

 NOTE DE POSITION DU GICAN

IMPACT DE LA POLITIQUE PROTECTIONNISTE DE LA NOUVELLE ADMINISTRATION TRUMP POUR LE SECTEUR NAVAL

À RETENIR

Dans un contexte où la Chine et les États-Unis considèrent le secteur maritime comme stratégique et n'hésitent plus à s'affranchir des règles multilatérales, l'Europe risque un décrochage rapide si elle persiste à respecter seule des normes commerciales dépassées. Au-delà des navires civils, ce sont les marchés des drones maritimes et équipements navals qui pourraient être touchés.

Il est désormais urgent de redéfinir une politique industrielle européenne mais aussi française ambitieuse pour préserver la compétitivité et l'autonomie stratégique du secteur naval. Cette politique peut s'adosser à 6 piliers jugés stratégiques qui peuvent pour partie se décliner au niveau national.

1. Compétitivité et résilience de la chaîne d'approvisionnement
2. Renforcement de la défense, de la sécurité et de la résilience maritimes
3. Navires propres et technologies maritimes
4. Innovation et digitalisation
5. Accès aux compétences
6. Renforcer notre accès au marché, assurer des conditions de concurrence équitables et garantir notre sécurité économique

CONTACT

Philippe MISSOFFE - Délégué Général
philippe.missoffe@gican.asso.fr

Introduction

Depuis son retour à la Maison-Blanche, le Président Donald Trump a engagé une série de mesures protectionnistes d'ampleur pour soutenir l'industrie maritime et de la construction navale américaine. Droits de douane renforcés, redevances portuaires massives sur les navires chinois et étrangers, projets de loi incitatifs : ces initiatives visent explicitement à restaurer une capacité industrielle nationale, en contournant les règles traditionnelles de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC).

À court terme, les armateurs opérant aux États-Unis et les consommateurs américains supporteront les premiers effets de ces politiques. Toutefois, à moyen et long terme, la stratégie américaine pourrait gravement fragiliser la construction navale française en détournant les investissements vers les États-Unis. Le récent engagement du groupe français CMA CGM à investir 18,5 milliards d'euros outre-Atlantique illustre déjà ce basculement.

Par ailleurs, le marché français des drones, en forte croissance, ainsi que les équipementiers déjà implantés aux États-Unis, risquent de perdre en compétitivité et des parts de marché en raison du renchérissement global des produits. Ces évolutions pourraient freiner significativement l'élan actuel de développement à l'export des industriels français.

Dans un contexte où la Chine et les États-Unis considèrent le secteur maritime comme stratégique et n'hésitent plus à s'affranchir des règles multilatérales, l'Europe risque un décrochage rapide si elle persiste à respecter seule des normes commerciales dépassées. Il est désormais urgent de redéfinir une politique industrielle européenne ambitieuse pour préserver la compétitivité et l'autonomie stratégique du secteur naval.

Les actions relatives à la construction navale

1/ RESTORING AMERICA'S MARITIME DOMINANCE

et enquête contre les distorsions de concurrence liées aux politiques de l'Etat chinois.

En avril 2024, les États-Unis ont lancé une enquête au titre de la « Section 301 » portant sur les distorsions de concurrence liées aux « actes, politiques et pratiques de la Chine visant à dominer les secteurs maritime, logistique et de la construction navale ». Le rapport, publié en janvier 2025 par le ministère américain du Commerce, conclut que les actions du gouvernement chinois justifient une réponse réactive et proportionnée afin de contrer les distorsions de concurrence identifiées.

Sur la base de ces conclusions, l'administration Trump a annoncé, le 21 février 2025, un ensemble de mesures, soumis à consultation publique :

- Une redevance pouvant atteindre 1 million de dollars par accostage dans les ports américains pour les navires exploités par des entreprises chinoises ;
- Une redevance pouvant aller jusqu'à 1,5 millions de dollars par accostage pour tout navire construit en Chine, quel qu'en soit le propriétaire ;
- Une redevance pouvant atteindre 1 million de dollars par accostage, calculée en fonction des commandes actuelles d'un armateur auprès de chantiers navals chinois.

