

GROUPEMENT
DES INDUSTRIES
DE CONSTRUCTION
ET ACTIVITÉS NAVALES

2025
2026

GICAN.ASSO.FR



RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

GICAN L'INDUSTRIE
NAVALE
FRANÇAISE



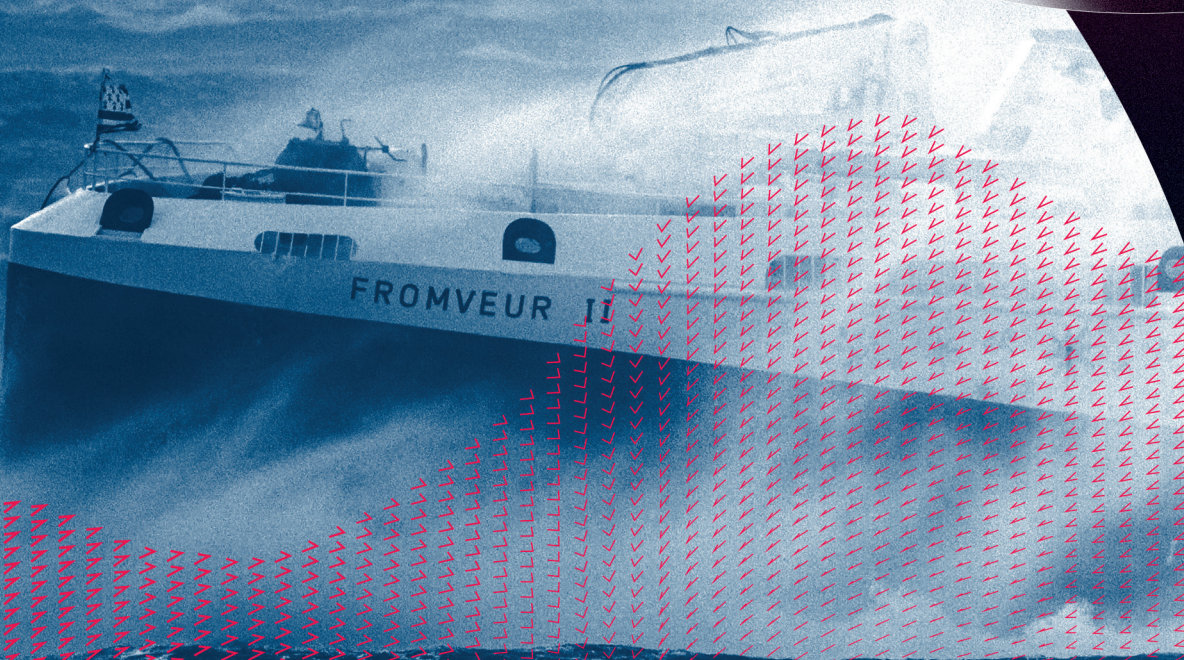
1.

LA MER POUR RÉINDUSTRIALISER LA TERRE

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

2025
2026

© Ewan Lebourdais





Pierre Eric Pommellet
Président du GICAN



**La mer n'est pas
seulement un horizon.
Elle est aujourd'hui une voie
de notre réindustrialisation.**

L'année 2025 en a apporté une démonstration éclatante. Dans un contexte international durci, marqué par le retour des rapports de force, l'accélération de la compétition industrielle et l'urgence climatique, l'industrie navale française a répondu présent. Elle a confirmé sa solidité, sa diversité et sa capacité à entraîner, autour d'elle, des territoires, des compétences, des technologies et des emplois.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : les prises de commandes de la filière ont doublé en 2025 pour dépasser 30 milliards d'euros. Cette dynamique exceptionnelle concerne à la fois le naval de défense, la construction civile, la réparation, la maintenance, les équipements, les systèmes embarqués et les nouveaux champs technologiques. Elle donne de la visibilité. Elle crée de la confiance. Elle nous oblige aussi.

Du côté militaire, les annonces et confirmations de 2025 ont marqué une étape structurante. Le programme SNLE 3G, le porte-avions France Libre, les fréquences de défense et d'intervention 4 et 5 traduisent une ambition claire : donner à la France les moyens de sa souveraineté maritime, dans la durée. Ces programmes ne sont pas seulement des objets de défense. Ils sont des accélérateurs industriels, des écoles de haute technologie, des moteurs d'innovation et des gisements de compétences pour toute la chaîne de valeur. Ce sont des centaines de PME et d'ETI françaises qui y contribuent dans l'ensemble de nos territoires.

Dans le civil également, la dynamique est puissante. Les commandes enregistrées dans la croisière, les sous-stations électriques offshore, les navires de service, de travail ou de transport illustrent la vitalité de nos chantiers et de nos équipementiers. Sur toutes les façades maritimes, des grands sites industriels aux PME et ETI spécialisées, la filière navale irrigue les territoires et fait vivre des emplois qualifiés et tout un écosystème autour d'eux.

Mais ne nous trompons pas de lecture. Une année record ne constitue pas, à elle seule, une politique industrielle. La commande est là ; il faut désormais la transformer en capacité durable de production. Réindustrialiser par la mer, c'est investir dans l'outil industriel, moderniser les infrastructures, sécuriser les chaînes d'approvisionnement, accélérer la formation, renforcer la productivité et soutenir l'innovation. C'est aussi faire de la décarbonation maritime une opportunité de souveraineté et de croissance, en France et en Europe.

Philippe Missoffe
Délégué général du GICAN



Réindustrialiser par la mer, c'est aussi agir très concrètement, au quotidien, au service des entreprises qui construisent, équipent, entretiennent et innovent sur l'ensemble de nos façades maritimes.

C'est le rôle du GICAN : transformer une ambition collective en actions utiles pour la filière. Derrière les grandes commandes, les programmes structurants et les perspectives de croissance, il y a des besoins très concrets : produire plus vite, mieux coordonner la chaîne de valeur, recruter, former, financer, résoudre les difficultés, gagner en compétitivité et préparer les marchés de demain.

C'est dans cet esprit que les permanents du GICAN sont mobilisés chaque jour auprès des adhérents. Leur mission est d'écouter, d'alerter, de fédérer et d'apporter des réponses opérationnelles. En 2025, cette action s'est traduite par un accompagnement renforcé des entreprises, un dialogue constant avec les pouvoirs publics, l'animation des commissions et groupes de travail, la valorisation des savoir-faire industriels et la défense des intérêts de la filière en France comme en Europe.

Naval Excellence illustre pleinement cette dynamique. Ce programme doit aider notre industrie à franchir un

cap collectif en matière de performance industrielle. Il ne s'agit pas d'un dispositif abstrait, mais d'un travail de terrain : partager les bonnes pratiques, identifier les blocages, renforcer les relations entre donneurs d'ordres, équipementiers et sous-traitants, sécuriser les approvisionnements et préparer la montée en charge.

La médiation s'inscrit dans la même logique. Parce qu'une filière forte suppose des relations équilibrées et responsables entre ses acteurs, le GICAN continuera à faciliter le dialogue, prévenir les tensions et rechercher des solutions pragmatiques au service de l'efficacité collective.

L'année 2025 a également confirmé l'importance stratégique des drones navals. De surface, sous-marins ou aériens, ils ouvrent des perspectives majeures pour la sécurité maritime, la surveillance, les grands fonds, la protection des infrastructures critiques et les opérations navales. Le GICAN poursuivra son action pour structurer cette filière, accélérer les expérimentations, soutenir l'industrialisation et favoriser l'export.

La mer peut réindustrialiser la terre, à condition d'organiser l'effort, de relier les acteurs et de transformer les opportunités en capacités industrielles durables. C'est la mission du GICAN, et c'est l'engagement quotidien de ses équipes.



Sébastien Martin

Ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique, chargé de l'Industrie

En 1861, à Bordeaux, les ateliers Normand posaient les premières tôles d'acier d'un navire à vapeur français. En 1931, à Penhoët, le paquebot « Normandie » naissait dans le fracas des rivets : il serait bientôt le plus grand et le plus rapide du monde. Ces noms résonnent dans notre histoire comme des victoires, et ils nous rappellent que la France n'a pas simplement une tradition maritime : elle a une tradition industrielle de l'excellence en mer. Et cette tradition, nous continuons de la faire vivre.

Aujourd'hui, nous sommes l'un des seuls pays au monde capables de concevoir, construire et maintenir de bout en bout un porte-avions, des frégates de premier rang, des sous-marins nucléaires, des bâtiments de commerce. C'est une réalité industrielle adossée à des savoir-faire uniques, forgés sur des générations de compagnons, d'ingénieurs, et de sous-traitants de haute technologie. Naval Group et Chantiers de l'Atlantique en sont les héritiers directs, et ils portent haut cet héritage. Mais cette filière, c'est aussi plus de 735 ETI et PME. Qu'ils soient hertziens, acousticiens, concepteurs de capteurs et de systèmes embarqués, ce sont des industriels présents sur l'ensemble du territoire.

Réindustrialiser par la mer, c'est d'abord cela : faire vivre des écosystèmes de haute technologie bien au-delà des ports et des cales sèches.

Et cette filière n'est pas une industrie qui résiste, c'est une industrie en expansion, qui avance, qui recrute, qui innove et qui investit. Avec plus de 17 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 59 100 emplois directs en croissance régulière, l'industrie maritime incarne ce

que nous voulons pour l'industrie française : une base solide, ancrée dans les territoires, tournée vers les marchés mondiaux. Le fait que la moitié de ce chiffre d'affaires soit réalisée à l'export montre que l'excellence française demeure une référence internationale.

Pour vous accompagner dans cette dynamique de conquête, l'État est pleinement mobilisé. En 2024, ce sont 4,7 milliards d'euros de garanties export qui ont été accordés au secteur naval, faisant de lui le deuxième bénéficiaire derrière la défense. Ce soutien, qui profite aussi bien aux ETI qu'aux grands groupes, traduit une conviction simple : quand nos industriels gagnent des marchés à l'étranger, c'est la France qui renforce sa position dans le monde. Dans les dix prochaines années, la filière prévoit 30 000 recrutements, dont 10 000 créations nettes de postes. Ce sont autant d'hommes et de femmes qui rejoindront une industrie d'avenir, sur l'ensemble de notre territoire.

Mais soyons lucides. La concurrence est rude, et parfois franchement déloyale. La Chine a subventionné son industrie navale à hauteur de 100 milliards de dollars entre 2006 et 2013 : un dumping massif, documenté, chiffré, démontré par le GICAN lui-même. Et dans un monde où les tensions tarifaires américaines brouillent les règles du jeu, l'heure n'est pas à la naïveté. Mes priorités sont nettes : défendre la préférence européenne dans les marchés publics – qu'ils concernent les ferries, les énergies offshore, les câbles sous-marins, ou encore la recherche marine –, combattre les distorsions de concurrence, et faire appliquer les règles à tous. Car dans un monde instable, la robustesse de notre appareil industriel reste notre meilleure garantie de souveraineté. Avec les critères de résilience intégrés à l'Appel à projets pour la décarbonation du maritime, nous avons un début de réponse mais nous devons aller plus loin.

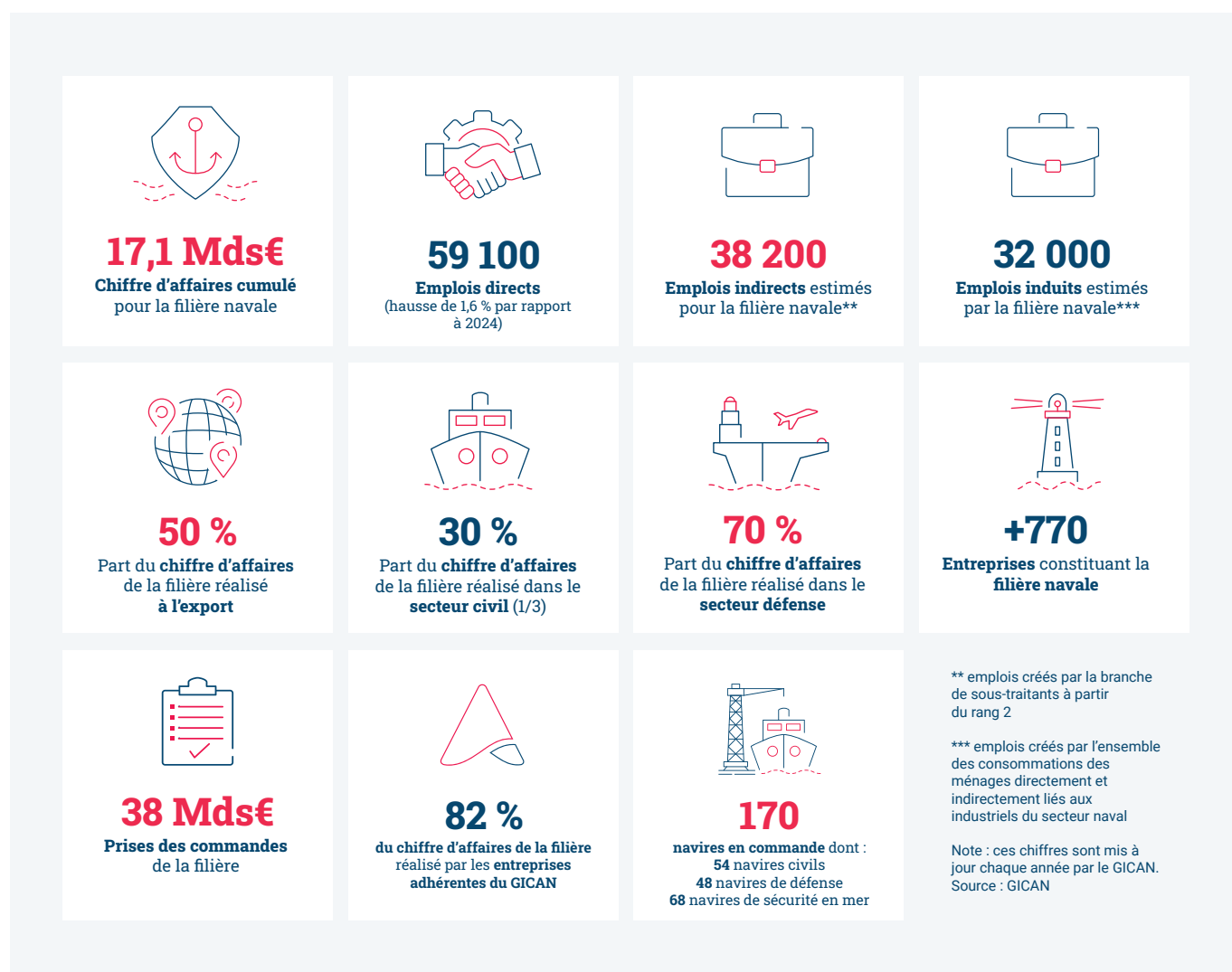
La décarbonation s'inscrit dans cette même logique de compétitivité. La France a une avance réelle sur la propulsion vélique, avec 31 navires construits ou en commande, des industriels qui exportent déjà cette technologie. France 2030 finance la R&D et les démonstrateurs de navires bas-carbone. Notre responsabilité est désormais de transformer cette avance technologique en leadership industriel durable, car nos concurrents accélèrent eux aussi.

Au fond, la mer est devenue un levier concret de réindustrialisation du pays. Le GICAN fédère aujourd'hui plus de 320 industriels représentant 82 % du chiffre d'affaires de la filière et 98 % de ses emplois. Bravo au GICAN pour ce travail de consolidation de filière, dont la solidarité nous rend plus forts dans des moments de crise. Cette force collective est un atout stratégique pour notre pays. À nous de la consolider et de la mettre pleinement au service d'une France plus forte, plus souveraine et plus influente.

Sommaire

1. La mer pour réindustrialiser la terre	01
2. Souveraineté et commandes	07
3. Financer la montée en charge	19
4. Décarboner pour produire en France	27
5. Compétitivité, innovation, capacité industrielle	33
6. Conquérir et rayonner	45
Gouvernance, calendrier, publications	59

CHIFFRES CLEFS 2025 DE L'INDUSTRIE NAVALE





2.

