

L'INDUSTRIE NAVALE

ACTEUR DU
DÉVELOPPEMENT ET
DU RAYONNEMENT
DES TERRITOIRES

ÉDITION 2025

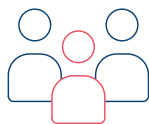


CHIFFRES CLÉS 2023 : FILIÈRE NAVALE FRANÇAISE



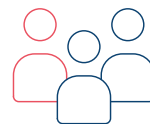
15,1 Mds€

Chiffre d'affaires cumulé
pour la filière navale*



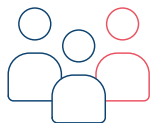
56 100

Emplois directs
pour la filière navale*



37 400

Emplois indirects estimés
pour la filière navale**



33 650

Emplois induits estimés
pour la filière navale***



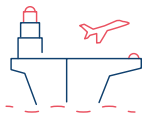
58 %

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



31 %

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



69 %

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



+ 735

Entreprises
de la filière navale*



82 %

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

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

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

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

Note : ces chiffres sont mis à jour chaque semestre par le GICAN.

Source : GICAN



ÉDITO

PIERRE ÉRIC POMMELLET

PRÉSIDENT DU GICAN

Chers lecteurs, élus et partenaires, l'industrie navale française incarne aujourd'hui plus que jamais une force économique stratégique pour notre pays. Avec un chiffre d'affaires cumulé de plus de 15 milliards d'euros et plus de 56 000 emplois directs, elle contribue de manière significative au dynamisme de nos régions et à la souveraineté de la France sur la scène mondiale. Dans un contexte d'incertitudes économiques et de mutations rapides, notre secteur est à la fois une source d'innovation, un moteur de croissance, et un pilier de la défense nationale.

Cependant, cet élan est aujourd'hui menacé par des difficultés structurelles qui exigent l'attention et le soutien de tous les échelons de gouvernance. Les entreprises de notre secteur - et tout particulièrement les TPE et PME, qui constituent le cœur de notre tissu industriel - subissent de plein fouet les effets de l'inflation, de la hausse des coûts des matières premières et des approvisionnements. La trésorerie de nombreuses structures est mise à rude épreuve, et les défaillances se multiplient. C'est un signal d'alarme pour l'ensemble de la filière : préserver notre industrie navale, c'est protéger l'emploi, l'innovation et la résilience économique de notre pays.

Face à cette situation, le soutien des collectivités locales, régionales et nationales est crucial pour garantir l'avenir de l'industrie navale française. Ce soutien s'articule autour de plusieurs axes stratégiques, que nous considérons comme essentiels :

Accélérer la réindustrialisation par l'investissement

dans de nouvelles infrastructures : la compétitivité de notre industrie repose en grande partie sur la modernité de ses installations et sur sa capacité à innover. Dans le cadre de la réindustrialisation de nos territoires, il est vital de soutenir les projets de nouvelles usines et de modernisation des sites existants. Nos chantiers navals doivent disposer d'infrastructures de pointe, permettant la production de navires de haute technologie en France. Nos équipementiers doivent pouvoir aussi bénéficier d'infrastructures modernes permettant de fournir des systèmes et équipements innovants, performants et compétitifs. Renforcer notre capacité de production et d'innovation en Europe est une condition indispensable pour réduire notre dépendance aux chantiers asiatiques, où la concurrence est souvent faussée par des subventions massives.

Renforcer l'attractivité et répondre aux besoins en compétences :

l'industrie navale est une source d'emplois hautement qualifiés et elle contribue à la transmission d'un savoir-faire unique en Europe. Toutefois, elle est aujourd'hui confrontée à une pénurie de main-d'oeuvre qui pourrait freiner son développement. Avec l'appui du CINav, nous avons entrepris des initiatives en matière de formation et de promotion des métiers de la mer, mais il est nécessaire d'aller plus loin. Nous appelons les régions et l'État à soutenir des actions ambitieuses en matière de formation professionnelle et de sensibilisation, afin d'attirer les talents vers notre secteur et de répondre aux besoins croissants en compétences.

Optimiser et mieux orienter les fonds destinés à l'exportation :

l'industrie navale française est une filière résolument tournée vers l'international, avec 54 % de son chiffre d'affaires réalisé à l'export. Pourtant, pour rester compétitive, elle doit faire face à des conditions de marché mondiales de plus en plus difficiles. Le GICAN s'emploie à défendre un soutien accru et une gestion optimale des fonds dédiés à l'internationalisation qui permettent de renforcer la présence de nos industriels sur les marchés étrangers et de valoriser l'excellence française dans le domaine naval.

Affronter les défis de la dualité du marché :

l'industrie navale française se distingue par sa dualité civile et militaire, qui lui permet de développer des technologies de pointe servant à la fois la sécurité nationale et le secteur commercial. Cette dualité est une force et un atout stratégique. Le secteur de la défense, en forte croissance, contribue largement au chiffre d'affaires et au rayonnement de notre industrie en exportant des équipements de haute technologie. En revanche, le secteur civil reste confronté à une compétition mondiale inégale, marquée par la concurrence déloyale des pays asiatiques qui bénéficient de subventions massives et de soutiens publics importants. Face à ces pratiques, il est crucial de protéger et de soutenir nos chantiers civils afin de garantir la pérennité d'une industrie navale forte, qui constitue un véritable atout pour le contrôle des mers. Comme le soulignait l'amiral et explorateur Walter Raleigh, « *Celui qui commande la mer commande le commerce, et celui qui commande le commerce commande le monde* ». Cet héritage, porteur de sens, résonne aujourd'hui avec force dans les enjeux géopolitiques actuels.

Développer une stratégie industrielle maritime au niveau européen : dans un monde en pleine mutation, où la souveraineté industrielle est devenue un enjeu majeur, l'Europe doit agir

collectivement pour protéger et promouvoir son secteur naval. À l'image de la feuille de route établie par certains de nos concurrents asiatiques, il est crucial de mettre en place des politiques européennes ambitieuses et adaptées aux spécificités de notre industrie. En tant que porte-parole des industriels français, le GICAN se mobilise pour promouvoir cette stratégie commune et faire reconnaître l'industrie navale comme un secteur stratégique pour la souveraineté européenne. En tant que syndicat professionnel représentatif, le GICAN est là pour défendre les intérêts de l'industrie navale et à travailler main dans la main avec les décideurs publics pour bâtir l'avenir de notre secteur. Nous continuerons cette mission afin de permettre la mise en oeuvre des politiques et des actions qui renforceront notre filière, tant au niveau national qu'europpéen. Au-delà de ces objectifs, il est impératif de souligner l'importance de cette industrie pour l'ensemble du tissu socio-économique français. Nos industriels ne se contentent pas de produire des navires, mais génèrent également des emplois stables, souvent mieux rémunérés que dans d'autres secteurs, et offrent de nombreuses opportunités aux jeunes talents. En intégrant des technologies de pointe, de l'intelligence artificielle aux énergies renouvelables, ils participent activement à la transition écologique. L'engagement de la filière en faveur de la décarbonation est une priorité et mérite un soutien solide, notamment par la simplification de l'accès aux fonds pour la recherche et le développement technologique.

En conclusion, préserver et développer l'industrie navale française est une responsabilité collective. Ensemble, industriels, élus, collectivités et partenaires, nous devons unir nos forces pour bâtir un avenir durable pour ce secteur stratégique. Le GICAN est fier de représenter cette industrie d'exception et continuera à défendre ses intérêts avec détermination.



L'AVANT-PROPOS

PHILIPPE MISSOFFE

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DU GICAN

L'édition 2025 du Cahier du maritime dans les territoires matérialise un travail quotidien du GICAN et de ses permanents au service des adhérents et de la filière des industriels de la mer. Le Cahier rassemble des données fiables et de qualité qui illustrent l'activité des industriels au cœur des territoires. Avec un chiffre d'affaires en hausse de 13% et une augmentation du nombre d'emplois directs de 5,5%, la filière navale est un secteur industriel dynamique, compétitif et attractif.

Si le Cahier du maritime dans les territoires répond à la mission de veille portée par le GICAN au profit de ses adhérents, l'étude n'est pas un simple état des lieux de l'industrie, c'est un outil de promotion et de défense de la filière, pour tous ceux qui contribuent à l'attractivité et à la compétitivité de notre filière. Cette nouvelle édition rappelle combien l'industrie navale en France est dynamique, innovante et souveraine.

Dynamique parce qu'elle incarne une filière pourvoyeuse d'emplois, qui sait être attractive et faire fructifier les initiatives. L'industrie navale intègre tous les emplois sur tout le territoire national, et il y aura toujours un métier pour celle ou celui qui veut rejoindre l'aventure du maritime.

Innovante car pleinement engagée dans les deux grands défis du secteur que sont la numérisation et la décarbonation. La France est aujourd'hui une nation pionnière dans le domaine des drones de

surface et sous-marins, pleinement engagée dans la transition écologique via la décarbonation de ses activités.

Souveraine enfin parce qu'avec le deuxième plus grand domaine maritime au monde, la France doit protéger ses intérêts stratégiques et économiques, notamment à l'échelle de l'Union européenne.

Notre président, Pierre Eric Pommelot, rappelait en ouverture du salon Euronaval en novembre 2024 que « si nous voulons maintenir notre souveraineté, nous devons rester innovants, être capables d'intégrer de nouvelles technologies et de développer de nouvelles utilisations pour répondre aux besoins de nos clients ». Le dynamisme de la filière, sa capacité à attirer les talents, à inventer les navires et les équipements de demain et à défendre sa technologie et son expertise sont les enjeux concrets, au cœur des territoires.

Diffusons donc cette étude, pour que tous, décideurs publics et politiques, constructeurs, équipementiers, fournisseurs, fédérations et clusters puissions promouvoir l'industriel navale française. Si la mer est ce que les Français ont face à eux lorsqu'ils se tournent vers l'avenir, où que l'on soit en France, sur les littoraux, les îles, dans les villes, les montagnes et les plaines, il y a la mer et son industrie.



INTERVIEW

ALAIN ROUSSET

PRÉSIDENT DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

Une région, leader de l'économie maritime éco-responsable

Nous avons été ravis d'accueillir pour la première fois à Bordeaux les Assises de l'économie de la mer les 19 et 20 novembre et d'avoir co-organisé cet événement avec la Métropole de Bordeaux, la Ville, le Grand port maritime de Bordeaux et le groupe Ouest France.

Un écosystème régional de premier plan

Ces assises nous ont permis de mettre en lumière la richesse de notre écosystème et ses innovations. Avec 720 km de littoral, 65 000 emplois directs, l'économie maritime, qui recouvre aussi bien l'industrie nautique, les ports, la pêche, que l'aquaculture ou les sports de glisse...) est l'un des piliers de notre économie régionale.

Avec 1 200 établissements, qui représentent 20% du chiffre d'affaires national et un quart des effectifs français, notre industrie nautique est une fierté. Son savoir-faire est reconnu à l'international, à l'image de la notoriété de constructeurs tels que Chantier Naval de Bordeaux, Fontaine Pajot, Dufour Yacht, Couach, Naval Group... D'ailleurs, à elle seule, la Nouvelle-Aquitaine représente 37% des exportations françaises de bateaux de plaisance.

Derrière ces grands noms, il y a aussi et surtout des sous-traitants de grande qualité, de

belles PME, qui ont su prendre le virage de la transition énergétique. Comme le Girondin Nanni Industries, spécialiste de la marinisation des moteurs de camions, positionnée sur des moteurs hybrides, mais aussi 100% électrique et bientôt diesel-hydrogène... Sans oublier, BlueNav, à Arcachon, qui convertit les moteurs thermiques de tous types de bateaux en électrique.

Cap vers la transition énergétique

Aujourd'hui, nous concentrons nos efforts sur l'accompagnement de l'écosystème vers la décarbonation.

C'est le sens de notre feuille de route Néo Terra, dédiée à la transition énergétique (adoptée dès 2019) et de notre feuille de route des industries nautiques et navales, votée le 27 mars 2023. À l'heure du réchauffement climatique, c'est un virage que le secteur ne doit pas rater.