Après le délai de consultation publique, Donald Trump a publié des ordres exécutifs le 9 avril 2025 pour restaurer la domination maritime américaine à travers notamment un Plan d'Action Maritime co-construit sous la responsabilité du Conseiller à la sécurité nationale en coordination avec le Secrétaire d'Etat, le Secrétaire à la Défense, le Secrétaire à la sécurité nationale, le représentant américain au commerce et les autres agences fédérales jugées nécessaires. Ce plan inclut entre autres :

- Sécurité, développement et résilience de la base industrielle maritime : une évaluation des capacités de financement afin d'investir et de développer la base industrielle maritime, y compris, mais sans s'y limiter, l'investissement et le développement des capacités de construction navale commerciale et de défense, des chaînes d'approvisionnement en composants, des capacités de réparation de navires et de transport maritime, des infrastructures portuaires et de la main-d'œuvre.
- Un rapport des besoins pour l'industrie de la construction navale et une identification des composants essentiels à la chaîne de valeurs de l'industrie navale qui devraient faire l'objet d'investissements prioritaires.
- La mise en œuvre de redevances pour contrer la concurrence déloyale et une implication des alliés, qui partagent les mêmes idées pour aligner les taxes.
- Un soutien financier conséquent dont notamment des mesures d'incitation pour aider les acteurs de la construction navale domiciliés dans les pays alliés à s'associer pour réaliser des investissements en capital aux Etats-Unis afin de contribuer au renforcement de la capacité de construction navale des Etats-Unis. Des aides aussi pour les investisseurs privés nationaux permettant d'encourager les investissements privés dans la construction de composants, de pièces et de navires commerciaux, l'amélioration des chantiers navals, l'amélioration des installations de réparation et des cales sèches par le biais de subventions, de prêts et de garanties.
- La création d'un fonds fiduciaire pour la sûreté maritime financé par les taxes

Les conséquences potentielles incluent :

- **Une recomposition du marché de la construction navale** : une redirection des commandes vers des pays disposant de capacités alternatives (Corée du Sud, Japon) est envisageable.
- **Des effets sur les fournisseurs d'équipements** : une réorganisation de la chaîne de valeur pourrait affecter les équipementiers, notamment européens.
- **Des effets pour les constructeurs navals** français et européens qui pourraient être incités à court terme à investir aux Etats-Unis et déclencher une fuite du savoir-faire européens. De même, une perte de compétitivité vis-à-vis de ce pays n'est pas à exclure.

Une évaluation complémentaire sera nécessaire pour mesurer l'ampleur des réallocations d'investissements et l'impact sur l'écosystème maritime mondial.

Enfin, selon Reuters, un projet de décret de la Maison Blanche appelle les États-Unis à « engager leurs alliés et partenaires » à adopter des taxes similaires, avec un risque de représailles pour

les alliés et partenaires qui ne soutiendraient pas les États-Unis.

2/ Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act « SHIPS for America »

En parallèle aux mesures protectionnistes récemment annoncées, les États-Unis préparent une nouvelle législation destinée à renforcer leur industrie nationale de la construction navale : le « **SHIPS for America Act** » (*Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act*).

Ce projet de loi vise à :

- développer la flotte battant pavillon américain ;
- stimuler la demande de nouvelles constructions et de réparations dans les chantiers navals nationaux ;
- maintenir les dispositions protectionnistes existantes du **Jones Act**.

Le projet prévoit toutefois une disposition dérogatoire :

- **des navires construits à l'étranger pourraient temporairement intégrer la flotte américaine** en changeant de pavillon, à condition qu'ils soient progressivement remplacés par des navires construits aux États-Unis ou qu'ils fassent l'objet d'accords d'exploitation à long terme ;
- cette dérogation serait valable **jusqu'à l'année fiscale 2029**.

3/ Soutenir les pavillons américains

En février 2025, le Secrétaire d'État américain au Commerce a formulé des critiques inquiétantes à l'encontre des navires battant pavillon étranger, en particulier dans les secteurs de la croisière et des supertankers. Il a accusé les armateurs d'utiliser des pavillons étrangers pour échapper aux taxes et obligations réglementaires américaines.

Contraintes du pavillon américain : en pratique, il est extrêmement difficile pour les navires de croisière et les supertankers de battre pavillon américain, en raison des exigences strictes du **Jones Act**, lequel impose :

- **construction du navire aux États-Unis** ;
- **propriété par une compagnie américaine** ;
- **nationalité américaine pour tous les officiers** ;
- **70 % de l'équipage** devant être **au minimum résident permanent des États-Unis**.

Conséquences du Jones Act :

- **disparition de la construction navale civile** : ces contraintes ont conduit à la fermeture progressive des chantiers navals civils américains, provoquant la perte des compétences industrielles et des capacités de production ;
- **blocage systémique** : sans relance de la filière navale civile, les exigences du *Jones Act* restent difficilement applicables au secteur de la croisière et aux supertankers moderne ;

- **tensions commerciales accrues** : la rhétorique anti-pavillons étrangers pourrait se traduire par de nouvelles mesures protectionnistes visant les armateurs internationaux.