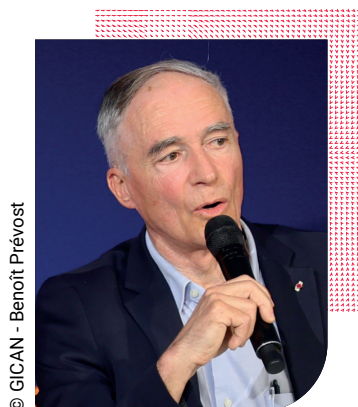
SOUVERAINETÉ ET COMMANDES

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

2025
2026

© Ewan Lebourdais

Les enjeux de la loi de programmation militaire pour l'industrie navale



© GICAN - Benoît Prévost

Amiral (2s) Stanislas de La Motte
Président du Comité Défense
du GICAN

Les travaux récents conduits pour actualiser la LPM (Loi de Programmation Militaire) sont l'occasion d'évoquer certaines conséquences industrielles dans le milieu naval. Il convient de dresser d'abord un état des lieux des commandes actuelles et des perspectives, puis d'évoquer ensuite les exigences auxquelles répond cette actualisation. Enfin, le sujet de la vision française dans le contexte d'une part grandissante de l'Union européenne dans la démarche capacitaire, mérite d'être évoqué.

L'activité des industriels passe par des commandes, et c'est la lisibilité et la stabilité de ces dernières qui permettent à l'industrie de se mobiliser et de se projeter. Les décisions récentes relatives au lancement en réalisation du porte-avions de nouvelle génération France Libre, au lancement en construction du premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins de troisième génération, « L'Invincible », aux commandes des quatrième et cinquième frégates de défense et d'intervention (FDI) assurent cette visibilité. Ces programmes majeurs concernent les maîtres d'œuvres d'ensemble, mais aussi de très nombreux industriels de la chaîne de valeur pour soutenir l'activité, l'emploi et les compétences critiques sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, une marine quelle qu'elle soit, et la Marine française plus particulièrement, n'est pas un alignement de bâtiments de guerre ou de capacités. Il faut que les

unités militaires soient disponibles, disposent de leur armement, soient capables de le reconstituer, ceci afin de permettre l'engagement en opérations dans la durée. Il convient de souligner la très grande efficacité de la politique de maintien en condition opérationnelle dans le domaine naval, qui conduit à des taux de disponibilité très élevés pour l'ensemble de la flotte. Le chef d'état-major de la Marine, l'Amiral Vaujour, souligne, dans son livre *Les guerres sur mer*, à quel point ce bilan est remarquable et unique en Europe. C'est le fruit d'un engagement humain et financier dans la durée, et de l'esprit de responsabilité de tout l'écosystème représenté par la maîtrise d'ouvrage étatique (EMM¹ et SSF²), la maîtrise d'œuvre étatique (SLM³), les maîtrises d'œuvre industrielles et l'ensemble des acteurs travaillant à leur profit. Cet effort continu a permis à la Marine nationale d'engager au mois de mars dernier les quatre cinquièmes de la flotte sous très faible préavis, et d'assurer la présence sur les différents théâtres d'opérations sans que cela ne remette en cause l'ensemble de la planification de la maintenance.

L'actualisation de la LPM prend en compte ces exigences opérationnelles accrues, qu'il s'agisse des couches de défense de lutte anti-drones, ou de renforcement des stocks de torpilles et de missiles, en adéquation avec le besoin de reconstituer. Cet effort spécifique conforte la cohérence entre le contexte géopolitique, la volonté politique affichée et la logique budgétaire associée. Il renforce la crédibilité du modèle naval français et en conséquence, notre offre industrielle à l'export.

Cependant, si les logiques de renouvellement et les calendriers retenus sont stables pour les sous-marins, les frégates et le porte-avions, l'évolution de la programmation de certaines capacités significatives conduit à relever quelques défis. La série des patrouilleurs océaniques (PO) a bien été lancée, mais la limitation de cette dernière à sept unités d'ici 2035 aura des conséquences sur l'efficacité industrielle d'ensemble. Le décalage des commandes de bâtiments de guerre des mines (BGDM) de 2024 à 2032, palliée temporairement par une commande de capacités intérimaires de type *Supply*, suscite des interrogations quant au format, mais surtout quant à la capacité à assurer une continuité et à éventuellement bénéficier du rythme de production engagé sur les programmes

¹ EMM : Etat-Major de la Marine

² SSF : Service de soutien de la flotte

³ SLM : Service logistique de la Marine

2. SOUVERAINETÉ ET COMMANDES



© Naval Group, Chantiers de l'Atlantique, TechnicAtome

en cours pour l'export. Enfin, le report de deux ans du lancement du programme des corvettes hauturières (CH) en 2032, conduit à des incertitudes, dans la mesure où il affecte le potentiel de synergies entre les offres à l'export de corvettes existantes, les travaux conduits au niveau européen (*European Patrol Corvette*) et le besoin national.

L'industrie navale, dans toute sa chaîne de valeur, a besoin d'anticiper et d'optimiser son efficacité industrielle et pour cela attend que les incertitudes sur le nombre, le calendrier et la nature exacte du besoin opérationnel soient minimales dans une approche collaborative Etat-industrie.

Dans cette période d'actualisation, quelques sujets spécifiques de vieillissement et de prolongation des moyens existants devront être abordés. En effet, des patrouilleurs (ex-Avisos), des chasseurs de mines et des corvettes d'ancienne génération seront maintenus opérationnels à des âges avancés allant de 40 à 45 ans. Une telle ancienneté supposera une ingénierie spécifique pour maîtriser les risques techniques, calendaires et *in fine* capacitaires, afin de ne pas entamer l'excellent bilan de MCO évoqué un peu plus haut.

Il faut aussi prendre en compte les capacités encore expérimentales et qui ont vocation à constituer à court-terme de vrais outils opérationnels comme les futures flottilles de drones.

Pour les drones de surface et sous-marins, hormis pour les équipements portés par les deux programmes relatifs à la guerre des mines (SLAM-F) et à l'hydrographie (CHOF), une architecture d'expression de besoin et une feuille de route capacitaire, susceptibles d'éclairer les industriels sur la nature et les volumes attendus, semblent indispensables pour estimer les investissements et engagements nécessaires. L'équation à résoudre conduit à réduire les délais entre le retour d'expérience opérationnel et les expressions de besoin, dans le dialogue entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre.

Plus globalement, s'agissant de la capacité de l'industrie navale à pouvoir produire davantage, plus rapidement et à coûts maîtrisés, les attentes conduiront à répondre avec l'Etat au quoi, au quand et au comment.

Le quoi, c'est la visibilité et l'anticipation de la commande. C'est le fait déclencheur pour accroître ou améliorer les capacités de production, pour garantir la pertinence quant aux investissements à consentir.

Le quand, c'est le calendrier associé à chaque démarche capacitaire. Le calendrier doit traduire la synthèse de trois enjeux, le besoin capacitaire, la soutenabilité financière et le potentiel industriel (via le plan de charge et le maintien des compétences). Il convient de ne pas négliger le troisième, pour pouvoir optimiser ce qui ressort du périmètre du maître d'œuvre.

2. SOUVERAINETÉ ET COMMANDES

Le comment, c'est l'opportunité de revoir la conduite des programmes d'armement. C'est une co-construction incrémentale, une lecture à trois entre état-major, DGA et maîtres d'œuvre qui s'impose, pour hiérarchiser les exigences, alléger les procédures et allouer différemment les durées des différentes phases.

Sur le plan réglementaire, l'adaptation de la LPM développe un certain nombre d'exigences nouvelles, relatives aux stocks, contrôle des coûts, redevances, rôle des commissaires du Gouvernement, etc.

Elles sont destinées à contrôler et encadrer l'activité de la BITD, mais aussi d'autres secteurs stratégiques comme l'énergie et la santé. Elles présentent cependant des risques de « sur-administration » qui devront être surmontés par une application pragmatique et coconstruite.

Développer encore le dialogue et la co-construction dans les programmes d'armement sera aussi utile pour mettre en place le nouveau régime d'alerte de la loi d'adaptation de la LPM, qui s'ajoute aux régimes et dispositifs existants, quand ils comportent un volet industriel.

Enfin, l'Europe représente une opportunité dans les commandes et la production, avec l'horizon du prochain cadre financier pluriannuel (CFP) 2028-2034. L'actualisation de la LPM montre une approche résolument nationale, et ne fournit pas d'orientation ou d'indication sur les modalités de prise en compte des outils de financement européens. Or les années 2026 et 2027 voient la poursuite des FED⁴, le déploiement de SAFE⁵, la mise en œuvre d'EDIP⁶ et l'instruction du FEC⁷ dans le cadre du CFP⁸. Cela ressemble certes à une collection d'acronymes, mais ces démarches sont importantes en elles-mêmes, par les montants

financiers associés, par les enjeux de coopération qu'elles portent ou encore par la grammaire stratégique qu'elles déclinent.

Mais surtout, elles annoncent, avec le CFP, des investissements très significatifs, de plusieurs dizaines de milliards d'euros⁹, qui supposent de s'être préparés, de s'être organisés et donc de bénéficier d'une stratégie étatique. Il s'agit d'articuler les démarches européenne et nationale, de prioriser les EDPCL¹⁰, d'éclairer sur les partenariats étatiques et industriels à privilégier, de fixer des lignes rouges et a contrario les degrés de liberté, etc. Toute cette logique requiert du temps et une intensification du dialogue dès maintenant.

En synthèse, comme les LPM précédentes, cette actualisation présente le très grand mérite de fournir un cadre d'instruction et d'analyse des enjeux capacitaires. Garante des ambitions de la France en matière de défense, elle consolide le maintien et le renouvellement des outils de puissance, visibilité nécessaire tant pour les forces que pour l'industrie.

Pour permettre à la France de jouer pleinement son rôle, trois améliorations peuvent être proposées : étendre la lisibilité, effective pour les programmes majeurs, à l'ensemble des programmes ; développer une stratégie européenne ; enfin, améliorer le dialogue entre acteurs pour renforcer la confiance sans laquelle il ne saurait y avoir de partage des risques et des responsabilités.

⁴ FED : fonds européens de développement

⁵ SAFE : Security Action For Europe

⁶ EDIP : European Defence Industry Programme

⁷ FEC : Fonds Européen de Compétitivité
ou ECF : European Competitiveness Fund

⁸ CFP : cadre financier pluriannuel, ou MFF : Multi Financial Framework

⁹ Est souvent évoqué un montant de 130G€ pour la défense et l'espace

¹⁰ EDPCL : European Defense Projects of Common Interest

© Ewan Lebourdais



FOCUS.

LA GUERRE DES MINES

“

Soustraire l'homme à la menace et accélérer les opérations : c'est la double révolution silencieuse de la guerre des mines en France, portée par le programme SLAM-F.



Justine Cotty

Directrice Communication,
UnderWater Systems
Defence Mission Systems
Thales

PREMIER PILIER : ÉLOIGNER L'HOMME DU DANGER.

Historiquement, détecter et neutraliser une mine impliquait la progression d'un chasseur de mine, avec un équipage de 50 marins, dans la zone de danger et des plongeurs au contact direct du danger — une équation risquée, lente, et contrainte par la physiologie humaine. SLAM-F rompt avec cette logique.

Des drones de surface et des sonars haute performance portés par des drones sous-marins opèrent désormais à la place des équipages dans les zones les plus exposées.

Ce déport du risque n'est pas un confort opérationnel : c'est une exigence stratégique. Pour sécuriser les chenaux des sous-marins nucléaires au départ de Brest ou des voies maritimes contestées.

SECOND PILIER : OPÉRER PLUS VITE, AVEC PLUS DE CERTITUDE.

Là où un système conventionnel nécessitait plusieurs jours, les drones traitent les mêmes surfaces jusqu'à quatre fois plus rapidement. Mais détecter ne suffit pas — il faut discriminer une mine parmi une multitude d'objets de fond, vite, dans des volumes massifs de données acoustiques, grâce aux sonars haute performance.

C'est là que l'IA prend tout son sens : des algorithmes entraînés par des centaines d'heures d'essais à la mer aident l'opérateur à trancher, sans ambiguïté, si la menace est réelle. Vite, parce qu'un chenal doit être certifié libre en heures. Avec certitude, parce qu'un faux négatif envoie un navire sur une mine, et qu'un faux positif interrompt le trafic inutilement. Le logiciel de traitements de données Mi-Map choisi pour le programme affiche un taux de classification automatique de plus de 95 %.

UN CHEMIN PIONNIER, UNE TRAJECTOIRE GAGNANTE.

Intégrer drones, capteurs, fusion de données et commandement déporté dans une chaîne opérationnelle cohérente ne se décrète pas.

Cela suppose un apprentissage collectif progressif, et une montée en maturité continue des systèmes comme des doctrines d'emploi, dans un milieu sous-marin particulièrement hostile à l'expérimentation.

Dix ans après les premiers choix ambitieux et structurants franco-britanniques, le pari est en passe d'être gagné. Les premiers systèmes de série

Thales livrés fin 2024 démontrent une maturité opérationnelle croissante et permettent désormais d'accumuler un retour d'expérience précis dans l'emploi des capacités de drones de guerre des mines. Cette montée en puissance place la France et le Royaume-Uni en tête des nations disposant d'une capacité moderne de guerre des mines, capables d'intégrer pleinement les drones.

Les marines qui suivront bénéficieront du retour d'expérience de ceux qui ont osé. La France, elle, ouvre la voie.



© Thales

FOCUS. LA RÉPARATION NAVALE ET LE MCO COMME LEVIERS DE SOUVERAINETÉ

Par **Marie-Christine Méchet**, Déléguée générale adjointe du GICAN



© Bernard Biger

Il ne suffit pas de construire des bateaux pour être souverain, il faut aussi être en capacité de les réparer, de les entretenir, de les transformer et de les adapter aux nouvelles règles internationales imposées par le changement climatique et tout ceci sans parcourir les mers.

Si le maintien en condition opérationnelle des navires de la Marine nationale ne posait pas de question puisqu'ils sont entretenus et transformés par des entreprises françaises sur le territoire français, la question pouvait en revanche se poser pour les bateaux civils, qu'ils soient de charge, de pêche, de travaux, de service, de servitude, à passagers, fluviaux... mais aussi du grand yachting.

C'est pourquoi le GICAN a commandé une étude en 2025 pour disposer d'un panorama des entreprises et des emplois, des infrastructures et des équipements et des écosystèmes régionaux en métropole et en outre-mer en capacité d'opérer ces segments d'activités.

Les résultats nous ont permis de confirmer que la France intervenait sur tous les segments, la grande, la moyenne et la petite réparation et pour des navires des flottes internationale, nationale et régionale... Elle a permis de mettre au jour des écosystèmes régionaux, disséminés tout au long du littoral et en outre-mer, constitués autour

des ports, qui permettent la prise en charge de toutes les sortes de navires.

Il n'y a pas de réparation navale sans équipements et moyens de levage. Or, l'étude commandée par le GICAN a également réalisé un panorama de l'emplacement de ces équipements et des ports avec leur spécialisation. Ainsi pour la grande réparation navale, paquebots, méthaniers, ferries, dragues, porte-conteneurs ; pour la moyenne, navires fluviaux, de pêche, à passagers, petits cargos et divers et pour la petite réparation, essentiellement navires de pêche et navires à passagers.

Maintenant, il faut faire savoir que tout ceci est possible en France et que c'est un formidable levier de souveraineté, mais aussi d'attractivité pour nos ports et nos entreprises.



Retrouvez sur notre chaîne YouTube l'épisode de **La Minute Navale** consacré à la réparation navale



LE PA-NG « FRANCE LIBRE »

Le lancement de la réalisation du porte-avions de nouvelle génération « France Libre », piloté par la DGA, marque une étape majeure pour la filière navale française. Destiné à succéder au « Charles de Gaulle » à l'horizon 2038, ce programme mobilisera l'ensemble de la base industrielle, avec plusieurs milliers d'emplois soutenus dans les prochaines années.

