagement envers un avenir plus vert. Les défis environnementaux, loin d'être de simples contraintes, sont des catalyseurs d'innovation, offrant des opportunités de se distinguer et de développer de nouveaux marchés, tout en contribuant à la protection de notre planète.

L'industrie continue de s'engager pour développer l'attractivité et les formations nécessaires à nos activités. **Le CINav**, qui accomplit chaque jour un travail formidable, continue et doit continuer à se développer. Cette année nous appelons de nos vœux un renouvellement de l'implication des régions dans le CINav. Par ailleurs, le GICAN et ses adhérents ont aussi investi dans le programme européen **LeaderSHIP**, dont l'ambition est de répondre aux problématiques de compétences liées à la double transition, numérique et verte,

à travers une stratégie de développement des compétences et la création de formations.

C'est aussi grâce aux engagements établis dans **le nouveau Contrat Stratégique de la Filière des Industriels de la Mer pour la période 2024-2027** qui renforcent la collaboration entre l'État et les acteurs industriels, que nous pourrions promouvoir le développement et la compétitivité de notre secteur. Les défis sont considérables, avec 22 projets structurants répartis en quatre axes principaux : la réindustrialisation et l'autonomie stratégique, la transition écologique, l'innovation et la recherche et développement, ainsi que l'attractivité et le développement des compétences.

En conclusion, notre industrie, qui a connu tant de situations conjoncturelles différentes au cours de ces 125 années, se tient à présent à un carrefour, face à des défis et des opportunités sans précédent qui auront un impact fort sur le futur de l'industrie navale. **En choisissant de jouer la carte de l'Europe, nous affirmons notre volonté de voir l'industrie navale française jouer un rôle de premier plan pour un avenir durable, sécurisé et prospère.**



# AVANT-PROPOS



**PHILIPPE MISSOFFE**  
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DU GICAN

**Notre groupement est avant tout un lieu où vous construisez l'avenir de la filière navale.** Lieu d'échange entre entreprises adhérentes, grâce aux Comités, Clubs, et Groupes de Travail, chacun participe à cette comitologie, permettant de développer la compréhension autour des enjeux, l'entraide au sein de la filière ou encore la définition des positions, ensuite discutées avec les pouvoirs publics : élus, ministères, administrations publiques, Marine nationale...

C'est la raison pour laquelle ce rapport sera lui aussi **un espace de dialogue avec ces personnes** qui, chaque jour, donnent leur énergie pour participer à ce développement durable et collectif de notre filière. Je les remercie pour tout le travail accompli.

En cette année d'élections européennes, il nous a aussi paru important de mettre en avant **les enjeux et actions autour de l'Europe.** Nous restons convaincus de la pertinence de l'Union européenne comme entité politique et économique. Moteur

de croissance, d'innovation et de solidarité, elle ouvre des portes à des coopérations de plus en plus nombreuses. A ce titre, l'équipe européenne a été renforcée cette année avec **Anna-Maria LARIVIÈRE**, qui prend le poste de Responsable des coopérations européennes, mais aussi par l'embauche de **Mélanie VÉRON-FOUGAS**, à l'issue de son VIE, comme Responsable des affaires européennes. Notre bureau de Bruxelles héberge désormais une stagiaire. L'ensemble des permanents travaille sur des sujets européens, d'où ce choix de fil conducteur, avec les enjeux et les actions qui sont menées dans cette sphère d'influence couramment critiquée et incomprise.

Souvent considérée comme une organisation parisienne, il nous a semblé aussi important de mettre en avant **les actions que nous avons réalisées dans les différents territoires français**, qui sont les poumons de notre industrie.

Je vous souhaite une bonne lecture.



# SOMMAIRE

---

<b>01.</b>	<b>Parole aux partenaires</b>	<b>07</b>
<b>02.</b>	<b>Les enjeux du naval de défense</b>	<b>11</b>
<b>03.</b>	<b>Les enjeux de sécurité maritime et de protection de l'environnement en mer</b>	<b>14</b>
<b>04.</b>	<b>International</b>	<b>17</b>
<b>05.</b>	<b>Le contrôle export</b>	<b>20</b>
<b>06.</b>	<b>Comité PME-ETI</b>	<b>22</b>
<b>07.</b>	<b>Comité Réparation Navale - MCO</b>	<b>25</b>
<b>08.</b>	<b>Attractivité &amp; compétences</b>	<b>27</b>
<b>09.</b>	<b>Innovation</b>	<b>31</b>
<b>10.</b>	<b>Europe</b>	<b>34</b>
<b>11.</b>	<b>Réglementation</b>	<b>37</b>
<b>12.</b>	<b>Économie</b>	<b>39</b>
<b>13.</b>	<b>Le GICAN dans les territoires</b>	<b>40</b>
<b>14.</b>	<b>EUROMARITIME 2024</b>	<b>42</b>

# PAROLE AUX PARTENAIRES



**EMMANUEL CHIVA**  
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL POUR L'ARMEMENT

## Comment la réorganisation de la DGA permet d'améliorer la coopération entre les PME et l'Etat ?

Dès mon arrivée à la tête de la DGA en août 2022, j'ai souhaité lancer au plus vite un plan de transformation, le plan Impulsion.

Le but n'était pas de proposer une transformation pour le principe, comme le marqueur automatique d'un nouveau mandat, mais bien de répondre aux défis stratégiques du moment. L'affermissement de l'hypothèse d'un engagement de haute intensité pour nos armées, la conjugaison des conflits, combinés à l'accélération des évolutions technologiques, imposent de nous repenser pour adapter nos réponses capacitaires. Cela passe notamment par une capacité à aller plus vite, et à gagner en agilité, comme l'a affirmé le Président de la République dès juin 2022, en appelant à une économie de guerre.

De par la place qu'occupe la DGA au sein de l'écosystème capacitaire français, sa transformation se trouve intimement liée à ce passage en économie de guerre, sans y être réduite pour autant.

Ainsi s'est développé un plan de transformation qui repose sur deux piliers : l'évolution de notre organisation d'une part, et celle de nos modes de fonctionnement d'autre part. Sur le plan organisationnel, l'objectif est de gagner en efficacité en réduisant les interfaces notamment.

Pour mieux accompagner les entreprises de la base industrielle et technologique de défense, et plus particulièrement les PME, il a été créé une Direction de l'Industrie de Défense (DID). Dans un contexte où les exigences liées à l'économie de guerre nous poussent à « challenger » notre industrie, la création de cette direction est aussi

la réaffirmation de notre volonté de renforcer notre soutien à cette BITD française. Elle répond à plusieurs des ambitions que je partage dans ma vision stratégique pour la DGA, publiée en mars 2023 : construire une DGA plus ouverte à ses partenaires étatiques et industriels ; transformée pour être adaptée aux enjeux industriels d'aujourd'hui ; une DGA stratège au service de nos ambitions pour la défense nationale ; et enfin une DGA qui renforce son dialogue avec l'industrie. La Direction de l'Industrie de Défense a aussi pour mission d'approfondir sa connaissance des chaînes de sous-traitance et de leur protection contre les prédatations étrangères et les menaces notamment cyber.

Le deuxième pilier de notre transformation, est le changement culturel. Il s'agit là de travailler sur le renforcement de la subsidiarité à tous les niveaux, le développement de l'audace et de la prise de risques ainsi que sur un effort collectif dans le domaine de la simplification.

Ainsi, par cette transformation, la DGA se met en ordre de bataille pour répondre aux nouvelles attentes des états-majors, directions et services, notamment en termes de réactivité. L'objectif est aussi de renforcer notre souveraineté, en œuvrant pour la résilience de l'industrie de défense, la sécurisation de nos chaînes d'approvisionnement et l'accroissement de la cyber-résilience de la Nation.

## Que retirez-vous de cette année 2023 ?

Pour la DGA, l'année 2023 a été celle de tous les défis, mais surtout celle des défis relevés ! La transformation de la DGA a été au cœur de nos activités, mais pas seulement. Le contexte international a imposé son propre rythme. La guerre en Ukraine a conduit la DGA à développer,

sous l'impulsion du ministre des Armées, une nouvelle activité : le soutien à nos alliés en guerre. Cette mission se matérialise par des actions très concrètes : cessions d'armes, création de ponts avec l'industrie de défense française, envoi d'un attaché d'armement à Kiev, création et gestion d'un fonds de soutien, ou encore plus de 10 000 hommes-heures cumulées des agents des centres d'essais techniques de la DGA au profit de l'Ukraine.

Les chantiers de l'économie de guerre ont porté sur des accélérations de production significatives, le lancement de la relocalisation de plusieurs productions telles que la production de poudres, la résolution d'une centaine de goulots d'étranglement dans les chaînes de sous-traitance ou la création de la réserve industrielle de défense.

Bien sûr 2023 est aussi l'année du vote par le Parlement de la Loi de Programmation Militaire (LPM) 2024-2030 qui a permis de doter notre défense nationale d'un budget de 413 milliards d'euros. C'est un effort sans précédent de la Nation pour sa défense. C'est un effort par ailleurs indispensable pour répondre tant à l'accumulation des crises et au retour de la guerre de haute intensité – qui remettent l'accent sur des domaines parfois délaissés tels que l'artillerie ou la guerre électronique, qu'aux menaces qui naissent de l'accélération du rythme de l'innovation et des ruptures stratégiques comme le quantique.

Enfin, l'année 2023 a été marquée par un record pour la DGA qui a investi 20,3 milliards d'euros au profit de l'industrie de défense, son plus haut niveau d'engagement depuis 15 ans.

### **Quels sont pour vous les enjeux que doit relever la DGA en 2024 ?**

En 2024, tous les défis qui nous ont mobilisés en 2023 se poursuivent. En matière de soutien à l'Ukraine, le ministre des Armées a évoqué l'entrée dans l'année de l'endurance. Après un effort fait sur les cessions au début du conflit, l'enjeu est désormais de connecter directement notre industrie de défense française sur les besoins des Ukrainiens. Il s'agit aussi de se positionner sur l'ensemble du spectre de leurs demandes et cela inclut notamment le maintien en condition opérationnelle, domaine qui fait l'objet d'accords récents entre nos BITD.

Les efforts se poursuivent aussi au profit de l'économie de guerre avec une attention particulière accordée au domaine de la simplification. Pour parvenir au « pilotage par les délais », souhaité par le Président de la République à l'occasion de ses vœux aux armées de janvier 2024, il nous faut faire évoluer nos méthodes et travailler de façon constructive avec nos industriels. La simplification est bien l'affaire de tous, et requiert les efforts de chacun, Etat comme industrie. C'est pourquoi nous avons réuni l'industrie en mai 2024 pour un colloque de travail où nous avons échangé sur la base des propositions faites par l'industrie et analysées par la DGA pour trouver les solutions optimales. Cette simplification va par ailleurs de pair avec un changement de culture qui doit nous permettre d'oser prendre davantage de risques et opter pour des choix francs quand cela est nécessaire, qu'il s'agisse d'accélérer, de réorienter ou de remettre en question des projets.

Pour finir, en 2024 je souhaite qu'on ne perde pas de vue ce qui est la spécificité de la DGA : sa capacité à voir loin. Si les crises exigent l'adaptabilité il n'en reste pas moins que nous devons toujours préparer l'avenir. L'amplification de nos ambitions dans le domaine de l'anticipation stratégique fait aussi partie intégrante de ma vision. Pour y contribuer, j'ai souhaité le lancement du programme « Horizon de combat » (H2C) qui a vocation à être le programme d'anticipation stratégique de la DGA pour réfléchir sur une plage de temps allant de 6 mois à 10 ans. Près d'une dizaine d'ateliers d'anticipation stratégique ont ainsi pu être menés en 2023 en liens étroits avec l'état-major des Armées et la Direction Générale des Relations Internationales et de la Stratégie sur des thèmes divers : la robotique de combat, la dépendance aux matières premières critiques ou encore les risques de blackout spatial, toujours abordés dans un esprit de réflexion ouverte et sans tabou.

Et naturellement 2024 sera aussi marquée par le grand rendez-vous international de l'industrie navale, le salon EURONAVAL, où je serai présent pour rencontrer mes homologues et nos partenaires !

# PAROLE AUX PARTENAIRES



ÉRIC BANEL  
DGAMPA

**L'industrie navale française est aujourd'hui au cœur des enjeux portuaires et maritimes de transition écologique.** Elle doit faire face à des défis sans précédent de transformation énergétique, de réduction des impacts des activités maritimes, de course à l'innovation et de maintien des compétences qui nécessitent une mobilisation collective Etat-filière renforcée. Nous savons que ces défis à relever dans un calendrier contraint sont ambitieux et difficiles mais ils représentent une formidable opportunité de développement industriel et de compétitivité navale ainsi qu'un enjeu stratégique majeur en matière de souveraineté maritime.

Pour cela, le Gouvernement vient de signer **le nouveau contrat du Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer (CSF)** qui fixe pour les prochaines années les axes de travail conjoints à mener entre l'Etat et les acteurs industriels : la transition écologique, l'innovation et la R&D, l'attractivité et les compétences, la réindustrialisation et l'autonomie stratégique. La Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) est aux côtés de la filière et des entreprises pour accompagner leur transition et mettre en œuvre ces objectifs. Les actions que la DGAMPA mène en faveur de ses politiques publiques s'inscrivent tout à fait dans ce nouveau contrat de filière.