L'impact de ces déclarations sur la construction navale européenne et française

Les annonces de Donald Trump affectent principalement les armateurs ayant des activités aux États-Unis, ainsi que les consommateurs américains. Les redevances imposées à l'entrée des navires dans les ports américains seront nécessairement répercutées sur le prix final des biens importés, entraînant une hausse des coûts pour les consommateurs et une pression accrue sur leur pouvoir d'achat.

En contournant les mécanismes classiques du commerce international, notamment les régulations liées aux codes douaniers, Donald Trump parvient à cibler les mesures en fonction du lieu de production des navires.

En intégrant également les commandes en cours passées par les armateurs, il vise à limiter les possibilités de contournement par les opérateurs économiques, rendant ainsi sa stratégie plus difficile à contourner à court terme. Ces mesures s'inscrivent dans une volonté stratégique de réponse à l'agressivité chinoise dans le domaine maritime, avec pour objectif affiché de protéger l'industrie et l'économie américaine. Dans l'immédiat, l'impact sur la construction navale européenne et française reste limité. Faute de capacités de production suffisantes aux États-Unis, certains armateurs pourraient temporairement se tourner vers les chantiers européens pour la construction de leurs navires.

À moyen et long terme, les conséquences pourraient toutefois être plus lourdes pour l'industrie française, notamment en raison du renchérissement des équipements exportés vers les États-Unis, ce qui entraînerait une perte de compétitivité pour les industriels hexagonaux.

En créant un environnement incitatif pour la relocalisation industrielle, l'administration Trump attire de nouveaux investissements vers les États-Unis. Dès le lendemain des annonces concernant les redevances sur les navires construits en Chine, le groupe CMA CGM a ainsi annoncé un investissement de 18,52 milliards d'euros aux États-Unis, destiné au développement d'infrastructures et de terminaux logistiques pour le transport maritime. Cette décision s'est accompagnée d'un engagement à accroître le nombre de navires battant pavillon américain. Cet investissement massif, réalisé par un acteur européen majeur, constitue autant de ressources qui ne bénéficieront pas à l'industrie de construction navale européenne.

Les nouvelles annonces du 9 avril 2025 précisent également un renforcement des relations avec les pays alliés. Les constructeurs navals français et européens seraient incités à investir aux États-Unis, créant à terme une fuite des investissements, des savoir-faire européens et de notre supériorité technologique. À terme, cela fera des États-Unis un concurrent majeur pour les acteurs de la construction navale européenne.

Au-delà de l'impact économique, ces mesures traduisent une évolution politique majeure. À l'instar du gouvernement chinois, l'administration américaine considère désormais le secteur

maritime et la construction navale comme stratégiques. En se libérant des cadres de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), Donald Trump acte la fin d'un système fondé sur des règles multilatérales que ses principaux concurrents n'ont jamais respectées. Dans ce contexte, l'Europe semble de plus en plus isolée, continuant seule à défendre des principes commerciaux devenus largement obsolètes face aux nouvelles réalités géopolitiques.

Un risque pour la construction des navires de croisière ?

Aujourd'hui encore, tous les navires de croisières sont construits en Europe, mais les compagnies opérant ces navires sont souvent américaines. Certains chantiers français, comme Chantiers de l'Atlantique, construisent des navires de croisière pour des armateurs américains tels que Royal Caribbean. Ces navires sont cependant immatriculés sous pavillon étranger, pour des raisons fiscales, réglementaires et opérationnelles.

En février 2025, le Secrétaire d'État américain au Commerce a exprimé des critiques inquiétantes à l'encontre de cette pratique, visant particulièrement les navires battant pavillon étranger. Il a accusé les armateurs américains d'y recourir afin d'échapper aux taxes et obligations réglementaires des États-Unis. Si cette position se traduit par des mesures concrètes, elle pourrait affecter indirectement les constructeurs navals français travaillant pour des clients américains.

Impact des droits de douanes sur le secteur des drones et équipementiers

Les droits de douanes impactent les systèmes et équipements navals produit par la *supply chain*. Un point particulier à noter est celui des drones maritimes.

En 2023, les équipementiers et dronistes français ont exporté pour 14 millions d'euros vers les États-Unis. En ce qui concerne plus particulièrement les dronistes, leurs exportations ont triplé entre 2022 et 2023, témoignant d'une forte dynamique de croissance vers le marché américain.