Selon les trois maîtres d'œuvre, Naval Group, TechnicAtome et Chantiers de l'Atlantique, le PA-NG représentera en moyenne 8 800 emplois sur la période 2026-2038, et jusqu'à 14 000 emplois au plus fort de l'activité.

Ces emplois irrigueront toute la chaîne de valeur : maîtres d'œuvre, sous-traitants, fournisseurs, ingénierie, chaudronnerie, propulsion, intégration de systèmes et maintenance.

Le programme mobilisera un tissu industriel d'environ 800 entreprises, dont une majorité de PME et ETI, avec plus de 90 % des achats réalisés en France. Plus de 200 métiers et expertises seront sollicités, principalement dans les Pays de la Loire, en Bretagne et en Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui concentreront près de 70 % de l'activité.

Au-delà du seul bâtiment militaire, France Libre constitue ainsi un programme structurant pour les compétences, l'emploi et la souveraineté industrielle nationale.

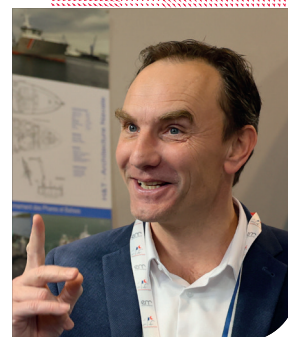


© MO Porte-Avions, Naval Group, Chantiers de l'Atlantique, TechnicAtome

Investir, former, transmettre : le cap stratégique du Chantier Delavergne

Le carnet de commandes du Chantier Delavergne se consolide depuis quelques années et cela crée les conditions nécessaires à l'investissement. Ces commandes sont d'autant plus solides qu'elles sont équilibrées entre le public et le privé.

Grâce à cela le chantier a pu engager des dépenses structurantes ces trois dernières années :



© GICAN - Benoît Prévost

Jean-Marie Coudé
Président Directeur-Général,
Chantier Delavergne
Président,
Comité des Constructeurs
de Petits Navires du GICAN

2. SOUVERAINETÉ ET COMMANDES

- création d'un nouveau site sur les bords de la Loire ;
- lancement d'une nouvelle série de navire de moins de 12 mètres ;
- création d'une nouvelle filiale de l'activité réparation.

Lorsque les commandes sont là et que la direction du chantier en a la volonté, la montée en puissance est possible, malgré une concurrence étrangère parfois féroce.

Cette dernière nous impose l'excellence pour ne pas perdre en compétitivité. Cette excellence vers laquelle le chantier et son personnel doivent tendre mais aussi tous les sous-traitants. Le chantier est une locomotive et la montée en puissance du chantier profite à tout l'écosystème. L'administration française a elle aussi son rôle à jouer, elle ne peut pas être le strict contrôleur de la conformité à la réglementation. Elle doit avoir un minimum de connaissances sur la complexité technique, économique et calendaire de la construction d'un navire, pour ne pas être un frein à la performance du chantier.

La quête de l'excellence et la montée en puissance se traduit par la formation du personnel. Il faut donc embaucher et former sur plusieurs années. C'est la base de la pérennité d'un chantier naval.



Trouver un site est presque plus simple que de former un bon chaudronnier soudeur

Mais pour cela il faut du temps et donc un minimum de visibilité sur le carnet de commandes. Le chantier a ainsi doublé ses effectifs en trois ans.

En termes de souveraineté, le Chantier Delavergne a fait le choix de croître sans faire appel à la main d'œuvre étrangère, car sa vision ne s'arrête pas uniquement à honorer les commandes en cours mais à transmettre le savoir-faire ancestral de la construction navale aux générations futures.



© Chantier Delavergne

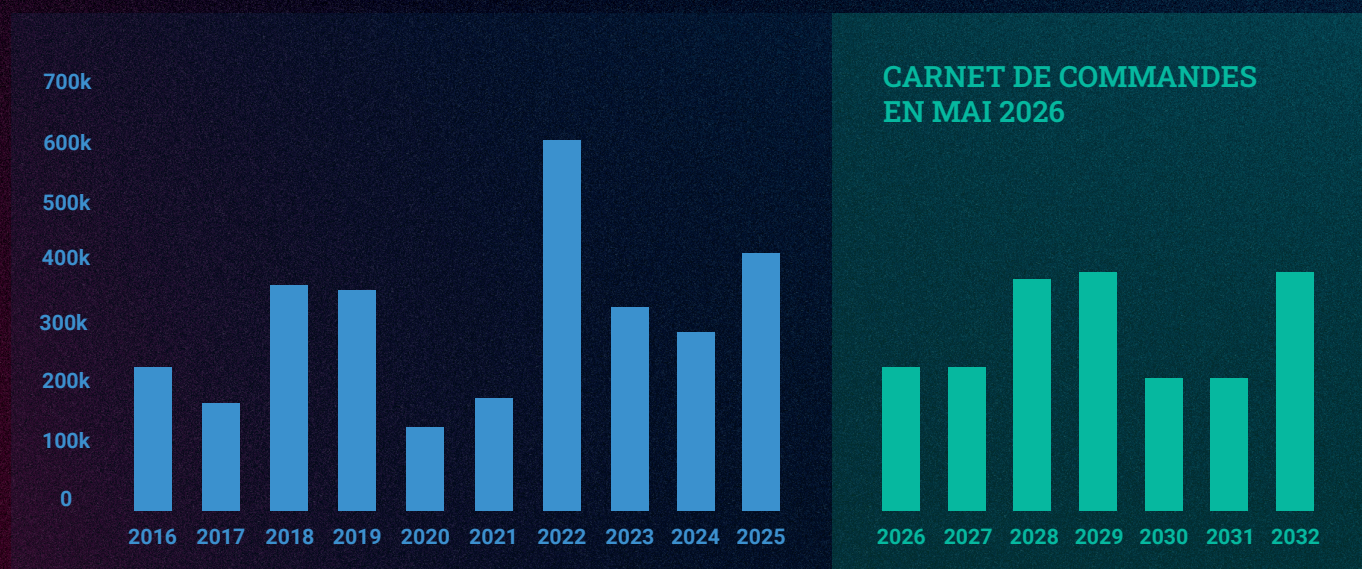
FOCUS. CROISIÈRES : UNE PÉRIODE DE COMMANDES HISTORIQUES

Par **Monica Lopez**, Responsable des Affaires économiques, statistiques et fiscales du GICAN

Avec 11 navires de croisière et plus de 2 millions de tonneaux en carnet de commandes d'ici 2032, Chantiers de l'Atlantique connaît une période historique. Deuxième constructeur mondial de paquebots, avec près de 20 % des commandes prévues à cet horizon, le chantier nazairien dispose aujourd'hui du plus grand carnet de commandes de son histoire, composé de navires parmi

les plus vertueux du marché sur le plan environnemental. Cette dynamique confirme sa place stratégique sur le marché des navires à passagers hautement complexes, l'un des derniers segments sur lesquels l'industrie navale européenne conserve une avance technologique majeure.

Chantiers de l'Atlantique : livraisons et carnet de commandes par année (en tonnage)



Source : Base IHS pour les livraisons et Clarksons 04/26 pour le carnet de commandes. Compilation : GICAN

La visibilité industrielle est particulièrement solide, avec cinq années fermes de charge déjà sécurisées, auxquelles s'ajoutent des options susceptibles d'alimenter l'activité jusqu'à l'horizon 2040. Cette dynamique a encore été renforcée par la commande de la nouvelle classe *Discovery* par Royal Caribbean Group : deux navires fermes seront livrés en 2029 et 2032, avec des options pour quatre unités supplémentaires. L'impact économique de cette activité est majeur pour le territoire et pour l'ensemble de la filière.

En 2025, Chantiers de l'Atlantique a réalisé 2,044 milliards d'euros d'achats auprès de ses sous-traitants et coréalisateurs, dont 93 % en Europe,

61,3 % en France et 32 % en Pays de la Loire¹. Ce rôle de donneur d'ordre stratégique irrigue ainsi un large réseau industriel national et régional.

Il s'inscrit également dans une logique de souveraineté industrielle, illustrée par la contribution du chantier à des programmes complexes comme le France Libre, aux côtés de Naval Group et Framatome.

Pour accompagner cette charge exceptionnelle et préparer l'avenir, Chantiers de l'Atlantique poursuit enfin ses investissements, avec 80 millions d'euros engagés en 2025.

¹ Déclaration de performance extra-financière, Chantiers de l'Atlantique 2025



© Ministère des Armées

Contre-amiral Rémi Thomas

Sous-chef d'état-major « plans et programmes »
État-major de la Marine nationale

Les enjeux de la LPM et la préparation de l'avenir vus de la Marine nationale

Depuis 400 ans, les fondamentaux ne changent pas : la Marine doit protéger la France et les Français des menaces venues de la mer, permettre au pays de poursuivre son activité économique par le maintien des lignes de communication, appuyer les opérations des autres armées.

La Marine continue également de lutter contre la piraterie et les trafics. S'ajoutent à ces missions historiques la dissuasion océanique incarnée par les sous-marins nucléaires lanceurs d'engin (SNLE) et la dissuasion aéroportée grâce au porte-avions. Par ailleurs, la géographie ne change pas : les deux façades atlantique et méditerranéenne, comme la France ultramarine, imposent à la Marine nationale de demeurer une marine mondiale, capable d'opérer et de combattre en mer loin et longtemps.



A ces invariants se superposent deux ruptures majeures : le boom des systèmes autonomes et la transformation numérique.

La LPM de 2023, en cours d'actualisation, renouvelle le corps de bataille, autour de la fin de la série des sous-marins nucléaires d'attaque Barracuda (SNA), des premiers bâtiments ravitailleurs de force (BRF) et des frégates de défense et d'intervention (FDI). Avec un vrai succès : à l'usage, ces bateaux se révèlent exceptionnels. L'aéronavale n'est pas en reste avec l'arrivée d'un très bel avion de surveillance maritime, « l'Albatros ». Le lancement des grands programmes, SNLE « Invincible » et porte-avions « France Libre », s'est également concrétisé l'année dernière. La série des patrouilleurs outre-mer sera terminée sous deux ans, et le premier patrouilleur hauturier (PH) sera livré l'année prochaine, tout comme le premier robot téléopéré (ROV) de maîtrise des fonds marins. L'actualisation portera en outre un renforcement de nos stocks de munitions, jusqu'aux plus complexes.

Sur cette base, la prochaine LPM verra d'abord la finalisation des programmes PH, BRF et FDI. Le premier défi réside dans le respect des délais ; le second dans le maintien des performances des flottes existantes jusqu'à leur relève. L'apport des armements nouveaux, en particulier des munitions téléopérées, l'intégration de solutions technologiques issues du monde civil, l'intelligence artificielle, les drones doivent permettre de conserver une capacité de frappe et d'action dans une logique de « High/Low-mix ». Il s'agira d'adopter un développement centré sur les coûts, la Marine assumant de son côté le « moins bien mais à temps ».

2. SOUVERAINETÉ ET COMMANDES



© Marine nationale

Ce besoin d'adaptation se retrouvera sur la remise à niveau d'une partie de la flotte : frégate multi-missions (FREMM), porte-hélicoptères amphibie (PHA) et SNA. Les PHA et les FREMM auront besoin d'un nouveau souffle pour leur seconde moitié de vie, et les Barracuda entameront leur premier arrêt technique majeur. Ce sera à la fois un sujet capacitaire (quelles évolutions ?) mais également calendaire (entretien courant ou opération de refonte majeure ?).

La prochaine LPM emportera aussi son lot de constructions neuves, en particulier sur les capacités spécialisées : guerre des mines en mer, bâtiments hydrographiques, actions spéciales navales, renseignement.

Deux flottes conséquentes seront également à remplacer, avec un objectif de cadence de production : les 10 bâtiments école et les 6 frégates de surveillance, ces dernières venant clore le renouvellement des moyens ultramarins.

L'aéronautique navale accueillera ses premiers avions de patrouille maritime futurs, relève très attendue des « Atlantique 2 » au bout de 40 ans d'utilisation.

Enfin deux « flèches » traversent ces projections : la généralisation des drones et la transformation numérique. Sur le premier point, la Marine va chercher à monter en gamme à la fois en qualité, avec une augmentation significative de la taille de ses systèmes autonomes (système de drone aérien de la Marine, drone sous-marin océanique) et en quantité (constitution d'une flotte de plusieurs dizaines de drones de surface d'escorte et de protection).

A l'horizon 2030, la Marine disposera ainsi d'une première capacité opérationnelle hybride, dans tous les milieux.

Cette capacité s'appuiera sur une transformation numérique, d'une organisation encore aujourd'hui centrée sur les plateformes vers une organisation centrée sur les réseaux. L'ouverture et la résilience de ces réseaux dans un environnement électromagnétique contesté, le libre accès aux données et l'agentisation IA seront structurants pour être au rendez-vous du raccourcissement des boucles de décision, en particulier pour l'engagement des armes : décider et agir vite resteront les conditions nécessaires de la victoire en mer.

3.

FINANCER LA MONTÉE EN CHARGE

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

2025
2026

Financement de la montée en charge des commandes industrielles : enjeux et perspectives pour la BITD et le secteur naval



© GICAN - Benoît Prévost

Pascal Lagarde
Directeur exécutif,
Bpifrance

La Base Industrielle et Technologique de Défense (BITD) française, pilier de notre souveraineté, regroupe plus de 4 500 entreprises, dont une très grande majorité de PME et ETI actives à la fois dans le civil et le militaire.



Le secteur naval, au cœur de cette BITD, se distingue par son dynamisme et son excellence technologique, répondant à la fois aux besoins de renouvellement de la flotte et à la demande croissante de commandes nationales et internationales.

L'année écoulée a été marquée par une intensification des tensions géopolitiques et une accélération des investissements, avec une hausse des commandes militaires et civiles qui exige une montée en charge rapide et efficace des capacités industrielles. Lors de mon intervention du 21 janvier à l'espace Saint-Martin, j'ai souligné l'importance d'un dialogue permanent entre les acteurs publics et privés pour sécuriser les chaînes d'approvisionnement et adapter les outils industriels

aux nouveaux enjeux, tout en rappelant l'implication croissante des startups et PME innovantes dans le secteur naval.

Bpifrance joue un rôle central dans l'accompagnement financier de la BITD et du secteur naval, mobilisant un continuum de solutions allant des fonds propres aux prêts, en passant par l'appui à l'export et l'innovation. En 2025, près de 1,2 Md€ ont été déployés au bénéfice de plus de 630 entreprises (via nos outils génériques et spécialisés défense), avec une progression très significative des investissements directs et du financement à moyen et long terme. Les dispositifs spécifiques, tels que le fonds Definvest, le Fonds Innovation Défense, ou encore le Prêt Def'Fi bonifié, permettent de soutenir les sociétés stratégiques, renforcer leur trésorerie et accélérer les cycles industriels. Ainsi, en investissant dans des sociétés comme Piriou ou Unseenlabs, Bpifrance favorise l'innovation et la croissance.

L'accompagnement de Bpifrance ne se limite pas au financement : il s'étend à des missions de conseil, des diagnostics cybersécurité, un appui à l'export et des programmes d'accélération, favorisant la montée en compétences et la consolidation des filières critiques. Bpifrance Assurance Export assure des acteurs majeurs comme Naval Group. Cette mobilisation s'inscrit dans la logique du dialogue de place, et est facilitée par des opérations de porte-à-porte régionales auprès des entreprises stratégiques de la BITD et une collaboration étroite avec la DGA.