Tout d'abord, l'Etat porte une stratégie forte et ambitieuse en faveur de **la décarbonation du secteur maritime.** Cette stratégie est co-construite avec l'industrie, ce qui m'a amené à co-piloter, avec le Cluster Maritime Français, un travail conséquent de concertation et d'animation de l'ensemble de la chaîne de valeur du maritime. Nous avons ainsi pu établir un état des lieux de la flotte et des ports français et proposer un

plan d'actions à long terme en vue de répondre aux objectifs internationaux et européens ambitieux de réduction des gaz à effet de serre. Le GICAN a participé activement à la rédaction de cette feuille de route et je l'en remercie. Il a démontré non seulement que l'industrie navale était fortement mobilisée sur ce sujet mais également qu'elle possédait de nombreux atouts pour fournir aux navires et aux ports français les moyens de se décarboner progressivement. Les travaux de déclinaison de la feuille de route par segment de flotte se poursuivent et permettent d'identifier progressivement les différents leviers de décarbonation possibles, en tenant dûment compte des contraintes des navires et de l'industrie. Ce faisant, ils offrent une opportunité d'identifier les entreprises françaises positionnées sur chaque levier. Un panorama est aujourd'hui disponible sur le site du GICAN. Ce dernier s'enrichit progressivement et permet de visualiser l'offre française en matière de décarbonation.

La deuxième action que nous portons concerne **le développement des énergies marines renouvelables (EMR)** à travers la planification de leur déploiement sur les côtes françaises. L'objectif de la DGAMPA est d'assurer un développement équilibré de ces nouveaux usages maritimes, tout en prenant en compte leurs impacts sur la biodiversité et en respectant les activités historiques. Le calendrier est volontariste et ambitieux, il sera tenu. Cet accompagnement est aussi réglementaire car il s'agit de proposer, par l'intermédiaire de la loi APER et de ses textes d'application, un encadrement clair et équilibré d'une part des nouveaux objets maritimes que sont les installations flottantes et, d'autre part, des activités maritimes de constructions et de maintenance de ces EMR. Ceci est nécessaire afin de donner la meilleure visibilité possible

aux acteurs industriels pour leur permettre de se positionner sur les contrats à venir, en maintenant les conditions adaptées de sécurité maritime et de protection du milieu marin.

Enfin, je m'attache également à anticiper **le développement des nouveaux usages maritimes que sont l'automatisation des engins flottants et des navires**. Nous élaborons, en collaboration avec le secteur, un cadre réglementaire novateur dont l'objectif est de faciliter et d'accompagner le développement des drones maritimes et des navires autonomes tout en maintenant un niveau d'exigence de sécurité de la navigation suffisant. Après l'adoption de l'ordonnance publiée en octobre 2021, le projet de décret créant un statut juridique adapté rentre dans sa phase de finalisation. Ce texte fixe deux régimes juridiques différents entre les drones et les navires autonomes afin d'adopter un cadre allégé pour les plus petits engins que sont les drones maritimes. Grâce à ce cadre juridique innovant, la France devient pionnière à l'international et facilite la construction, l'immatriculation et la navigation dans les eaux sous sa juridiction. Nous donnons ainsi à nos entreprises françaises, déjà bien positionnées sur ce marché, de belles perspectives de projections industrielles.

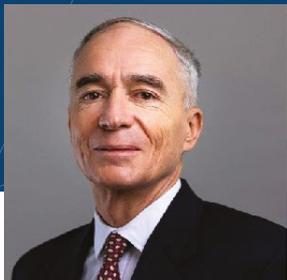
Les trois thématiques identifiées précédemment ont pu être appréhendées suffisamment tôt grâce à **une politique globale de soutien à l'innovation** que nous menons depuis plusieurs années. Mes équipes s'attachent à identifier, encourager et accompagner le développement de l'innovation et des technologies de pointe dans le secteur maritime. Il s'agit d'un positionnement nouveau et novateur, qui fait de nous des partenaires et transforme en profondeur la relation traditionnelle entre une administration et ses administrés,

afin de permettre le déploiement d'une politique publique plus efficace et résolument tournée vers la restauration de notre souveraineté industrielle. Ce soutien à l'innovation se traduit en premier lieu par un indispensable accompagnement réglementaire et technique, décrit précédemment, mais également par l'organisation de journées consacrées à l'innovation maritime, créées en 2021 à l'initiative du Secrétaire d'Etat chargé de la Mer et la Biodiversité. Ces événements sont un lieu de rencontre nécessaire entre les acteurs les plus innovants, les pouvoirs publics et le monde de l'économie maritime. Ce soutien prend également la forme d'une coordination des différents guichets financiers, à travers un guidage des porteurs de projets vers les guichets de financements les plus adaptés, ou d'une action résolue pour promouvoir l'attractivité des métiers et l'adaptation de nos formations. Il se traduit enfin par une mobilisation plus forte des autorités françaises autour de secteurs particulièrement prometteurs pour l'intérêt général et l'industrie française. Cet engagement se concrétise par exemple dans notre soutien appuyé aux entreprises du vélique et dans le pacte que nous venons de signer avec le secteur, en même temps que le Contrat Stratégique de Filière.

Ainsi, le monde maritime évolue extrêmement vite face aux enjeux climatiques, écologiques et technologiques. L'administration maritime y répond en s'adaptant et en innovant pour permettre aux acteurs industriels français de se positionner sur les scènes nationale, européenne et internationale. Grâce au travail que nous menons ensemble, je suis confiant dans notre capacité collective à relever les défis de demain et à construire des solutions industrielles fiables, durables et françaises !



# LES ENJEUX DU NAVAL DE DÉFENSE



**STANISLAS GOURLEZ DE LA MOTTE**  
PRÉSIDENT DU COMITÉ DÉFENSE DU GICAN

## Quels sont les principaux enjeux pour l'industrie navale de défense ?

Le cycle 2023/2024 est important pour notre industrie en ce qu'il constitue l'entrée dans la nouvelle Loi de Programmation Militaire (LPM). Or cette dernière, outre les enjeux budgétaires et programmatiques qui en sont le cœur, impliquent également une adaptation de nos process industriels dans le cadre de l'économie de guerre. Pour autant, il s'agit moins d'inventer que de capitaliser sur les efforts déjà accomplis depuis plusieurs années, et de mieux expliquer et faire appréhender les spécificités du secteur naval du fait des cycles longs de production.

Cette année est également très marquée par la mobilisation de toute la chaîne de valeur autour des grands projets qui structurent notre industrie, à savoir les SNLE3G et PANG. Alors que leur horizon d'acceptation est lointain, leur taille et leur complexité en font des sujets d'aujourd'hui, et ils ne doivent pas souffrir de retards côté commande.

Enfin, à côté de la France et de la LPM, il y a toute l'importance de la performance à l'export, et ce dans toutes les gammes de produits : des sous-marins d'attaque, aux navires de combat de toutes tailles, aux embarcations et navires spécialisés, aux drones, systèmes et équipements qui font la fierté de notre industrie et qui sont adaptables à des solutions portées par de nombreux chantiers navals dans le monde (européens et pays émergents).

## Comment le Comité Défense permet d'y répondre ?

Pour aider ses adhérents à répondre aux enjeux et objectifs résumés ci-dessus, le Comité Défense

doit montrer sa pertinence sous plusieurs formes et formats.

C'est tout d'abord un lieu de rencontre unique entre tous les acteurs du secteur, de toutes tailles. Le succès régulier de nos réunions (50 personnes en moyenne) montre que cet objectif est atteint. Pour donner de l'intérêt et de la diversité à ces Comités, nous avons fait le choix d'inviter en priorité des autorités et témoins de la Marine nationale et de la DGA, à même de traduire la réalité des besoins opérationnels et capacitaires, auxquels l'industrie doit fournir en permanence une réponse adaptée et haut du spectre.

C'est également un lieu où circule l'information, les opportunités offertes par les événements dont le GICAN est organisateur, partenaire ou relais d'opportunité.

Enfin, ces Comités sont, pour l'équipe du GICAN, l'opportunité de rendre compte de ses actions dans le domaine du naval de défense, car le travail ne s'arrête pas à des simples réunions tous les deux mois, mais est poursuivi en permanence, comme en témoigne l'activité nourrie sur notre outil collaboratif « Passerelle ».

## Quelles sont les actions menées ?

Elles ont été nombreuses cette année, et relèvent de différents secteurs d'intérêt.

L'objectif est de donner une vision d'ensemble des travaux et du dialogue avec l'Etat, avec, par exemple :

- des argumentaires menés par le GICAN sur l'économie de guerre et ses différents Groupes de Travail grâce aux adhérents (simplification, label souveraineté, ...)



- la présentation du plan stratégique MERCATOR 2023 de la Marine nationale ;
- la remontée d'informations vers la DGA sur les surcoûts des contrats (période 2018-2021).

Le Comité Défense a aussi recueilli des témoignages sur l'expression du besoin pour la France, au travers de :

- l'intervention d'experts et d'autorités de la Marine nationale. Rémi THOMAS, Officier cohérence d'Armée, est intervenu sur les enjeux capacitaires de la LPM et le SC OPS EMM sur le RETEX opérationnel des conflits récents ;
- l'intervention de la DUM NAV de la DGA pour présenter les programmes navals de la LPM.

Le Comité Défense s'emploie également à développer des positions d'ensemble sur les grandes problématiques en cours, par la rédaction des positions du GICAN pour les auditions parlementaires.

Enfin, le Comité a pour objectif de donner aux membres du GICAN la possibilité de participer à des moments forts. Ces événements ont été :

- l'organisation des dîners du Cercle « Mer & Avenir » avec la Marine nationale ;
- la mobilisation pour une participation efficace au Forum Innovation Défense (FID), du 23 au 25 novembre 2023 à Paris. Le FID, organisé par l'AID, a permis des rencontres et échanges autour de l'espace GICAN et dans les conférences ;
- la préparation à l'évènement DGA i-naval 2024, pour lequel le GICAN a été partenaire et a remis le trophée de l'innovation navale de défense.

**La dimension européenne de l'industrie navale de défense est de plus en plus marquée, comme le montre l'investissement de l'Union européenne dans le Fonds Européen de Défense ? Quelle place pour l'industrie française et quel message faire passer aux institutions européennes et aux autorités nationales ?**

Le GICAN est engagé, aux côtés de ses homologues européens, pour améliorer la coopération entre PME du naval de défense, en particulier grâce à l'échange d'informations, de type match-making pour le Fonds Européen de Défense.

Le GICAN contribue à l'explication des nouveaux outils favorisant l'investissement ou les achats communs entre Etats-membres (ASAP/EDIRPA/EDIP).

Il concourt également au renforcement de la coopération bilatérale en Europe :

- Pavillon France à SEA FUTURE (Italie, du 5 au 8 juin 2023) ;
- des missions en Europe (Chypre, Grèce, Danemark).

De façon générale, le GICAN se veut le relais de toutes les initiatives de l'OTAN, l'AED et de la Commission européenne. Il participe en ce sens à la conférence annuelle de l'Agence Européenne de Défense et au séminaire européen des associations nationales de l'industrie de défense. Enfin, il est partenaire de l'évènement naval ENDR (European Network of Defense-Related Clusters) qui s'est tenu à Cherbourg les 22 et 23 février.

# Sélection d'évènements défense organisés par le GICAN

- **15 NOVEMBRE 2023** : 1<sup>er</sup> Cercle Mer & avenir, « Guerre d'usure et d'attrition »
  - **23-25 NOVEMBRE 2023** : Participation au Forum Innovation Défense (Stand GICAN, accueil délégations et autorités, conférences)
  - **30 NOVEMBRE 2023** : Participation à la conférence annuelle de l'AED
  - **13 DÉCEMBRE 2023** : Échanges des Administrateurs avec l'Amiral Vandier
  - **10-15 JANVIER 2024** : Mission d'experts navals en Ukraine
  - **15 FÉVRIER 2024** : Partenaire du DGA PME Tour 2024 à Marseille
  - **22-23 FÉVRIER 2024** : Partenaire de l'évènement naval du European Network of Defense-Related Clusters (ENDR) à Cherbourg
  - **13-14 MARS 2024** : Partenaire du Paris Defence and Strategy Forum
  - **20 MARS 2024** : Intervention à la Session Européenne des Responsables d'Armement (SERA)
  - **17 AVRIL 2024** : Participation au European Defence & Security Summit organisé par l'ASD (Belgique, Bruxelles)
  - **23-24 AVRIL 2024** : Participation au CapTech Maritime meeting (Agence Européenne de défense, La Spezia, Italie)
  - **13 JUIN 2024** : Partenaire de l'Opération i-naval DGA/TN
- **TOUTE L'ANNÉE** : Participation d'autorités de la Marine nationale et de la DGA aux comités défense



# LES ENJEUX DE SÉCURITÉ MARITIME ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN MER



**OLIVIER LACROUTS**  
PRÉSIDENT DU COMITÉ SSEM DU GICAN  
CEO DIADES MARINE

## Quels ont été les enjeux cette année dans le Comité SSEM ?

Cette année, le Comité SSEM a eu la volonté de poursuivre la couverture du spectre associé à ce vaste domaine. Pour cela, nous avons reçu Lenaïc SEGALEN du CINav sur les enjeux spécifiques de compétence, Eric BREL du CNES sur les opportunités du New Space pour le maritime, Roland JOANNIC du SG Mer sur la stratégie capacitaire pour l'Action de l'Etat en Mer.

Le fil conducteur de l'année a été l'élaboration et le partage de la feuille de route SSEM au sein du futur Contrat Stratégique de Filière des Industriels de la Mer. Un travail de longue haleine pour converger entre industriels et étatiques. Cela était devenu indispensable après notre retrait de la Filière des Industries de Sécurité, car il était nécessaire de valoriser les enjeux de sécurité maritime et de prioriser l'innovation vers nos préoccupations maritimes au regard des autres enjeux de sécurité multi-domaines (ville connectée, sécurité des territoires terrestres, grands événements...).