C'est pourquoi, nous en avons fait le thème majeur de ces assises, notre « phare ».

Le monde maritime doit prendre à bras le corps ce virage de la transition énergétique. Il y a une forte pression environnementale, réglementaire et sociale. C'est l'enjeu majeur des années à venir pour le secteur. Surtout, que le maritime

assure plus de 90% en volume du commerce mondial. À l'horizon 2050, l'Organisation Maritime Internationale a fixé l'objectif de diviser par deux les émissions annuelles. Pour y parvenir, le maître mot sera d'innover.

À terre, les ports aussi peuvent être de formidables terrains d'expérimentation et ont vocation à devenir des hubs exemplaires de la transition énergétique, notamment sur l'hydrogène vert.

Une Région, qui stimule l'innovation « responsable »

À cet effet, la Région a initié de nombreuses actions pour structurer la filière, en ce sens. A travers la création d'Atlantic Cluster pour aider le secteur à se décarboner. Mais aussi, un partenariat avec le Campus des Industries Navales (CINav) pour agir aussi sur le volet crucial de la formation à ces nouveaux métiers. En outre, la Région a fait émerger une filière du refit, avec l'appui de Bordeaux Superyachts Refit (BSR).

Réussir cette transition passera par l'innovation, la création de nouveaux matériaux plus « verts », l'éco-conception, la propulsion vélique, le recyclage. Sans oublier, la structuration d'une filière démantèlement sur le territoire.

Stimuler l'innovation responsable, c'est l'ADN de ma politique économique. En lien proche, avec nos laboratoires de recherche, nos centres de transfert de technologie, que nous avons fait grandir.

À l'image du CRAIN, Centre de recherche pour l'architecture et les industries navales, de la plateforme Canoe sur les matériaux composites, de Compositadour, plateforme sur les procédés composites, robotiques et en fabrication additive, ou du Cluster Energie et stockage sur

l'énergie, de Soltena sur l'économie circulaire, d'Aquitaine Chimie durable sur les matériaux.

Dans la région, nous avons ainsi aidé à émerger de belles innovations, comme celles d'Yves Parlier et ses ailes de kite de sa société Beyond the Sea sur le bassin d'Arcachon, qui permettent de réduire l'empreinte carbone des cargos d'au moins 20%. Autre société intéressante, Hynaval, un nouveau chantier naval spécialisé dans la conception, la fabrication et la rénovation de bateaux propulsés à l'hydrogène.

Nous avons également des leaders européens de l'hybridation des bateaux, comme la société arcachonnaise BlueNav, spécialiste de l'hybridation électrique des moteurs de bateaux, qui a mis au point le système BlueSpin. Une solution, qui permet d'équiper un bateau avec des turbines électriques tout en conservant le moteur thermique.

Des écosystèmes, qui sont le fruit aussi d'une histoire. Pour rappel, l'Association Française pour le Bateau Electrique (AFBE) a été créée à Bordeaux en 1994 et compte aujourd'hui plus de 60 membres français et étrangers (universitaires, chercheurs, ingénieurs et industriels) avec pour mission de développer l'image et le marché du bateau électrique.

Je peux vous citer de multiples projets innovants : celui de l'architecte naval rochelais Antoine Mainfray (Atelier Interface), qui a conçu un voilier de 6,50 mètres alliant une structure en fibre de bambou à une résine époxy biosourcée. Avec des panneaux du voilier, qui emploient des mousses PET tirées du recyclage de bouteilles en plastique et des déchets produits par leur processus de fabrication.

À noter aussi le Class 40 Captain Alternance du chantier Lalou Multi à la pointe du Médoc, le premier monocoque entièrement recyclable,

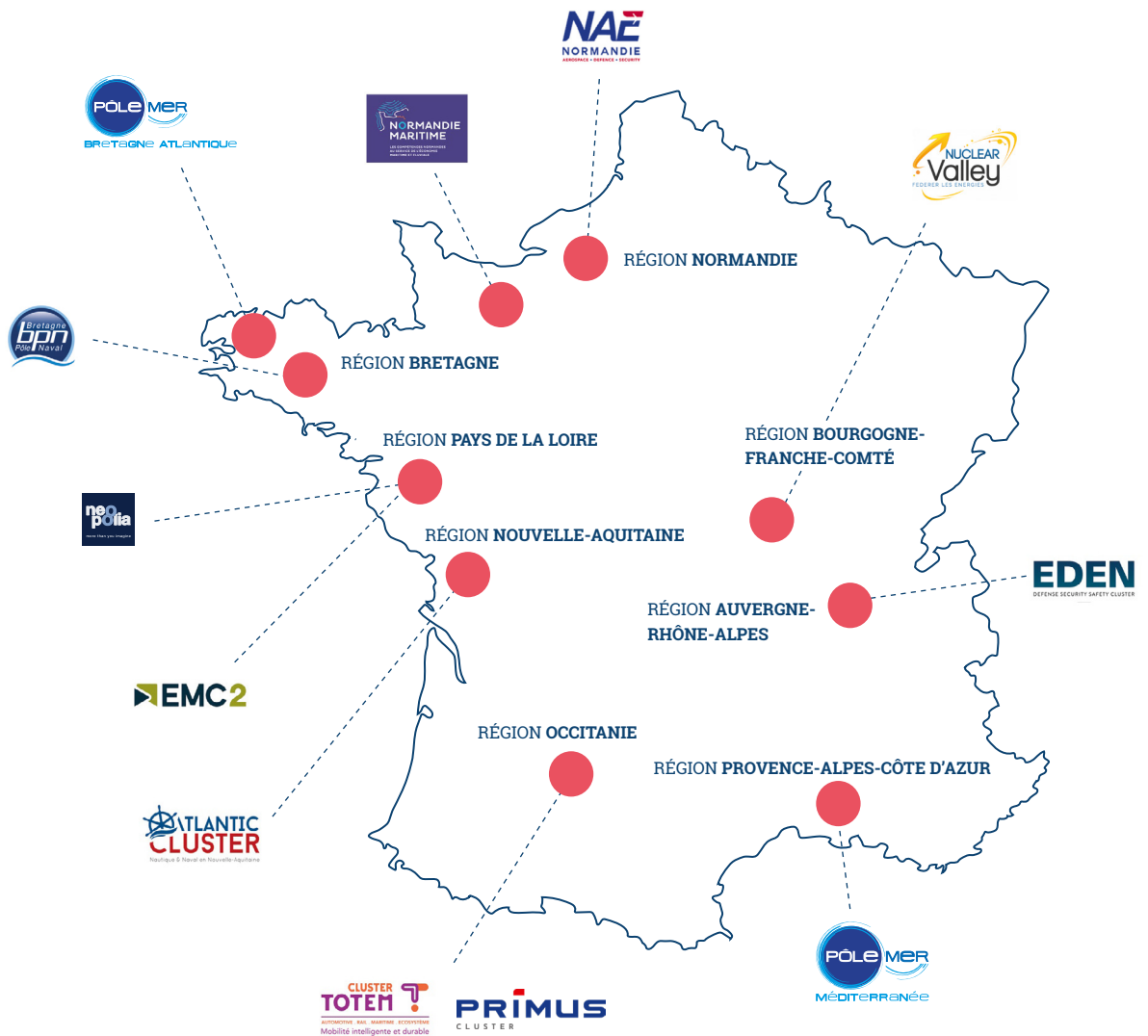
avec l'utilisation de la résine Elium pour toutes les pièces composites coque, pont et cockpit.

Sans oublier de nouveaux acteurs, comme la start-up bayonnaise Vela, qui vient de lever 40 millions d'euros pour construire son premier trimaran de charge à voile et transporter les premières marchandises 100% par voile, sans émission carbone, entre la France et les États-Unis dès 2026.

Ce sont autant de nouveaux écosystèmes à construire. Un challenge passionnant. Notre ambition est de devenir le leader français d'une économie maritime éco-responsable. La mer est un atout majeur pour le développement de notre région. C'est un réservoir de croissance et d'emplois à forte valeur ajoutée pour l'avenir.



LES PARTENAIRES DU GICAN DANS LES TERRITOIRES



À PROPOS DU GICAN

Le GICAN, Groupement des Industries de Construction et Activités Navales, est un syndicat professionnel qui fédère plus de 300 industriels et organisations du secteur maritime français. Il réunit chantiers navals, systémiers, équipementiers, sous-traitants, sociétés d'ingénierie, architectes navals et toutes les entreprises qui concourent à la construction navale civile et à ses équipements, à la construction navale de défense, de sûreté et de sécurité, aux énergies marines renouvelables (EMR), à la valorisation et à la protection des océans et des infrastructures côtières et portuaires.

Il a pour vocation de défendre les intérêts de ses membres auprès de l'État et des institutions françaises et européennes, de promouvoir leur savoir-faire à l'international et d'animer le réseau de ses membres. Le GICAN, au travers de sa filiale la SOGENA, organise également les salons EURONAVAL et EUROMARITIME.

Le GICAN est un interlocuteur naturel et reconnu du ministère des Armées et des Anciens combattants, du ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, du ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation, du ministère

de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques et du ministère chargé de la Mer et de la Pêche, ainsi que du Secrétariat général de la mer. Il est adhérent de l'UIMM en tant que fédération économique, et de France Industrie.

Le GICAN est une des parties prenantes du Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer (CSF IM) placé sous l'égide du Conseil National de l'Industrie. Le Contrat Stratégique de Filière, signé en 2018 aux côtés d'EVOLEN et du Syndicat des Énergies Renouvelables (SER), lie les industriels à l'État sur quatre grands axes stratégiques : réindustrialisation et autonomie stratégique, transition écologique, R&D et innovation, emploi / formation / compétences. Le contrat a été renouvelé par le ministre de l'Industrie, le secrétaire d'état à la Mer et à la Biodiversité et l'ensemble des fédérations en avril 2024.

Le GICAN représente 82 % du chiffre d'affaires de l'industrie navale française et 70 % de ses salariés, faisant du groupement l'interlocuteur privilégié du secteur.



+ 300

**Industriels et organisations
du secteur maritime français**



82 %

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



70 %

**Des salariés travaillent
dans les entreprises
adhérentes du GICAN**

SOMMAIRE

01 L'INDUSTRIE NAVALE EN FRANCE

Un secteur pourvoyeur d'emplois de haute technicité et au fort ancrage territorial P.12

Une présence forte sur tout le territoire P.16

02 L'INDUSTRIE NAVALE DANS LES RÉGIONS

Région **Pays de la Loire** P.24

Région **Bretagne** P.26

Région **Provence-Alpes-Côte d'Azur** P.28

Région **Île-de-France** P.30

Région **Normandie** P.32

Région **Nouvelle-Aquitaine** P.34

Région **Hauts-de-France** P.36

Région **Centre-Val de Loire** P.38

Région **Auvergne-Rhône-Alpes** P.40

Région **Bourgogne-Franche-Comté** P.42

Région **Grand Est** P.44

Région **Occitanie** P.46

Régions **Ultramarines** P.48

03 MÉTHODOLOGIE, LEXIQUE & ANNEXES P.50

01

L'industrie navale en France

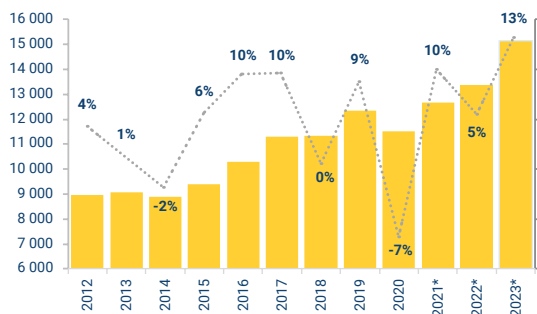
Un secteur pourvoyeur d'emplois de haute technicité et au fort ancrage territorial

Un secteur porteur

L'industrie navale conçoit, produit et réalise la maintenance et la modernisation des navires et embarcations, sous-marins et drones maritimes, ainsi que celle des systèmes et équipements intégrés sur ces plateformes, ou permettant leur utilisation. Elle fabrique aussi des systèmes de sécurité et de sûreté maritimes, des systèmes pour les EMR (éolien posé et flottant, hydroliennes...) et des équipements dédiés à l'exploration et à la valorisation des grands fonds marins.