À l'horizon 2030, le marché mondial de la défense et le secteur naval devraient poursuivre leur croissance, soutenus par la révision de la Loi de Programmation Militaire et la stratégie industrielle maritime européenne. Les enjeux de souveraineté, de résilience et d'innovation technologique resteront au cœur des priorités, tout comme la nécessité d'accélérer les cadences et de sécuriser les financements, notamment pour les PME et ETI. Bpifrance amplifiera son action, avec une ambition affichée de renforcer l'autonomie stratégique, d'accompagner l'export et de faire émerger de nouveaux leaders industriels et technologiques, essentiels pour relever les défis à venir et positionner la France comme acteur majeur du naval et de la défense sur la scène internationale.

FOCUS.

LES LEVIERS EUROPÉENS DE FINANCEMENT

Par **Mélanie Véron-Fougas**,
Responsable des Affaires européennes
du GICAN

La politique industrielle a été marquée en ce début de l'année 2026 par une forte concentration des débats autour de la notion de préférence européenne. Ce concept, qui vise à orienter les financements publics européens vers le soutien des acteurs économiques européens, continue de susciter d'importantes divergences entre les États membres.

L'introduction de la préférence européenne dans l'*Industrial Acceleration Act* (IAA) inscrit pour la première fois ce principe dans un texte législatif européen. Après 50 ans de débats, la question n'est plus de savoir si la préférence européenne doit exister, mais comment la mettre en œuvre.

L'enjeu français pour l'année à venir sera de parvenir à un consensus européen sur un périmètre géographique restreint, ainsi que des critères d'éligibilité permettant de soutenir durablement l'industrie navale sur le long terme.

Parallèlement, il convient d'intégrer cette notion dans le plus grand nombre possible d'instruments financiers et réglementaires européens en cours de révision ou de création.

Cela concerne notamment le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC), le système d'échange de quotas d'émission (ETS), les règles relatives aux marchés publics, les programmes de financement des projets européens ainsi que l'Accélérateur industriel européen.



© GICAN - Benoît Prévost

Une Stratégie industrielle maritime européenne historique

Christophe Tytgat
Secrétaire général,
SEA Europe

Publiée le 4 mars 2026, la nouvelle Stratégie industrielle maritime européenne marque une initiative sans précédent de la Commission européenne. Pour la première fois, l'Union européenne adopte une approche globale pour renforcer à la fois la compétitivité et la résilience de son industrie maritime – chantiers navals, équipementiers et armateurs.

L'ambition centrale de cette stratégie est claire : stimuler simultanément l'offre et la demande en Europe. Elle repose sur six piliers couvrant l'ensemble de l'écosystème maritime : capacités industrielles et chaîne de valeur, transport maritime, innovation, accès aux financements publics et privés, compétences, sécurité et protection des infrastructures stratégiques. Par son contenu, la stratégie reflète fidèlement les ambitions de longue date de SEA Europe. Elle reprend l'essentiel des priorités formulées dans son Manifeste d'avril 2024 et ses recommandations politiques de juillet 2025, notamment en faveur d'une politique industrielle européenne plus affirmée pour le secteur maritime. La vision partagée est claire : construire et moderniser jusqu'à 10 000 navires durables et numérisés en Europe, afin de faire du maritime un pilier de la souveraineté industrielle, de la transition verte et de la compétitivité européenne. Cette convergence stratégique ouvre un nouveau chapitre pour l'industrie maritime européenne. La prochaine étape consistera à assurer la mise en œuvre effective de cette stratégie, notamment par le développement de modèles économiques solides pour les marchés de pointe identifiés dans la Stratégie elle-même, conformément aux demandes de SEA Europe et en réponse directe aux besoins exprimés par ses adhérents.



Retrouvez sur notre chaîne
YouTube l'épisode de **La Minute
Navale** consacré à la Stratégie
industrielle maritime européenne



EDIP-SAFE ET PRÉPARATION DU CADRE FINANCIER PLURIANNUEL (CFP)

Par **Matthieu Dunoyer**, Chargé de mission Affaires européennes défense du GICAN

Dans le cadre des négociations sur les instruments européens de soutien à l'industrie de défense, le GICAN a poursuivi son action de représentation afin de défendre les intérêts de la filière navale et de la BITD française. L'association s'est particulièrement mobilisée sur le règlement EDIP (*European Defence Industry Program*), appelé à structurer le futur soutien européen aux capacités industrielles de défense, aux acquisitions conjointes et à la sécurité d'approvisionnement.

Le GICAN a notamment porté auprès des autorités françaises et des institutions européennes la nécessité de préserver des critères d'éligibilité favorisant l'autonomie stratégique européenne et le maintien des compétences industrielles critiques.

Le GICAN s'est également impliqué dans les réflexions relatives au programme AGILE afin que ce nouvel instrument réponde pleinement aux besoins des PME de la BITD.

Le GICAN a défendu des modalités d'accès simplifiées ainsi qu'une réduction des contraintes administratives afin de renforcer leur participation aux programmes européens de développement capacitaire et d'innovation. Enfin, dans la perspective du prochain Cadre financier pluriannuel (CFP) de l'Union européenne, le GICAN travaille en synergie avec les différentes associations européennes (SeaNaval, ASD...) à une meilleure prise en compte des enjeux du secteur naval dans les futures orientations budgétaires de l'Union européenne.

Les enjeux de la réindustrialisation en France et les opportunités politiques vers 2027



© GICAN - Benoît Prévost

Olivier Lluansi

Chercheur,
Conservatoire national
des arts et métiers



Posons un regard réaliste sur notre industrie : nous sommes à nouveau depuis mi-2024 en phase de désindustrialisation.

La part de l'industrie manufacturière dans l'économie française a glissé ainsi de 10 % du PIB en 2017 à 9,5 % en 2025, tandis que la moyenne européenne se situe autour de 15 %, et l'Allemagne, l'Italie du Nord ou la Suisse sont plus proches de 20 %. Certes, l'industrie française a créé en moyenne 15 000 emplois salariés par an de 2017 à 2023. Cependant, rien qu'en 2025, elle en a détruit 20 000 et la tendance pourrait s'aggraver. L'année 2027 sera blanche pour cause d'élections présidentielles. Toutes mesures industrielles mettant 18 mois à produire des effets, l'emploi manufacturier de la France risque fin 2028 de retrouver le point bas historique de 2017.

3. FINANCER LA MONTÉE EN CHARGE

Les causes en sont multiples. D'abord économiques, avec les crises sur l'énergie et la fin du soutien du socle industriel français pour privilégier les seules innovations de ruptures. Mais aussi politiques, avec une absence de majorité, Donald Trump et par ricochet une pression commerciale chinoise exacerbée.

Aussi sommes-nous en droit de nous interroger sur les raisons de l'échec de la réindustrialisation de la France et notamment de France 2030 et ses milliards d'argent public. On est en droit de s'exaspérer de la non-mise en œuvre de ces autres mesures, pourtant consensuelles notamment parmi les partenaires sociaux : formation dans les territoires pour les territoires, petit foncier sanctuarisé, mobilisation de l'épargne populaire, prix de l'électricité compétitif et stable, mesures de protection sur des productions essentielles, etc. Par exemple, comment ne pas être agacé, voire en colère, lorsque le sujet d'une commande publique plus patriotique avance à pas si lents, voire n'avance pas du tout, alors qu'il s'agit d'une mesure facile, « sans regret » budgétairement (la fiscalité additionnelle compense le surcoût) et à droit européen constant.

Ces mesures de « bon sens » permettront peut-être d'arrêter l'hémorragie que nous connaissons à nouveau, mais sans doute pas de nous replacer sur la trajectoire d'une renaissance industrielle. Car si nous souhaitons vraiment sortir de l'impasse d'une société de consommation qui s'endette pour maintenir son modèle social, la France devra

débattre et arbitrer de ses choix de société. Sont évidemment en jeu l'équilibre entre production et consommation dans notre fiscalité, mais également notre décentralisation, notre relation à l'Europe et au « couple » franco-allemand, notre vision du libre-commerce mondial...

Puissent les campagnes de 2027 pour les Présidentielles et de 2028 pour les Régionales jalonner ce chemin. Pour autant, les formations politiques semblent en difficulté pour penser le sujet et l'inscrire dans un projet de société. D'ailleurs ont-elles un tel projet ? Force est de constater que sans ligne claire, les politiques publiques se résument souvent à un agglomérat de mesures opportunistes de court terme.

Alors arrêtons d'être fascinés par les « ors de la République », d'attendre tout des hommes et des femmes, politiques ou d'Etat, ceux-là même qui nous ont conduits là où nous sommes. Face à leurs carences, la société civile doit prendre le relais et avancer sans eux. Ils nous suivront car ils ne savent plus nous éclairer.

Comprendre nos échecs, mettre en œuvre ces mesures de bon sens, poser les termes des choix collectifs qui sont devant nous : la société civile - et cela comprend les filières industrielles, les organisations syndicales - doit désormais faire des propositions concrètes en responsabilité, reprendre l'initiative et dessiner le chemin vers une nation qui produit, innove et en est fière.



© Bernard Biger

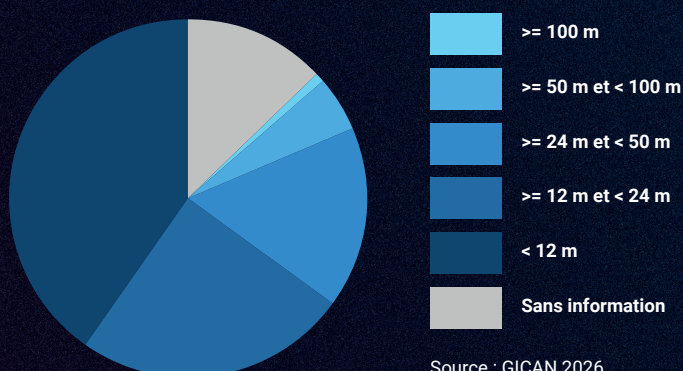
FOCUS.

LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE PUBLIQUE, OPPORTUNITÉ DE RÉINDUSTRIALISATION PAR LA COMMANDE

Par **Monica Lopez**, Responsable des Affaires économiques, statistiques et fiscales du GICAN

Selon l'étude publiée par le GICAN en 2025, la flotte publique ou d'intérêt public compte plus de 650 navires de tailles très diverses. Elle est composée majoritairement de petites unités de travail : 40 % des navires mesurent moins de 12 mètres et 41 % entre 12 et 50 mètres. Les navires de plus de 50 mètres représentent 7 % de la flotte, tandis que seules six unités dépassent les 100 mètres.

Répartition de la flotte publique par taille de navire

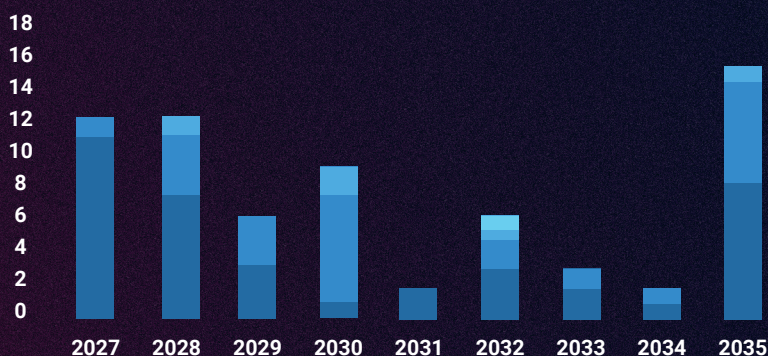


Dans les années à venir, ces navires devront être rénovés, réparés, maintenus, rétrofités ou remplacés, en grande partie par l'industrie navale française. Cette flotte constitue ainsi un marché stratégique pour les chantiers, équipementiers et entreprises de maintenance, notamment dans un contexte de transition énergétique et de renouvellement de cette flotte.

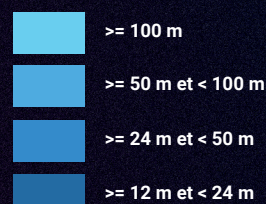
Ces navires, construits très majoritairement en France, à hauteur de 97 %, remplissent des missions essentielles. Ils assurent notamment les travaux portuaires, les liaisons maritimes, le transport de marchandises, le balisage, la sécurité, le contrôle, la recherche scientifique

ou encore le soutien aux services publics en mer. Par leur diversité et leur utilité quotidienne, ils irriguent un écosystème industriel.

Près de 70 navires publics ou d'intérêt public devront être renouvelés au cours des dix prochaines années. Ces besoins concernent des unités de tailles variées, allant de navires de 12 mètres à des unités de plus de 100 mètres. Cette dynamique ouvre des perspectives importantes pour les chantiers français positionnés sur la construction neuve, qui seront appelés à répondre à des besoins de renouvellement.



Prévision du renouvellement des navires publics



Source : GICAN 2026

3. FINANCER LA MONTÉE EN CHARGE

Cependant, cette opportunité appelle une vigilance particulière. Si plus de 90 % de ces navires ont historiquement été construits en France, cette situation ne garantit en rien les commandes futures. Sans construction neuve confiée aux chantiers français, c'est l'ensemble de l'écosystème industriel qui pourrait être fragilisé : moins de compétences disponibles, moins de

capacités de maintenance et de réparation, et, à terme, une moindre capacité à renouveler les flottes publiques, privées, de pêche ou de défense. Le maintien d'une base industrielle nationale forte dans la construction navale est donc une condition essentielle pour garantir la souveraineté maritime et la continuité des services assurés par ces flottes.



Marie Thabard
Présidente,
CORIMER

L'année 2026 marque un changement de gouvernance pour le CORIMER avec la fin de mandat de la Présidente Carine Tramier qui a œuvré depuis quatre ans à stimuler l'innovation maritime et à porter ses messages au sein des différents gouvernements et des administrations.

En reprenant le flambeau, j'ambitionne que le CORIMER poursuive résolument ses missions autour de l'innovation maritime. En s'appuyant sur ses cinq feuilles de route – *Greenship*, *Smartship*, *Smart Yard*, *Future Offshore Industries* et *SSEM* – il permet d'aligner les investissements publics et les projets de la filière autour de priorités claires : décarbonation, IA, robotique, sécurité, environnement, mais aussi industrialisation, souveraineté et compétitivité.



Dans un contexte exigeant, marqué par les enjeux de passage à l'échelle, d'accès au financement et de concurrence internationale, la R&D et l'innovation maritime doivent apporter simultanément souveraineté, transition écologique et compétitivité.

Je tiens à souligner la mobilisation remarquable de l'ensemble de l'écosystème – industriels, acteurs académiques, ITE, organisations professionnelles et pôles de compétitivité – qui, depuis cinq ans, a permis des avancées technologiques majeures et renforcé le positionnement de la filière sur des marchés stratégiques. Les projets issus des AMI et AAP CORIMER dont le dernier en 2025 « Navires bas carbone » portent des fruits avec des offres technologiques solides qui soutiennent l'ouverture d'usines pour adresser la montée en puissance des marchés (propulsion par le vent, drones).

L'effort doit être poursuivi dans les appels à projets France 2030 de 2026-2027 pour adresser les défis majeurs, notamment l'incarnation au sein des applications maritimes des ruptures de l'IA et de la robotique et poursuivre l'émergence de solutions de décarbonation. L'année 2026 marque également la consolidation du bilan des actions menées depuis 2020 pour éclairer la prochaine mandature. Cette démarche vise à capitaliser sur les résultats obtenus, valoriser les projets soutenus et identifier les leviers pour accompagner, avec encore plus d'efficacité, les innovations de demain.

Plus que jamais, le CORIMER est au cœur d'une dynamique collective tournée vers l'avenir des industries de la mer.



4.