Nous poursuivons nos actions autour des enjeux sécuritaires pour le maritime autour :

- de la coopération européenne autour du financement (Horizon Europe) ;
- du domaine des activités industrielles en lien avec l'énergie en mer (pétrolier et renouvelable) ;
- de la surveillance des espaces maritimes sous juridiction par les états riverains (fonction Gardes-côtes) ;
- de la coopération internationale sur la surveillance maritime, notamment pour la zone africaine.

**Comment se passe la prise en compte des enjeux de sécurité maritime pour les industriels de la mer et l'Etat dans le nouveau Contrat Stratégique de Filière ?**

L'enjeu est de faire vivre la feuille de route SSEM pour rendre possible l'émergence de projets industriels collaboratifs, avec des entreprises de toutes tailles et des centres de recherche. Cela survient après l'adoption d'orientations stratégiques entre l'Etat et l'industrie, qui traduisent le positionnement des enjeux de sécurité dans notre écosystème maritime.

## Quelles sont les prochaines étapes de la feuille de route ?

La feuille de route est validée et quelques améliorations pourront la renforcer en permanence.

Le Comité R&D de la Filière des Industriels de la Mer va inclure le domaine SSEM dans ses sujets de préoccupation. Les entreprises pourront présenter des projets dans les prochains appels à manifestation d'Intérêt du CORIMER et bénéficier du soutien de filière pour l'accès aux différents guichets de financement.

## Comment est envisagé la coopération européenne, nos entreprises sont-elles au rendez-vous du fonds Horizon Europe ?

La dimension européenne des enjeux SSEM est fondamentale avec les clefs de compréhension du rôle et des opportunités offertes par les agences (FRONTEX, EMSA, EFCA) et grâce aussi au fonds Horizon Europe et son « cluster 5 » sur la « sécurité civile ».

Effectivement, nos entreprises peuvent être encore plus performantes dans la participation à des consortia obtenant des projets financés par le fonds Horizon Europe. Pour cela, nous motivons nos adhérents pour qu'ils utilisent la plateforme

d'échange que nous mettons en place entre associations européennes ou clusters européens partenaires. Par cette démarche, nous devrions renforcer les envies d'Europe de nos membres, et notamment de nos PME.

**La cybersécurité est vue à la fois comme une menace grandissante et une opportunité pour nos entreprises. Où en est-on des enjeux cyber pour le maritime ?**

Le Comité continue à agir pour renforcer la cyber-protection de nos entreprises et pour faire valoir les réponses industrielles développées par nos

adhérents. Il fait également circuler l'information en provenance de l'association France-cyber Maritime, au sein de laquelle nous œuvrons dans son Conseil d'Administration.

Le GICAN participe aux travaux du Conseil Cyber du Monde Maritime (C2M2) au côté des industriels du secteur cyber du maritime et avec le Cluster Maritime Français, le SG Mer et le Directeur Général de l'ANSSI.

Nous sommes attachés à cette logique de milieu, qui est la plus pertinente.



# Sélection d'évènements SSEM organisés par le GICAN

- **15 SEPTEMBRE 2023** : Participation à la session spéciale Union européenne – Corée du Sud sur la coopération en matière de sécurité maritime (Hongneung Defense Forum -Séoul)
- **27 OCTOBRE 2023** : Parrainage de l'évènement sur le référentiel de maturité cyber entre DGA et MOI
- **14/15 DÉCEMBRE 2023** : Organisateur FGSW Athènes
- **23 JANVIER 2024** : Partenaire évènement CESM sur la sécurisation des champs éoliens
- **30-31 JANVIER 2024** : Conférences flotte stratégique et coopérations internationales lors d'EUROMARITIME
- Signature de la feuille de route filière SSEM



# INTERNATIONAL



**GUILLAUME WEISROCK**  
PRÉSIDENT DU COMITÉ INTERNATIONAL DU GICAN

## **L'internationalisation des entreprises est jugée essentielle, pourquoi ?**

L'international et l'export représentent en fonction des années, près de 50% du chiffre d'affaires des adhérents du GICAN, variant notamment selon les commandes et livraisons de navires de croisière et militaires. Au-delà des commandes nationales, la vente de navires, systèmes et équipements à des clients étrangers et l'implantation de nos entreprises à l'international, est essentielle pour développer le carnet de commandes et le plan de charge de nos adhérents, mais également pour maintenir et développer les compétences et le savoir-faire technique et technologique.

Elle permet également de renforcer les coopérations avec des entreprises et centres de recherche étrangers, afin de participer au développement de technologies cruciales pour les années à venir (intelligence artificielle, quantique, systèmes autonomes, décarbonation...). La résilience apportée par l'internationalisation et constatée pendant la pandémie renforce ce besoin de développer l'export.

## **Comment l'industrie navale est-elle soutenue dans cette démarche ?**

Le GICAN et ses adhérents travaillent avec les pouvoirs publics français, des entités privées d'appui à l'international et des partenaires publics et privés étrangers. L'accueil de délégations étrangères, les échanges avec nos homologues, l'organisation de séminaires, de missions et pavillons, le réseau de VIE, contribuent à soutenir nos adhérents. Pour les actions dans le secteur de la défense et sécurité, les entités du ministère des Armées et de l'Intérieur apportent un appui indispensable à nos entreprises, en revanche dans

le domaine du maritime civil, nous militons pour un renforcement du soutien des pouvoirs publics à nos entreprises, à l'image de ce que proposent certains pays, dont l'industrie concurrence nos adhérents. Cet appui est particulièrement pertinent pour les PME et PMI adhérentes qui même si pour certaines elles prennent part au grand programme export dans le sillage d'un prime, développe de plus en plus un export direct.

## **Quelles actions mettez-vous en œuvre au sein du Comité International ?**

Le Comité International, qui se réunit tous les deux mois, accueille un invité français ou étranger sur un pays, un segment, ou une expertise pertinente pour nos entreprises, et permet de présenter les actions passées et futures du GICAN, mais surtout de comprendre et adapter nos actions aux besoins de nos adhérents. Le Comité permet de faire valider et de réfléchir à des actions futures : séminaire, missions, pavillons etc. Il se décline également en Club régionaux, ASEAN et Moyen-Orient, qui permet de réunir nos adhérents présents et intéressés par les zones couvertes, afin en outre de répondre au mieux aux besoins des adhérents. Le Comité International permet aussi de développer le relationnel entre adhérents exportateurs et ainsi de créer de la confiance entre nous et aborder en équipe et de manière plus efficace l'export.

## **Au-delà du grand export, comment sont traités les sujets européens ?**

Les marchés européens sont importants, comme en témoignent le contrat de navires de guerre mines belgo-néerlandais, les frégates FDI acquises par la Grèce, la sélection du Barracuda par le gouvernement Néerlandais, les ventes

d'équipements et systèmes (radars, missiles et systèmes d'arme, sonars...) à des grands donneurs d'ordre européens, et des systèmes (drones, optronique...) à des marines européennes. Le GICAN travaille de la même manière qu'au grand export en coordination avec les autorités françaises et étrangères, ainsi que nos homologues français et

étrangers. Nous avons des collaborateurs dédiés à ces sujets et travaillons également avec les entités européennes – EDA, OCCAR... - notamment sur les programmes de défense, ainsi qu'à Bruxelles, en représentant et défendant les intérêts de nos adhérents tant au sein de SEA Europe, que de SEADefence.

## Les actions entreprises par le GICAN pour accompagner ses adhérents

L'international est par nature transverse et conduit une partie de l'équipe des permanents du GICAN à être active sur cette thématique. Nos actions s'appuient bien évidemment sur l'échange de bonnes pratiques entre adhérents, dont beaucoup disposent d'une expertise et expérience à l'international, en particulier à l'occasion du Comité International, des séminaires ou salons. Nos représentants locaux (VIE) sont un relais utile de nos adhérents présents localement et ceux intéressés par ces zones.

### • Le Comité International

Il a été l'occasion de revenir sur les actions passées, de faire un point sur les actions en cours et futures, et d'identifier les attentes de nos adhérents. Il a accueilli également des invités représentant d'entités publiques et privées intervenant dans des thématiques ou zones géographiques pertinentes pour les adhérents.

### • Le dispositif des représentants (VIE) du GICAN est déployé dans deux pays pour couvrir deux zones :

- pour le GICAN : Rayan HACINI couvre le Moyen-Orient à partir de Riyadh ;
- pour le GICAN : Caroline TISSERAND couvre l'ASEAN à partir de Kuala Lumpur.

Les actions des représentants locaux du GICAN contribuent à appuyer nos adhérents présents localement et ceux intéressés par ces zones géographiques en remontant de l'information à valeur ajoutée, en organisant des mises en relation, en identifiant les parties prenantes locales françaises et étrangères, en participant ou organisant des événements et actions associant nos adhérents. Leur action est entretenue grâce à la poursuite de la tenue des Clubs (Moyen-Orient, ASEAN), permettant aux adhérents d'échanger, de faire intervenir des interlocuteurs français et étrangers, et de mieux appréhender les besoins et attentes de nos adhérents.

### • La poursuite et le renforcement des échanges avec nos partenaires publics et privés, français et étrangers.

En France, poursuite des coopérations avec la Direction Générale de l'Armement – Développement International (DGA-DICE), Direction Générale des Relations Internationales et de la Stratégie (DGRIS), Direction de la Coopération Internationale de Sécurité (DCIS), Direction de la diplomatie économique, Direction de la Coopération de Sécurité et de Défense (DCSD), Business France, Bpifrance, Cluster Maritime Français (CMF) et Pôles Mer, Conseillers du Commerce Extérieur de la France (CCEF) et Chambres de commerce.

Parmi les pays avec lesquels des échanges et actions ont eu lieu : Danemark, Pays-Bas, Finlande, Norvège, Portugal...

# Sélection d'évènements internationaux organisés par le GICAN

- **3-5 MAI 2023** : Fédération du pavillon France sur le salon IMDEX à Singapour
- **9-11 MAI 2023** : Fédération du pavillon France sur le salon DEFEA à Athènes
- **15-16 MAI 2023** : Mission « French-Cypriot Security & Defence Workshop » à Nicosie
- **25 MAI 2023** : Organisation d'une présentation du dispositif de soutien à l'export « Article 90 » aux adhérents
- **30 MAI 2023** : Restitution des études Italie, Corée du Sud, Turquie, Royaume-Uni
- **5-8 JUIN 2023** : Fédération du pavillon France sur le salon SEA FUTURE à La Spezia
- **15 JUIN 2023** : Restitution du travail des étudiants de l'EEIE (Ecole européenne d'intelligence économique) sur les drones
- **20 SEPTEMBRE 2023** : Intervention de SEM Niels ENGELSCHIØN, Ambassadeur de Norvège en France au Comité International
- **23 SEPTEMBRE 2023** : Webinaire franco-grec et BtoB
- **3 OCTOBRE 2023** : Webinaire Finlande sur la décarbonation
- **7-10 NOVEMBRE 2023** : Fédération du pavillon France sur le salon Europort à Rotterdam
- **15-16 NOVEMBRE 2023** : Séminaire « French-Danish Business Event » avec l'Ambassade du Danemark et la Danish Export Association, et organisation d'un BtoB
- **21 NOVEMBRE 2023** : Accueil au GICAN d'une délégation norvégienne et organisation d'un BtoB avec les adhérents
- **30 NOVEMBRE 2023** : Intervention de SEM Ludovic POUILLE, Ambassadeur de France en Arabie saoudite au Comité International
- **14-15 DÉCEMBRE 2023** : Mission « French-Greek Security Workshop » à Athènes
- **JANVIER 2024** : Commande de nouvelles études Norvège, Espagne, Allemagne et drones
- **11 JANVIER 2024** : Restitution étude Arabie saoudite
- **4-8 FÉVRIER 2024** : Fédération du pavillon France sur le salon WDS à Riyadh
- **12-13 FÉVRIER 2024** : Mission French Security Days en Finlande
- **28 FÉVRIER 2024** : Stage avec les futurs attachés de défense
- **12 MARS 2024** : Comité International avec DGA/DICE
- **19-21 MARS 2024** : Mission aux Pays-Bas avec l'AID
- **15-19 AVRIL 2024** : Mission Maritime Week Singapour
- **6-9 MAI 2024** : Fédération du pavillon France sur le salon DSA à Kuala Lumpur
- **13 MAI 2024** : Organisation d'un évènement « Vendre à l'OTAN »

# LE CONTRÔLE EXPORT



**PIERRE-ANTOINE ROUQUETTE**  
CONSULTANT CONTRÔLE EXPORT

*Au début de l'année 2023, le GICAN a rejoint le réseau contrôle export initié par le GICAT. Existant depuis une dizaine d'années et ayant pour objectif d'apporter à ses membres un accompagnement complet et actualisé dans ce domaine complexe, il regroupe des profils très divers, du débutant à l'expert. De même, tous les types d'entreprises sont représentés depuis la start-up jusqu'au grand groupe. Toutes les entreprises qui souhaitent exporter des matériels de guerre ou des biens à double usage sont concernées et invitées à intégrer ce réseau.*

## En quoi consiste le réseau contrôle export ?

Au travers de réunions bimestrielles, les adhérents bénéficient d'abord d'une veille des évolutions françaises et étrangères dans les différentes dimensions du contrôle export (matériels de guerre et assimilés, biens à double usage dont cyber...). Des points particuliers choisis par les adhérents sont également évoqués lors d'ateliers thématiques. Cela offre la possibilité d'approfondir un sujet afin de partager des bonnes pratiques. Le réseau permet ensuite de nourrir les réflexions en matière de contrôle export en identifiant les difficultés auxquelles les adhérents sont confrontés et en les partageant avec l'administration.