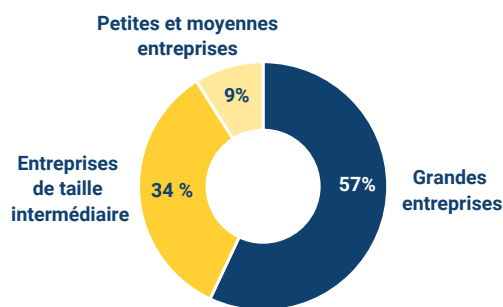
Cette industrie, qui représente en France plus de 56 100 emplois directs, pour un chiffre d'affaires cumulé de 15,1 milliards d'euros, se positionne au troisième rang européen et au 9e rang mondial en tonnage. Forte de plus de 760 entreprises comptabilisées dont une majorité de TPE et de PME, **l'industrie navale contribue au dynamisme des régions et à la souveraineté de la France**. Signe de l'excellence industrielle française, le contenu de l'industrie navale est très local dans sa valeur ajoutée et ses emplois.

Chiffre d'affaires de l'industrie navale
(millions d'euros courants, %)



* Chiffres révisés
Source : GICAN 2024

Chiffre d'affaires maritime
par typologie d'entreprise



Source : GICAN 2024

Une industrie fortement exportatrice

L'industrie navale contribue fortement à la balance commerciale française. Plus de la moitié du chiffre d'affaires de la filière est réalisée à l'export (57%), mais cette proportion monte à près de 90 % dans le cas du maritime civil. Cela peut être principalement attribué aux commandes

substantielles de navires de croisière réalisées par les Chantiers de l'Atlantique. Or contribution des Chantiers de l'Atlantique, le poids à l'export du secteur civil reste élevé grâce aux équipementiers français.

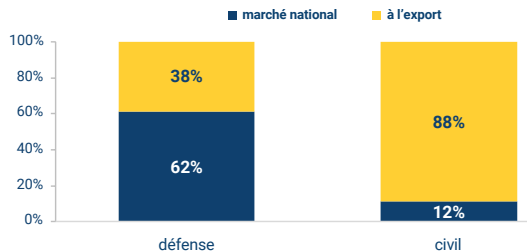
Activité de l'industrie navale française en 2023

Par marché (en chiffre d'affaires, %)



Source : GICAN 2024

Par type d'activité (en chiffre d'affaires, %)



Source : GICAN 2024

En 2023, le secteur de la défense conserve sa prédominance sur le marché national et représente 62% de son activité.

Une industrie engagée

En avril 2024, Roland Lescure, alors ministre délégué chargé de l'Industrie, Hervé Berville, alors secrétaire d'Etat chargé de la mer, Régions de France, les représentants des fédérations professionnelles GICAN, EVOLEN, le Syndicat des Energies Renouvelables (SER) et les syndicats ont signé **un nouveau Contrat Stratégique de Filière de l'Industrie de la Mer pour la période 2024-2027**. Il s'agit d'un plan d'action concerté visant à renforcer la position

de la France dans l'industrie maritime mondiale. **Il couvre des engagements précis sur la période 2024-2027** pour positionner la filière des industriels de la mer comme un leader dans la transition écologique, l'innovation, et le développement durable au niveau mondial. Il sert également à garantir l'autonomie stratégique de la France dans un secteur crucial, tout en créant des emplois qualifiés et en préservant l'environnement.

Une industrie tournée vers la transition énergétique

L'industrie navale s'implique dans les produits et dans les procédés pour réduire de façon significative son impact environnemental, en particulier son empreinte carbone. En novembre 2024, les acteurs de la filière maritime ont remis à Fabrice Loher, ministre délégué chargé de la Mer et de la Pêche **la mise à jour de la feuille de route de décarbonation de la filière**. Cette feuille de route identifie les leviers de la décarbonation du secteur maritime, inclut le panorama des solutions de décarbonation produit par le GICAN et propose un plan d'action pour engager les scénarios de transition de la filière. La feuille de route de la décarbonation est remise au ministre

délégué à l'occasion des Assises de l'économie de la mer en novembre 2024.



Fabrice Loher, ministre délégué chargé de la Mer et de la Pêche et Nathalie Mercier-Perrin, présidente exécutive du Cluster Maritime Français.

Afin de soutenir le développement technologique, la feuille de route Green Ship indique les efforts de R&D requis pour créer les nécessaires ruptures technologiques et orienter la structuration des projets de la filière dans le cadre du Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière des industriels de la Mer (CORIMER).

Au-delà de ces activités de R&D se pose la question de l'industrialisation, du déploiement et de l'accélération de la maturation économique de ces solutions. À la clef : des créations d'usines, et des marchés. Ces réflexions sont au cœur des discussions État-filière afin d'accompagner au mieux la production d'équipements de décarbonation et la construction de navires décarbonés, en levant les verrous des surcoûts et de la prise de risque par rapport aux navires traditionnels, sans négliger les exigences

réglementaires européennes et mondiales. Le GICAN a publié en 2024 un panorama des solutions industrielles françaises pour la décarbonation du maritime qui recense plus de 380 solutions issues de plus 250 acteurs.



La filière est aussi un acteur de l'écoconception et du recyclage des matériaux issus de la déconstruction, en particulier des navires civils ou militaires et des vecteurs de production de l'énergie en mer.

Une offre industrielle de drones et de systèmes intelligents en pleine expansion

Les drones sous-marins deviennent des outils majeurs pour l'exploration des grands fonds, mais aussi pour la recherche scientifique et la surveillance et l'inspection des infrastructures offshore. La France poursuit l'encadrement de ces activités, avec la création d'un statut de drone maritime et d'une procédure d'immatriculation et d'opération allégée. La réglementation sur les navires autonomes avance aussi au niveau international l'écriture d'un code MASS, avec pour objectif une publication en 2025 et une application non obligatoire en 2026. En France, la multiplication des opérations offshore en lien avec le déploiement des parcs EMR (déploiement porté par l'ambition de 45 GW de potentiel éolien installé en mer à l'horizon 2050) ainsi que l'ambition de suivi des aires marines protégées constituent une opportunité pour asseoir des références et des expériences solides sur le marché national, et déployer une

offre française à l'exportation. Le dixième axe du plan stratégique France 2030, l'exploration des grands fonds marins, constitue une véritable opportunité de soutien à notre industrie ; l'enjeu est l'accélération de ce plan pour sa déclinaison opérationnelle.

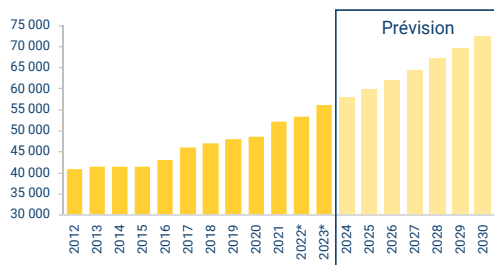
Sur le volet défense, l'impulsion du pôle d'expertise de Naval Group dédié aux drones, systèmes autonomes et armes sous-marines en développement à La Londe-les-Maures, tout comme la montée en puissance d'**Exail**, de **CMN**, de **Couach** et de **SeaOwl** elles-mêmes appuyées par l'offre des PME telles que **RTSYS**, **MarineTech** et **Alseamar**, sont susceptibles de structurer une offre compétitive française à destination de la Marine nationale et à l'exportation pour répondre à une demande de maîtrise des fonds marins, de combat collaboratif multi-milieux et de lutte sous-marine.

Une industrie qui offre de belles perspectives d'emplois et de carrière

En 2023, l'industrie navale française a augmenté ses effectifs de **8 %**, **atteignant plus de 56 100 emplois, avec une croissance moyenne de 4 % annuellement sur les cinq dernières années**. Au cours de la dernière décennie, plus de 15 000 postes ont été créés, et l'industrie prévoit d'en créer 15 000 supplémentaires pour atteindre presque 75 000 emplois d'ici 2030 pour répondre à de nouveaux besoins et remplacer les nombreux départs en retraite. Cette expansion souligne l'importance et la vitalité du secteur naval en tant que moteur significatif de l'emploi en France. Comme d'autres secteurs d'activité, elle est confrontée à des difficultés de recrutement ; certains métiers sont en tension depuis maintenant plusieurs années. Si les besoins de compétences perdurent dans les métiers de production, d'autres besoins émergent, notamment en lien avec les transitions énergétique, digitale ou numérique. Dans ce contexte, des initiatives sont prises par le secteur afin de développer son attractivité, de promouvoir les métiers et les perspectives de carrière, d'adapter l'offre de formation et de développer les compétences. Des entreprises se sont engagées dans des démarches d'attractivité, ont développé l'apprentissage, testent de nouvelles méthodes de recrutement comme la méthode de recrutement par

simulation, ou encore créent ou ressuscitent des écoles internalisées ou des centres de formation mutualisés entre plusieurs industriels. Le GICAN travaille sur ces questions en synergie avec le **CINav**, le Campus des industries de la mer, dans un modèle alliant partenariat public et privé à l'échelle de cinq régions littorales (Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Provence-Alpes-Côte d'Azur). En réponse aux besoins de compétences et aux métiers en tension, le CINav développe un réseau de formations labellisées, et propose ainsi une coloration maritime des parcours. Ces enjeux font également l'objet de travaux, bientôt suivis de propositions dans le cadre du programme européen LEADERShip (*Learning European Alliance for Digital Environmental and Resilient Shipbuilding*) qui a débuté fin 2023, et auquel le GICAN participe.

Évolution des effectifs de l'industrie navale maritime



*Chiffres révisés - Source : GICAN 2024



Une présence forte sur tout le territoire

La France métropolitaine possède trois façades maritimes qui permettent à l'industrie navale de se déployer. Celle-ci se concentre principalement dans quatre régions : les Pays de la Loire, la Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Bretagne et la Normandie. Les départements, régions et collectivités d'outre-mer complètent la couverture maritime de la France, qui occupe le deuxième domaine maritime du monde. La région **Pays de la Loire**, avec plus de 3,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 11 500 emplois directs, accueille la société **Chantiers de l'Atlantique**, le plus important chantier naval civil de France, spécialiste de la construction de navires de croisière et fabricant de sous-stations électriques offshore, mais aussi le chantier spécialiste dans les navires en aluminium à passagers **OCEA**, et les entreprises de l'embouchure de la Loire comme **Naval Group** à Indret.

L'activité maritime en **Provence-Alpes-Côte d'Azur** est majoritairement consacrée à la réparation, à la transformation et au maintien en condition opérationnelle, tant civil que militaire, avec des chantiers de réparation navale à Marseille, à Toulon et à La Ciotat. C'est dans cette région que l'activité de production et d'étude liée aux drones et aux systèmes automatisés se concentre majoritairement, avec **Exail** et bientôt **Naval Group**. La pratique du grand yachting dynamise également la région PACA. Globalement, l'industrie navale y représente un total de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2023.

Avec plus de 10 000 emplois dans l'industrie navale, la **Bretagne** abrite au moins 25 chantiers de construction et de réparation navales tels que **Naval Group**, **Piriou**, **CNN MCO**, **Kership et Damen Shiprepair Brest**. La région compte une chaîne de valeur très complète avec des équipementiers, architectes navals, intégrateurs et systémiers. La Bretagne accueille le plus grand nombre de sites de recherche après l'Île-de-France.

