

**ARMATEURS
DE FRANCE**

GICAN L'INDUSTRIE
NAVALE
FRANÇAISE

**PORTS DE
FRANCE**



**PLAN STRATÉGIQUE
DE DÉCARBONATION
DU MARITIME /**

**Une mobilisation inédite
pour l'avenir écoénergétique
et industriel de la France.**

Table des matières

00

La préface

01

L'importance stratégique
du secteur maritime

02

Enjeux et défis
de la décarbonation

03

Le Plan Stratégique
de Décarbonation du
Secteur Maritime (PSDM)

04

Recommandations pour
la mise en oeuvre du PSDM

Plan Stratégique de Décarbonation du Maritime : **une ambition de filière pour une transition énergétique compétitive au service de la souveraineté nationale**

Le secteur maritime est un pilier stratégique de l'économie française et un levier clé de sa souveraineté industrielle.

Essentiel au commerce extérieur, il assure l'acheminement des ressources vitales et soutient la réindustrialisation du pays.

Le transport maritime est le mode le plus sobre en carbone à la tonne transportée, avec une moyenne de 3 à 15 gCO₂/tonne.km, contre 60 à 150 pour la route et jusqu'à 1500 pour l'aérien. S'il représente environ 3 % des émissions mondiales de CO₂, c'est parce qu'il assure près de 90 % du commerce mondial.

Sa décarbonation est donc essentielle et doit se faire sans affaiblir sa compétitivité, au risque de pénaliser le mode de transport le plus efficace sur le plan environnemental. Cette transition, dictée par des exigences environnementales et économiques, impose une transformation rapide sous contrainte réglementaire (OMI, UE).

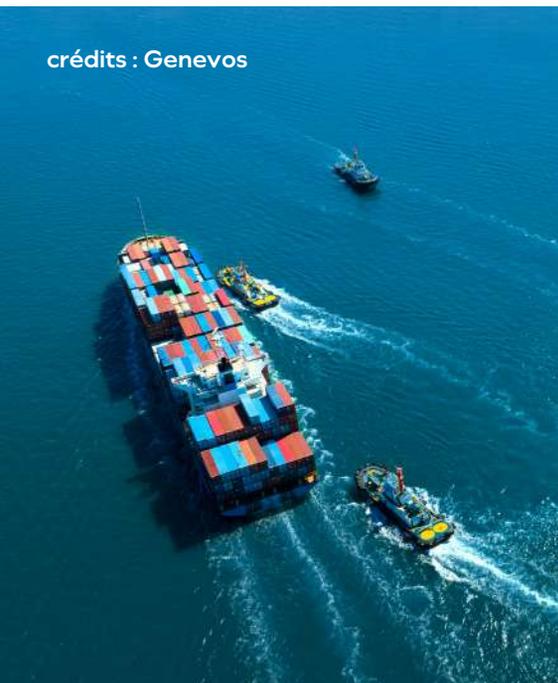
Les capacités à concevoir, à construire à rétrofiter et à entretenir tant des navires civils de commerce et de services que des navires de défense et de sécurité maritime sont un atout majeur permettant d'assurer la capacité d'action en mer, de maîtrise du transport, de travaux en mer et le maintien d'une industrie de haute technologie sur le territoire français.

Les compétences et infrastructures issues de la construction civile sont indispensables à la construction militaire, **au renforcement de la flotte stratégique et à la sécurisation des flux logistiques ultra-marins si nécessaire.**

Les ports, quant à eux, constituent des infrastructures critiques, véritables interfaces entre terre et mer, indispensables au bon fonctionnement des chaînes logistiques, **à l'approvisionnement de la Nation, mais aussi à la compétitivité économique des territoires.**

Leur transformation vers des modèles durables est un levier fondamental de la décarbonation du secteur. Ils jouent un rôle déterminant dans l'implantation de nouvelles filières industrielles et énergétiques, **tout en créant les conditions d'une logistique maritime résiliente, efficace et respectueuse de l'environnement.**

crédits : Genevos



**Conscients de l'ampleur
du défi, Armateurs de
France, le GICAN**

**et l'Union des Ports
Français ont choisi de
faire front commun.**

Réunis autour d'une même ambition, ils initient une dynamique de filière structurée, portée par la conviction que la réussite de la transition énergétique dans le secteur maritime ne peut se faire qu'à travers une approche systémique et collaborative. Ensemble, ils ont engagé une réflexion stratégique et opérationnelle pour définir les leviers d'action, mutualiser les efforts et bâtir les conditions d'une transition juste, efficace et compétitive qui contribue aussi aux objectifs de réindustrialisation et de souveraineté.