Les secteurs d'activité des adhérents dépassant le domaine des matériels de guerre et assimilés, une place plus importante a été faite aux biens à double usage au cours de l'année 2023.

Diverses actions ont également été menées telles que l'organisation d'un webinar avec la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects ou bien encore la co-organisation avec la Direction Générale de l'Armement et le GIFAS d'une

sensibilisation à l'utilisation de la plateforme SIGALE permettant le dépôt des demandes de licences matériels de guerre et assimilés. En complément, les adhérents ont pu participer à des ateliers thématiques notamment sur le sujet contrôle export et opérations d'achats ou encore sur les drones. Une étroite collaboration avec le Comité International du GICAN permet également d'établir des synergies constructives.

## Le GICAN apporte un service à ses adhérents en leur offrant plusieurs heures de consulting par mois. Quels sont les types de demande qui vous parviennent ?

Dans une volonté d'accompagnement de ses adhérents, le GICAN met à leur disposition un service de « hotline ». L'objectif est de pouvoir apporter un conseil dédié à un adhérent confronté à une question relative au contrôle export. Nombreux sont les adhérents qui sollicitent ce service pour les accompagner dans le classement de leur matériel, pour les éclairer sur un point particulier de la réglementation ou bien encore sur la faisabilité d'une opération. **Une demande de licence mal rédigée, peut entraîner une augmentation significative des délais d'instruction susceptible de remettre en cause la faisabilité d'une opération et a fortiori la viabilité même du contrat.**

## On parle beaucoup de judiciarisation des entreprises en quoi cela consiste-t-il et que proposer pour éviter les risques ?

Les industriels et l'État sont susceptibles d'être poursuivis, dans le cadre d'opérations d'export bénéficiant d'une licence notifiée par la CIEEMG ou la CIBDU. L'année 2023 a donc été l'occasion de lancer une réflexion sur la judiciarisation des

opérations commerciales relatives aux matériels sensibles. Les objectifs sont de :

- sensibiliser les dirigeants aux risques judiciaires afférents au contrôle export ;
- de leur proposer des recommandations.

#### Quels sont les travaux menés au niveau européen ?

Le réseau suit également les travaux s'inscrivant dans une dimension européenne : la gestion des opérations d'exportation au sein d'un programme Fonds Européen de Défense (FED) ou encore les réflexions relatives à la sécurité économique de l'Union européenne. Dans le cadre de la stratégie européenne en matière de sécurité économique, la Commission a publié le 24 janvier 2024 plusieurs initiatives en matière respectivement d'investissements sortants, filtrage des investissements directs étrangers, contrôle des exportations de biens à double usage et

sécurité de la recherche pour les technologies à double usage. Des consultations publiques pour chacune de ces initiatives ont été lancées par la Commission. En outre, de nombreux enjeux existent, notamment autour de la déclinaison de la recommandation européenne de la notion de Specially Designed dans les autres Etats-membres qui peuvent mener à des décisions de classement divergentes pour un même matériel et donc à une distorsion de concurrence. De même, nous étudions les accords bilatéraux (notamment le franco/allemand/espagnol), ainsi que les réglementations des pays européens et leur évolution. **Dans la mesure où l'on observe que le contrôle export est davantage développé et utilisé par certains Etats comme un outil économique, il est essentiel de rappeler aux adhérents que c'est désormais une composante de la compétitivité hors-prix des industriels.**



# COMITÉ PME-ETI



**DAVID BELLOT**

PRÉSIDENT DU COMITÉ PME-ETI  
DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ISSARTEL MINERVA

## Quelle est la situation des PME-ETI dans le contexte actuel ?

Après une période post-COVID favorable à la croissance et une prise de commande soutenue sur la période 2022-23, la situation des PME -ETI est marquée par plusieurs défis :

- les menaces Cyber ;
- la RSE ;
- l'augmentation des coûts de l'énergie ;
- les difficultés d'approvisionnement ;
- le développement des compétences et le recrutement.

Elles doivent également naviguer dans un paysage où les exigences techniques et réglementaires sont en évolution constante.

La capacité des PME à innover, à s'adapter rapidement et à mettre à œuvre des solutions créatives est essentielle pour prospérer dans ce contexte en mutation rapide.

## Qu'est-il attendu du Comité que vous présidez ?

Le Comité a pour mission de porter les préoccupations des PME dans leur relations avec les donneurs d'ordre. Il a vocation à créer un réseau solidaire et actif et à accompagner les entreprises dans la compréhension des enjeux de la filière.

## Quelles actions mettez-vous en œuvre pour répondre à ces besoins ?

- renforcer le réseau entre les PME membres en organisant des événements de Networking et en favorisant les partenariats stratégiques ;
- offrir un service de veille stratégique pour informer les PME des tendances du marché, des opportunités et des menaces potentielles ;

- identifier et communiquer sur les aides financières et subventions disponibles pour surmonter les défis économiques actuels et préparer sa transition écologique.

Ces actions visent à créer un environnement favorable pour les PME membres, leur permettant de se développer et de s'adapter aux changements du marché tout en renforçant leur compétitivité.

## Quelles marges de progression souhaitez-vous voir apparaître dans le futur ?

L'expertise et les compétences de PME-ETI sont directement impliquées dans les enjeux de souveraineté nationale. Il est nécessaire que les entreprises renforcent leur croissance et leur marge opérationnelle afin d'assurer la pérennité de leur activité.

## Qu'attendent les PME de l'Europe ?

Les PME ont des attentes en matière de soutien à l'industrie et à l'innovation maritime :

- une stratégie Industrielle et maritime ambitieuse pour développer les potentiels économiques des entreprises et consolider la place de l'Europe dans le marché mondial ;
- un engagement fort en faveur de de la transition vers un transport maritime à faible émission ;
- une politique industrielle intégrée à l'échelle européenne visant à renforcer la résistance des PME/ETI face aux tensions commerciales et militaires et aux prises de participation extra communautaire.

Ces attentes reflètent la volonté des PME de jouer un rôle actif dans l'industrie maritime européenne tout en contribuant à sa compétitivité et à la transition écologique.

## Quelques services pour les PME : zoom sur l'accélérateur Bpifrance et la médiation de filière

### • Développer sa performance avec l'accélérateur de la filière des industries de la mer :

Bpifrance a lancé en 2022 un accélérateur pour les entreprises de la Filière des Industries de la Mer. Le périmètre englobait la construction navale industrielle, le nautisme, les énergies en mer avec l'Oil&Gas et les énergies marines renouvelables. Cette première promotion s'est terminée fin avril. Une dizaine d'entreprises des quatre secteurs ont suivi ce programme. Un bilan sera fait après l'été, les entretiens individuels sont toujours en cours. Le GICAN a financé une partie du coût de la participation des adhérents. Bpifrance lance une seconde promotion fin novembre.

### TÉMOIGNAGES D'ACCÉLÉRÉS

**bpi**france



« Grâce au programme accélérateur des Industriels de la Mer de Bpifrance, Yltec a pu, dans un contexte incertain, définir un chemin pour continuer son développement. L'accompagnement est de haut niveau, grâce aux conseils personnalisés, aux intervenants de qualité et aux échanges très enrichissants avec les autres participants. L'accélérateur a été l'occasion de se poser les bonnes questions et d'y répondre. Merci à Bpifrance pour cette belle opportunité, je recommande vivement d'y participer. »

Florian BORDIER, Gérant d'YLTEC »



« Le soutien du GICAN m'a permis de participer à l'accélérateur BPI France pour les Industriels de la Mer quelques mois après le rachat de l'entreprise Marinelec. Ce programme impactant a permis de valider les intuitions acquises et d'engager la transition dans la bonne direction après sa reprise. En quête de conseils experts pour valider nos priorités stratégiques, mon associé et moi avons trouvé satisfaction dans ce programme. »

La qualité des intervenants et du contenu proposé a dépassé nos attentes, offrant des séances de prise de recul, des échanges avec d'autres chefs d'entreprise, un diagnostic 360 précis et complet et un accompagnement personnalisé. Cet accompagnement personnalisé a catalysé des décisions stratégiques audacieuses, comme la création de la société Ecomer Data, répondant à la demande croissante du marché maritime en matière de mesure et de traitement des données de décarbonation et de performances opérationnelles des navires et des flottes.

Malgré des hésitations initiales, l'expérience s'est révélée enrichissante, suscitant même le désir de la prolonger. Je recommande vivement cette expérience, car j'y ai vécu bien plus qu'un simple programme, mais une aventure humaine collective encourageant l'innovation et la réussite dans l'industrie maritime française.

Geoffroy LACOIN, Dirigeant de MARINELEC TECHNOLOGIES »

- **S'assurer du développement durable du secteur à travers la médiation de filière avec la Médiation des Entreprises :**

Le GICAN a saisi la Médiation des Entreprises en juin 2023 afin de mener en concertation un travail entre les acteurs de la filière. En effet, selon plusieurs études, de mauvaises relations entre les clients et les fournisseurs, notamment entre les PME/ETI et les grands donneurs d'ordre, peuvent générer des difficultés impactant négativement la production industrielle. Par ailleurs, les difficultés à trouver les bons talents pour répondre aux commandes contribuent à aggraver les tensions entre les entreprises de la filière. La supply chain peut s'en trouver fragilisée et la compétitivité et la performance des entreprises diminuée.

C'est pourquoi le GICAN a demandé à la Médiation des Entreprises de l'aider à mieux comprendre les relations entre les acteurs de la filière pour anticiper les difficultés et améliorer la performance industrielle et la compétitivité.

Une quinzaine d'entreprises adhérentes, de toutes tailles, ont été sélectionnées pour être auditionnées. La synthèse des réponses a permis de bâtir un questionnaire qui a été adressé à l'ensemble des entreprises industrielles adhérentes du GICAN.

Les résultats de ce questionnaire orienteront les travaux qui seront confiés à un ou plusieurs Groupes de Travail afin que des bonnes pratiques émergent et soient consignées dans un guide à l'usage des acteurs de la filière. Ces travaux sont en cours.

- **Gagner en visibilité et en efficacité sur les salons avec des offres de formation et de promotion dédiées :**

Depuis 2022 le GICAN met en place des cycles de formation dédiés aux PME souhaitant exposer à EURONAVAL afin de maximiser la rentabilité du salon pour eux. Cette année un nouveau service a été mis en place pour permettre aux entreprises intéressées de bénéficier d'une visibilité supplémentaire avec la location d'un plateau TV permettant de faire une capsule vidéo pour assurer leur promotion en préparation du salon.

- **Participer aux événements qui comptent dans la sphère maritime civile et militaire :**

Le GICAN aide les PME et TPE à participer aux événements marquants de notre secteur à travers des réductions (lot d'entrées gratuites pour EURONAVAL, ainsi que des réductions pour assister aux Assises de la Mer organisées par Ouest France), mais aussi en plaçant les adhérents sur différentes tables rondes pour mettre en avant notre secteur et les solutions de chacun.



# COMITÉ RÉPARATION NAVALE - MCO



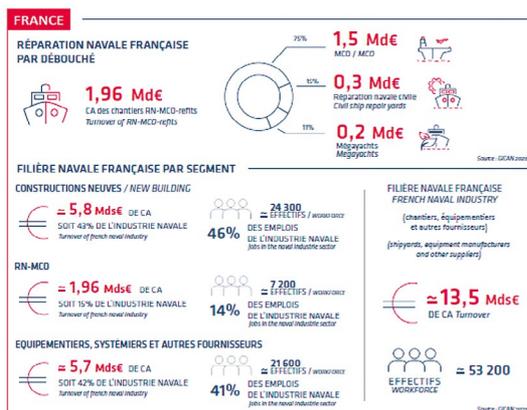
**JACQUES HARDELEY**

PRÉSIDENT DU COMITÉ RÉPARATION NAVALE - MCO

PRÉSIDENT D'HONNEUR DE CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE

## Qui sont les acteurs de la réparation navale et du MCO ?

Les acteurs de la réparation sont les chantiers navals de réparation civils et militaires ainsi que des équipementiers :



Le Comité Réparation navale - MCO du GICAN rassemble les acteurs de la réparation navale civile et militaire dont beaucoup ont une activité duale. Il travaille sur les sujets qui sont développés ci-dessous. Il auditionne les administrations, quand elles veulent bien répondre à ses invitations ; les élus, qui sont attentifs et à l'écoute des problèmes du secteur. Le Comité est aussi un lieu d'échanges entre ses membres qui ensuite peuvent mener ensemble des projets structurants et proposer des solutions globales de transformations et/ou réparations aux armateurs. Le Comité organise des déplacements à la rencontre des acteurs locaux sur le littoral pour créer des synergies avec les autres secteurs maritimes comme le nautisme, les ports ...

Le Comité a réalisé une brochure capacitaire RN MCO réunissant les acteurs volontaires de ce

segment qui a vocation à réunir les compétences des entreprises intervenantes. Elle est mise à jour tous les deux ans. La dernière édition date de janvier.

## Quels sont aujourd'hui les principaux enjeux autour de cette activité en France ?

Les enjeux de la réparation navale sont nombreux et réussir à conserver cette activité sur notre sol est une gageure de chaque jour pour les chantiers. Il y a l'enjeu de la compétitivité liée à la disponibilité des compétences et des ressources humaines. Il est difficile de trouver des programmes de formations pour développer les capacités en local. L'industrialisation de notre métier est très en retrait par rapport à l'industrie. La digitalisation est aussi à organiser.