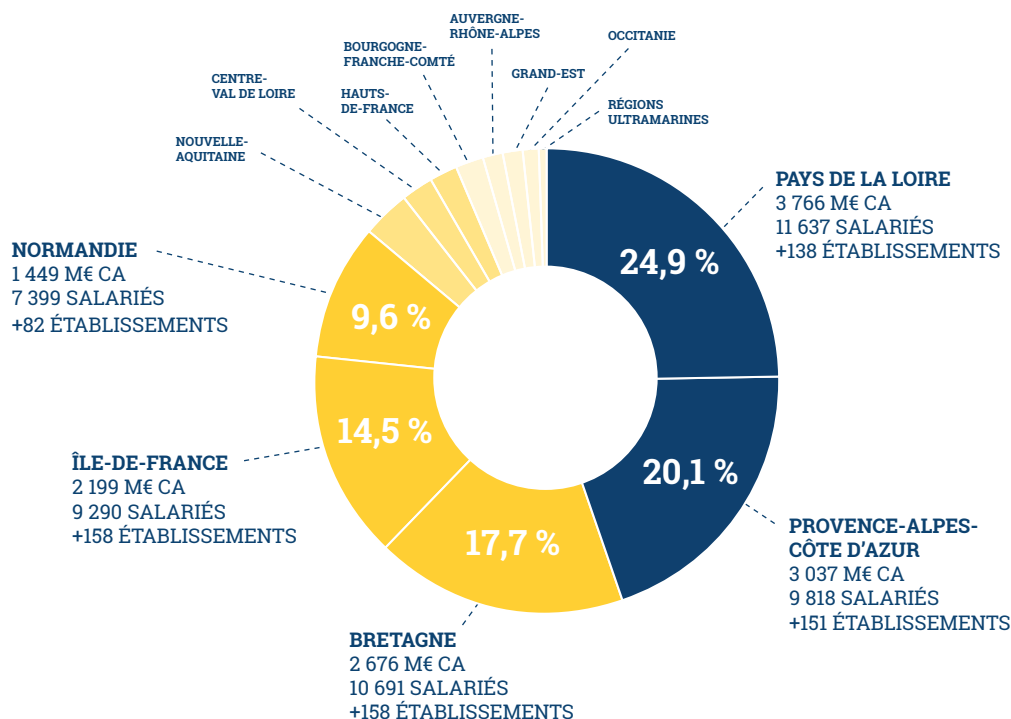
La **Normandie**, avec 1,4 milliard d'euros de chiffre d'affaires, compte plus de 80 entreprises dédiées à l'industrie navale, dont une trentaine à Cherbourg, en particulier les chantiers **Naval Group** et **CMN**. Au-delà de ces grandes régions maritimes, il est important de noter que l'Île-de-France constitue un pôle majeur de l'industrie navale française avec 2,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Elle héberge la majorité des sièges sociaux, des unités de management, des bureaux d'études, de la production équipementière des entreprises de l'industrie navale, ainsi que d'importants sites de R&D et des chantiers fluviaux.



Les régions **Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val de Loire et Auvergne-Rhône-Alpes** ont également un poids significatif. La région Nouvelle-Aquitaine développe notamment des projets pour réaliser des refit, du rétrofit, de l'entretien et de la réparation de navires, en particulier à Bordeaux. La région **Centre-Val de Loire**, qui abrite le missilier **MBDA** et le chantier **Sillinger**, est majoritairement caractérisée par ses activités militaires ; dans la région **Auvergne-Rhône-Alpes**, plusieurs sous-traitants et fournisseurs industriels sont présents, dont **ArcelorMittal**.

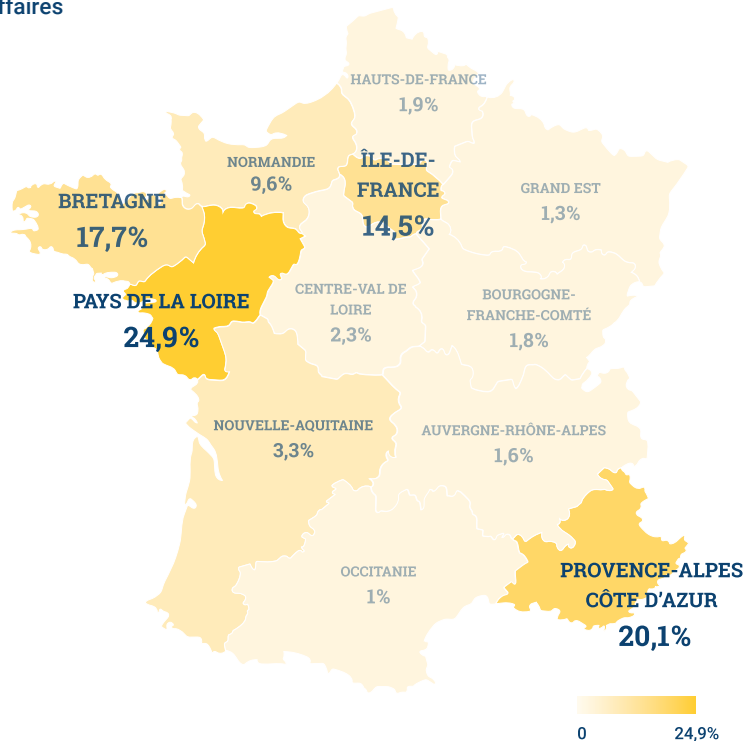
Mais l'industrie navale dans les autres régions est loin d'être négligeable. Celles-ci abritent des acteurs phares tels **Socarenam** et **Damen Shiprepair Dunkerque** dans les **Hauts-de-France**, **CLS** et **Hensoldt-Nexeya** en **Occitanie**, **ArcelorMittal** et **Lebronze Alloys** dans le **Grand Est**, ainsi que **Prysmian** et **Safran** en **Bourgogne-Franche-Comté**. La région **Corse** est principalement active dans le nautisme. Toutefois, dans le cadre du plan de relance, le Lycée professionnel maritime et aquacole de Bastia a commandé la construction d'un navire école démonstrateur à hydrogène, l'Alba. La construction a été coordonnée par **Mauric**. Le chantier naval **Gatto** et les entreprises **EODev** et **Alternatives Énergies** ont été mobilisés. L'industrie navale irrigue ainsi les territoires. Il s'agit bien d'une industrie stratégique pour la France, tant par les navires, systèmes et équipements qu'elle fournit, que par son poids économique.

5 régions concentrent 85 % du chiffre d'affaires de la filière navale :

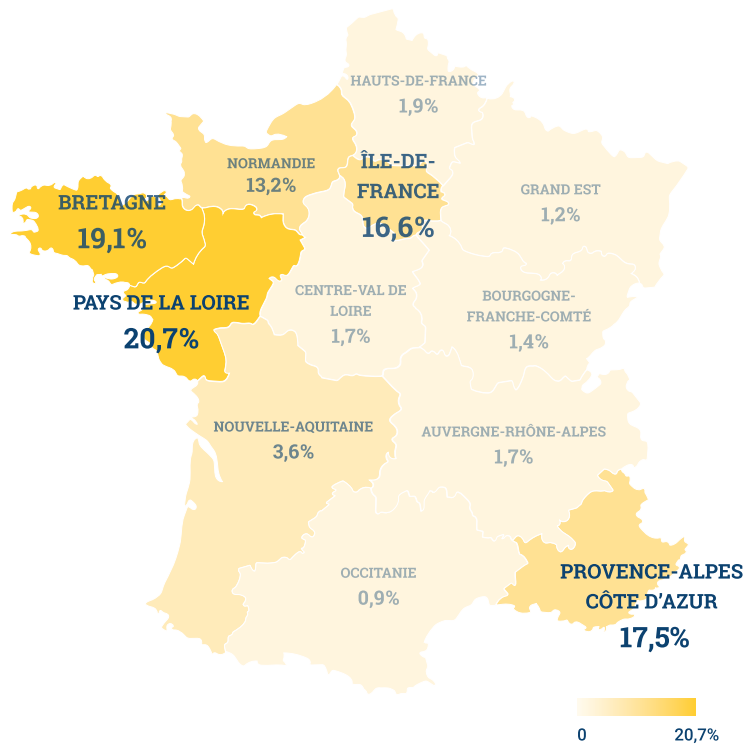


La répartition par régions :

Du chiffres d'affaires

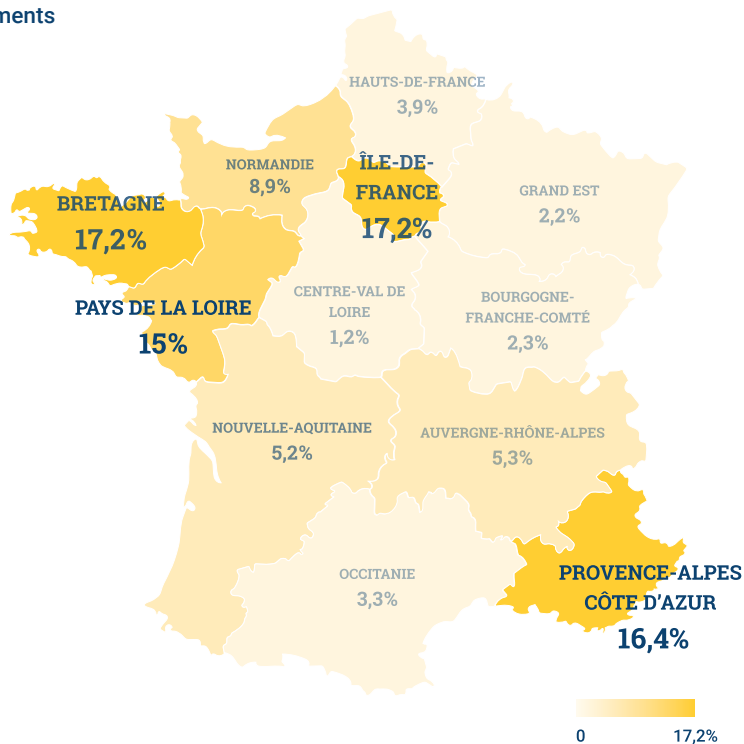


Des effectifs

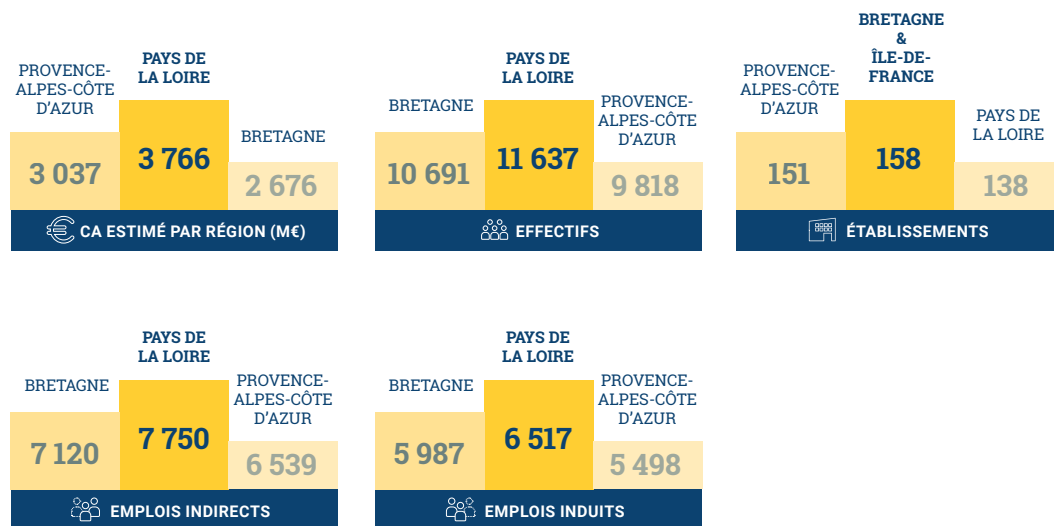


Source : GICAN 2024

Des établissements



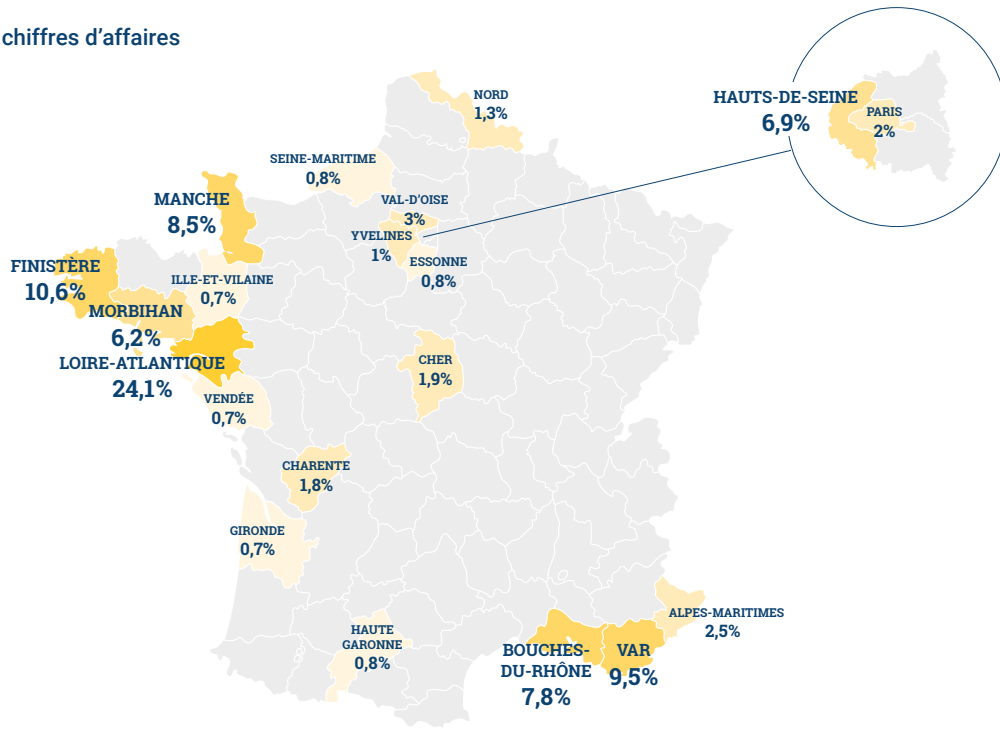
Les tops 3 par régions :