Ce policy paper expose les axes du Plan Stratégique de Décarbonation du Maritime (PSDM), fruit de ce travail collectif, pour concilier ambition climatique et compétitivité au service de l'économie nationale.

Le fléchage des revenus de l'ETS : levier stratégique incontournable pour la compétitivité et la décarbonation

Le Plan Stratégique de Décarbonation du Maritime (PSDM) repose sur un principe clair : les revenus générés par l'ETS doivent financer directement la transition du secteur maritime français.

Sans cela, les armateurs français, déjà soumis aux normes les plus exigeantes, risquent d'être pénalisés face à des concurrents moins régulés et l'industrie navale d'un déficit d'investissement dans la compétitivité des solutions de décarbonation.

- ➔ **Le montant total du besoin de financement annuel pris en charge pour la part ETS est estimé à 350 millions d'euros soit une part de 25% pour le coût annuel**, pour déployer des solutions de décarbonation à bord des navires français, compenser le surcoût des énergies durables qu'ils consomment, transformer les ports français en hubs multi énergie décarbonée, et renforcer les moyens de production et le développement d'équipements décarbonés
- ➔ **Un modèle de co-financement public-privé** qui réduit la pression budgétaire sur l'État tout en mobilisant des investissements privés et européens.
- ➔ **Un rempart contre la distorsion de concurrence**, garantissant que la transition écologique ne se traduise pas par un affaiblissement de l'industrie et du pavillon français.

Le montant total du besoin de financement annuel pris en charge pour la part ETS est estimé à 350 millions d'euros soit une part de 25% pour le coût annuel.

DÉCARBONATION
DÉCARBONATION

Garantir l'efficacité du fléchage et une mobilisation rapide des fonds

Cadre réglementaire contraignant :
une loi doit imposer l'affectation
exclusive des fonds
à la décarbonation,
avec des obligations
de transparence.

Des critères d'éligibilité aux
financements et de sélection du projet
pour favoriser la réindustrialisation
compétitive, la souveraineté, le
pavillon et l'économie française.

Gouvernance dédiée :
un comité de suivi réunissant
pouvoirs publics, fédérations
professionnelles représentatives de
la filière et experts indépendants
pour contrôler l'usage des fonds.

Indicateurs de performance clairs :
suivi des navires modernisés,
des carburants alternatifs déployés
et des réductions d'émissions
obtenues et retombées économiques.

Mécanismes incitatifs et correctifs :
aides conditionnées aux résultats
et réaffectation des fonds en cas de
non-conformité.

Indicateurs de performance clairs : suivi
des navires modernisés, des carburants
alternatifs déployés et des réductions
d'émissions obtenues et retombées
économiques.

**Sans un fléchage précis et effectif contraignant de
350M€ revenus de l'ETS, la transition du secteur
maritime restera un vœu pieux.**