Il y a également l'enjeu du Code du Travail qui n'est pas toujours compatible avec les contraintes et les besoins de nos Clients (délais, horaire de travail, lourdeur administrative). Il est très pénalisant en France comparé aux autres pays européens.

Les infrastructures sont aussi un enjeu car elles doivent être en adéquation avec les exigences environnementales (gestion des stocks de peinture, COV, traitement des eaux de fond de formes, etc...). La France surtransposant régulièrement les directives européennes, nous nous retrouvons le plus souvent pénalisés par rapport à nos plus proches concurrents.

Notre activité est encore trop accidentogène, elle doit progresser pour protéger ses travailleurs qui font des métiers difficiles et pénibles.

Trouver la sous-traitance en local est aussi un challenge pour chaque contrat, parfois en Europe également.

Nous devons aussi travailler à avoir une offre pour l'adaptation des navires aux challenges environnementaux. Le travail avec les équipementiers

tiers est à ce titre nécessaire. Les navires doivent s'adapter aux nouvelles normes de rejets de gaz à effet de serre. La propulsion vélique se développe très fortement en France. Installer ces nouveaux équipements est un challenge pour les chantiers et les équipementiers également. Nous devons travailler ensemble.

**Quelles sont les actions qui sont menées en ce sens ? Quels sont les chantiers qui nécessitent une attention particulière ?**

Le CINav est très actif pour labelliser les formations aux métiers en tension dans notre secteur. Il y a aussi un certain nombre d'initiatives au niveau local en direction des jeunes sans emplois et des personnes éloignées de l'emploi, malheureusement sans grands résultats.

Nous sommes en négociation permanente avec la Direction Générale du Travail et l'Inspection du Travail pour demander des dérogations pour passer de 48h à 60h de travail par semaine. Nos clients veulent que l'on aille vite et que les navires restent immobilisés le moins longtemps possible. La charge de travail des salariés varie ainsi au gré des contrats mais les temps de repos sont bien-sûr respectés en étant lissés sur plusieurs mois.

Les infrastructures appartiennent aux ports qui mettent beaucoup de temps à les adapter aux normes environnementales et de sécurité, souvent par manque de moyens. Cette lenteur nous pénalise et permet à l'administration de nous sanctionner, voir de nous faire stopper notre activité.

Le chantier de la HSE est devant nous malgré nos efforts mais nous les poursuivons.

Nous avons travaillé à la constitution d'un réseau de sous-traitances qui est en cours de construction et de stabilisation. C'est un progrès. Reste à travailler plus étroitement avec les armateurs et les chantiers de construction pour proposer une offre adéquate mais nous n'en sommes qu'au début.

Nous rencontrons les acteurs publics le plus souvent possible pour leur expliquer nos difficultés. Nous avons une bonne écoute par ceux qui sont concernés sur leur territoire. Reste à convaincre les autres que notre activité participe à la souveraineté de la France qui est un objectif de la Présidence de la République.

**Quelles activités sont menées au niveau européen ? Quels sont les enjeux à ce niveau ?**

Malheureusement le niveau européen est très loin de nos problèmes à cause des lourdeurs et des lenteurs dans les process de décisions. Notre organisation européenne ne peut que constater les différences, voir les divergences entre les pays, ce qui bride les actions, voir les rend inopérantes.

Le Comité Réparation Navale - MCO a une toute petite activité efficace, certains de nos concurrents directs n'appliquant pas les mêmes règles du droit du travail en sont membres. Les règles européennes sont communes mais pas appliquées de la même façon ou pas respectées du tout sans que les pays concernés ne sanctionnent les défaillants.

**La concurrence est, ici aussi, très déloyale, et au cœur même de notre continent.**



# ATTRACTIVITÉ & COMPÉTENCES



**MARIE-CHRISTINE MÉCHET**  
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE ADJOINTE DU GICAN

*Les actions autour de l'attractivité et des compétences sont animées au sein du Club RH et via notre partenaire CINav, le Campus National des Industriels de la Mer.*

## **Quels sont aujourd'hui les enjeux autour de l'attractivité ?**

Les enjeux d'attractivité sont à tous les niveaux.

La filière doit être attractive, les métiers doivent également être attractifs et enfin les entreprises doivent se rendre attractives. Nos entreprises rencontrent de grandes difficultés à recruter depuis maintenant plusieurs années. L'industrie d'une façon générale peine à attirer, elle est pourtant au cœur des politiques publiques depuis la pandémie qui a mis en exergue notre grande fragilité industrielle et notre dépendance vis-à-vis des pays producteurs.

La désindustrialisation du pays, qui a été menée pendant plusieurs décennies en profondeur, a détruit le tissu industriel de notre pays que nous peinons à reconstruire. Pourtant les métiers de la filière sont porteurs de sens mais nous avons du mal le transmettre aux jeunes et à leurs parents qui ont encore beaucoup de réticences, d'autant plus dans les bassins traditionnels de la construction navale.

Nous devons aussi attirer au-delà de ces bassins pour élargir le vivier des candidats potentiels à exercer nos métiers. La concurrence vient aussi des autres filières industrielles comme le nucléaire,

l'aéronautique... C'est pourquoi les entreprises doivent se rendre attractives, porteuses de sens que recherchent les jeunes, attirantes et savoir garder leurs salariés. Le Club RH du GICAN essaie de donner des pistes à ses membres.

## **Quelles actions le Club RH met-il en œuvre ?**

Paradoxalement, le Club RH du GICAN peine à fédérer la communauté des responsables de ressources humaines et de recruteurs. Il cherche à donner des pistes aux entreprises pour se rendre attractives, comme le développement de la marque employeur ou de nouvelles façons de recruter, ou comment garder ses salariés en développant la qualité de vie au travail, le dialogue, une identité forte... Il cherche aussi à donner des outils (responsables RH à temps partagé, offre digitale de France Travail, nouvelle convention de la métallurgie...).

Le Club RH dispose d'une petite bourse à l'emploi, de CV arrivant de l'extérieur, des demandes de stages, d'alternances, de missions ou de postes. La rubrique Emploi/Formation/Compétences de la lettre INFO-GICAN donne chaque mois des informations, des liens vers des webinaires, des nouvelles des acteurs de l'emploi et la formation...



**LÉNAÏC SEGALEN**  
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DU CINav

## Quelles sont les missions de CINav ?

CINav, Campus National des Industries de la Mer accompagne la filière sur le volet emploi, formation & compétences. Son activité s'articule autour de trois missions principales :

### 1 - La promotion et l'attractivité des métiers :

A travers les salons d'orientation et l'animation de ses 5 lieux emblématiques de la filière, CINav rencontre plus de 14 000 jeunes (collégiens & lycéens) et demandeurs d'emploi par an. Ces rencontres ont pour objectif de présenter les métiers de la filière, les parcours et l'environnement de travail. Le pourcentage de vocation suscité s'élève à 30% pour les jeunes et à 40% pour les demandeurs d'emploi.

CINav assure également une présence importante sur les réseaux sociaux (linkedin, tik tok, facebook, X) pour atteindre encore plus largement ses cibles. CINav, accompagné d'associations comme Elles Bougent, Wista ou WE EVOLEN, est également engagé dans l'organisation d'événements dédiés à la promotion de l'emploi des femmes dans la filière. A ce titre, une série de portrait video « Femmes et industries de la mer » a été lancée en 2023 et rencontre son public.

### 2 - L'ingénierie de formation à travers un dispositif de coloration maritime des formations le label BY CINav :

CINav travaille en lien étroit avec les établissements de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, des pôles formation UIMM et des centres AFPA pour proposer des contenus pédagogiques visant à apporter une coloration maritime à des formations existantes. Ce dispositif, est identifié à travers le label « BY CINav » qui a été attribué à plus de 200 formations sur le territoire adressant nos métiers les plus en tension notamment ceux d'ouvriers et techniciens (chaudronniers, soudeurs, mécaniciens navals, électriciens ..). Dans le cadre de ce dispositif CINav anime une nouvelle communauté des formateurs engagés

dans la démarche permettant ainsi d'attirer davantage d'apprenants vers notre filière.

### 3 - L'anticipation des besoins en compétence des acteurs de la filière pour préparer l'avenir :

L'évolution des compétences avec notamment l'arrivée des nouvelles technologies, de l'enjeu de la décarbonation est un élément sur lequel l'association travaille. Acteur reconnu dans le domaine, CINav identifie les nouvelles compétences requises, les nouveaux métiers et besoins de la filière. Son partenariat fort avec les cinq régions du littoral, les rectorats d'académie, les ministères et les industriels de la filière lui permet de mener des actions concrètes pour répondre aux nouveaux enjeux de compétences. En complément, CINav entretient une Gestion Prévisionnelle des Compétences utilisée et attendue par les Régions pour identifier dans les territoires les écarts entre besoins en recrutement et offres de formation.

## Quelles ont été les actions marquantes cette année ?

CINav a initié et porté un projet nommé FORTEIM structurant sur la formation des acteurs de la Filière des Industriels de la Mer à la transition écoénergétique. Lors de la signature du nouveau Contrat Stratégique de Filière le 28 mars, Roland LESCURE, Ministre délégué à l'Industrie a annoncé que CINav était lauréat de l'AMI CMA. Cette annonce est un réel succès pour l'association et ses 14 partenaires (universitaires, industriels) car il porte l'ambition de la formation des acteurs de la Filière des Industriels de la Mer à la transition écoénergétique.

CINav travaille déjà en lien étroit avec France Travail mais cette synergie sera renforcée à travers une nouvelle convention qui lie les deux structures depuis le mois de mars.

Le projet DIGI4MER, de plus de 4 millions d'euros qui concerne la digitalisation des formations maritime porté par CINav dans le cadre de

France 2030, s'est terminé fin mars avec un taux d'exécution à près de 95%. Ce projet a été reconnu par la Banque de territoires et le SGPI comme un projet de référence en matière de livrables et de qualité d'exécution.

### Qu'est-il attendu des industriels de la filière ?

CINav est une association dont le seul objectif est d'accompagner la Filière des Industriels de la Mer sur les volets emplois, formations et compétences. Sa force vient en grande partie de sa gouvernance qui regroupe des acteurs publics (Régions,

ministères, rectorats d'académie) et des acteurs privés (industriels, GICAN, UIMM, EVOLEN) ce qui rend la structure assez singulière. Depuis sa création en 2018, CINav a gagné en maturité sur ces trois actions et est souvent cité comme acteur de référence et sert d'inspiration à d'autres filières comme celle du nucléaire. Son statut associatif la rend dépendante des subventions et cotisations dont elle bénéficie. Pour pouvoir maintenir ses actions, son rayonnement au service d'un collectif, elle doit se renforcer en accueillant de nouveaux partenaires industriels.



**ANNE-HÉLÈNE LAOT**  
RESPONSABLE PROJETS ATTRACTIVITÉ  
ET COMPÉTENCES DU GICAN

### Quelles actions sont mises en œuvre au niveau européen dans ce domaine ?

Le GICAN est l'un des 16 partenaires du Projet LeaderSHIP (Learning European Alliance for Digital, Environmental and Resilient Shipbuilding) qui a démarré en septembre 2023.

### Pouvez-vous nous préciser quelles sont vos missions ?

J'ai pris mes fonctions le 5 septembre dernier avec pour missions principales le suivi et l'animation du programme européen LeaderSHIP d'une part et la réalisation de prestations auprès du CINav sur des projets attractivité, formations et compétences. Basée à Brest, je travaille en lien étroit avec les équipes des deux structures.

### Pouvez-vous nous en dire plus sur ce programme européen et ses objectifs ?

LeaderSHIP est un programme Erasmus qui

a démarré en septembre 2023 et qui va durer 4 ans. Il regroupe 16 partenaires issus de 8 pays : des industriels et des clusters maritimes, des organisations professionnelles dont le GICAN, et des universités et organismes de formation.

La finalité est de renforcer la compétitivité et l'innovation de l'industrie maritime européenne, et lui permettre de faire face aux enjeux technologiques et environnementaux à l'horizon 2030.

Le programme a pour ambition de répondre aux problématiques de compétences liées, en particulier, à la double transition, numérique et verte, à travers une stratégie de développement des compétences et la création de formations.

### Et comment le programme peut-il intervenir ?

Le programme repose sur de l'innovation en matière d'apprentissage, de transmission de compétences et de pratiques d'évaluation avec :

- le développement des compétences numériques et compétences « vertes » ;
- la conception et le développement de modules de formation ;
- une stratégie de renforcement des compétences
- la recherche de coopérations transnationales entre les pays et les divers partenaires.

Dans ce cadre, un questionnaire très détaillé sur les ressources humaines et besoins en recrutements et en compétences a été transmis aux entreprises du secteur par les partenaires du programme dans les différents pays. Les modules de formation vont être élaborés à partir de l'analyse des besoins identifiés.

### Quel est votre rôle et celui du GICAN ?

Le GICAN est l'un des 16 partenaires du programme et l'un des trois partenaires français avec Naval Group et l'Université de Toulon.

A ce titre, je participe et contribue au nom du GICAN aux travaux, rencontres et aux différents work

packages. Cela implique aussi la diffusion auprès des membres du GICAN : sollicitation (exemple : enquête sur les besoins de compétences) mais aussi communication tout au long du projet.

Le GICAN est pilote d'une action « *Mapping upskilling and reskilling support and financing schemes* » et, dans ce cadre, je vais, en lien avec les partenaires du projet au niveau régional, national et européen :

- établir une cartographie des dispositifs d'aides et de financements au développement des compétences et à la reconversion dans le secteur de la construction navale et maritime ;
- identifier les pratiques ayant fait leurs preuves et susceptibles d'être partagées et développées.