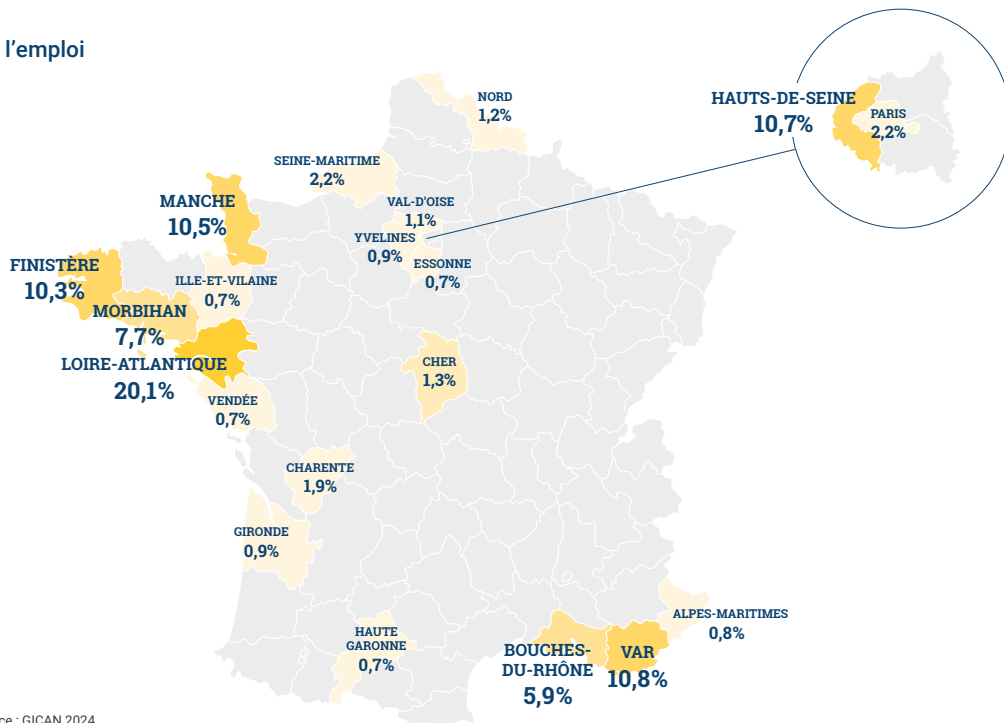
Source : GICAN 2024

La répartition par départements :

Du chiffres d'affaires



De l'emploi



Source : GICAN 2024

Les tops 5 par départements :



Conformité réglementaire avec les commissions régionales de sécurité

À l'instar de la Commission Centrale de Sécurité (CCS), dans laquelle le GICAN siège, des Commissions Régionales de Sécurité (CRS) ont pour mission d'examiner les plans et documents de navires professionnels de commerce, pêche et plaisance entrant dans son champ de compétence, préalablement à la délivrance des titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution. Les CRS sont placées auprès du directeur interrégional de la Mer et siègent dans chacune des villes désignées par le ministre chargé de la Mer.

Commissions régionales de sécurité

SIÈGE	DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER	RÉGIONS COUVERTES
Le Havre	Manche-Est, mer du Nord	Normandie et Hauts-de-France
Nantes	Nord-Atlantique, Manche-Ouest	Bretagne et Pays de la Loire
Bordeaux	Sud-Atlantique	Nouvelle-Aquitaine
Marseille	Méditerranée	Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse

Les navires entrant dans le champ de compétence des CRS sont les navires à passagers de jauge inférieure à 500 UMS (*Universal Measurement System*) et naviguant à moins de 20 milles nautiques, ainsi que les navires d'une longueur supérieure ou égale à 12 mètres et d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres.

La réglementation nationale en matière de sécurité et de prévention de la pollution des navires est définie au travers de diverses divisions. La création ou la modification de ces divisions est examinée par la CCS. Parmi celles-ci, on peut notamment citer la division 222, qui s'applique aux navires de charge de jauge brute inférieure à 500 étudiés par les CRS. Cette division a été amendée en 2024 afin, entre autres, de l'harmoniser avec la division 215 – Habitabilité, et de prendre en compte les opérations de soutage en mer des navires dédiés au transport de personnels industriels intervenant dans la construction, l'exploitation et la maintenance d'installations offshore.

Au-delà de la volonté des affaires maritimes de simplifier la division 222, une révision plus approfondie serait nécessaire. Celle-ci impliquerait une collaboration renforcée avec des experts navals et viserait à prendre en compte les évolutions actuelles de l'industrie. Le GICAN, en tant que membre de la CCS, constitue un interlocuteur clé pour relayer ces attentes et besoins industriels.



02

L'industrie navale dans les régions

Développement dans les territoires

En 2024, l'industrie navale française a connu une activité dynamique, répartie sur plusieurs régions et couvrant divers secteurs. Nous avons comptabilisé **71 projets répartis dans différentes catégories d'activités**. Cette liste n'est pas exhaustive, ces projets illustrant une partie des nombreuses initiatives en cours dans l'industrie navale, qui continue de croître et d'innover.

Du côté civil, **les Chantiers de l'Atlantique** affichent un carnet bien rempli avec 7 navires de croisière en commande, ainsi que des contrats majeurs signés jusqu'en 2032 pour la construction de sous-stations. Le donneur d'ordre prévoit d'investir 100 millions d'euros pour doubler sa capacité de production de sous-stations. Dans le secteur militaire, **Naval Group** a renforcé sa position en signant un contrat pour la fourniture de quatre sous-marins à la marine néerlandaise, consolidant ainsi son expertise dans les sous-marins et mobilisant un large réseau d'entreprises françaises. Par ailleurs, l'innovation et les technologies avancées ont été au cœur de 12 projets, avec des avancées significatives dans les domaines de la robotique sous-marine, des nouvelles technologies de propulsion et des systèmes de surveillance maritime.

L'industrialisation et le développement industriel ont également joué un rôle majeur avec 10 projets, témoignant des investissements constants dans les infrastructures et les capacités de production des chantiers navals français. D'autres domaines, comme la réparation navale et la maintenance, ont vu 5 projets se développer, tandis que la transition énergétique et la décarbonation ont pris de l'ampleur avec 8 projets visant à réduire l'empreinte carbone du secteur maritime.

Le programme France 2030 a joué un rôle central dans cette dynamique, avec 7 projets répartis à travers diverses régions, soutenant le développement de nouvelles technologies et la décarbonation de l'industrie navale. De plus, **le programme SEAstart - Promotion #03** a mis en lumière 11 projets innovants portés par des startups, confirmant le rôle de la France dans le soutien aux jeunes entreprises du secteur. Enfin, une levée de fonds majeure a marqué l'année dans le domaine du financement, avec 1 projet significatif. Cette année a donc été riche en initiatives et avancées, consolidant la place de la France comme un acteur incontournable de l'industrie navale mondiale, que ce soit dans les secteurs civil ou militaire.

CATÉGORIES	DESCRIPTION
 Commandes et Livraisons	Regroupe les commandes et livraisons de navires, sous-marins et équipements navals.
 Industrialisation et Développement Industriel	Investissements dans les infrastructures et développement des capacités de production.
 Réparation Navale et Maintenance	Projets liés à la réparation et à la maintenance des navires et équipements.
 Transition Énergétique et Décarbonation	Projets visant à réduire l'empreinte carbone de l'industrie navale.
 Innovation et Technologies Avancées	Développement de nouvelles technologies et innovations dans le domaine naval.
 Financements et Levées de Fonds	Projets impliquant des levées de fonds ou des investissements majeurs.
 SEAstart - Promotion #03	Projets innovants portés par des startups dans le cadre du programme SEAstart.
 France 2030	Projets soutenus par le programme France 2030, axés sur l'innovation et la décarbonation.

RÉGION PAYS DE LA LOIRE

CHIFFRES CLÉS



3 766 M€

Chiffre d'affaires



138

Établissements



21 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



11 637

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



7 750

Emplois indirects
(ST > rang 1)



6 982

Emplois induits

Première région française pour l'industrie navale, les Pays de la Loire concentrent 21 % des effectifs de la filière. La région porte également une vision stratégique forte autour du maritime, avec une demande importante liée à la production de navires à la fois civils et militaires, et son développement dans les éoliennes en mer. Les **Chantiers de l'Atlantique**, à Saint-Nazaire, sont le donneur d'ordre majeur de la région avec plus de 3 500 salariés. Côté civil, les navires construits sont principalement des paquebots. Pour les éoliennes en mer, le chantier est le **N°2 européen pour les sous-stations à courant alternatif**. Quant aux grands navires de défense – porte-hélicoptères (PHA), navires de ravitaillement (BRF) ou futurs porte-avions –, ils sont réalisés à Saint-Nazaire en partenariat avec Naval Group (et son site d'Indret spécialisé dans les systèmes propulsifs), puis complétés et armés à Lorient ou à Brest.

Plusieurs autres donneurs d'ordre sont présents dans la région. Le chantier OCEA, avec une double activité civile et militaire et ses plus de 350 salariés, est un leader mondial dans la construction de navires en aluminium. Le chantier envisage de se développer fortement dans le domaine des navires à passagers, CTVs et yachts. Le chantier **Merré** à Nort-sur-Erdre produit des navires allant de 12 à 50 mètres. **Eiffage-Clemessy Services**, à Saint-Nazaire, a une activité de réparation navale. Quant à **Sirehna**, filiale de Naval Group à Bouguenais, elle œuvre pour la sécurisation de la navigation et de l'environnement maritime, sur les marchés civils et militaires. La région Pays de la Loire est également la première en France en matière d'emplois dans les EMR avec 2 500 emplois en 2023, soit une hausse de 11 % par rapport au 2022. L'été 2023, les travaux du deuxième parc de la région, Yeu-Noirmoutier, ont débuté, après le parc de Saint-Nazaire qui devient le premier parc éolien en mer posé mis en service en France en novembre 2022. Au-delà du marché national, remarquons les exportations de sous-stations électriques construites par les Chantiers de l'Atlantique avec 50 % de chiffre d'affaires à l'export. Le chantier prévoit investit 100 M€ pour doubler sa capacité en sous-stations.

Enfin, la région est caractérisée par la couverture de presque toute la chaîne de valeur navale, avec notamment la présence forte de **Bureau Veritas Marine & Offshore** à Nantes, mais aussi un tissu complexe d'équipementiers et de fournisseurs (**Johnson Controls, MAN Energy Solutions, Coyard, DEF-Marine, EN Moteurs, Videlio-HMS, ACEBI, Gestal, Airseas**), de bureaux d'études et d'architecture navale dont **Mauric, Ship-ST, CT-Arco Marine, Stirling Design International (SDI), H&T**, etc. Nantes est également un des principaux pôles de formation de la région, avec la présence de l'école d'ingénieurs Centrale Nantes et celle de l'Université de Nantes, auxquelles s'ajoutent d'autres acteurs comme les Pôles Formation de l'UIMM, dont la FabAcademy à Bouguenais.