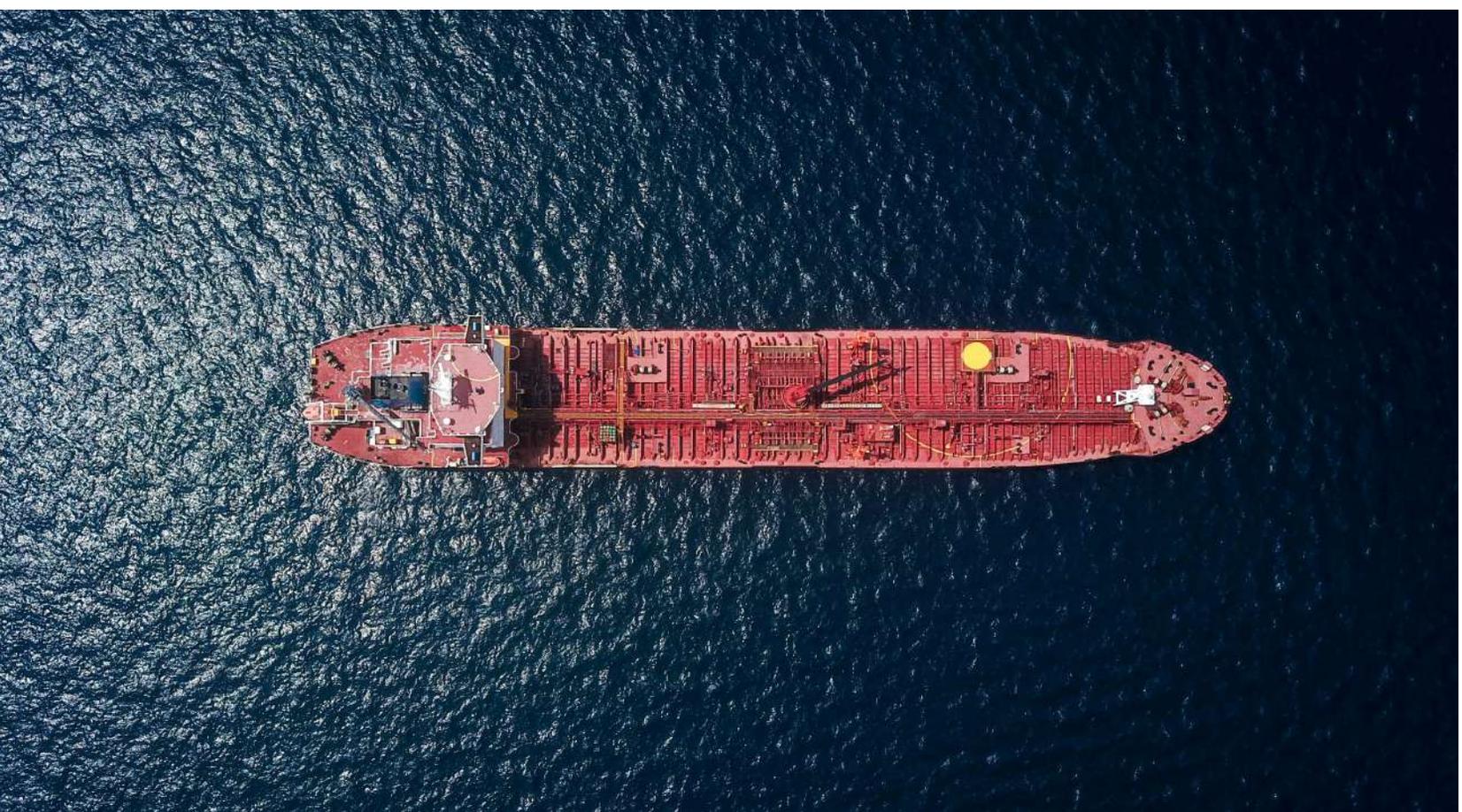
**L'État doit garantir que chaque euro collecté serve
directement à la décarbonation du secteur, sans
affaiblir sa compétitivité.**

1.

L'importance stratégique du secteur maritime

→ Le secteur maritime est un moteur essentiel de l'économie française, garantissant l'approvisionnement en énergie, matières premières et biens manufacturés, la filière maritime est un vecteur d'exportation du savoir-faire français. Des secteurs stratégiques – vins et spiritueux, céréales, industrie manufacturière – s'appuient sur une flotte marchande performante et des ports de premier plan. Moderniser ces infrastructures est indispensable pour en faire les hubs logistiques de demain et renforcer leur compétitivité.

Au-delà de son rôle logistique, il assure aussi une capacité d'actions offshore pour l'exploitation des ressources, les infrastructures critiques et de l'Etat en mer pour exercer sa souveraineté et veiller aux intérêts français sur l'ensemble du territoire. Les territoires d'outre-mer constituent un levier stratégique au niveau européen, car la France dispose du deuxième plus grand espace maritime mondial.



Il soutient la réindustrialisation et assure la compétitivité du pays à l'échelle mondiale :



85 %

des échanges
extra-européens
de la France
transitent
par la mer.



525 000

emplois directs
et indirects dans
la filière maritime



56 100

emplois directs
et 15,1 milliards
d'euros de chiffre
d'affaires pour
l'industrie navale.

Les réductions effectives de gaz à effet de serre de la flotte française impliquent le déploiement de solutions variées et leur combinaison :

- **Technologies et carburants durables**
- **Systemes d'efficacité énergétique et digitalisation**
- **Excellence opérationnelle**

L'innovation est un levier clé pour préserver la souveraineté industrielle et accélérer la transition écologique du secteur. Partout en France, chantiers navals, équipementiers et centres de recherche développent des technologies de rupture, travaillent à la conception de démonstrateurs et au développement de solutions bas-carbone..