DÉCARBONER POUR PRODUIRE EN FRANCE

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

2025
2026

Calendrier de retour sur les actions 2025-2026 pour le fléchage de l'ETS

Par **Timothée Moulinier**, Délégué à la R&D, à l'Innovation et au Numérique du GICAN
et **Monica Lopez**, Responsable des Affaires économiques, statistiques et fiscales du GICAN

Entrée du transport maritime dans l'ETS

Nov. 2024

Le Ministre délégué à la Mer et à la Pêche confirme l'affectation d'une partie des recettes ETS à la décarbonation du maritime (170-400 M€) (AEM 2024)

Déc. 2024

Lancement des travaux du Plan stratégique pour la décarbonation de la filière maritime (PSDM) (étude technico-économique confiée à MEET 2050)

Mai 2025

Présentation du PSDM en présence du Haut-commissaire à la Stratégie et au Plan, du DGAMPA, du SGMer et de l'écosystème maritime

Mai 2025

Comité interministériel de la mer (26/05) (présidé par le Premier ministre) : décision du Gouvernement de flécher l'intégralité des revenus générés par l'ETS maritime et les pénalités FuelEU, pour la décarbonation du secteur maritime

Juil.-Sept. 2025

Recensement des projets éligibles au PSDM

Juil.-Sept. 2025

Étude juridique GIDE
Vérification conformité légale du dispositif (éligibilité, scoring, aides notamment dans le cadre RGEC)

Déc. 2025

Accord budgétaire (ADF-GICAN-UPF-Gouvernement)

90 M€ = 70 M€ + 20 M€ garanties publiques

5 Fév. 2026

Adoption du projet de loi de finances pour 2025

Fév. 2026

Désignation de l'ADEME comme opérateur de l'appel à projets (AAP)

Fév.-Mars 2026

Finalisation par l'ADEME, avec les administrations et la filière, du cahier des charges de l'AAP

Avr. 2026

Lancement de l'AAP

Mai 2026

Réunion avec Matignon
Continuité de l'AAP en 2027

Juin 2026

Réunion avec les parlementaires pour l'organisation de la montée en puissance pour 2027

Juil. 2026

Clôture de l'AAP

Oct. 2026

Annnonce des lauréats de l'AAP

Le fléchage de l'ETS, outil de réindustrialisation par la décarbonation

PSDM : une dynamique collective pour décarboner le maritime



© GICAN - Benoît Prévost

Laurent Martens
Délégué général,
Armateurs de France

En mai 2025, Armateurs de France, le GICAN et l'Union des Ports de France présentaient le Plan stratégique pour la décarbonation de la filière maritime (PSDM), une mobilisation inédite de la filière maritime française pour structurer une trajectoire crédible de décarbonation appuyée sur le fléchage des recettes ETS vers le secteur maritime pour déployer et opérer des navires décarbonés, transformer les ports en hubs multi-énergies décarbonés, renforcer les moyens de production et développer les équipements décarbonés.

Ensemble, nous avons identifié près de 200 projets représentant plus de 6 milliards d'euros d'investissements, dont une large majorité déjà orientés vers des solutions de déploiement : retrofit des navires, propulsion vélique, électrification, branchements à quai, nouvelles motorisations ou encore infrastructures portuaires multi-énergies.

Avec le PSDM¹ et grâce à des échanges étroits avec le Gouvernement, les parlementaires, les administrations et les opérateurs publics une dynamique s'est construite.

Le CIMer 2025 a marqué une étape décisive avec la décision de flécher les recettes ETS maritimes vers la décarbonation du secteur, décision ensuite concrétisée dans le cadre du PLF 2026 avec un premier dispositif de financement, opéré par l'ADEME.

Cette année, les opportunités sont désormais très concrètes. Le lancement en avril 2026 de l'appel à projets « Aides à l'investissement pour la décarbonation du maritime » ouvre une nouvelle phase de coopération entre armateurs français, chantiers, équipementiers et ports avec un appui de l'Etat.



**L'enjeu est double :
accélérer la transition
environnementale tout en
consolidant une filière
maritime française compétitive
et souveraine.**

Les perspectives pour 2027 seront déterminantes. Avec des recettes ETS estimées à près de 270 M€ pour la France, la filière appelle désormais à une montée en puissance pérenne et pluriannuelle du dispositif afin de donner la visibilité nécessaire aux investissements industriels lourds et permettre le passage à l'échelle des solutions de décarbonation maritime.

¹ Plan stratégique pour la décarbonation de la filière maritime

Décarbonation maritime : l'ETS, levier de réindustrialisation et de souveraineté européenne



Lucie Sadoun

**Cheffe de projets Filière
des Industriels de la Mer,**
Direction Générale
des Entreprises

Depuis l'intégration du transport maritime au système européen d'échange de quotas d'émissions (EU-ETS) au 1^{er} janvier 2024,



la décarbonation du secteur ne peut plus être pensée uniquement comme une contrainte réglementaire : elle constitue aussi une opportunité majeure de réindustrialisation

Les technologies de décarbonation développées par la filière française sont aujourd'hui entrées dans une phase de déploiement industriel nécessitant des investissements massifs pour la construction ou le retrofit des navires, l'adaptation des chantiers et des infrastructures portuaires ainsi que la

montée en capacité des outils de production. Cette approche a trouvé une traduction concrète dans l'appel à projets de l'ADEME consacré à la décarbonation du transport maritime, financé par l'affectation d'une partie des recettes de l'ETS maritime, afin d'accompagner l'investissement industriel et le passage à l'échelle des solutions.

Il s'agit d'une première au sein de l'Union européenne, appelée à inspirer d'autres États membres dans le cadre des orientations fixées par la stratégie maritime industrielle de la Commission.

La filière française dispose d'atouts stratégiques en matière de solutions de décarbonation du transport maritime, notamment dans le vélisque, où elle occupe aujourd'hui une position de leader. Afin de préserver cette avance face à la concurrence internationale, la Direction Générale des Entreprises (DGE), en lien avec le GICAN, a également porté l'intégration d'un critère, inspiré du Fonds européen pour l'innovation, relatif à la « contribution à la résilience et à la compétitivité industrielle européenne ». La transition énergétique devient ainsi un levier concret de souveraineté industrielle européenne.



© WISAMO

FOCUS.

AAP « AIDES À L'INVESTISSEMENT POUR LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ET DES SERVICES MARITIMES »

Par **Timothée Moulinier**, Délégué à la R&D, à l'Innovation et au Numérique du GICAN

L'ADEME opère, pour le compte de l'État, l'AAP « Aides à l'investissement pour la décarbonation du transport et des services maritimes », ouvert jusqu'au 6 juillet 2026. Doté de 62,2 M€ issus du fléchage des revenus l'ETS, il vise à accélérer le déploiement de solutions matures de décarbonation maritime.

Le dispositif cible l'ensemble de la chaîne des acteurs publics et privés de la chaîne maritime : armateurs, propriétaires de navires, chantiers navals, équipementiers, ports, terminaux. Trois axes sont soutenus :

- ▶ décarbonation directe des navires — retrofit, équipements embarqués, acquisition de navires propres ou plus efficaces ;
- ▶ investissements industriels — capacités européennes de production, lignes d'équipements, moyens innovants de production ou réduction de l'impact environnemental des chantiers et processus de fabrication ;

- ▶ investissements portuaires — ravitaillement en carburants alternatifs et alimentation électrique à quai.

Ce dispositif d'aides unique à ce jour pour le maritime mobilise l'ensemble des possibilités de différents régimes d'aides prévus par la réglementation européenne. Le potentiel de projets éligibles est très large sachant que la principale limitation pour les acteurs de l'industrie navale française est l'exclusion des navires pour l'exportation opérés depuis un centre d'opération hors de France et ceux pour les navires de soutien à l'O&G.

Le succès de cet appel à projets est primordial pour soutenir l'augmentation des budgets dédiés à la décarbonation du maritime s'appuyant sur l'accroissement des revenus de l'ETS prévu.

DÉCARBONATION ET RÉINDUSTRIALISATION PAR LA NORME

Par **Olivier Piroux**, Responsable des Affaires techniques, environnement et sécurité du GICAN

La France doit défendre une ligne cohérente entre ses engagements européens et internationaux.

À l'échelle de l'Union européenne, le *Net Zero Industry Act* vise à renforcer les capacités industrielles européennes dans les technologies de la transition énergétique, avec des enjeux

majeurs de souveraineté industrielle, de résilience des chaînes de valeur et de préférence européenne dans la commande publique. Pour l'industrie navale française, cela ouvre des perspectives sur les navires bas carbone, l'intégration des carburants alternatifs, l'électrification et les équipements d'efficacité énergétique.

4. DÉCARBONER POUR PRODUIRE EN FRANCE

À l'OMI, les décisions du MEPC 84 ont confirmé la poursuite des travaux sur le *Net-Zero Framework*, dont l'adoption pourrait intervenir en 2027. Les débats restent toutefois sensibles, notamment sur la tarification carbone et les mécanismes de taxation, prolongeant l'incertitude réglementaire pour les armateurs, chantiers et équipementiers. Dans ce contexte, la France doit soutenir une trajectoire climatique ambitieuse tout en préservant la compétitivité de l'industrie navale européenne face aux risques de distorsion de concurrence.

Au cours de l'année, le GICAN a participé, au sein de la délégation française, à cinq sous-comités et deux comités de l'OMI. Une vingtaine d'articles ont également été publiés sur Passerelle en lien avec les travaux de décarbonation. Le GICAN contribue activement aux groupes intersessions sur le nucléaire, les batteries et le vélique.

Il est essentiel que les membres du GICAN s'impliquent dans ces travaux, car ils préfigurent les

futures normes internationales. Dans le maritime, la norme ne constitue pas seulement une contrainte technique : elle structure les marchés, oriente les investissements et détermine les technologies dominantes de demain.

Participer à leur élaboration permet de sécuriser les investissements, favoriser l'émergence de standards européens, renforcer la souveraineté technologique et créer des avantages compétitifs pour les entreprises françaises.

La compétition industrielle mondiale se joue désormais autant dans les instances de normalisation que dans les usines ou les chantiers navals.

Réindustrialiser par la norme, c'est permettre au maritime français non seulement de produire, mais aussi de contribuer à définir les règles du jeu de l'économie maritime de demain. Cela nécessite un investissement humain durable.



© Ewan Lebourdais

5.

COMPÉTITIVITÉ, INNOVATION, CAPACITÉ INDUSTRIELLE

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

2025
2026

L'innovation, moteur de la réindustrialisation



Timothée Moulinier

Délégué à la R&D,
à l'Innovation et au
Numérique du GICAN

La réindustrialisation passe par une alliance entre innovation, appareil productif, commande publique, énergie compétitive, compétences et territoires. L'enjeu n'est pas seulement d'inventer les technologies de demain, mais de transformer ces innovations en capacités industrielles durables, dans les usines et les chantiers.

L'animation de la filière est primordiale pour stimuler les projets de R&D et d'innovation et solliciter les dispositifs de soutien comme France 2030, pour la rencontre des technologies avec leurs marchés. Les pôles de compétitivité, les salons (EUROMARITIME, Navexpo) et les comités et événements thématiques sont autant d'outils pour structurer des écosystèmes associant la chaîne de valeur autour de projets concrets.

Incarnant les feuilles de route du CORIMER, ces projets de R&D et d'innovation créent les conditions d'investissements industriels majeurs. La mise à jour de la feuille de route sur les navires intelligents et les systèmes autonomes (*SmartShip*) saisit les évolutions des enjeux autour des drones en plein passage à l'échelle avec le retour d'expérience de la guerre de la Russie contre l'Ukraine et des navires autonomes à l'heure

de l'adoption à l'OMI d'une première version du Code MASS d'application non obligatoire. Le déploiement de ces innovations se traduit par des usines à l'image de SeaOwl, RTsys, Alseamar ou du nouveau site dédié aux drones de Naval Group à La Londe-les-Maures. Les travaux de la feuille de route de décarbonation, soutenus maintenant par le fléchage des revenus de la taxe carbone, peuvent donner les moyens de transformer des investissements R&D et les innovations dans la décarbonation en capacités industrielles, avec un impact sur l'activité de nos territoires rendu visible par les usines pour la propulsion par le vent d'Oceanwings (Caen), SolidSail (Lanester), CWS (Saint Nazaire).

Cette dynamique de réindustrialisation doit s'accompagner de modernisation des usines, robotisation, montée en gamme, souveraineté des approvisionnements, compétitivité et passage à l'échelle industrielle. C'est le sens des travaux de la mise à jour de la feuille de route *Smart Yard* copilotée par Naval Group et le pôle EMC2 effectuée cette année, qui veut accélérer l'adoption des ruptures de l'IA et de la robotique dans nos chantiers et usines mais aussi des évolutions des matériaux pour notre filière.

Nos chantiers et usines deviennent les plateformes d'avenir, capables de répondre aux besoins civils, militaires et environnementaux de demain.



© Ewan Lebourdais

FOCUS. DRONES REGARDS CROISÉS

© Marie Minair



Mathieu Glade
Directeur général,
SeaOwl

© GICAN - Benoît Prévost



Alain Fidani
Directeur Recherche
et Innovation
Exail

Quelles dynamiques de marché et d'usage percevez-vous sur la demande en drones et navires autonomes ?

Mathieu Glade – SeaOwl : Les dynamiques de marché de défense répondent à deux typologies : les programmes capacitaires à temps long tels que la guerre des mines ou la lutte anti-sous-marine, les drones d'intervention ou les télémunitions qui appellent des intégrations rapides. Ces marchés des petits drones s'activent sous l'effet des conflits récents où ils ont démontré leur efficacité, notamment opérés en essaims. Dans le civil, la surveillance d'infrastructures offshore par drone progresse, mais reste peu industrialisée et systématique. Les grands drones et les navires autonomes gagnent en maturité, portés par quelques pionniers qui se lancent, les expérimentations et une réglementation qui avance à l'OMI avec l'adoption du code MASS dans sa phase non contraignante.

Alain Fidani – Exail : Concernant Exail, nous observons une double dynamique sur le secteur de la défense. La première concerne le marché naval de la guerre des mines : depuis la fin des années 2010, nos clients

© Exail



5. COMPÉTITIVITÉ, INNOVATION, CAPACITÉ INDUSTRIELLE

et prospects migrent progressivement vers des systèmes de lutte contre les mines de troisième génération, entièrement dronisés, dans le cadre du renouvellement de leurs capacités. Marché historique pour notre groupe, cette évolution nous est favorable grâce à la maturité et au haut niveau technologique de nos solutions. Par ailleurs, une nouvelle dynamique a émergé depuis 2022 dans le contexte du conflit ukrainien. La dronisation s'étend désormais à d'autres domaines opérationnels, générant une demande croissante pour des systèmes autonomes capables de mener des missions à forte valeur ajoutée, telles que la lutte anti-sous-marine, l'ISR ou la protection des infrastructures critiques. Les solutions d'autonomie développées par Exail, notamment la famille des DriX, nous positionnent avantageusement pour répondre à ces nouveaux besoins.



© SeaOwl

Quel rôle joue l'expérimentation dans le développement des drones ?

Alain Fidani – Exail : Pour s'immerger dans l'environnement opérationnel, comprendre les besoins des utilisateurs finaux, et améliorer les systèmes dans une boucle rapide, les expérimentations sont des opportunités indispensables et des vecteurs de visibilité. Elles se sont multipliées ces dernières années et nous avons notamment participé aux exercices Dronathlon et *Dragon Fury* organisés par la Marine nationale et la DGA, mais aussi à REPMUS et la Task Force X Baltique au niveau européen et OTAN. Néanmoins, cela reste un apprentissage sur quasi-fonds propres, donc forcément limité dans ses ambitions. Côté Exail, nous apprenons énormément à travers l'accompagnement de nos clients dans la durée, de la prise en main de nos produits jusqu'à la réalisation d'opérations conjointes, en passant par la MCO¹. Cette proximité nous permet d'engranger un retour d'expérience significatif. Si nous prenons l'exemple des DriX, nous cumulons désormais plus de 250 000 heures de navigation correspondant à plus d'1 million de miles nautiques parcourus.

Mathieu Glade – SeaOwl : Il y a une multiplication des opportunités d'expérimentation dont nous nous réjouissons pour une montée en compétence collective. Côté SeaOwl, nous n'aurions pas pu vendre à l'exportation de navires autonomes sans le permis de navigation obtenu pour l'expérimentation de la téléopération. Le cadre contractuel reste parfois compliqué car peu de financement des utilisateurs y sont alloués alors que les exigences de résultats peuvent être importantes. Le cadre privé dont nous bénéficions en tant qu'armateur offre une montée en maturité par des opérations pour des clients de l'énergie ou de l'offshore.