Le secteur des drones constitue un marché émergent, et l'écosystème français compte avec plusieurs industriels dans le segment comme SeaOwl, EXAIL, Marine Tech, SeaProven ou SIRENHA, Marinetechn... Les appels d'offres se multiplient, notamment aux États-Unis, ce qui laisse entrevoir un fort potentiel de développement dans les années à venir.

Par ailleurs, plusieurs équipementiers industriels français disposent déjà d'un ancrage solide sur le marché américain. C'est le cas de GE Energy Power Conversion France, dont environ 25 % des exportations sont destinées aux États-Unis depuis quatre ans.

Les mesures annoncées par Donald Trump pourraient toutefois freiner cette dynamique de croissance, tant pour la filière drone en pleine expansion que pour les équipementiers déjà bien implantés sur le marché américain. À cela s'ajoutent des effets indirects, tels qu'une hausse des prix des solutions françaises, qui pourrait les rendre moins compétitives en raison d'un renchérissement global du produit.

Nos recommandations stratégiques

Mettre en place une stratégie industrielle européenne permettant de soutenir la compétitivité des chantiers européens et d'inciter à la commande des armateurs en Europe.

1/ **Compétitivité et résilience de la chaîne d'approvisionnement**

- ⚓ Soutenir les investissements visant à développer les projets et les capacités des chantiers navals et de l'industrie manufacturière maritime.
- ⚓ Encourager les États membres à mettre en œuvre des programmes de financement nationaux pour moderniser les installations des chantiers navals et les processus de fabrication maritime.
- ⚓ Exiger des États membres qu'ils réinvestissent une part équitable des recettes maritimes provenant du système d'échange de quotas d'émission dans les chantiers navals et les fabricants d'équipements maritimes pour des projets qui font progresser la décarbonisation du secteur maritime.
- ⚓ Concevoir et mettre en œuvre un nouveau projet important d'intérêt européen commun (IPCEI) pour soutenir la fabrication et l'intégration à bord des technologies maritimes propres en Europe.
- ⚓ Appliquer la loi sur l'accélération de la décarbonisation industrielle et le plan d'action pour une énergie abordable de l'UE à l'industrie manufacturière maritime.

2/ **Renforcement de la défense, de la sécurité et de la résilience maritimes**

- ⚓ Considérer les navires en tant qu'infrastructures clefs pour la mobilité militaire et les opérations en mer.
- ⚓ Renforcer la protection des infrastructures maritimes et sous-marines essentielles de l'Europe.
- ⚓ Cultiver la dualité des technologies par fertilisation croisée et allocation budgétaire adéquate.

3/ **Navires propres et technologies maritimes**

- ⚓ Stimuler la demande de navires à faibles émissions et numérisés (pour la construction neuve et la modernisation) par des incitations volontaires aux armateurs et par la commande publique, sous réserve des critères de préférence européenne.
- ⚓ Encourager le renouvellement et la modernisation de la flotte, sous réserve des critères de préférence européenne.
- ⚓ Appliquer la durabilité, la résilience et l'exigence d'un contenu européen minimum dans les marchés publics, les licences et les enchères pour les projets maritimes stratégiques.
- ⚓ Appliquer la durabilité, la résilience et l'exigence d'un contenu européen minimum dans

les marchés publics et privés pour les technologies maritimes propres essentielles.

- ⚓ Établir un cadre juridique pour la gestion du cycle de vie des navires.

4/ **Innovation et Digitalisation**

- ⚓ Soutenir les investissements dans l'industrie du futur au sein des chantiers et la digitalisation de la filière.
- ⚓ Renforcer le soutien aux investissements de l'industrie dans la recherche, le développement et l'innovation.
- ⚓ Accélérer le déploiement de l'utilisation de drones maritimes pour les opérations civiles et militaires.

5/ **Accès aux compétences**

- ⚓ Soutenir la montée en compétences et la requalification de la main-d'œuvre de l'industrie maritime.
- ⚓ Établir un réseau européen de centres de formation professionnelle.
- ⚓ Assurer la reconnaissance mutuelle des formations et des qualifications dans l'industrie maritime.

6/ **Renforcer notre accès au marché, assurer des conditions de concurrence équitables et garantir notre sécurité économique**

- ⚓ Créer un bureau de sécurité économique maritime au sein de la Commission européenne.
- ⚓ Créer une *task force* commerciale pour l'industrie manufacturière maritime.
- ⚓ Protéger les chantiers navals et les fabricants d'équipements maritimes européens de la concurrence déloyale.