Pour amplifier cette dynamique, un fléchage stratégique des ressources du marché du carbone (ETS) sur l'ensemble de la filière maritime est essentiel. Enfin, moderniser notre flotte et nos infrastructures ne relève pas seulement d'un impératif économique et environnemental : c'est aussi une nécessité stratégique, tant pour la résilience industrielle que pour la souveraineté maritime, civile et militaire, de la France.

2.

En jeux et défis décarbonation

→ Cette décarbonation, jugée comme une des plus complexes à réaliser, est aussi une des plus coûteuses au regard des investissements massifs à réaliser. Le coût est estimé à environ 3 000 milliards d'euros d'ici 2050 au niveau international, et entre 75 et 110 milliards d'euros au niveau national par différentes études.

→ La transition vers un maritime décarboné impose une transformation profonde, sous l'effet de normes internationales toujours plus strictes. **L'OMI et l'Union Européenne, à travers le paquet Fit for 55, imposent une réduction drastique des émissions de CO₂, avec des réglementations comme :**

- EEDI / EEXI : amélioration de l'efficacité énergétique des navires
- L'inclusion du secteur maritime dans l'ETS : intégration du secteur au marché du carbone européen
- Fuel EU maritime

Face à la diversité des flottes – fret, passagers, services – aucune solution unique ne peut s'imposer comme l'a détaillé la feuille de route de décarbonation de la filière maritime révisée à l'automne 2024 sous l'égide du ministère de la Mer. Chaque segment doit adopter des leviers adaptés ou des mix de solutions :



Carburants durables (biocarburants, e-carburants)



Sources d'énergie décarbonées (propulsion par le vent, électricité avec l'hybridation et le branchement à quai)



Efficacité énergétique

Le financement de cette mutation représente un défi majeur, avec des besoins estimés entre 75 et 110 milliards d'euros au niveau national d'ici 2050. Le Plan Stratégique de Décarbonation du Maritime (PSDM) propose une approche de co-financement combinant :

25 % des investissements nécessaires couverts par les revenus de l'ETS, à hauteur de 350 millions par an

Apports complémentaires via financements et des fonds privés, européens et étatiques

 **Accélérer cette transition est un impératif environnemental, mais aussi un enjeu de compétitivité pour la filière maritime française.**

3.

Le Plan Stratégique de Décarbonation du Secteur Maritime (PSDM)

Le PSDM constitue une feuille de route opérationnelle pour la décarbonation du secteur maritime pour atteindre 3 objectifs :

1 Déployer et exploiter des navires décarbonés :

Cela comprend la conception et la construction de navires démonstrateurs zéro émission, ainsi qu'un plan de déploiement des solutions de décarbonation et un soutien à l'utilisation d'énergies décarbonées.

Objectif : permettre à la flotte française d'adopter une trajectoire ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre conformément aux objectifs de l'OMI et de l'UE et structurer l'industrie pour produire à l'échelle les équipements dont elle a besoin pour atteindre leur maturité commerciale.

2 Transformer les ports en hubs multi-énergies décarbonées :

Cela inclut la mise en place de capacités de branchement à quai et de rechargement des navires, l'avitaillement des navires en nouvelles énergies, ainsi que le développement de corridors verts à destination ou en provenance de la France.