¹ MCO : Maintien en condition opérationnelle

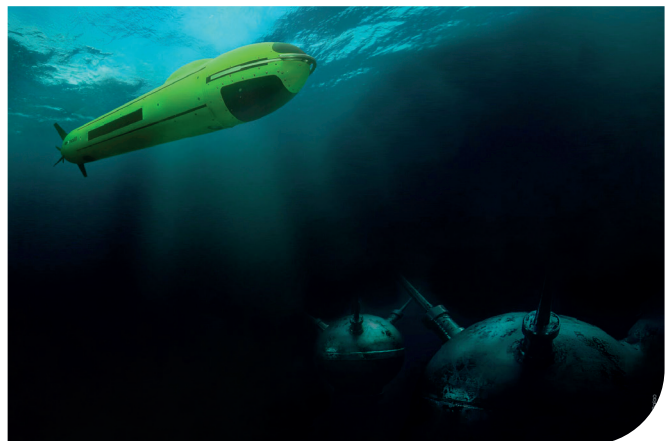
Quels sont les enjeux pour l'industrie navale française pour conquérir ces marchés ?

Mathieu Glade – SeaOwl : La priorité est le passage de l'expérimentation à la commande. Le marché étant tourné vers l'export, les industriels ont besoin de références françaises solides. Le soutien à la R&D comme sur notre projet STORM qui entre dans sa phase de test en mer est utile, mais ne doit pas se substituer aux commandes. Ces acquisitions peuvent s'effectuer à la marge des programmes majeurs et s'appuyer sur un tissu d'entreprises particulièrement innovantes et agiles. Face à une concurrence internationale très forte, notamment turque, la France doit accélérer ses décisions, pour mettre en valeur son offre des différentes entreprises qui couvrent l'ensemble du spectre entre téléopération et autonomie complète avec diverses spécialisations.



© SeaOwl

Alain Fidani – Exail : Les PME et ETI françaises du secteur des drones maritimes affichent aujourd'hui de solides performances à l'export, dans un contexte de forte croissance de la demande et de diversification des usages (l'export représente environ 80 % du chiffre d'affaires d'Exail). La concurrence est toutefois intense et portée par des acteurs très dynamiques, notamment certaines licornes nord-américaines et allemandes disposant de capacités financières considérables. Pour soutenir sa BITD, l'État peut mobiliser plusieurs leviers. Le principal reste la commande publique, afin d'accélérer le passage à l'échelle des solutions matures, développer plus rapidement les capacités de demain, et renforcer la crédibilité des industriels français à l'export grâce à une référence nationale. D'autres actions sont également déterminantes : création de zones d'essais en mer dédiées, mise en place d'une réglementation innovante, clarification des doctrines et cas d'usage, et accompagnement des investissements industriels. L'outil de production sera en effet un facteur clé de compétitivité dans un marché où la capacité à produire en volume et à tenir les délais sera décisive. Chez Exail, cette transformation a été engagée ces dernières années, et va nous permettre la production, dans de bonnes conditions, de plus de deux mille drones maritimes qui nous ont été commandés et qui seront livrés à nos clients ces cinq prochaines années.



© Exail

FOCUS.



SEASTART #4 : LE GICAN RENFORCE L'ACCOMPAGNEMENT DES START-UP MARITIMES INNOVANTES

Par **Timothée Moulinier**, Délégué à la R&D, à l'Innovation et au Numérique du GICAN

En 2026, le programme lance la quatrième édition de son accélérateur de start-up SEAstart#4 qui vise à soutenir le développement de jeunes entreprises innovantes. SEAstart se positionne en réponse à un double constat : les industriels recourent de plus en plus à l'innovation externe pour répondre aux exigences de leurs marchés et les start-ups, quant à elles, portent les développements de technologies mais méconnaissent souvent les applications maritimes ou duales de leurs solutions.

Sont visées par SEAstart :

► les technologies et solutions à destination de l'industrie navale et maritime

(chantiers / équipementiers) : intégrer et moderniser la *supply chain* de la filière ;

► les technologies et solutions à destination du maritime

(armateurs / Marine nationale / ports / chargeurs / énergies marines) : contribuer à la proposition de valeur de la filière ;

► l'adaptation des nouvelles technologies au secteur industriel naval et à l'environnement marin.

Pour cette quatrième promotion, le GICAN renforce ses moyens mis en œuvre au bénéfice des entreprises sélectionnées, en faisant appel à Dual Boost, programme de formation de référence pour les entreprises duales.

Le programme se veut riche en accompagnements thématiques comprenant 20 modules issus du programme de Dual Boost (financement, marchés, légal, communication, partenariats, export, R&D, etc.) et en rencontres à l'oc-

casion des événements dédiés du GICAN ouverts à l'ensemble de la chaîne de valeur ou dédiés à certains marchés ou technologies.

A l'issue de la période de candidatures, 30 start-up sont en cours de revue par un jury pour constituer la cohorte de 10 à 15 start-up 2026-2027 au moment de l'écriture de ce rapport d'activités.

Pour mémoire, SEAstart #3 avait rassemblé 15 entreprises autour de la data pour la SSEM (Videtics, DAT solutions, AEGIR) et pour la décarbonation (EyeGauge, MWI, Zelin), de la robotique (TiDAV), des nouvelles propulsions et conceptions (Bluefins, Bluenose), des nouvelles motorisations (EHM, Genevos, Moteurs Bernard), de la communication (Ultimetax) et du traitement des eaux (Acqua.Ecologie).



Retrouvez sur notre chaîne YouTube l'épisode de **La Minute Navale** consacré SEAstart



FOCUS. GRANDS FONDS MARINS



Jean-Marc Daniel

**Directeur général délégué
en charge de la Stratégie,
IFREMER**

Les besoins d'exploration, d'observation et de surveillance des fonds marins sont immenses. La création du pôle d'excellence grands fonds marins a pour ambition de rassembler et servir la communauté des acteurs français travaillant sur ces espaces, au cœur des grands enjeux du XXI^e siècle : connaissance scientifique, protection de la biodiversité, sécurité des infrastructures critiques, souveraineté, autonomie stratégique et innovation industrielle.

Dans la continuité de l'axe 10 de France 2030 pour l'exploration des fonds marins, de la Stratégie nationale mer et littoral et de la Stratégie de maîtrise des fonds marins du ministère des Armées,



ce pôle d'excellence a vocation à fédérer l'ensemble des forces françaises, État, industrie et recherche, pour développer un pôle scientifique et industriel, de services et de formation français en capacité d'intervenir dans le domaine des grands fonds marins.

Il s'agit de capitaliser sur les 10 missions de France 2030, les 11 projets lauréats de l'AAP technologies grands fonds et sur le PEPR en cours en pérennisant une communauté capable de s'appuyer sur le retour d'expérience en mer des opérations civiles et militaires, sur les avancées scientifiques et technologiques et de s'organiser pour le rayonnement des compétences et de l'offre française à l'international.

Les premiers travaux de ce pôle portent sur les capacités de moyens d'essais, les compétences des acteurs français et sur la mise en avant des financements français et européens disponibles pour accélérer le développement de technologies critiques et expérimentation et les déploiements capacitaires, selon une feuille de route technologique en cours d'actualisation et en lien avec les marchés civils et militaires.

Nous appelons la communauté du maritime à se saisir de cet outil pour contribuer à la politique publique interministérielle au niveau national et poursuivre les investissements dans les moyens d'accès à ces espaces et pour peser dans les instances européennes et internationales sur les réglementations et les marchés.



© Ewan Lebourdais

Compétitivité : transformer l'élan de la filière en performance industrielle durable



© Constructions mécaniques de Normandie



© GICAN - Benoît Prévost

Serge Quaranta

Président-directeur général,
Constructions Mécaniques
de Normandie (CMN)
Président du Comité Industrie du GICAN

L'industrie navale française traverse une période exceptionnelle. Les carnets de commandes se remplissent, les programmes civils et militaires se multiplient, et de nouveaux marchés émergent sous l'effet de la transition énergétique, de la montée en puissance des systèmes autonomes, du maintien en condition opérationnelle et de l'évolution des usages maritimes. Cette dynamique confirme la place stratégique de notre industrie pour l'économie nationale comme pour la souveraineté maritime du pays.

Mais ne nous trompons pas de défi. La question n'est plus seulement de gagner des marchés ; elle est désormais de les réaliser dans les meilleures conditions de coût, de qualité et de délai. Autrement dit, le véritable enjeu des prochaines années sera celui de la compétitivité industrielle.

5. COMPÉTITIVITÉ, INNOVATION, CAPACITÉ INDUSTRIELLE

Notre filière dispose d'atouts considérables. Elle s'appuie sur des entreprises innovantes, des compétences reconnues dans le monde entier et une capacité éprouvée à conduire des projets complexes à forte valeur ajoutée. Pourtant, chacun mesure les difficultés auxquelles nous sommes confrontés : tensions persistantes sur le recrutement, hausse des coûts de production, pression sur les délais, fragilité de certaines chaînes d'approvisionnement, besoins croissants d'investissement et concurrence internationale toujours plus intense.

Face à ces défis, la réponse ne peut être uniquement individuelle. La compétitivité est devenue un sujet collectif. Elle se construit à l'échelle de la filière, dans la qualité des relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants, dans la fluidité des chaînes de valeur, dans la capacité à partager les bonnes pratiques et à élever ensemble nos standards de performance.

C'est dans cet esprit que le Comité Industrie du GICAN porte aujourd'hui la démarche Naval Excellence. Son ambition est simple : faire progresser durablement la performance industrielle de l'ensemble de l'écosystème naval français. En travaillant sur les méthodes industrielles, la maîtrise de la qualité, le respect des délais, la sécurisation des approvisionnements ou encore l'amélioration des relations entre partenaires industriels, cette démarche vise à produire des résultats concrets, mesurables et directement créateurs de valeur pour les entreprises.

Toutefois, Naval Excellence ne constitue qu'une première étape. Nous devons désormais inscrire la recherche de performance dans une démarche permanente de transformation industrielle. Cela implique d'accélérer la digitalisation des processus, d'investir dans les outils de production, de développer les compétences dont nous aurons besoin demain, d'intégrer pleinement les enjeux environnementaux et de favoriser toutes les formes d'innovation permettant de gagner en productivité et en résilience.

Cette transformation devra bénéficier à l'ensemble du tissu industriel. Les PME et les ETI constituent

l'un des principaux atouts de notre filière. Leur capacité d'innovation, leur réactivité et leur expertise technique sont essentielles à la réussite des grands programmes. Elles doivent pouvoir accéder plus facilement aux financements, aux dispositifs d'accompagnement et aux opportunités offertes par la croissance actuelle du marché.

Cette ambition industrielle appelle également une mobilisation forte de l'ensemble des acteurs publics et privés. La commande publique joue un rôle déterminant, mais elle ne suffit pas. Les entreprises ont besoin de visibilité sur le long terme, de stabilité réglementaire, d'un accès facilité au financement, d'une simplification des procédures administratives et d'un soutien assumé à l'investissement productif.



L'État, les collectivités territoriales, les établissements financiers, les investisseurs et les grands donneurs d'ordres ont chacun un rôle essentiel à jouer dans la consolidation de notre base industrielle.

L'industrie navale française dispose aujourd'hui d'une opportunité rare. Les marchés sont là, les besoins sont identifiés et les savoir-faire existent. Notre responsabilité collective est de transformer cette conjoncture favorable en avantage durable. La souveraineté maritime de demain ne dépendra pas uniquement de notre capacité à concevoir les navires, les systèmes ou les technologies du futur. Elle dépendra tout autant de notre capacité à produire mieux, plus vite, plus efficacement et à renforcer durablement la compétitivité de l'ensemble de notre appareil industriel.

C'est à cette condition que la dynamique actuelle deviendra un véritable changement d'échelle pour l'industrie navale française.

NAVAL EXCELLENCE



Le GICAN a engagé le programme Naval Excellence début 2026. Objectif : promouvoir la performance industrielle, renforcer la collaboration entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants, et améliorer l'attractivité de la filière.

Notre ambition est de co-construire, avec les chantiers navals et les sous-traitants, un référentiel des leviers de la performance industrielle : finalités, critères de performance, conditions de mise en œuvre, bonnes pratiques, indicateurs et grille de maturité permettant à chacun de se situer.

Pour partager une compréhension commune des enjeux de la performance industrielle et progresser ensemble, il convient avant tout de s'accorder sur une question essentielle : qu'est-ce que la performance industrielle dans la construction navale ?

Notre référentiel a vocation à constituer la base de ce consensus. Il se veut un outil d'auto-évaluation synthétique, didactique et opérationnel. Les experts des chantiers navals et des sous-traitants se sont fortement mobilisés pour participer aux différents groupes de travail. Quatre groupes de travail ont été constitués, des réunions de synthèse ont été organisées et deux groupes ont d'ores et déjà rendu leurs contributions. Une dizaine de journées d'échanges avec les différents chantiers ont permis d'affiner l'approche.

Le référentiel doit être finalisé en septembre. Il sera accompagné d'une charte d'adhésion et d'une offre d'accompagnement des entreprises, qui seront validées par le Comité Industrie, réuni à trois reprises depuis le lancement du programme.



© GICAN - Benoît Prévost

Franck Greiner

Responsable de la performance industrielle du GICAN

FOCUS.

EMPLOI ET RECRUTEMENT : RÉPONDRE AUX GRANDS PROGRAMMES NAVALS ET AUX BESOINS DE LA FILIÈRE

Créé en 2017 pour répondre aux enjeux d'attractivité, d'emploi et de compétences des industries de la mer, CINav structure une réponse collective au service des industriels, des territoires et des organismes de formation. À travers ses actions de promotion des métiers, sa gestion

prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) nationale et l'adaptation des formations aux besoins des entreprises, CINav agit concrètement pour sécuriser les recrutements sur les métiers les plus critiques.

5. COMPÉTITIVITÉ, INNOVATION, CAPACITÉ INDUSTRIELLE

Dans le naval, où les programmes industriels de long terme génèrent des besoins massifs et durables, l'enjeu est majeur : soudeurs, chaudronniers, techniciens d'intégration, ingénieurs systèmes, spécialistes du numérique, de la propulsion ou de la cybersécurité figurent parmi les compétences les plus recherchées.



La filière des Industriels de la Mer représente déjà 130 000 emplois, avec plus de 10 000 postes à pourvoir chaque année.

Pour répondre à cette montée en charge, le CINav déploie une offre structurée : 220 formations labellisées, 2 000 apprenants par an, 60 organismes de formation engagés, et des actions d'attractivité qui ont permis de rencontrer plus de 17 000 personnes en 2025.

En rapprochant besoins industriels, contenus pédagogiques et ancrage territorial, le CINav contribue directement à la compétitivité de la filière navale et à la capacité de la France à tenir ses grands programmes.



© GICAN - Benoît Prévost

Lénaïc Segalen
Déléguée générale
du CINav



Retrouvez sur notre chaîne YouTube l'épisode de **La Minute Navale** consacré au CINav



© Ewan Lebourdais



6.

CONQUÉRIR ET RAYONNER

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

2025
2026

© Marine nationale



L'export, moteur de l'industrialisation maritime française



Guillaume Weisrock

Directeur des Ventes et du Business Développement Europe et Amérique du Nord de Naval Group,
Président du Comité International du GICAN

Dans le secteur naval et maritime, l'exportation ne constitue pas seulement un débouché commercial : elle est l'une des conditions essentielles du maintien et du développement de notre base industrielle en France. Dans un marché mondial particulièrement concurrentiel, les succès à l'international permettent à nos entreprises d'investir, d'innover et de préserver des compétences stratégiques qui irriguent l'ensemble du territoire.