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

Les Chantiers de l'Atlantique débutent l'année avec une nouvelle commande de la part du Royal Caribbean Group. Il s'agira du septième navire de la classe Oasis, « les plus gros paquebots du monde », qui sera livré en 2028. De plus, le chantier a mis en cale le Luminaria, dernier-né de la flotte de The Ritz-Carlton. Il a également livré le Celerity Xcel, le premier de la série équipé d'une propulsion capable de fonctionner entièrement au méthanol, ainsi que l'Utopia of the Seas, sixième navire de la classe Oasis. Le chantier **OCEA** poursuit les livraisons des bateaux-bus de Bordeaux Métropole, et se positionne comme un acteur majeur des navires fluviaux électriques avec une nouvelle commande de quatre navettes 100 % électriques pour RATP Dev et SYTRAL Mobilités destinées à Lyon. **D-ICE ENGINEERING**, une entreprise nantaise spécialisée dans l'ingénierie des systèmes de navigation maritimes, a annoncé avoir levé 6 millions d'euros pour étendre sa présence à l'international. Parallèlement, la société a révélé la commande de trois systèmes de pilotage automatique Oceanics destinés à la flotte de rouliers à faibles émissions de Louis Dreyfus Armateurs (LDA), qui seront déployés à partir de 2026 pour les opérations logistiques maritimes d'Airbus.



Industrialisation et Développement Industriel

Les Chantiers de l'Atlantique prévoient d'investir 15 millions d'euros dans un nouveau magasin de stockage de 8 700 mètres carrés, qui s'ajoutera à leur usine de fabrication de cabines pour les paquebots. Ce nouvel entrepôt sera opérationnel en 2026 et sera situé dans la zone artisanale de Brais, en périphérie de Saint-Nazaire.



Réparation Navale et Maintenance

Le service de soutien de la flotte (SSF) de la Marine nationale notifie aux **Chantiers de l'Atlantique** l'attribution du marché FS24 de maintien en condition opérationnelle (MCO) des six frégates de surveillance de type Floréal basées en outre-mer.



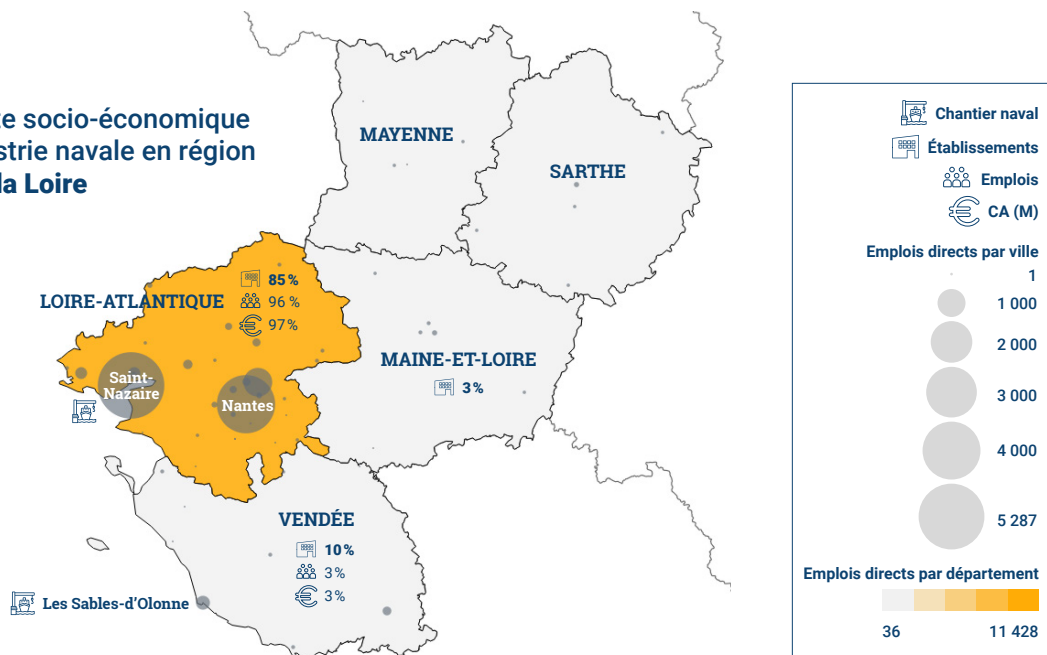
Transition Énergétique et Décarbonation

La voile teste de **WISAMO** a très bien passé le test sur le roulier de Maritime nantaise. Elle sera remise en état pour être installée sur un navire adapté à sa taille d'entre 30 mètres et 40 mètres de long. Pour les plus grands navires, Wisamo a développé une voile de 800 m². Dans le cadre du programme **France 2030**, **ELWAVE**, en partenariat avec **ABYSSA SAS** et **EXAIL TECHNOLOGIES**, mène le projet **PICCARD**. Ce projet vise à étudier et développer de nouveaux capteurs électromagnétiques et optiques intégrables sur des ROV et AUV capables d'opérer jusqu'à 6 000 mètres de profondeur.



France 2030

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Pays de la Loire



Source : GICAN 2024

RÉGION BRETAGNE

CHIFFRES CLÉS



2 676 M€

Chiffre d'affaires



158

Établissements



19,1 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



10 691

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



7 120

Emplois indirects
(ST > rang 1)



6 415

Emplois induits

En 2023, les industriels bretons ont employé plus de 10 000 salariés dans le secteur maritime, ce qui représente 19 % des emplois de la filière. La région se caractérise par la présence de grands donneurs d'ordre et la diversité des marchés abordés par la filière : le civil, le militaire, la pêche, le fluvial, les énergies marines, la robotique et d'autres moyens de soutien à l'activité en mer en général. L'industrie navale constitue d'ailleurs une des priorités de la région.

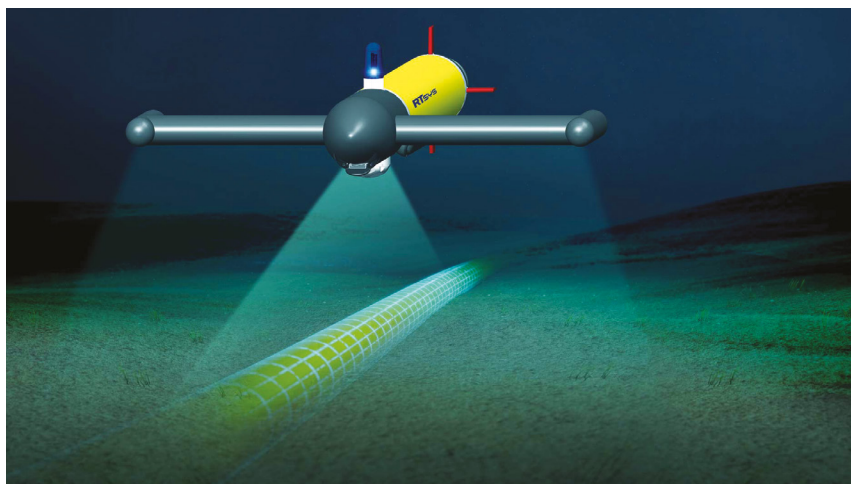
Pour les chantiers navals, au-delà de **Naval Group** avec ses activités militaires de construction à Lorient et de maintien en condition opérationnelle à Brest, **Piriou** représente un acteur important dans la région, à Concarneau. La présence de **Kership** à Lanester, **Damen Shiprepair** à Brest, **Ufast** à Quimper, **Raidco**, ou encore **les Chantiers navals Bernard et Glehen** tirent les activités navales dans la région. Ces pôles d'activités profitent d'infrastructures modernes et d'un système dynamique d'acteurs, avec la présence de PME innovantes.

Brest et Lorient constituent ainsi deux pôles d'activités majeurs. En plus des chantiers, des PME telles que **CNN MCO**, **Fouré Lagadec**, **Meunier**, **Marinelec** ou **Barillec** apportent un savoir-faire éprouvé. Les activités maritimes de **Thales** et **Alcatel-Lucent** se concentrent ainsi autour de Brest, de même qu'une partie des activités d'**Exail** tandis que **RTsys** est installée à Caudan.

La Bretagne se tourne vers la transition écoénergétique, avec en particulier la filière des EMR qui se développe d'abord dans l'éolien offshore posé, mais aussi dans l'éolien flottant et les autres EMR, avec notamment **Sofresid** et **Sabella** pour les hydroliennes. La région veut développer des écosystèmes à partir d'hydrogène vert provenant des énergies marines.

Le dynamisme de la filière et de la région en général créent une tension sur le marché de l'emploi. Avec des carnets de commandes bien remplis, la région Bretagne est en tension sur les qualifications à l'échelon du territoire.

Enfin, quelques tendances propres au territoire breton sont à souligner. En particulier, le secteur de la construction des bateaux de pêche doit faire face à des problèmes de concurrence déloyale, qui s'ajoutent aux difficultés liées aux règles de jauge européennes. En ce qui concerne les activités de réparation, certaines entreprises historiquement navales s'ouvrent à l'industrie de façon plus large, dans le but de lisser les plans de charge dans des secteurs moins concurrentiels.



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

Le chantier naval concarnois **Piriou** a entamé l'année 2024 en signant plusieurs contrats majeurs pour la construction navale civile, comprenant deux navires pour un armateur anglais, à savoir un ferry de 72 mètres et un cargo de 45 mètres. De plus, le chantier a été choisi par Bourbon pour la fabrication de six crew boats de 27 mètres, et par Windcoop pour la construction de son premier porte-conteneurs à voile.



Financements & Levées de fonds

Unseenlabs, société spécialisée dans la surveillance maritime annonce une levée de fonds inédite de 85 millions d'euros. La société a réussi à décliner en version *low cost* du savoir-faire militaire de la France pour développer son système pour le secteur civil.



Réparation Navale et Maintenance

Le câblier d'Orange Marine a été accueilli en arrêt technique à Brest, une première pour un navire de cette taille sur le site de **PNS (Piriou Naval Services)**. Cet arrêt technique démontre les capacités de **Piriou** à prendre en charge des navires complexes et de grande taille.



Industrialisation et Développement Industriel

Le droniste RTsys ouvrira un nouveau site de production d'une taille de 3 500 m², plus de deux fois la surface du site actuel.



Transition Énergétique et Décarbonation

Enag et **Marinelec Technologies** ont assuré le refit de deux unités de la Compagnie-des-Bateaux-Mouches® afin d'intégrer un système de propulsion hybride (batterie-diesel électrique). **Actemium Marine** se voit confier la refonte de la motorisation de la flotte des Vedettes de Paris, en électrifiant ses cinq navires.

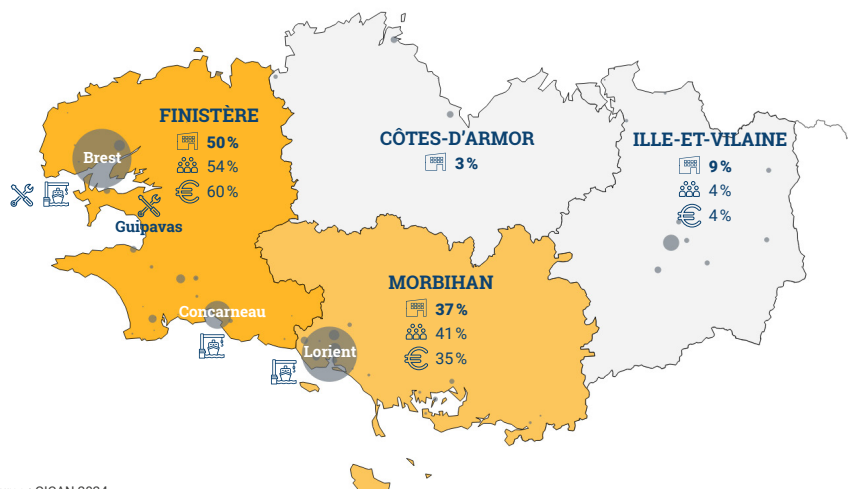
RTsys - Underwater Acoustics & Drones travaille sur le projet **MARTOC**, soutenu par **France 2030**, pour développer une solution autonome de détection, de suivi et de contrôle des câbles et sous-marins, basée sur un drone sous-marin capable d'opérer à 3 000 mètres de profondeur.