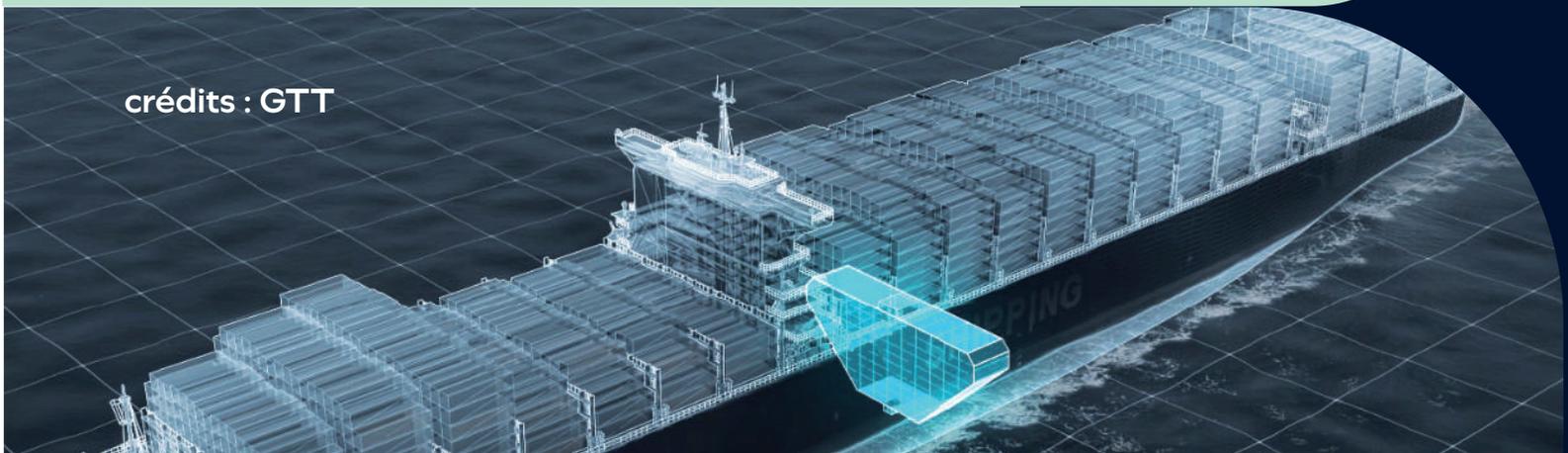
Objectif : mettre à disposition des infrastructures de soutage et de branchement avant les objectifs européens de 2030, tout en renforçant la compétitivité des ports français.

3 Renforcer les moyens de production et le développement d'équipements décarbonés :

Cela comprend l'amélioration des solutions et technologies de décarbonation, le soutien aux moyens de construction des navires décarbonés et de leurs équipements, et le renforcement de la capacité d'innovation et du transfert technologique.

Objectif : créer des emplois, développer des usines d'équipementiers et construire des navires décarbonés en France. Ce plan repose sur une gouvernance concertée impliquant l'ensemble des parties prenantes (armateurs, ports, industriels, pouvoirs publics et centres de recherche), avec des indicateurs de suivi précis pour mesurer l'impact des actions déployées.

crédits : GTT



4. Recommandations pour la mise en oeuvre du PSDM

Pour mener à bien la transition décarbonée du secteur maritime, plusieurs leviers doivent être activés :

→ Coordination renforcée entre acteurs publics et privés

Créer une gouvernance dédiée regroupant fédérations professionnelles, pouvoirs publics et instituts de recherche, afin d'assurer une stratégie cohérente et d'optimiser l'allocation des ressources.

→ Mobilisation rapide des fonds aux travers de mécanismes de financement pragmatiques et efficaces pour le déploiement rapide des solutions :

Utilisation des revenus de l'ETS pour couvrir au moins 25 % des investissements nécessaires, tout en mobilisant des fonds privés, européens et étatiques afin de limiter le coût direct pour l'État et de préserver la compétitivité des acteurs français.

Les conditions d'attribution doivent être souples et permettre des décisions rapides

→ Accélération de l'innovation et du transfert de technologies

Soutien aux projets de R&D et aux démonstrateurs pour favoriser l'émergence de solutions bas carbone. L'établissement de centres technologiques spécialisés contribuera à renforcer les moyens d'essai, l'expertise nationale et à dynamiser l'écosystème de l'innovation maritime.

→ Modernisation des infrastructures portuaires et industrielles

Transformation des ports en hubs multiénergies et transition des chantiers navals vers des méthodes de construction et de rétrofit bas carbone.

→ Harmonisation réglementaire à l'échelle européenne et internationale :

Collaboration étroite avec l'OMI et les instances européennes pour aligner les politiques de décarbonation, éviter les distorsions de concurrence et garantir un cadre favorable à la compétitivité des acteurs français.

Le PSDM représente une feuille de route ambitieuse et pragmatique pour la décarbonation de la filière maritime française.

En capitalisant sur l'expertise française, en mobilisant un financement mixte, et particulièrement 350M€ des revenus de l'ETS, ce plan vise non seulement à réduire significativement et effectivement les émissions de gaz à effet de serre de la flotte de commerce française, mais aussi à renforcer la compétitivité économique et la souveraineté industrielle de la France par ses équipementiers et ses chantiers.