Cette réalité est d'autant plus forte que l'industrie navale française est profondément ancrée dans les territoires. À Cherbourg, elle est le premier employeur privé. En Bretagne, plus de 1 000 entreprises participent à l'effort de défense. À Saint-Nazaire, Toulon ou Lorient, les grands programmes civils et militaires structurent durablement l'activité économique locale. La filière navale représente aujourd'hui plus de 17 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 59 000 emplois directs. Chiffre particulièrement révélateur : 50 % de son activité est réalisée à l'export.

Cette ouverture internationale est indispensable pour assurer la continuité de charge des chantiers et de leurs milliers de fournisseurs. Dans le domaine civil, la commande récente de deux nouveaux paquebots par MSC aux Chantiers de l'Atlantique représente à elle seule 3,5 milliards d'euros. Avec les autres commandes du groupe, ce sont 7 milliards d'euros d'investissements directs engagés à Saint-Nazaire, plus de 100 millions d'heures de travail, près de 500 fournisseurs français mobilisés et 7 500 emplois directs soutenus dans la région. L'impact économique global de ces programmes est estimé à 24 milliards d'euros pour l'ensemble de l'écosystème industriel français.

Dans le domaine de la défense, les exportations jouent un rôle tout aussi structurant. Elles complètent les grands programmes nationaux et permettent de maintenir les capacités industrielles entre deux cycles de commandes françaises. Cette visibilité est essentielle pour investir dans les usines, les équipements, la recherche et la formation. Elle bénéficie à l'ensemble de la chaîne de valeur : si les grands groupes réalisent l'essentiel des contrats internationaux, les PME représentent près de 40 % des entreprises exportatrices de la base industrielle et technologique de défense. Derrière chaque succès à l'export se trouvent ainsi des centaines d'entreprises qui recrutent, innover et transmettent leurs savoir-faire.

Les retombées économiques dépassent largement le seul secteur naval. Selon les estimations du ministère des Armées et de l'Institut de l'économie industrielle, chaque euro investi dans la défense génère entre 1,27 et 1,68 euro de richesse pour l'économie nationale. Les exportations contribuent ainsi à renforcer notre balance commerciale, notre souveraineté industrielle et notre influence stratégique.

Dans une industrie où les investissements se planifient sur plusieurs décennies, l'export est bien plus qu'un levier de croissance. Il est un outil de réindustrialisation. Il sécurise les emplois, soutient l'innovation et permet à la France de conserver sur son territoire des compétences industrielles parmi les plus avancées au monde. Défendre la capacité exportatrice de notre industrie navale, c'est donc préparer l'avenir industriel du pays.

FOCUS.

LES PAVILLONS FRANCE

TÉMOIGNAGES DE 4 ADHÉRENTS EXPOSANTS



Retrouvez sur notre chaîne
YouTube l'épisode de **La Minute
Navale** consacré aux
Pavillons France



© SOGENA



“ **Renaud Thetiot,**
Directeur Marketing & Sales, Lacroix

En participant aux Pavillons France fédérés à l'étranger par la SOGENA et le GICAN, Lacroix bénéficie d'un cadre particulièrement efficace pour développer sa présence à l'international et renforcer ses échanges avec les acteurs institutionnels et industriels locaux.

Cette présence collective offre tout d'abord une meilleure visibilité auprès des délégations officielles et facilite l'organisation de rendez-vous avec les autorités étatiques. Elle permet également aux clients et partenaires potentiels

recherchant une entreprise française d'identifier plus facilement Lacroix, y compris lors de rencontres imprévues au-delà des rendez-vous planifiés.

Le Pavillon France constitue aussi un espace privilégié de partage d'informations avec les entreprises de la BITD française présentes dans le pays et les autres exposants. Contacts industriels ou institutionnels locaux, représentants sur place, bonnes pratiques : ces échanges contribuent à une meilleure compréhension de l'écosystème local et à l'identification de nouvelles opportunités.

6. CONQUÉRIR ET RAYONNER

Lacroix souligne également la qualité de l'organisation, jugée fiable et simple, ainsi que l'intérêt des rencontres avec les autorités françaises locales, notamment l'ambassade

et les attachés de défense. Autant d'éléments qui font des Pavillons France un levier concret de visibilité, de coordination et de développement pour les industriels français à l'export.

The logo for exail, with the word in a bold, sans-serif font. The 'x' is stylized with a teal-colored dot.

“ Calixte Génin
Sales & Business Development
Asia Pacific, Exail

La présence d'Exail au sein des Pavillons France permet d'accroître notre visibilité, aussi bien au niveau institutionnel qu'auprès des autorités et partenaires locaux. Cela facilite sans doute l'accès à certains décideurs qu'il est souvent plus difficile d'approcher lorsqu'on expose individuellement, surtout dans les régions où notre entreprise est moins présente.

Dernièrement lors du salon DSA, Exail a pu rencontrer de nouveaux contacts auprès du End User, identifié de belles opportunités de coopération avec certains industriels locaux, et consolidé son positionnement sur plusieurs projets en cours.

Être intégré au parcours officiel des délégations facilite aussi le travail en amont, et permet de ne pas être oubliés.

Même s'il reste parfois difficile d'approfondir les échanges dans le cadre strict du salon, ces événements constituent un bon point d'entrée.

The logo for unseenlabs, featuring a stylized owl icon to the left of the company name. Below the name is the tagline "— THE BRIGHT SIGHT".

“ Clément Arata
Regional Sales Manager Asia –
Pacific, Unseenlabs

Unseenlabs participe régulièrement aux différents événements organisés par l'intermédiaire du GICAN en France, en Europe et à l'international.

Ces opportunités offrent une belle visibilité pour mettre en lumière nos solutions de surveillance maritime dans les pays qui représentent un intérêt prioritaire pour notre développement.

Ce soutien fort du GICAN nous a permis, à plusieurs reprises, d'initier et développer des relations commerciales avec des partenaires mondiaux. Il existe une bonne complémentarité entre les Comités du GICAN, les missions ciblées et les grands événements internationaux où sont déployés des Pavillons France.

Merci aux équipes du GICAN et de la SOGENA pour leur dynamisme, réactivité et soutien dans nos activités à travers le monde.

THALES

“ Robin Lafosse
Responsable des relations
internationales, Thales

Face à l'impérieuse accélération du réarmement européen, le GICAN a organisé depuis début 2026 plusieurs missions dans les capitales européennes, afin de renforcer les coopérations entre l'industrie française et les principaux champions européens. Ces déplacements ont été l'occasion pour Thales de nouer de plus amples contacts avec des acteurs stratégiques publics et privés des pays d'accueil et de sonder nos partenaires sur leurs besoins. Ces rencontres bilatérales valorisent avant tout le

partage d'informations entre les principaux acteurs européens du monde naval. Par ailleurs, ces missions nous permettent, en lien avec nos directeurs Thales dans les pays européens, d'affiner notre compréhension des marchés dans lesquels des acquisitions conjointes pourraient s'inscrire. Ces événements contribuent donc au développement européen du groupe Thales, que je suis honoré de représenter lors des missions GICAN cette année à Helsinki, Vilnius ou encore Dublin. Fort de son réseau et de ses industries civiles et militaires, le GICAN est une plateforme majeure pour Thales, qui prend toute sa part dans la résilience des capacités navales en Europe et dans le monde.

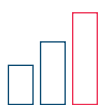
CHIFFRES CLEFS DE L'EXPORT EN 2025

En 2025, l'export demeure un pilier structurant de la filière navale française : il représente la moitié de son chiffre d'affaires, soit près de 8,6 Mds€, et retrouve une dynamique positive avec +9 % de croissance.



50 %

du chiffre d'affaires
de la filière réalisé
à l'export, soit 8,5 Mds€



+9 %

de progression
à l'export en 2025



80 %

de la production civile
est vendue à l'export
principalement grâce
aux navires de croisière



36 %

de la production
de défense est vendue
à l'export

**Activité de l'industrie navale française
par marché à l'export en 2025**
(en % de chiffre d'affaires)



32 %

UE



1 %

États-Unis



66 %

Autres pays

Principaux exportateurs de la filière en 2025 :

Chantiers de l'Atlantique, Naval Group, GTT, MBDA France, Airbus Helicopters, Thales, Exail, CMN, GE Energy Power Conversion France SAS, part of GE Vernova, OCEA S.A. et Everllence France SAS.

Le GICAN : un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics

Par **Hervé Croce**, Responsable des Affaires publiques du GICAN

1. UN DIALOGUE CONSTANT ET TRANSPARENT AVEC LE PARLEMENT

Le GICAN mène un travail de plaidoyer régulier et structuré auprès des députés et sénateurs, notamment via :

- ▶ les auditions parlementaires : le GICAN est régulièrement sollicité pour éclairer les travaux des Commissions (Défense, Affaires étrangères, Affaires économiques) sur les sujets liés à la construction navale, à la souveraineté industrielle ou à la transition énergétique du secteur maritime ;
- ▶ les rapports parlementaires : le GICAN fournit des données et des analyses aux Commissions de la Défense, des Affaires économiques et des Finances, afin d'éclairer leurs travaux ;
- ▶ les propositions législatives : le GICAN formule des amendements et contribue à l'élaboration de lois (ex : Loi de programmation militaire, proposition de loi vélisque) pour intégrer les spécificités et besoins de la filière navale.

2. EXEMPLES CONCRETS D'ACTIONS PARLEMENTAIRES

Dans le cadre de l'actualisation de la LPM 2024-2030, le GICAN s'est particulièrement mobilisé pour :

- ▶ garantir le financement des grands programmes navals ;
- ▶ soutenir l'accélération des commandes, afin d'éviter les retards qui pénalisent la filière et ses sous-traitants ;
- ▶ défendre la souveraineté industrielle française, en insistant sur la nécessité de privilégier les acteurs nationaux et européens dans les appels d'offres publics ;
- ▶ favoriser l'accès des PME aux marchés publics, en simplifiant les procédures et en garantissant une répartition équitable des commandes entre grands groupes et sous-traitants.

Dans le cadre du projet de loi de finances 2026, le GICAN est intervenu pour :

- ▶ demander le paiement au plus vite des commandes déjà passées ;
- ▶ expliquer aux parlementaires l'impact de l'absence de budget sur la filière navale, où les cycles de production sont longs et nécessitent une visibilité pluriannuelle ;
- ▶ plaider pour un rééquilibrage en faveur des autorisations d'engagement, afin de permettre le lancement de nouveaux programmes et le maintien de l'activité industrielle ;
- ▶ souligner l'importance de la filière navale pour l'emploi et l'innovation en France, avec des retombées économiques et technologiques majeures ;



6. CONQUÉRIR ET RAYONNER

- ▶ soutenir l'innovation dans les PME, via le maintien de dispositifs comme le Crédit Impôt Recherche (CIR) ;
- ▶ encourager les investissements dans la transition énergétique en défendant le fléchage des ETS vers la décarbonation du secteur maritime ;
- ▶ soutenir la compétitivité des chantiers navals français face à la concurrence asiatique et européenne, notamment en ne défendant pas l'initiative parlementaire d'une « taxe croisière ».

En 2026, le GICAN incarne plus que jamais le lien entre la filière navale française et les institutions parlementaires.

À l'heure où les enjeux maritimes (sécurité, économie, transition écologique) prennent une importance croissante, le GICAN reste un acteur incontournable du dialogue entre le monde industriel et le Parlement.

Faire rayonner la filière et porter la voix de l'industrie navale

Par **Benoît Prévost**, Responsable Communication et Événementiel du GICAN



De septembre 2025 à mai 2026, la communication du GICAN a pleinement accompagné la stratégie d'influence du Groupement en donnant de la visibilité aux priorités de la filière navale : souveraineté, réindustrialisation, innovation et décarbonation. Conformément au plan 2025-2027, l'action de communication a préparé puis porté, dès le début de l'année 2026, le message central d'une industrie navale motrice de la réindustrialisation des territoires, créatrice

d'emplois, de compétences et de valeur dans les bassins maritimes.

Cette dynamique s'est traduite par une présence renforcée dans les grands rendez-vous de la filière. Aux Assises de l'économie de la mer, le GICAN a contribué à fédérer les Industriels de la Mer et a rappelé le rôle stratégique du maritime dans les transitions économiques et écologiques. Le Forum Innovation Défense a

6. CONQUÉRIR ET RAYONNER

permis de valoriser les savoir-faire des adhérents, notamment autour de la dronisation navale et des technologies de rupture. Les Rencontres de l'industrie navale du 21 janvier 2026 ont porté sur le thème de la réindustrialisation maritime, avec la présentation de la nouvelle édition du Cahier de l'industrie navale dans les territoires, en réunissant industriels, pouvoirs publics, élus et journalistes autour de ce cap partagé. Cette séquence s'est prolongée à EUROMARITIME, à Marseille, où le stand du GICAN, les EUROMARITIME Awards et la tenue du Comité Stratégique de Filière ont mis en lumière l'innovation, la transition énergétique et la cohésion de l'écosystème. À l'international, le *World Defense Show* et les Pavillons France ont confirmé le rôle du GICAN et de la SOGENA dans le rayonnement export de l'industrie navale française.

La période a également été marquée par la diversification des formats : modernisation de la newsletter, la Lettre Info GICAN, avec la création de nouvelles rubriques comme « La Vigie », « la revue de presse » ou encore « A la lumière du Commissaire général d'EURONAVAL », avec l'animation de la vitrine numérique, le renforcement des relations presse et le lancement de La Minute Navale, format vidéo court et pédagogique.

Les nombreuses retombées médiatiques enregistrées au premier semestre 2026 confirment la reconnaissance du GICAN comme voix de référence de la filière et la bonne mise en œuvre des orientations fixées pour 2025-2026.

FOCUS.

RENCONTRES DE L'INDUSTRIE NAVALE 2026 : LE RENDEZ-VOUS ANNUEL INCONTOURNABLE DE LA FILIÈRE

Par **Benoît Prévost**, Responsable Communication et Événementiel du GICAN



Le 21 janvier 2026, les Rencontres de l'industrie navale ont une nouvelle fois confirmé leur statut de rendez-vous annuel incontournable — le véritable « *place to be* » de la filière navale française.

À l'Espace Saint-Martin, plus de 300 participants, industriels, décideurs publics, élus, experts, partenaires et journalistes, se sont retrouvés autour d'un fil rouge : faire de la réindustrialisation maritime un projet collectif, concret et durable.

Pensée comme un temps fort de réflexion, d'influence et de cohésion, cette édition a permis de dresser un panorama ambitieux de l'industrie navale française, avec la présentation du Cahier du maritime dans les territoires 2026.

La journée a également donné toute sa place aux grands défis de l'année : compétitivité européenne, financement, commande publique, attractivité des

6. CONQUÉRIR ET RAYONNER

métiers, décarbonation, drones, robotique, feuilles de route *Smart Yard* et *Smart Ship*. Les ateliers ont illustré la capacité du GICAN à réunir l'ensemble de l'écosystème autour de sujets structurants et à faire dialoguer industriels, pouvoirs publics, financeurs et acteurs de l'innovation.

Les vœux de Pierre Éric Pommellet ont donné à cette séquence toute leur portée stratégique. En rappelant que l'industrie navale est au cœur de la souveraineté, de la réindustrialisation et de la transition énergétique, le Président du GICAN a

posé les bases d'un cap partagé : investir, donner de la visibilité, innover, décarboner et produire mieux.

Par la richesse de son programme, la qualité de ses intervenants et la mobilisation de la filière, les Rencontres de l'industrie navale 2026 se sont imposées comme un moment fédérateur, utile et attendu. Plus qu'un évènement, elles constituent désormais le rendez-vous annuel où se construit, collectivement, l'avenir de l'industrie navale française.

FOCUS.