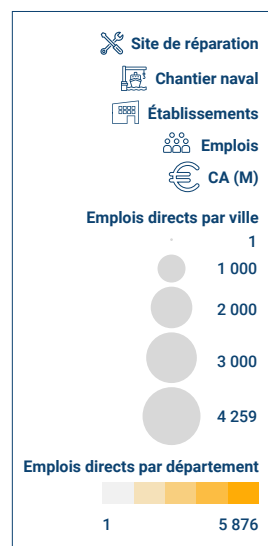
SEAstart Promotion #03

La start-up bretonne **Marine Weather Intelligence (MWI)** fournit des solutions basées sur l'intelligence artificielle pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime, en offrant des routages météorologiques optimisés, des alertes de sécurité en temps réel et des applications web adaptées aux besoins spécifiques de chaque secteur maritime. **Bluefins** développe des systèmes de propulsion biomimétique de navire pour la décarbonation du transport maritime, en complément des propulsions existantes pour en réduire la consommation de carburant. Chaque système est adapté au navire porteur. **Efficient Hydrogen Motors (EHM)** développe des moteurs à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène pour la génération de puissance et la mobilité lourde, pour des puissances allant de 50 à 370 kW.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Bretagne



Source : GICAN 2024



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

CHIFFRES CLÉS



3 037 M€

Chiffre d'affaires



151

Établissements



17,5 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



9 818

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



6 539

Emplois indirects
(ST > rang 1)



5 891

Emplois induits

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur héberge presque 10 000 des salariés de la filière, soit 18 % de ses emplois. En 2023, les industriels de la région ont réalisé 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires. La région se caractérise, en particulier, par des activités importantes de réparation et de maintenance de navires civils, qui vont du méga-yacht au méga-paquebot. Elle bénéficie aussi de la présence de **Naval Group** (2 200 salariés à Toulon), qui mène des activités de conception de systèmes de combat, de cybersécurité et de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des navires militaires. Une trentaine de chantiers navals civils, donneurs d'ordre intermédiaires, sont également présents dans la région, notamment à La Ciotat qui constitue le premier pôle mondial dédié au refit de yachts d'exception. Quant aux EMR, la région se positionne pour développer des éoliennes flottantes dans des fermes-pilotes avant de passer à des fermes commerciales. La fabrication des flotteurs est réalisée par Eiffage Métal à Fos-sur-Mer. Enfin, la région est également un pôle de développement de la robotique sous-marine. **La région compte trois principaux bassins d'emplois** : Toulon, La Seyne-sur-Mer-Saint-Mandrier pour le MCO de navires de défense par **Naval Group**, la présence de **CNIM**, **SeaOwl** et **Exail**, et **IMS Shipyard** autour des méga-yachts notamment ; La Ciotat, avec le chantier **Monaco Marine**, **La Ciotat Shipyards**, ou **Principia** (ingénierie scientifique) ; Marseille, enfin, avec l'électricien **SNEF**, Mobilis pour les aides à la navigation, **CMR** et **Chantier Naval de Marseille** qui occupe la forme 10, troisième plus grande forme de réparation navale au monde.

Des systémiers et équipementiers majeurs complètent l'offre navale régionale. **Thales**, à Sophia Antipolis, développe des sonars, **Airbus Helicopters**, à Marignane, « maritime » les hélicoptères, **Exail** développe des drones et des robots sous-marins. Sont aussi présents **Moteurs Baudouin**, **CMR Group** (instrumentation et automatisme), **FCE** (robinetterie), **Themys**, **Sonovision**, **France Hélices**. **TechnicAtome** conçoit à Aix-en-Provence les chaufferies nucléaires des bâtiments de la Marine nationale. La région comprend également **un écosystème riche d'environ 150 TPE et PME spécialisées dans l'industrie navale.**

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose d'une filière drone et robotique présentant de véritables pépites technologiques, et des pôles de compétitivité performants pour les accompagner. Grâce à un réseau de plateformes de tests et d'essais de renommée mondiale, la région se positionne aujourd'hui comme un leader européen dans ce secteur. La robotique (ROV, USV) avec **Exail** (ex-ECA Group), **Cybernetix**, **Alseamar**, et la maintenance prédictive (IOT, Big data), avec **Predict** notamment, sont deux des principaux domaines technologiques couverts par les acteurs de la région. Enfin, **de nombreux organismes de formation couvrent les métiers de la navale**, parmi lesquels les Pôles Formation de l'UIMM, de l'ENSM, de l'École Centrale de Marseille, et SeaTech à Toulon. Côté R&D, le Technopôle de la Mer à La Seyne-sur-Mer représente un site d'excellence pour la R&D et l'incubation de projets innovants. **LIFREMER** et le **Pôle de Compétitivité Mer Méditerranée** sont également des acteurs clefs.

ACTUALITÉS

La DGA a notifié à **Naval Group** un accord-cadre portant sur les études, la réalisation et l'expérimentation d'un démonstrateur de sous-marin de combat sans équipage (UCUV - Unmanned Combat Underwater Vehicle) dans un milieu opérationnel. **Exail** a signé deux contrats majeurs : un avec la NASA pour des composants optiques destinés à la mission GRACE-C et un autre d'une valeur de 2,3 millions d'euros avec la Belgique pour la livraison de six R7 ROV. De plus, la société débute les essais en mer de son nouveau drone de surface transocéanique,



Commandes & Livraisons

DriX O-16, capable de traverser l'Atlantique. Le ministère des Armées a commandé deux systèmes robotisés pour intervenir dans les grands fonds marins, dans le cadre du programme France 2030 et de la stratégie « Maîtrise des fonds marins ». **La Direction générale de l'Armement (DGA)** a notifié à **Exail** le développement d'un drone sous-marin autonome, l'**A6K-M**, capable d'opérer jusqu'à 6 000 mètres de profondeur, basé sur les travaux réalisés avec l'IFREMER pour l'Ulyx. **NepTech**, cabinet d'étude spécialisé en hydrodynamique, et le Chantier de l'Arsenal ont reçu une commande des deux navettes portuaires électriques Hydrogen ready par l'Agglomération des Sables d'Olonne afin de moderniser sa flotte de passeurs et de bus de mer avec de l'énergie 100% propre.



Industrialisation et Développement Industriel

Un nouveau site dédié aux drones et aux armes sous-marines de **Naval Group** à Londe-les-Maures, à l'est de Toulon, ouvrira à la fin de l'année 2027. Le nouvel établissement accueillera plus de 550 salariés.



Réparation Navale et Maintenance

Le bassin 2 de la base navale de Toulon est en cours de refonte sous la maîtrise d'œuvre de **Naval Group**. Cette refonte fait partie des travaux d'adaptation des infrastructures de la base navale de Toulon pour l'accueil et l'entretien des sous-marins nucléaires d'attaque type Suffren. **Le Chantier Naval de Marseille** a accueilli sa première unité flottante de stockage et de regazéification (FSRU) en arrêt technique. **Le Chantier de Monaco Marine**, présent à La Ciotat, La Seyne-sur-Mer, Cogolin, Antibes et Beaulieu-sur-Mer a récemment obtenu les certifications ISO 9001, 14001 et 45001 délivrées par LRQA (Lloyd's Register Quality Assurance). De plus, le site de La Ciotat a également obtenu la certification ISO 50001 pour la gestion de l'énergie.



Innovation et technologies avancées

Alseamar continue d'innover et a présenté lors d'Euronaval 2024 SeaExplorer 1000-M, une version militaire de leur glider sous-marin, l'ExoJet, un système de propulsion conçu pour les nageurs de combat et le Black Bird, système d'éjection de drone aérien depuis un sous-marin en immersion profonde, pour la collecte de données en toute discrétion.



SEAstart Promotion #03

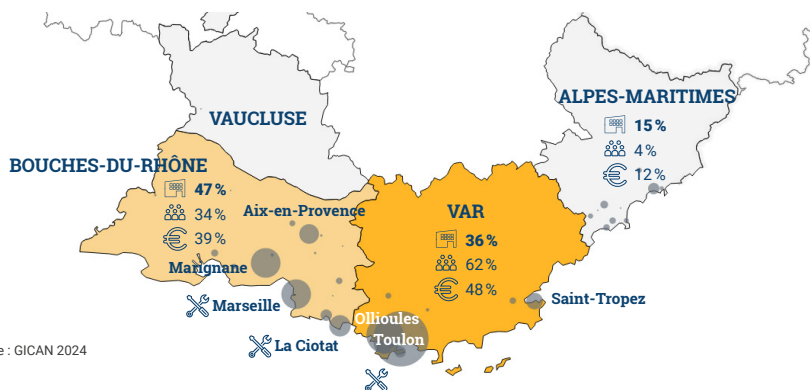
DAT Solutions conçoit, développe, intègre et maintient des solutions d'IA sur-mesure. Ses activités sont orientées vers le marché de la sécurité et de la défense. Elle propose notamment une solution qui détecte, classe et assure le tracking en temps réel d'objets d'intérêts de petite taille. **Videtics**, spécialiste de l'IA, propose des solutions qui centralisent, traitent et analysent les données vidéos en temps réel ou a posteriori. Ses activités sont orientées vers le marché de la sécurité/sûreté maritime.



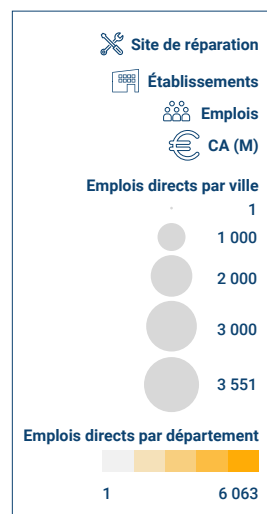
Transition Énergétique et Décarbonation

La première barge mytilicole à moteur hydrogène (ESTEBAM), issue d'un consortium comprenant la **CCI des Côtes-d'Armor**, **CMV Amphibie**, le cabinet d'architecte naval **Pierre Delion**, **EUROPE TECHNOLOGIES/CIAM** et le **Comité régional de conchyliculture de Bretagne Nord**, a été présentée lors d'une démonstration terrestre. Équipée d'un moteur à combustion H2, cette barge vise une mise à l'eau qui devrait ensuite conduire au développement et à l'industrialisation de barges mytilicoles fonctionnant à l'hydrogène.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Source : GICAN 2024



RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

CHIFFRES CLÉS



2 199 M€

Chiffre d'affaires



158

Établissements



16,6 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



9 290

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



6 187

Emplois indirects
(ST > rang 1)



5 574

Emplois induits

La région Île-de-France compte plus de 9 000 salariés, soit 17 % des effectifs de la branche, avec une concentration d'acteurs dans les départements de Paris (75), des Hauts-de-Seine (92), des Yvelines (78) et de l'Essonne (91), ainsi que la présence des sièges de grands acteurs purement navals tels que Naval Group, GTT, Zodiac Milpro ou Bureau Veritas Marine & Offshore.

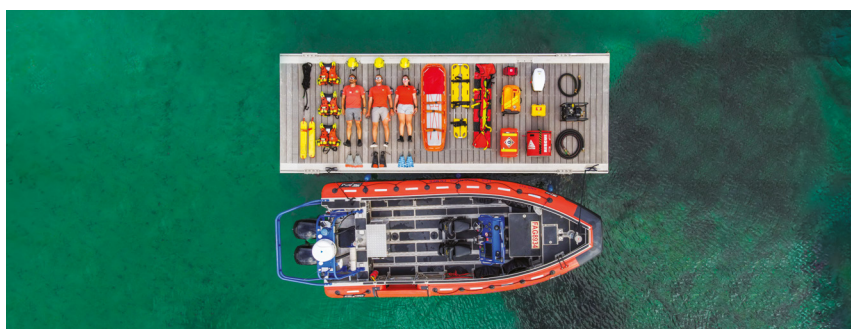
D'autres entreprises du secteur, connues pour leurs activités multi-filières mais faisant aussi partie de l'industrie navale, comme Airbus, MBDA, Safran, Thalès, Dassault Systèmes, Equans, Technicatome, DCI Group, Schneider Electric, Segula, Expleo, Hutchinson et Vinci Construction ont également leur siège national ou mondial dans la région.