Nous participerons également avec les partenaires français à l'organisation d'un séminaire des partenaires et d'une conférence sur le projet en France.



## La communication sur le programme

- **Création d'un site internet :**  
<https://leadership4skills.eu/>
- **Communication via les réseaux sociaux :**  
LinkedIn et X



# INNOVATION



## TIMOTHÉE MOULINIER

DÉLÉGUÉ À LA RECHERCHE & DÉVELOPPEMENT,  
À L'INNOVATION ET AU NUMÉRIQUE DU GICAN

### Quelle est la vision du GICAN pour faire vivre l'innovation au sein de l'industrie navale ?

Le GICAN souhaite mobiliser l'ensemble des acteurs de l'innovation maritime pour stimuler l'innovation sur les sujets d'avenir pour les Industriels de la Mer et en particulier de l'industrie navale au premier desquelles nous retrouvons les pôles de compétitivité Mer (Bretagne Atlantique et Méditerranée) ainsi que le pôle EMC2 sur les sujets de Smart Yard. Le GICAN travaille aussi avec les associations sectorielles comme Windship qui a élaboré le pacte vélique engagé avec le Gouvernement dont le GICAN est signataire mais aussi l'Association Française du Bateau Electrique (AFBE), France Hydrogène, France Cyber Maritime, etc... L'enjeu est d'encourager le développement de projets par nos industriels avec les partenaires académiques, armateurs et énergéticiens autour d'une vision commune de feuilles de route d'innovation qui permet de solliciter les besoins de soutien et d'évolutions réglementaires auprès des administrations régionales, nationales et européennes.

La relation avec les partenaires étatiques est structurée au niveau du Conseil d'Orientation pour la Recherche et l'innovation des Industriels de la Mer (CORIMER) qui permet à la fois de porter les feuilles de route à l'agenda du soutien de l'Etat dans le cadre de France 2030, de réunir l'ensemble des administrations concernées par nos sujets et de susciter l'intérêt et le soutien des projets développés par les industriels. Les agences d'innovation de défense et transport sont des partenaires pour l'animation des thématiques d'intérêts communs.

En 2023, c'est plus de 100m€ d'aides qui ont été versées sur le périmètre des feuilles de route du

CORIMER soit plus du double par rapport à 2022. La décarbonation, les fonds marins, l'éolien en mer et le développement d'usines figurent parmi les sujets prioritaires soutenus

### Les travaux pour la décarbonation du maritime mobilisent les acteurs autour de la DGAMPA : quelle est la contribution du GICAN ?

Le GICAN est impliqué depuis le début dans l'élaboration de la feuille de route de décarbonation du maritime pilotée par la DGAMPA et coprésidée par le Cluster Maritime Français. Aux côtés d'Armateurs de France, d'EVOLEN et de MEET 2050, le GICAN souhaite contribuer par la consolidation de l'offre industrielle française. Pour cela, nous avons publié, en nous appuyant sur la vision commune de la décomposition en leviers de décarbonation, le panorama des solutions industrielles françaises pour la décarbonation sur notre site internet à la disposition de l'ensemble de l'écosystème. Nous nous rendons compte qu'il intéresse au-delà des clients de notre industrie puisqu'il touche aussi les financeurs de notre secteur (fonds d'investissement, banques). Ce travail permet d'incarner la réalité et le potentiel de la décarbonation des navires. Nous attendons la poursuite des travaux de consolidation du besoin des armateurs en fonction des segments de flotte pour offrir à nos équipementiers, bureaux d'étude, architectes navals, intégrateurs systémiers et chantiers une visibilité sur les marchés de neuvage et de retrofit à venir.

Au niveau des financements, le fléchage des revenus du système d'échange de quotas carbone auquel est soumis le maritime depuis l'année 2024 est un enjeu clé pour doter notre secteur de la capacité à déployer à la mer ces innovations et ces solutions. Le GICAN plaide pour l'utilisation

de ces fonds pour soutenir notre industrie et les premières commerciales de nos équipementiers et chantiers.

### **Les grands fonds marins font l'objet de stratégies militaire (Maîtrise des fonds marins) et civile (France 2030 : investir le champ des fonds marins), où en sommes-nous ?**

L'appel à projets visant les technologies pour les grands fonds marins a démontré l'intérêt de nos acteurs pour le sujet et la capacité de l'écosystème à se mobiliser pour proposer des projets de qualité. Les 11 projets retenus pour financement incarnent pleinement les différentes thématiques : systèmes de surface ou sous-marins, capteurs et équipements spécifiques, logiciels et traitements. Ce soutien à la R&D structure l'écosystème et permet d'identifier les PME innovantes de notre industrie.

La mise en œuvre de France 2030 sous forme de commandes offre un mode d'intervention adapté à ce secteur émergent mais tarde à se mettre en place pour l'exécution des 5 missions annoncées. Nous appelons de nos vœux à poursuivre l'effort engagé et à donner de la visibilité sur les priorités des missions à venir tant au niveau militaire qu'au niveau scientifique.

### **Le déploiement des Energies Marines Renouvelables (EMR) en France offre une opportunité de développer une activité maritime importante sur le territoire national, comment l'industrie navale se positionne-t-elle ?**

La visibilité des objectifs de déploiement de 45 GW d'éolien en mer sur les côtes françaises fait l'objet d'un travail de planification de l'espace maritime et des usages. Nous concernant, la déclinaison des objectifs d'installation des parcs offshore doit être traduite en besoins de services maritimes et de navires pour contribuer à donner de la visibilité à la filière. Pour le GICAN, c'est l'opportunité de structurer l'offre française pour ce secteur des EMR avec les navires dédiés mais aussi l'instrumentation, les mesures et les systèmes au service de l'inspection, la maintenance et du suivi des infrastructures et équipements, pour le suivi de la biodiversité et de l'impact environnemental et pour la sûreté et de sécurité. Nous voyons aussi un certain nombre de projets d'innovation sur la maintenance et sur les concepts de navires de soutien aux opérations offshore. Le sujet de la sûreté, sécurité et environnement en Mer a fait l'objet d'un travail de consolidation d'une feuille

de route d'innovation technologique pour guider à la fois les développements au plus près des marchés de l'action de l'Etat en mer en France et à l'international et pour les marchés offshore comme celui des EMR.

### **La ré-industrialisation est un objectif affiché du Gouvernement et de France 2030 : comment cela se traduit pour l'industrie navale ?**

France 2030 vise le soutien à l'innovation jusqu'à l'industrialisation et la création d'usines. Parmi les lauréats CORIMER 2023, un certain nombre d'usines ont fait l'objet de soutien du dispositif 1<sup>ère</sup> Usine comme les équipements véliques (projet CWS Prod et SolidSail Mast Factory) mais aussi de drones avec le projet Indus Drones.

Les réflexions sur la capacité industrielle pour adresser les nouveaux marchés en lien avec la décarbonation et les EMR contribue à pousser 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 une réflexion sur la chaîne de valeur pour assurer la compétitivité et le plan de charge d'éventuelle nouvelle infrastructure. Le GICAN en particulier alimente la définition du projet AGORA en Pays de la Loire.

### **Les start-up représentent des acteurs portant l'innovation, comment le GICAN souhaite accompagner le développement de ces jeunes entreprises innovantes ?**

Le GICAN organise la troisième promotion de son accélérateur de jeunes entreprises innovantes SEAstart. Le programme, lancé en 2019, vise à réunir les entreprises les plus innovantes, dans les secteurs de l'industrie navale et du maritime civil et militaire, ou souhaitant s'y développer, par le biais d'un accompagnement personnalisé pour accélérer leur développement et le déploiement des solutions. L'objectif est de moderniser la supply chain de l'industrie navale, renforcer la valeur ajoutée et l'offre de notre filière et navaliser les technologies à fort potentiel issues d'autres secteurs. A l'issue du jury composé de parties prenantes de l'écosystème maritime, c'est quinze start-up et entreprises innovantes retenues autour des thématiques de drone, des sciences de la donnée et de l'IA pour la sûreté, la sécurité en mer, des sciences de la donnée et de l'IA pour la décarbonation et les opérations maritimes, de nouvelle motorisation et piles à combustible, conception et efficacité du design de navire,

de nouveau type de propulsion, du traitement des eaux et des télécommunications et réseaux intelligents.

Le GICAN, par sa participation à Start Industrie, se mobilise pour faire valoir les spécificités de l'accompagnement des projets de start-up industrielles qui se caractérisent notamment par des besoins de capex élevés et des ROI au temps long, l'importance de la commande publique et privée, des besoins en foncier spécifiques.

**Le niveau européen draine une partie importante des fonds pour l'innovation, quels sont les outils à disposition de notre industrie ?**

L'engagement du GICAN au sein des travaux de SEA RDI et de Waterborne permet d'avoir une visibilité à la fois sur les dispositifs européens auxquels notre secteur est éligible mais aussi de la visibilité sur les évolutions telles celles dont l'Innovation Fund a fait l'objet lors de l'intégration du maritime au système d'échange de quotas

carbone (EU ETS). La participation au partenariat Zero Emission Waterborne Transport qui co-écrit avec la Commission européenne les futurs appels à projets d'Horizon Europe en permet. Les groupes techniques nationaux du Cluster 5 (transport) et du Cluster 3 (sécurité) sont les instances d'échange au niveau France.

L'enjeu pour nos industriels est de pouvoir bénéficier de ces financements, nos actions doivent se renforcer autour de la participation à des projets européens d'entreprises au-delà de celles déjà rompues à cet exercice des appels à projets d'Horizon Europe, de l'Innovation fund ou des dispositifs de l'European Innovation Council.

La poursuite des travaux sur la digitalisation avec l'écosystème au niveau européen ouvre des perspectives d'intégration du sujet comme pilier de la stratégie européenne pour le maritime mais est aussi un prérequis à toute démarche pour un partenariat co-programmé sur le sujet lors des prochains outils de soutien à l'innovation et à la R&D.



# EUROPE



**MÉLANIE VÉRON-FOUGAS**

RESPONSABLE AFFAIRES EUROPÉENNES DU GICAN

## Quel est le rôle du bureau de représentation du GICAN à Bruxelles ?

Le bureau de représentation du GICAN à Bruxelles joue un rôle essentiel dans la promotion des intérêts de l'industrie navale française au sein des institutions européennes. Son action est double. Il assure, dans un premier temps, la veille et la communication des évolutions législatives européennes futures pour les adhérents. Dans un second temps, il assure la remontée des positions des industriels français pour que les problématiques spécifiques de cette industrie soient prises en compte dans les législations européennes.

La représentation facilite aussi un réseau de contacts solide, favorisant des interactions régulières avec des acteurs clés tels que les représentants de l'industrie française à Bruxelles, la Représentation permanente de la France, les parlementaires européens, et la Commission européenne. Ces interactions permettent une meilleure compréhension et prise en compte des enjeux de la construction navale dans les politiques futures.

Le bureau de Bruxelles du GICAN offre également un point de contact permanent pour l'ensemble des acteurs de l'industrie navale, facilitant ainsi un dialogue continu et constructif au cœur de l'Europe.

## Quels sont les enjeux à défendre à Bruxelles ?

Les enjeux défendus à Bruxelles par le GICAN s'articulent autour de trois grands axes.

La compétitivité de notre industrie est fortement impactée par les règlements européens. Afin

d'assurer des conditions de jeu équitables entre acteurs européens, la Commission veille au respect ardue des normes de l'OMI et de l'OMC. Les politiques industrielles européennes se veulent actuellement horizontales, appliquant les mêmes règles à tous les secteurs industriels. Ces dernières années ont permis un début de prise de conscience envers les limites de cette politique ; le manque de prise en considération des spécificités sectorielles et le manque de compétitivité à l'internationale. En collaboration avec ses partenaires à Bruxelles, le GICAN alerte les décideurs politiques des dangers à venir.

Le leadership technologique a historiquement permis d'assurer la compétitivité mondiale des industries européennes. Toujours vecteur de compétitivité, l'avance européenne est aujourd'hui mise à mal face à la montée en gamme de certains concurrents étrangers. Les objectifs de décarbonation et de digitalisation doivent assurer que les industries européennes conservent leur leadership technologique. Il est fondamental que ces objectifs européens soient accompagnés des financements adéquats et accessibles.

Enfin, l'Union européenne se saisit depuis deux ans des problématiques touchant aux industries de défense. Initialement concentrée sur des instruments de court terme permettant de répondre aux besoins urgents causés par la guerre en Ukraine, l'UE s'organise progressivement vers des politiques de long terme. Ces nouvelles politiques cherchent à assurer les capacités de production et l'accès aux financements ainsi qu'à encourager l'achat européen.

## Quelle stratégie pour les élections européennes ?

En vue des élections européennes début juin,

SEA Europe a publié un document décisif, demandant la mise en place d'une stratégie sectorielle pour l'industrie maritime. Notre stratégie consiste à rencontrer les députés français en tête de liste ainsi que ceux spécialisés dans les domaines maritimes et industriels et/ou de la défense.

L'objectif est clair : assurer la publication d'une législation sectorielle par la prochaine Commission. SEA Europe, en plaçant un appel pour une stratégie

industrielle maritime européenne, aspire à construire en Europe 10 000 navires durables et digitalisés d'ici 2035.

En mobilisant les députés européens autour de cette vision, le GICAN et SEA Europe cherchent à assurer la mise en place d'un cadre réglementaire adéquat favorisant la résilience économique de l'Europe, réduisant la dépendance aux marchés extérieurs, et renforçant ses capacités de défense.