UN RAYONNEMENT MÉDIATIQUE ET NUMÉRIQUE EN FORTE PROGRESSION

Par **Benoît Prévost**, Responsable Communication et Évènementiel du GICAN

Depuis septembre 2025, le GICAN a nettement renforcé son rayonnement médiatique en articulant visibilité numérique, production de contenus et services aux adhérents. Le lancement de la nouvelle vitrine numérique constitue une étape structurante : l'annuaire capacitaire permet désormais aux entreprises de gérer leur fiche en autonomie, de valoriser leurs expertises industrielles, leurs contacts et leurs ressources, tout en bénéficiant d'un meilleur référencement et de pages capacitaires pensées pour générer des prospects qualifiés.

Cette dynamique se traduit dans les audiences. Depuis septembre 2025, le site du GICAN enregistre en moyenne 6 650 visites mensuelles, contre 4 100 entre septembre 2024 et juin 2025, soit une progression d'environ 62 %. Sur l'année écoulée, les statistiques disponibles recensent près de 37 800 visites, dont plus de 30 000 depuis la France, avec une visibilité également internationale, notamment aux États-Unis, en Allemagne, en Chine et en Belgique. Les pages les plus consultées confirment l'intérêt pour le Groupement et ses adhérents : plus de 10 000 vues pour la page d'accueil et 6 300 pour l'espace adhérents.

Le rayonnement presse connaît également une forte accélération : 218 mentions ont été recensées depuis septembre 2025, soit 3,2 fois plus que sur la période

comparable précédente. Les seuls cinq premiers mois de 2026 totalisent déjà 198 mentions, dépassant largement l'ensemble de l'année 2025. Cette progression confirme l'installation du GICAN comme voix de référence de la filière.

Sur les réseaux sociaux, LinkedIn demeure le principal relais d'influence, avec près de 4 000 abonnés gagnés entre septembre 2025 et juin 2026. Le GICAN a aussi diversifié sa production éditoriale avec *La Minute Navale*, format vidéo court et pédagogique dont les premiers épisodes, entre 600 et 1 800 vues dès leur lancement, confirment l'intérêt d'un nouveau rendez-vous appelé à faire du GICAN un véritable média de filière.



© GICAN - Benoît Prévost

FOCUS. EUROMARITIME 2026

Par **Sabrina Jonas**, Commissaire générale du salon EUROMARITIME

L'édition 2026 du salon EUROMARITIME, qui s'est tenue du 3 au 5 février au Parc Chanot à Marseille, a offert une vitrine exceptionnelle aux entreprises maritimes et fluviales, tout en favorisant les échanges et débats sur les évolutions techniques et politiques du secteur.

En accueillant cette année plus de 330 exposants et près de 6 000 visiteurs professionnels, EUROMARITIME 2026 a enregistré une progression significative confirmant cet événement comme un rendez-vous de référence pour la filière maritime française et européenne.

Les grands enjeux du secteur tels que la décarbonation, la sûreté en mer, la cybersécurité et l'emploi maritime ont rythmé les conférences tout comme les sujets liés aux motorisations hybrides, à l'électrification des quais, également au cœur des échanges. L'édition 2026 a également

été l'occasion de renforcer le partenariat initié en 2024 avec le Secrétariat Général de la Mer et d'accueillir des délégations homologues. La forte mobilisation des industriels, décideurs politiques et institutionnels a permis des échanges riches, et nourrit des annonces quotidiennes.

A l'occasion du Comité Stratégique de Filière des Industriels de la mer, Catherine Chabaud, Ministre déléguée chargée de la Mer et de la Pêche, et Sébastien Martin, Ministre délégué chargé de l'Industrie, ont honoré de leur présence le salon et profité de l'occasion pour annoncer un fléchage de 70 millions d'euros dans le budget 2026, issu de l'ETS maritime, pour accélérer la décarbonation du transport et des industries maritimes.

La prochaine édition d'EUROMARITIME est d'ores et déjà annoncée pour les dates du 1^{er} au 3 février 2028 à Marseille.



1-3 FEBRUARY
2028 PARC CHANOT
MARSEILLE



1626 – 2026 : depuis 400 ans, la Marine protège la France et les Français sur toutes les mers et tous les océans.



© Marine nationale



**Contre-amiral
Laurent Bechler,**

**Directeur du Centre d'études
stratégiques de la Marine**

Pour la Marine nationale, l'année 2026 a une saveur particulière, celle d'un anniversaire. En octobre 1626, sous l'impulsion du cardinal de Richelieu, le roi Louis XIII signe l'édit de Saint-Germain, qui lui confie la charge de grand-maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France.

Convaincu que la prospérité économique du Royaume est étroitement liée à la mer, Richelieu fonde une marine organisée, professionnelle et permanente. Jusque-là, les rois ont bien armé des marines occasionnelles pour les besoins de la guerre, mais en utilisant surtout des navires de commerce réquisitionnés.

Cet anniversaire, la Marine ne veut pas le célébrer en se tournant vers son passé, ni en le gardant en son sein. Si on lui associa le qualificatif de Royale puis de Nationale, c'est justement parce que la constitution d'une marine,

6. CONQUÉRIR ET RAYONNER

objet du temps long, nécessite des efforts considérables que seule une Nation tout entière peut réaliser. Ces 400 ans sont donc avant tout 400 ans de communion entre un pays et sa Marine, entre ses citoyens et ses équipages, entre ses territoires, ses industries et ses vaisseaux.

Colbert fait planter des forêts de chêne pour les mâts et les sapins des Vosges ou de la Marne flanquent les bordés des navires. Les champs de chanvre et de lin pourvoient aux cordages et aux voiles. Puis ce sera l'acier pour les coques, les forges pour les canons, le charbon pour la vapeur, l'atome pour la propulsion nucléaire, l'électronique pour les radars. Désormais le quantique et l'intelligence artificielle. Des fonds marins à l'espace exo-atmosphérique, les technologies les plus pointues appuient l'action de la Marine. Pour être supérieure à ses ennemis, elle s'est toujours fiée à l'innovation, donc au talent des ingénieurs et à l'agilité des entreprises.

La Marine fête ses 400 ans en se tournant résolument vers la Nation, sa jeunesse qui formera ses équipages de demain, ses territoires, ses partenaires étatiques et industriels sans qui elle ne pourrait exister. Plusieurs temps forts sont au programme, tout au long de l'année : certains nationaux, la majorité dans tous les territoires métropolitains et ultramarins.

Au niveau national, le défilé du 14 juillet mettra à l'honneur la Marine, ses marins et ses missions, sous les bons auspices du Gouverneur Militaire de Paris. Le 5 septembre, la traditionnelle commémoration de la victoire de la baie de la Chesapeake prendra la forme d'un spectacle « sons et lumière » dans les jardins du Trocadéro, ouvert à un large public.

Au niveau régional, des journées « jeunesse et territoires au large » (J&T) sont organisées dans plus d'une cinquantaine de villes, partout, même et surtout loin de la mer. Elles associent et mettent à l'honneur la jeunesse et tous nos partenaires, en particulier les mécènes qui nous aident à financer tous ces événements et les industriels qui travaillent à nos côtés : chantiers navals, grands équipementiers, sous-traitants. Sans oublier les collectivités territoriales, les associations d'anciens marins et, au fond, tous ceux qui veulent s'associer à nous. Les journées J&T se déroulent en métropole essentiellement entre le 21 mai et le 28 juin, mais les manifestations locales ne s'arrêtent pas là. Plus de 1 200 événements de toute taille et de toute nature sont déjà labellisés « 400 ans ».

La Marine est nationale parce que la Nation a besoin d'une Marine. Il n'est pas mauvais de rappeler cette évidence au tournant de quatre siècles d'existence.



© Marine nationale

EURONAVAL
LE MONDIAL
DU NAVAL
DE DÉFENSE

03-06
NOV. 2026

PARIS NORD VILLEPINTE
HALL 6

RAPPORT
ANNUEL
D'ACTIVITÉS

GOUVERNANCE, CALENDRIER, PUBLICATIONS

2025
2026

© Ewan Lebourdais



GOVERNANCE

Composition du Conseil d'Administration et du Bureau du GICAN



Pierre Éric Pommellet
Président
Membre du Bureau



Louis Le Pivain
Vice-président
Membre du Bureau



Philippe Berterottière
Vice-président
Membre du Bureau



René-Jean Crignola
Secrétaire général
Membre du Bureau



Henri Le Gallais
Trésorier
Membre du Bureau



David Bellot
Administrateur



Emmanuelle Bezzi
Administratrice



Laurent Castaing
Administrateur



Vincent Faujour
Administrateur



Xavier Genin
Administrateur



Jean-René Gourion
Administrateur



Sébastien Guérémy
Administrateur



Hervé Guillou
Administrateur



Jacques Hardelay
Administrateur



Frédéric Jousse
Administrateur



Pierre Landel
Administrateur



Alexis Latty
Administrateur



Renaud Moretti
Administrateur



Marc Pelletier
Administrateur



David Quéva
Administrateur



Hervé Ridoux
Administrateur

Entre septembre 2025
et juin 2026, le Conseil
d'Administration
s'est réuni **5 fois**
et le Bureau **2 fois**.

Membres permanents du GICAN



Philippe Missoffe
Délégué Général



Marie-Christine Méchet
Déléguée Générale Adjointe,
Relations adhérents, Stratégie
territoriale, Emploi-Formation-
Compétences



Jean-Marie Dumon
Délégué Général Adjoint,
Défense et Sécurité



Arnaud Martins Da Torre
Délégué International



Timothée Moulinier
Délégué à la R&D,
à l'Innovation
et au Numérique



Hervé Croce
Responsable des
Affaires publiques



Benoît Prévost
Responsable de
la Communication
et des Évènements



Monica Lopez
Responsable des
Affaires économiques,
statistiques et fiscales



Olivier Piroux
Responsable des Affaires
techniques,
environnement et sécurité



Anne-Hélène Laot
Responsable Projets
Attractivité et
Compétences



Valérie Delacour
Chargée de Relations
adhérents, Secrétariat



Mélanie Véron-Fogas
Responsable Affaires
Européennes



Laura Giroux
Responsable International



Sophie Kurtz
Chargée de mission
International et Défense



Charline Laronde
Représentante du GICAN
en ASEAN



Gabriel Hofmann
Représentant du GICAN
et du GICAT pour
le Moyen-Orient



Matthieu Dunoyer
Chargé de mission
Affaires européennes
défense

L'équipe de la SOGENA



Bérengère Corbel
Directrice



Sabrina Jonas
Directrice adjointe



**Guillaume Merveilleux
du Vignaux**
Commissaire général
d'EURONAVAL



Hervé Croce
Responsable des
relations institutionnelles



Laurent Gaillard
Directeur commercial
adjoint



Ilyass Kadaoui
Responsable commercial



Pauline Bonnat
Responsable
commerciale junior



Samina Corret
Responsable pavillons
internationaux et
événements export



Cassiopée Vavoulis
Chargée de projets
pavillons internationaux
et événements export



Muriel Masiero
Directrice de la
communication



Michalina Choinska
Chargée de
communication
et de service support



Laurène Fayet-Micquiaux
Chargée
de communication
digitale



Narjes Krichen
Adjointe événementielle
et administrative



Jessica Bonilla
Administration
des ventes – Secrétariat



Gina Layousse
Administration
des ventes



Clémentine Goudet
Chargée de mission
visiteurs et délégations
officielles

Calendrier des événements 2025-2026 avec présence et participation du GICAN



4-5 novembre 2025

Assises de l'économie de la mer, La Rochelle

Participation sur stand du Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer, aux côtés d'EVOLLEN et du Syndicat des énergies renouvelables (SER).



27-29 novembre 2025

Forum Innovation Défense, Paris

Participation sur stand aux côtés du GICAT et du GIFAS.



21 janvier 2026

Rencontres de l'industrie navale, Paris

Organisation par le GICAN pour ses adhérents.



3-5 février 2026

EUROMARITIME, Marseille

Organisation du salon par la SOGENA. Accueil de 10 adhérents sur le stand du GICAN.



24-26 mars 2026

Forum de Paris pour la Défense et la Stratégie (PDSF), Paris

Participation sur stand commun avec le GICAT au format CIDEF.



19-20 mai 2026

Seanergy, Nantes

Participation sur stand du GICAN.



8 juillet 2026

Assemblée générale, Paris

Organisation par le GICAN pour ses adhérents.

Entre septembre 2025 et juillet 2026, le GICAN c'est aussi **49 réunions de Comités et Clubs** :

Comité PME-ETI

Présidé par **David Bellot**, Directeur général d'Issartel, groupe Minerva, et animé par **Marie-Christine Méchet** : 5 réunions.

Comité Défense

Présidé par l'**Amiral (2s) Stanislas de La Motte**, Conseiller du Président de Naval Group, et animé par **Jean-Marie Dumon** : 4 réunions.

Comité SSEM

Présidé par **Olivier Lacrouts**, Président de Diades Marine, et animé par **Jean-Marie Dumon** : 4 réunions.

Comité International

Présidé par **Guillaume Weisrock**, Directeur des Ventes et du Business Développement Europe et Amérique du Nord de Naval Group, et animé par **Arnaud Martins da Torre** : 4 réunions.

Comité RN/MCO

Présidé par **Jacques Hardelay**, Président d'honneur du Chantier Naval de Marseille, et animé par **Marie-Christine Méchet** : 5 réunions.

Comité des Constructeurs de petits navires

Présidé par **Jean-Marie Coudé**, Président-Directeur général du Chantier naval Delavergne, et animé par **Monica Lopez** : 3 réunions.

Comité Technique

Présidé par **Jean-Charles Nahon**, Expert qualifié du GICAN, et animé par **Olivier Piroux** : 1 réunion.

Club Europe

Animé par **Mélanie Véron-Fougas** : 5 réunions.

Club RH

Animé par **Marie-Christine Méchet** : 7 réunions.

Club Communication

Animé par **Benoît Prévost** : 3 réunions.

Club Affaires publiques

Animé par **Hervé Croce** : 3 réunions.

Club ASEAN

Animé par **Caroline Tisserand** puis **Charline Laronde** : 2 réunions.

Club Moyen-Orient

Animé par **Rayan Hacini** puis **Gabriel Hofmann** : 3 réunions.

Publications majeures 2025 - 2026



Avec la contribution de

mer

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Stratégie nationale de la mer et du littoral

Mentions légales

Éditeur

Groupement des Industries de
Construction et Activités Navales (GICAN)
Syndicat professionnel régi par les
dispositions du Code du travail
Siège social : 47, rue de Monceau
75008 Paris – France
Tél. : +33 (0)1 56 59 15 30
Courriel : contact@gican.asso.fr
Site internet : www.gican.asso.fr

Identifiants juridiques

SIREN : 784 360 109
SIRET : 784 360 109 00010
Code APE : 9411Z
Activités des organisations patronales
et consulaires
Numéro de TVA intracommunautaire :
FR19784360109

Directeur de la publication

Philippe MISSOFFE
Délégué général du GICAN

Propriété intellectuelle

L'ensemble du contenu de ce rapport (textes, images, graphiques, illustrations) est protégé par le droit d'auteur. Toute reproduction, représentation ou diffusion, en tout ou en partie, sans l'autorisation écrite du GICAN est interdite, sauf mention contraire. Les visuels sont la propriété du GICAN ou de ses membres et partenaires, sauf indication spécifique.

Crédits

Conception graphique et mise en page :

Mathis Positello

Photographies : permanents et adhérents
du GICAN, Ewan Lebourdais

Rédaction : GICAN

Protection des données personnelles

Le GICAN attache une grande importance à la protection des données personnelles. Pour toute information relative au traitement de vos données ou à l'exercice de vos droits (accès, rectification, opposition, etc.), vous pouvez consulter notre politique de confidentialité sur : gican.asso.fr/exercez-vos-droits/

Référent à la protection des données :

GICAN – 47, rue de Monceau – 75008 Paris





GICAN L'INDUSTRIE
NAVALE
FRANÇAISE

47 rue de Monceau - 75008 Paris - France
+33 (0)1 56 59 15 30
contact@gican.asso.fr

gican.asso.fr

 **GICAN**
 **GICAN Live**