Il appartient désormais aux pouvoirs publics de structurer ce cadre de transition et de garantir les moyens financiers nécessaires pour positionner la France en leader du maritime durable.

Utiliser les revenus de l'ETS maritime pour réussir sa décarbonation est un impératif pour ne pas affaiblir la compétitivité de ce secteur et pour permettre à la France d'atteindre ses objectifs environnementaux tout en favorisant son développement économique

→ Le secteur maritime est garant de la souveraineté nationale et européenne

L'économie nationale et européenne est dépendante du secteur maritime : 80% des exportations et importations européennes transitent par la mer et 35% des échanges intra-européens sont assurés par le transport maritime et fluvial. Pour assurer la pérennité des échanges et la sécurité des flux, les pouvoirs publics doivent soutenir la modernisation des navires de transport, des ports et des infrastructures, garants du bon fonctionnement de l'économie nationale et européenne.

Dans un contexte de raidissement des relations internationales et de retour du rapport de force dans les négociations, le secteur maritime est un enjeu essentiel de souveraineté et d'autonomie stratégique. Avec le deuxième espace maritime mondial, la France possède un avantage unique dans la compétition internationale. Sa flotte, ses ports, ses chantiers navals, ses équipementiers, ses bureaux d'étude constituent une filière industrielle maritime d'excellence, profondément intégrée et duale, capable de concevoir, de produire, de transformer et d'exploiter les navires d'aujourd'hui et de demain.

→ La décarbonation est un impératif économique pour la compétitivité

À l'horizon 2050, et soutenus par la France, les objectifs européens et internationaux imposent une transition profonde et extrêmement rapide, qui concerne l'ensemble de la chaîne de valeur : navires, équipementiers, carburants, infrastructures portuaires, solutions d'efficacité technologiques et opérationnelles, etc. Sa transition est reconnue comme une des plus complexes et des plus coûteuses à réaliser. Estimés à près de 3 000 milliards d'euros au niveau international, les investissements représentent au niveau national entre 75 et 110 milliards d'euros d'ici 2050.

Pour garantir la souveraineté nationale et européenne, afin que soient assurées la transition écologique et la compétitivité économique de la filière maritime, **les Armateurs de France, le GICAN et l'Union des ports de France proposent un plan stratégique de la décarbonation du maritime.**

Fruit d'un engagement collectif, le plan est un projet pour repenser le transport et les services maritimes, pour construire des navires, leurs équipements et des infrastructures compétitives, pour décarboner l'ensemble de la filière maritime française au travers de projets concrets. Le plan appelle à l'investissement dans nos capacités, à la création de valeur sur notre territoire, au soutien de l'emploi et à la construction d'une filière plus propre et souveraine.

→ L'évolution de la filière maritime exige un investissement majeur et inédit

Pour relever le défi de la décarbonation du secteur maritime, l'engagement public aux côtés des acteurs du transport, de l'industrie et des infrastructures maritimes est déterminant. L'intégration du transport maritime dans le système européen d'échange de quotas d'émissions (Emissions Trading Schemes ou ETS), en vigueur depuis janvier 2024, doit **être une ressource au service de la transformation du secteur. Les recettes induites doivent donc être intégralement fléchées vers le financement du Plan stratégique de décarbonation**, conformément à l'esprit du règlement européen.

Ce fléchage garantit aux acteurs économiques du maritime les ressources pour poursuivre leur décarbonation et la compétitivité de la filière, dans un contexte de forte concurrence internationale.

Les Armateurs de France, le GICAN et l'Union des ports de France appellent les pouvoirs publics à l'affectation dès 2025 des recettes françaises de l'ETS maritime, et mettre ainsi en œuvre le Plan de décarbonation de la filière maritime française.

La décarbonation du maritime est bien plus qu'un cap écologique : c'est une opportunité stratégique pour réinventer notre puissance économique. En fléchant les ressources de l'ETS maritime vers le Plan stratégique, la France se donne les moyens de rester maître à bord de son avenir maritime, écoénergétique et industriel.

**Découvrez le Plan stratégique
de décarbonation du maritime
en scannant ce QR code :**



crédits : Ewan Lebourdais - www.ewan-photo.fr



AVEC LA PARTICIPATION
DE L'INSTITUT MEET2050



MARITIME
ENERGY AND
ENVIRONMENTAL
TRANSITION 2050