Conclusion

La relance de l'industrie maritime américaine n'est pas un accident politique, mais un choix stratégique assumé par l'administration Trump. Face à une Chine conquérante et à un système commercial international de plus en plus fracturé, les États-Unis entendent redevenir une puissance maritime complète en réinternalisant leur production navale et en consolidant leur flotte sous pavillon américain.

Dans ce nouvel environnement, l'Europe ne peut plus se permettre la naïveté. En continuant à défendre seule des principes multilatéraux que ses principaux compétiteurs ont abandonnés, elle prend le risque de perdre durablement ses capacités industrielles, son autonomie logistique et sa souveraineté économique.

Il est donc impératif que l'Union européenne élabore rapidement une réponse industrielle forte :

soutien renforcé à ses chantiers navals, clauses de préférence dans les marchés publics, politique commerciale offensive et protection contre les distorsions de concurrence. À défaut, l'Europe risque de devenir un simple spectateur d'une compétition mondiale dans laquelle la règle est désormais de défendre ses intérêts stratégiques avec détermination.

Pour aller plus loin : le détail de certaines actions américaines

Enquête 301 : les principales conclusions

- ⚓ « Le ciblage par la Chine des secteurs maritime, logistique et de la construction navale en vue d'une position dominante déplace les entreprises étrangères, prive les entreprises orientées vers le marché et leurs travailleurs d'opportunités commerciales, et réduit la concurrence ».
- ⚓ Le ciblage par la Chine des secteurs maritime, logistique et de la construction navale à des fins de domination crée des dépendances à l'égard de la Chine, ce qui accroît les risques et réduit la résilience de la chaîne d'approvisionnement.
- ⚓ Le ciblage par la Chine des secteurs maritime, logistique et de la construction navale est déraisonnable en raison du contrôle extraordinaire qu'exerce la Chine sur ses acteurs économiques et sur ces secteurs.
- ⚓ La position dominante ciblée de la Chine pèse sur le commerce américain ou le restreint parce qu'elle réduit les opportunités commerciales et les investissements dans les secteurs maritime, logistique et de la construction navale aux États-Unis.
- ⚓ La position dominante ciblée de la Chine pèse sur le commerce américain ou le restreint en limitant la concurrence et le choix.
- ⚓ La domination ciblée de la Chine pèse sur le commerce américain ou le restreint parce qu'elle crée des risques pour la sécurité économique en raison de la dépendance et des vulnérabilités dans des secteurs essentiels au fonctionnement de l'économie américaine.
- ⚓ Le ciblage de la Chine en vue d'une position dominante pèse sur le commerce des États-Unis ou le restreint en sapant la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

SHIPS for America Act : les principales mesures

- ⚓ Nomination d'un conseiller à la sécurité maritime au sein de la Maison Blanche, chargé de coordonner la politique maritime nationale et de diriger un conseil de sécurité maritime interagences.
- ⚓ Objectif d'augmenter la flotte internationale battant pavillon américain de 250 navires en 10 ans par le biais du programme de flotte commerciale stratégique, qui promeut les navires battant pavillon américain, dotés d'un équipage américain et construits dans le pays.
- ⚓ Exiger que, dans un délai de 15 ans, 10 % de toutes les marchandises importées aux

États-Unis en provenance de Chine le soient sur des navires battant pavillon américain.

- ⚓ Priorité aux navires battant pavillon américain dans tous les ports américains, avant les navires étrangers en attente.
- ⚓ Droits de douane de 200 % pour toute réparation de navires battant pavillon américain effectuée dans des chantiers navals situés dans les pays étrangers concernés (c'est-à-dire la Chine).
- ⚓ Fonds fiduciaire pour la sécurité maritime destiné à réinvestir les droits et redevances de l'industrie maritime dans des programmes et infrastructures de sécurité.
- ⚓ Crédit d'impôt de 25 % pour les investissements dans les chantiers navals et programme d'incitations financières à la construction navale (250 millions de dollars par an) pour soutenir la construction et la réparation de navires nationaux innovants.
- ⚓ Centre américain pour l'innovation maritime afin d'accélérer le leadership des États-Unis dans la conception des navires de la prochaine génération, les processus de fabrication et les systèmes d'énergie des navires.
- ⚓ Campagne de recrutement dans le secteur maritime et la construction navale, y compris un programme de maintien des carrières dans la marine marchande.