## INTERVIEW COMMUNE SUR LA STRATÉGIE INDUSTRIELLE MARITIME



**CHRISTOPHE TYTGAT**  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL  
DE SEA EUROPE



**VINCENT GUERRE**  
DIRECTEUR COMMERCE ET  
COMPÉTITIVITÉ DE SEA EUROPE

### Dans quel contexte avez-vous décidé d'établir une stratégie européenne pour l'industrie maritime ?

En avril 2022, plusieurs patrons de chantier européens ont rencontré Thierry BRETON, le Commissaire européen à l'Industrie. Ce dernier a alors reconnu que trois espaces étaient aujourd'hui des zones contestées : le cyber, l'espace et la mer. De cette réunion émanait le besoin de s'occuper de l'espace maritime. Il a été demandé d'établir une vision pour l'industrie, reflétant non seulement nos souhaits, mais l'importance du secteur en tant qu'élément clef de l'autonomie stratégique européenne.

### Pourquoi maintenant ?

La construction européenne est initialement un projet politique bâti sur des objectifs de reconstruction économique. Afin de garantir une égalité entre les Etats-membres, l'Union a traditionnellement agi de manière libérale en instaurant la libre concurrence sur le marché

commun. Cependant, au cours des cinq dernières années, le monde a fortement changé. La crise du COVID, la guerre en Ukraine, la rivalité entre les Etats-Unis et l'Asie et le fait que les Etats-Unis ne sont plus un allié fiable ont provoqué le retour de l'incertitude. Aujourd'hui le politique est revenu dans l'économie et l'Europe doit résonner en termes d'autonomie stratégique et de sécurité économique. Il ne s'agit plus simplement de prix bas, il faut reconnaître que certains secteurs sont fondamentaux. Ce projet politique qu'est l'UE doit maintenant adapter son logiciel et prendre en compte les évolutions globales de ces cinq dernières années.

### Pourquoi une industrie stratégique ?

Les pays asiatiques ont mis la construction navale au cœur de leurs politiques industrielles. Sans construction navale, pas de navires, donc pas de commerce extérieur, pas de transport de passagers et pas de transport d'énergie. Lorsque les armateurs européens achètent des navires

construits en Chine, avec l'aide de banques chinoises, le navire reste propriété de la banque, pouvant ainsi à tout moment être récupéré. L'idée d'autonomie stratégique n'est pas de tout faire nous-mêmes, il s'agit de maintenir le savoir-faire et les capacités nécessaires pour, en cas de crise, pouvoir reprendre le contrôle et produire nous-mêmes, ce dont on a besoin.

### **Pourquoi une politique sectorielle ?**

La construction navale est une industrie analogue à aucun autre secteur. Les chantiers intègrent des technologies à un niveau de complexité et des volumes incomparables. Ce volume a du mal à être appréhendé par des politiques commerciales classiques. Ce secteur est également confronté à une concurrence agressive par les acteurs asiatiques dû à des politiques de dumping. Les pays asiatiques ont également placé la

construction navale au cœur de leur politique industrielle. De ce fait, nos clients traditionnels achètent maintenant en Asie en raison de la différence de coût. En Europe, nous savons encore produire tous les types de navires, et nous avons la volonté de le faire, ce qu'il nous faut ce sont aujourd'hui des conditions équitables sur le marché global.

Ainsi l'Europe ne peut plus se contenter de demander le respect des normes internationales et être finalement la seule à les respecter. Une politique européenne pour l'industrie maritime doit inciter à l'achat européen, mettre en place un cadre réglementaire favorable et assurer la supériorité technologique et la disponibilité de main-d'œuvre qualifiée. Les décisions de maintenant auront un impact dans 20-30 ans. Il s'agit avec cette stratégie de remettre le transport maritime au cœur de la vie des Européens.

## **En outre, l'activité du GICAN au niveau européen se manifeste par l'implication de ses permanents et de ses adhérents dans de nombreuses associations et groupe de travail :**

- Au sein de SEA Europe (Vice-Président, Jacques HARDELAY), nous participons notamment aux groupes SEA Finance (Président : Philippe MISSOFFE) ; SEA RDI (Vice-Président : Timothée MOULINIER) ; SEA Human Capital (Vice-Président : Jacques HARDELAY) ; SEA Market Monitoring and Trade, SEA Market Forecast ; SEA Public Affaires ; SEA SMRC ; SEA TEC ; SEA Naval Directors Committee (Jean-Marie DUMON), SEA NAVAL public affairs and SEA Naval technical committee.
- Nous participons également aux réunions du bureau Europe de France Industrie.
- Au sein de l'ASD, nous sommes membres de l'ENIG (European Naval Industrial Group).
- Nous participons activement aux travaux de Waterborne TP.

# RÉGLEMENTATION

## INTERVIEW COMMUNE



**JEAN-CHARLES NAHON**  
PRÉSIDENT DU COMITÉ  
TECHNIQUE DU GICAN



**CLAUDIE BENOIT**  
RESPONSABLE DES AFFAIRES  
TECHNIQUES, ENVIRONNEMENT  
ET SÉCURITÉ DU GICAN

### Quelles ont été les principales avancées en termes de réglementation cette année ?

**Au niveau national**, nous avons vu la création de deux nouvelles divisions réglementaires, la division 238 pour les « navires de services côtiers ou d'activités côtières » et la division 237 pour les « navires de maintenance en mer exploités en voyage international et en voyage national ». Ces nouvelles divisions permettent d'adapter la réglementation à l'évolution des usages et des technologies dans notre industrie.

**Au niveau européen**, des avancées ont eu lieu concernant la réglementation fluviale. Le GICAN a participé activement aux amendements du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), développé sous l'égide du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Un des points saillants a été la prise en compte des constructions en aluminium, reflétant notre engagement envers l'innovation et la sécurité.

Le GICAN participe aux travaux menés au niveau international grâce au siège d'observateur du CESA (émanation de SEA Europe). Nous avons assisté à des développements significatifs, notamment avec l'évolution de la stratégie de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), en vue de parvenir à des émissions nettes de GES nulles d'ici à 2050 environ, par rapport aux niveaux de 2008. Cette stratégie renforcée s'inscrit dans le cadre de l'engagement mondial pour le climat et se concentre particulièrement sur l'intégration de technologies innovantes et propres. Parmi les mesures adoptées, l'accent a été mis sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires, l'adoption de carburants

alternatifs moins polluants comme le méthanol et l'ammoniac, et le développement de nouvelles normes de conception plus écologiques. L'OMI a également encouragé une collaboration accrue entre les Etats-membres et l'industrie pour accélérer la transition vers des solutions durables, ce qui est essentiel pour atteindre les objectifs de réduction des émissions à long terme.

Un autre point crucial a été l'adoption des directives de 2023 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires. Cela est crucial pour minimiser le transfert d'espèces aquatiques envahissantes, un problème environnemental majeur. De plus, l'OMI a adopté des directives visant à réduire le bruit rayonné par les navires, pour atténuer leurs impacts sur la faune marine.

Toutes ces décisions ont un impact important sur la conception des navires.

### Pouvez-vous nous parler des activités du Comité Technique et des différents Groupes de Travail cette année ?

En 2023, le GICAN a organisé plusieurs événements clés :

- Le 20 avril, nous avons tenu une session sur la « cybersécurité des navires », inaugurée par Jean-Marie DUMON. Cet événement a réuni des membres d'organisations publiques et de prestataires de service privé, avec plus de 30 participants à la fois en présentiel et en distanciel.
- Le 23 novembre, le sujet des « batteries à bord des navires » a été abordé. Ce fut un grand succès, attirant plus de 60 participants et

9 conférenciers, y compris des leaders mondiaux comme Saft et Leclanché. Ces réunions ont non seulement offert des forums pour la présentation de travaux de pointe, mais ont également permis des échanges fructueux lors des cocktails déjeunatoires organisés.

#### Quels sont les projets pour 2024 ?

Pour l'année à venir, nous envisageons un Comité autour du thème du renouveau du nucléaire et des réacteurs modulaires petits et moyens (SMR), explorant leur potentiel pour la décarbonation des navires. De plus, nous participerons au lancement du Comité National S-100, collaborant avec des acteurs clés comme la DGAMPA et le Shom pour

évaluer les enjeux autour du système ECDIS et l'engagement potentiel des industriels français. En parallèle, le GICAN siège dans la commission de normalisation en construction navale de l'AFNOR, que nous avons rejoint début 2024, garantissant que les normes évoluent en adéquation avec les besoins et les innovations de notre industrie.

Ces initiatives illustrent notre engagement continu à soutenir le développement durable et compétitif de l'industrie navale française, en mettant en avant l'excellence de nos adhérents et en adaptant nos stratégies aux défis réglementaires et techniques actuels et futurs.



# ÉCONOMIE



**MONICA LOPEZ**

RESPONSABLE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES,  
STATISTIQUES ET FISCALES DU GICAN

## Quels ont été les chantiers cette année pour le GICAN ?

Au cours de l'année 2023 et début 2024, nous avons non seulement réussi à améliorer les notes de positions du Groupement en exploitant efficacement les données et les statistiques disponibles, mais nous avons également réalisé plusieurs analyses détaillées. Parmi celles-ci, nous avons cartographié les chantiers navals et de réparation en France, rédigé des notes approfondies sur l'activité des chantiers, y compris les prises de commandes, effectué une analyse concernant la baisse des commandes de la part des armateurs européens. En outre, la troisième édition du Cahier du Maritime dans les Territoires a été publiée, un document crucial qui étudie l'impact de la filière sur les régions. Cette dernière version est plus détaillée que les précédentes, offrant une observation précise de l'activité par département grâce à des cartographies améliorées. Le lobbying mené par le GICAN a porté ses fruits en octobre 2023, avec la réintégration de la France dans le Groupe de Travail sur la construction navale de l'OCDE. Cette avancée souligne notre rôle croissant sur la scène internationale. Actifs et engagés, nous participons systématiquement aux réunions, apportant notre expertise à la Direction Générale des Entreprises (DGE), responsable de nos dossiers.

En complément de ces réalisations, nous avons lancé notre enquête de conjoncture, visant à acquérir une compréhension à court terme de l'état actuel de la filière. Enfin, l'ensemble de ces contributions enrichit considérablement le dialogue avec nos interlocuteurs, en particulier les instances publiques, leur offrant une base de données solide et nuancée pour orienter leurs décisions stratégiques dans le secteur naval.

## Quels sont les principaux enseignements à en tirer ?

L'année a révélé trois enseignements clés pour le GICAN.

Premièrement, l'enrichissement continu de nos bases de données, grâce à un dialogue ouvert entre les membres du GICAN et les industriels, est vital pour maintenir la pertinence et l'efficacité de nos actions. Deuxièmement, la profondeur et la précision de nos données renforcent la crédibilité de nos démarches, augmentant ainsi notre influence auprès des décideurs. Enfin, l'engagement de nos adhérents est essentiel ; leur participation active est le pilier de notre capacité à mener des actions efficaces. Ces leçons soulignent l'importance de la collaboration, de la qualité des informations et de l'engagement des membres pour assurer le succès futur du GICAN.

## Ces chantiers sont-ils exclusivement menés par le GICAN ou cela se fait-il dans un cadre européen ?

Non, les initiatives et les travaux de recherche menés par le GICAN ne se déroulent pas exclusivement pour la France. En effet, le GICAN joue un rôle actif au sein de plusieurs Groupes de Travail européens, notamment SEA Europe. Parmi ces groupes, on retrouve le 'Market Monitoring and Trade', le 'Market and Forecast' ainsi que l'ISFEM (International Shipbuilding Forecasting Experts Meeting). L'objectif principal de ces Groupes de Travail est de réaliser des études approfondies sur l'évolution de la filière navale à l'échelle européenne, fournissant ainsi une vision globale et à jour du secteur.

Ces travaux et analyses produites sont par la suite fortement exploités par les départements d'affaires publiques. Ils utilisent les données et insights générés pour étayer leurs argumentaires et renforcer leurs positions dans diverses négociations et discussions.

# Le GICAN dans les territoires

Le GICAN en tant que syndicat professionnel national affirme que le dynamisme de son industrie tient au dynamisme des écosystèmes territoriaux disséminés dans les régions littorales mais également dans plusieurs autres régions françaises.

Ainsi le GICAN participe tout au long de l'année à de nombreux événements et/ou réunions d'organisation dont il est membre ou qu'il organise, ce qui lui permet de bien connaître les acteurs territoriaux et les spécificités de chaque région.

C'est pourquoi le GICAN publie à présent annuellement en début d'année un Cahier de l'industrie navale dans les territoires montrant le poids économique de notre industrie dans chaque région. Par ailleurs, le GICAN coorganise, intervient, participe ou encore finance de nombreux événements sur tout le territoire français.

## Entre juin 2023 et mai 2024, le GICAN a participé aux événements et réunions suivants :

- **25-26 JUILLET 2023** : Organisation d'une mission gouvernementale à Saint-Nazaire avec le Député Charles Rodwell
- **12 SEPTEMBRE 2023** : Intervention à l'Assemblée Régionale Mer et Littoral (ARML) des Pays de la Loire à Nantes
- **19 SEPTEMBRE 2023** : Intervention aux Blue Med Days à Marseille
- **20 SEPTEMBRE 2023** : Conseil maritime de façade MEMN (Manche Est-Mer du Nord)
- **3 OCTOBRE 2023** : Conseil Maritime de façade NAMO (Nord Atlantique-Manche Ouest)
- **3-4 OCTOBRE 2023** : Partenaire des Assises Nationales du Fleuve
- **10 OCTOBRE 2023** : Participation au Forum des Entreprises de SEATECH à Toulon /La Garde
- **11-13 OCTOBRE 2023** : Partenaire du salon Itechmer à Lorient
- **19 OCTOBRE 2023** : Intervention lors de la Conférence des Ports de la Seine-Maritime au Havre
- **25-27 OCTOBRE 2023** : Assises Port du Futur à Sète
- **23-25 NOVEMBRE 2023** : Forum Innovation Défense à Paris
- **28-29 NOVEMBRE 2023** : Partenaire et interventions lors des Assises de l'Economie de la Mer à Nantes
- **30 NOVEMBRE 2023** : Co-organisation de la Rencontre des Industriels de la Mer et Solutions Industrie du Futur à Bouguenais
- **15 DÉCEMBRE 2023** : Conseil Maritime de façade de Méditerranée à Marseille
- **30 JANVIER – 1<sup>ER</sup> FÉVRIER 2024** : Organisation du salon EUROMARITIME à Marseille
- **15 FÉVRIER 2024** : Participation au PME DGA Tour à Marseille
- **6 MARS 2024** : Présentation de la filière navale à l'ESTACA à Laval (21 février 2024), à Saint-Quentin en Yvelines
- **22 FÉVRIER 2024** : Présentation au Europe's Naval Sector Trends, opportunities and solutions à Cherbourg

- **22-23 FÉVRIER 2024** : Stand GICAN-CINAV au LH PORT DAYS au Havre
- **14 MARS 2024** : Financement et participation au salon Pro&Mer à Lorient
- **18 MARS 2024** : Conseil Maritime de Façade MEMN (Manche Est-Mer du Nord)
- **21-22 MARS 2024** : Participation au 2MF 2024 (Mediterranean Maintenance Forum) à Toulon
- **27-28 MARS 2024** : Fédération d'un stand sur Meet4Hydrogen/Hyports 2024 à Toulon
- **6 MAI 2024** : Inauguration de PRINTING BOURGES à Bourges
- **14 MAI 2024** : AG de EDEN Cluster à Strasbourg
- **23 JUIN 2024** : Intervention lors de l'évènement Mer & Défense du pôle mer méditerranéenne
- **23 JUIN 2024** : Partenaire de l'évènement i-Naval de la DGA Techniques navales à Toulon

**Les différentes instances du GICAN, comités, club, conseil d'administration sont aussi amené à se déplacer :**

- **19 SEPTEMBRE 2023** : Comité PME/ETI chez Naval Group à Angoulême/Ruelle
- **3 OCTOBRE 2023** : Comité RN MCO au Grand Port Maritime de Bordeaux
- **30 JANVIER 2024** : Conseil d'Administration du GICAN à Marseille
- **1<sup>ER</sup> FÉVRIER 2024** : Comité RN MCO à Marseille sur le salon EUROMARITIME
- **19 MARS 2024** : Comité RN/MCO chez Piriou et à l'Interprofession du Port de Concarneau (IPC)
- **16 MAI 2024** : Club RH au CINav et à l'IUEM à Brest
- **30 MAI 2024** : Comité PME/ETI à Lorient sur le salon NAVEXPO

# EUROMARITIME 2024



**HUGUES DU PLESSIS D'ARGENTRÉ**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SOGENA

## Pourriez-vous nous parler des objectifs de l'édition 2024 d'EUROMARITIME qui s'est tenue à Marseille ?

L'édition 2024 d'EUROMARITIME visait plusieurs objectifs. Nous souhaitons avant tout affirmer la puissance maritime de la France et de l'Europe en présentant l'excellence des industries et services maritimes français et européens. Il était également important pour nous de mettre en avant les innovations et les nouveaux acteurs de l'industrie maritime et de réunir à Marseille les acteurs maritimes au-delà de l'Europe avec les pays de la Méditerranée, du Moyen-Orient et de l'Afrique.

## Quels sont les enjeux à défendre à Bruxelles ?

L'édition 2024 a connu un vrai succès avec 300 exposants, dont près de 25% provenaient de la région Sud et plus de 5 000 visiteurs, soit une augmentation de 20% par rapport à 2022. Il est également notable que le nombre de visiteurs étrangers a augmenté de 50%. Au total, 60 pays ont été représentés, avec une forte présence de l'Espagne, de l'Italie, de l'Allemagne, et bien d'autres. Les 60 heures de conférences, ateliers, et les 1400 rendez-vous business-to-business ont été des moments forts de cette édition.

## Pouvez-vous nous en dire plus sur les temps forts de cet événement ?

Cette année nous avons eu plusieurs moments marquants. Notamment, une journée dédiée à l'action de l'État en mer et à la fonction garde-côtes, en partenariat avec le Secrétariat Général de la Mer et sous la présidence du préfet Didier LALLEMENT. Un « jeudi de l'innovation » dédié à la Passerelle Augmentée, organisée par

la Direction Général des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) avec la présence de son directeur M. Eric BANEL. Nous avons également, et pour la première fois, organisé un Forum Maritime EurAfricain (FoMEA) qui a réuni des acteurs maritimes (direction des ports, des transports maritimes...) d'une dizaine de pays africains pour échanger avec des entreprises et des experts français et européens renforçant ainsi la coopération maritime entre l'Europe et l'Afrique. Enfin, une demi-journée a été spécialement dédiée à l'évolution et la promotion du navire électrique en partenariat avec l'Association Française du Bateau Electrique (AFBE) appuyant ainsi notre engagement pour la décarbonation du secteur maritime.

## Pouvez-vous développer sur la journée dédiée à l'action de l'État en mer ?

Cette journée avait pour objectif de mettre en avant les missions des garde-côtes et l'ensemble de la thématique de l'action de l'État en mer et tout particulièrement la surveillance, la sûreté et la sécurité maritimes ainsi que la lutte contre les trafics illicites ou encore la protection de l'environnement. Pour cette première édition, nous avons principalement orienté notre journée sur la collaboration entre les pays riverains de la Méditerranée. Ces échanges ont permis de rappeler les enjeux stratégiques et ont souligné l'importance d'une approche coordonnée face aux défis maritimes communs que sont entre autres la piraterie, la pollution ou le secours en mer.

Les discussions et ateliers de cette journée ont permis d'avancer sur les meilleures pratiques, les innovations technologiques dans le domaine de la surveillance maritime et l'importance de la coopération internationale. La présence

de délégations de garde-côtes de dix pays méditerranéens a favorisé un dialogue riche et constructif, aboutissant à des pistes de collaboration renforcées. L'évènement a également souligné le rôle vital des agences européennes telles que l'EFCA (European Fisheries Control Agency) et l'EMSA (European Maritime Safety Agency), dans le renforcement des capacités des États-Membres et la promotion d'une gestion durable des ressources marines.

Ce focus sur l'action de l'État en mer et la fonction garde-côtes sur le salon EUROMARITIME 2024 a mis en lumière la complexité des enjeux maritimes actuels et la nécessité d'une action concertée à l'échelle internationale pour y répondre efficacement. La journée a non seulement permis de renforcer les liens existants entre les acteurs clés du domaine maritime mais a également ouvert la voie à de nouvelles coopérations en Méditerranée et au-delà.

#### Et concernant le Premier Forum Maritime EurAfricain (FoMEA) ?

Le FoMEA est une initiative novatrice et porteuse d'avenir pour la coopération maritime entre l'Europe et l'Afrique. Dédié au développement des projets maritimes en Afrique, ce forum a réuni des décideurs institutionnels, des politiques, des représentants d'administration, des industriels, des universitaires et des experts qui ensemble ont travaillé à la croissance bleue et à la mise en place d'un avenir maritime durable et prospère. Avec des key-notes et des tables rondes animées par des intervenants de haut niveau, et en particulier M.Georges MBA ASSEKO, Directeur de l'économie bleue à l'Union Africaine, ou encore

M. Loïc Dieudonné NDINGA MOUDOUMA, Ministre des Transports, de la marine marchande et de la mer du Gabon, le forum a abordé des thématiques essentielles telles que la sécurité maritime, la gestion des ressources maritimes et les infrastructures portuaires. La participation active d'une centaine de personnes venant de 12 pays africains et européens a démontré l'intérêt et l'importance d'une telle plateforme pour l'avenir des relations maritimes EurAfricaines.

Le FoMEA a ainsi jeté les bases d'un dialogue renouvelé et approfondi entre l'Europe et l'Afrique, avec un accent particulier sur les initiatives conjointes, le partage de connaissances et le renforcement des capacités. Le soutien d'organisations telles que SEFACIL, l'OPRAG (Office des ports et rades du Gabon) et AFRICALink, a été crucial pour le succès de cette première édition, promettant de futures éditions encore plus ambitieuses.

#### Comment voyez-vous l'avenir d'EUROMARITIME après cette édition réussie ?

L'édition 2024 a posé des jalons importants pour l'avenir. Nous allons continuer à développer ce salon, en mettant l'accent sur l'innovation et la coopération internationale. Notre ambition est de rendre chaque édition intéressante, plus forte, plus innovante et porteuse d'avenir pour les entreprises françaises et européennes et pour l'ensemble des acteurs maritimes d'Europe, de la Méditerranée, du Moyen-Orient et de l'Afrique. Pour soutenir et contribuer au développement durable du secteur maritime, rendez-vous en 2026 à EUROMARITIME !



**em** euromaritime  
Salon professionnel  
pour une industrie maritime innovante  
**3 | 5** FÉVRIER - MARSEILLE **26**  
POUR EXPOSER, CONTACTEZ NOTRE ÉQUIPE COMMERCIALE  
sales@euromaritime@sogena-events.com  
EUROMARITIME.FR

# Notes de positions et notes d'information

---

Le GICAN a pu au cours de cette année réaliser plusieurs notes de position et d'information. Retrouvez les liens pour lire ces notes grâce aux QR codes.



**TITRE : Défendre l'avenir de la construction navale européenne contre l'ambition sud-coréenne**

**DATE :** Avril 2024

**OBJECTIF :** alerter les pouvoirs publics sur les risques de faire entrer la Corée du Sud dans le programme Horizon, alors que ce pays a officiellement annoncé vouloir capter 80% du marché de la construction navale civile à travers un soutien financier étatique de 6 milliards d'euros sur 5 ans.



**TITRE : Évolution géographique de la commande des armateurs européens - Une perte de souveraineté industrielle en Europe**

**DATE :** Avril 2024

**OBJECTIF :** montrer à la fois les capacités de production européennes et les enjeux autour de la construction navale en Europe. Présenter les différents types de navires achetés par les armateurs ces dernières années et les parts de marché des chantiers européens.



**TITRE : Etat des lieux de la construction de navires de pêche en Europe**

**DATE :** Mars 2024

**OBJECTIF :** faire un état des lieux des commandes des navires de pêche en Europe et plus particulièrement en France et montrer la diminution du poids de la construction locale au profit de constructeurs extra-européens.



**TITRE : Les infrastructures navales en France**

**DATE :** Décembre 2023

**OBJECTIF :** répertorier l'ensemble des capacités de production françaises actuelles.

# Publications

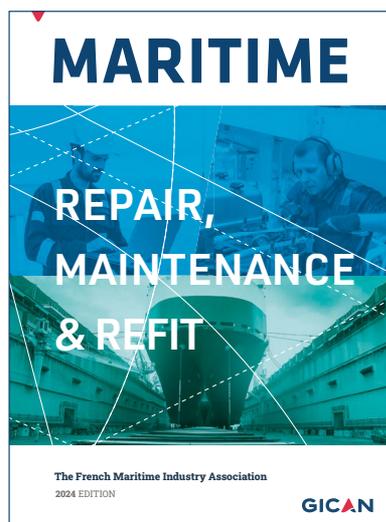
Retrouvez aussi les publications du GICAN de cette année. Retrouvez les liens pour lire ces publications grâce aux QR codes.



**TITRE :** Cahier de l'industrie navale dans les territoires 2024

**DATE :** Janvier 2024

**OBJECTIF :** retrouvez les chiffres de la filière et les dernières informations des industries du naval par région.



**TITRE :** Brochure capacitaire Réparation Naval Refit et Maintenance

**DATE :** Janvier 2024

**OBJECTIF :** communiquer sur les solutions apportées par les adhérents dans ce domaine d'activité.



## Mentions légales

### Crédits photos

Page 4 : NAVAL GROUP / Page 10 : EFINOR / Page 12 : NAVAL GROUP / Page 13 : GICAN / Page 15 : AIRBUS HELICOPTERS / Page 16 : GICAN / Page 21 : PIRIOU / Page 24 : EN MOTEURS / Page 26 : CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE / Page 30 : LEADERSHIP TURKU / Page 33 : EXAIL / Page 38 : PIRIOU

### Conception et réalisation

Design graphique, maquette et illustrations : Ilago

Rédaction : Équipe GICAN

Typographies : Roboto, Roboto slab

Impression : Compédit Beauregard – La Ferté-Macé

Document en date du 17/06/2024

### Informations juridiques

Conformément à la loi n° 57 298 du 11 mars 1957, la propriété intellectuelle des bases de données appartient exclusivement à l'éditeur. Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, de réutiliser ou extraire pour des fins non privées la totalité ou partie quantitativement ou qualitativement substantielle de son contenu sans autorisation de l'éditeur. Toute commercialisation ou communication à des tiers, même à titre gratuit, de la totalité ou partie de ce rapport est interdite. Ce rapport a été réalisé au moyen de renseignements obtenus avant le 17 juin 2024. L'éditeur ne peut être tenu pour responsable des modifications intervenues depuis cette date, ni des erreurs ou omissions qui auraient pu se glisser lors de son établissement.



RAPPORT ANNUEL  
D'ACTIVITÉS  
2023-24

47 rue de Monceau  
75008 PARIS  
01 56 59 15 30  
[www.gican.asso.fr](http://www.gican.asso.fr)