La région Île-de-France héberge le plus grand nombre de sites de R&D et d'ingénierie spécialisés de l'industrie navale de France, avec des acteurs importants comme GTT (plus de 400 salariés en Île-de-France), l'entreprise disposant de l'unique laboratoire d'analyse des mouvements liquides au monde à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, ou Exail, avec plus de 400 salariés à Saint-Germain-en-Laye dans le centre technologique iXcampus. Le campus, dédié à la fabrication de centrales inertielles de très haute performance basées sur des gyroscopes à fibre optique et utilisées dans l'industrie navale, a l'ambition d'accueillir 870 étudiants et 900 salariés en 2025 grâce à la construction de deux nouveaux bâtiments.

La région regroupe aussi des fournisseurs comme Souriau pour la connectique, Atos, Safran (ex-Orolia) pour les solutions de navigation, Arkeocean qui fournit des solutions acoustiques pour l'exploration sous-marine, ORIA Marine qui optimise et améliore la performance des navires, Nereides et Cobham pour les antennes, HGH pour les solutions de surveillance maritime, Prescom pour les télécoms, Rellumix pour les filtres, Socitec pour les solutions anti-chocs & vibrations, Roxel et Eurosam pour les missiles, Bowen pour les produits et systèmes embarqués radars et télécommunications, mais aussi des fournisseurs de moyens de conception, des bureaux d'études, des sociétés de conseil. L'Institut de recherche technologique IRT SystemX travaille avec Naval Group et Atos sur le projet PFS (Ports du Futur Sécurisés), qui vise à définir une solution générique de cybersécurité pour les systèmes portuaires du futur.

En matière d'activité fluviale, l'Axe Seine et l'ensemble portuaire HAROPA sont des éléments majeurs, permettant un lien fort avec la Normandie, région maritime par excellence. La région Île-de-France compte des chantiers fluviaux de réparation et de construction, en particulier : les Chantiers de la Haute-Seine, les chantiers navals Vandenbossche et les chantiers navals du Nord Van Praet.

L'Île-de-France est aussi le premier territoire français dans le tourisme fluvial, avec plusieurs investissements en cours pour le verdissement de la flotte.



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

GTT l'expert technologique des systèmes de confinement à membranes dédiés au transport et au stockage des gaz liquéfiés a annoncé une augmentation de son chiffre d'affaires de 55 % sur les 9 premiers mois de l'année. Avec un total de 68 commandes de méthaniers, 12 commandes d'éthaniers, une commande d'unité de regazéification et une commande d'unité de liquéfaction de GNL sur cette période, la performance commerciale de l'activité principale est particulièrement soutenue. Le pôle services, incluant les activités d'Ascenz Marorka, a remporté, depuis le début de l'année, des contrats importants avec des armateurs de premier plan. **Zodiac Milpro** est un acteur industriel capable d'intégrer des systèmes d'armes complexes dans ses unités dont des solutions de dronisation. L'entreprise a décroché d'importants contrats-cadres en Europe, incluant la fourniture d'EDO et d'ETRACO pour la Marine nationale, d'intercepteurs rapides pour la Guardia di Finanza en Italie, ainsi que des bateaux d'intervention et de protection de zone portuaire pour la Marine Britannique.



Innovation et technologies avancées

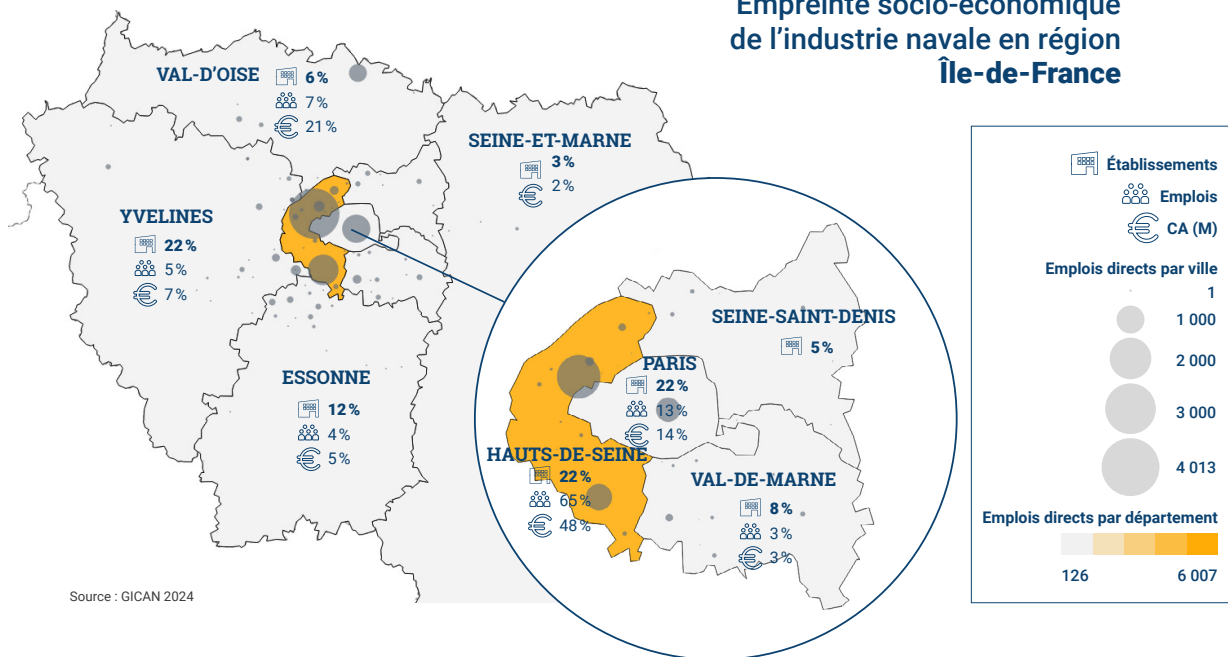
FinX dévoile son nouveau modèle de moteur, inspiré cette fois de l'espadon, qui sera commercialisé à partir de 2025. Par ailleurs, lors des Jeux Olympiques, le bateau qui a transporté des célébrités telles que Serena Williams, Rafael Nadal, Carl Lewis et Nadia Comăneci était équipé de la technologie Fin E. Dans le cadre du programme France 2030, **Arkeocean** développe le projet DESPOT, qui vise à créer un démonstrateur d'un système de positionnement pour un nombre illimité de véhicules sous-marins autonomes (AUV) opérant jusqu'à 3 000 mètres de profondeur. **Fosina**, dans le cadre du projet Fiberscope soutenu par France 2030, vise à développer un système de surveillance en temps réel des câbles sous-marins déployés à de grandes profondeurs, avec une portée inégalée de plus de 200 km.



SEAstart Promotion #03

EyeGauge est spécialiste dans la numérisation des navires via la surveillance et la supervision de différents paramètres du navire. Il propose une plateforme permettant la collecte, le traitement et l'analyse des données captées. **Bluenose** développe des solutions permettant d'améliorer l'aérodynamisme des navires marchands, en particulier des porte-conteneurs, afin de réduire leur consommation de carburant. Des études sont actuellement conduites auprès de 4 armateurs européens. **Ultimetas** propose des solutions antennaires innovantes, basées sur des métasurfaces, dans une très large gamme de fréquences (du GHz à quelques 100 GHz), planaires, à très large bande passante et reconfigurables, et sur différents types de substrats. Les applications sont les communications, mais aussi les radars pour des systèmes autonomes et drones terrestres ou aériens.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Île-de-France



RÉGION NORMANDIE

CHIFFRES CLÉS



1 449 M€

Chiffre d'affaires



82

Établissements



13,2 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



7 399

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



4 928

Emplois indirects
(ST > rang 1)



4 439

Emplois induits

En 2023, les industriels de la région ont réalisé 1,4 milliard de chiffre d'affaires, et la Normandie compte 7 300 individus dans ses effectifs, soit 13 % des effectifs du secteur maritime en France. La région est marquée par la présence de deux donneurs d'ordre majeurs : **Naval Group** à Cherbourg, chargé de construire les sous-marins conventionnels et nucléaires, et **Constructions Mécaniques de Normandie** (CMN), ayant une production duale. Plusieurs chantiers navals couvrant d'autres marchés, comme **Manche Industrie Marine** (MIM) et **Mouquet**, du groupe **FIPAM**, ou encore le chantier naval **Efinor-Allais**, développent des activités de construction et de réparation pour différents types de navire : bateaux de pêche, navires pour l'offshore ou la dépollution, navires fluviaux. On peut aussi noter une activité non négligeable autour du démantèlement des sous-marins à Cherbourg, ou la déconstruction de navires civils et militaires inférieurs à 100 mètres au Havre. De nombreux co-traitants et fournisseurs sont présents dans les domaines de l'ingénierie, de la chaudronnerie, de l'électricité et de la mécanique, comme **FIVA**, **Fouré-Lagadec** ou **Chantreuil**.

Côté décarbonation, l'usine **OceanWings** de Caen, active depuis 2021, est la première au monde dédiée à la production d'ailes de propulsion vélique pour navires. Elle fabrique des systèmes innovants visant à réduire les émissions de carbone grâce à la force du vent.

Les trois quarts des établissements régionaux sont des TPE et PME, qui représentent un quart des effectifs, le reste étant partagé entre les établissements des grands groupes et ETI avec notamment **Naval Group**, **CMN** et **Efinor**. Cette région présente un fort potentiel de développement des industries navales et maritimes en rapport avec les projets de champs éoliens posés au large. Deux usines majeures sont consacrées à l'éolienne : **LM Wind Power**, filiale de GE, pour les pales d'éoliennes, qui emploie plus de 700 salariés à Cherbourg, et l'usine de Siemens **Gamesa** avec 750 salariés pour les turbines, au Havre. Cette dernière fournira les turbines pour les cinq parcs d'éolien en mer posés actuellement en construction en France.

Les échanges entre filières favorisent une bonne structuration industrielle dans cette région.

Le nucléaire a un lien historique avec le maritime à Dieppe, Fécamp et Cherbourg, où des entreprises se sont positionnées sur les deux marchés. Des synergies se créent également avec des sociétés de l'aéronautique. Enfin, la filière hydrogène est un axe stratégique prioritaire pour la région normande : **Ariane Group** et **Engie** sont des acteurs clefs de cette stratégie. La plupart des segments de la chaîne de valeur sont ainsi couverts dans la région.



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

Naval Group concrétise la signature du contrat pour les quatre sous-marins de nouvelle génération de la Marine néerlandaise. L'accord prévoit une coopération sur vingt ans avec de nombreuses entreprises et instituts de recherche néerlandais et Naval Group. En outre, Naval Group et PT PAL ont été choisis par la marine indonésienne pour fournir deux sous-marins du modèle Scorpène Evolved, équipés de batteries au lithium-ion (LiB). Ces sous-marins seront construits sur le chantier naval de PT PAL, en Indonésie. Le chantier **Efinor Allais** de Cherbourg confirme sa présence active sur le marché international avec deux types de navire. Dans le secteur des hydrocarbures, le chantier a signé un contrat avec Dynamic Marine Services à Dubaï pour la construction de quatre crew boats, avec une livraison prévue en 2025. De plus, cinq crew boats ont été livrés à Bourbon Mobility pour l'Angola. Concernant les navires de dépollution d'Efinor Sea Cleaner, un navire est en construction pour Chypre, trois autres ont été vendus à l'Égypte pour la dépollution du canal de Suez et une autre pour le Grand Port Maritime de Marseille. Des livraisons supplémentaires sont également prévues à Hong Kong.

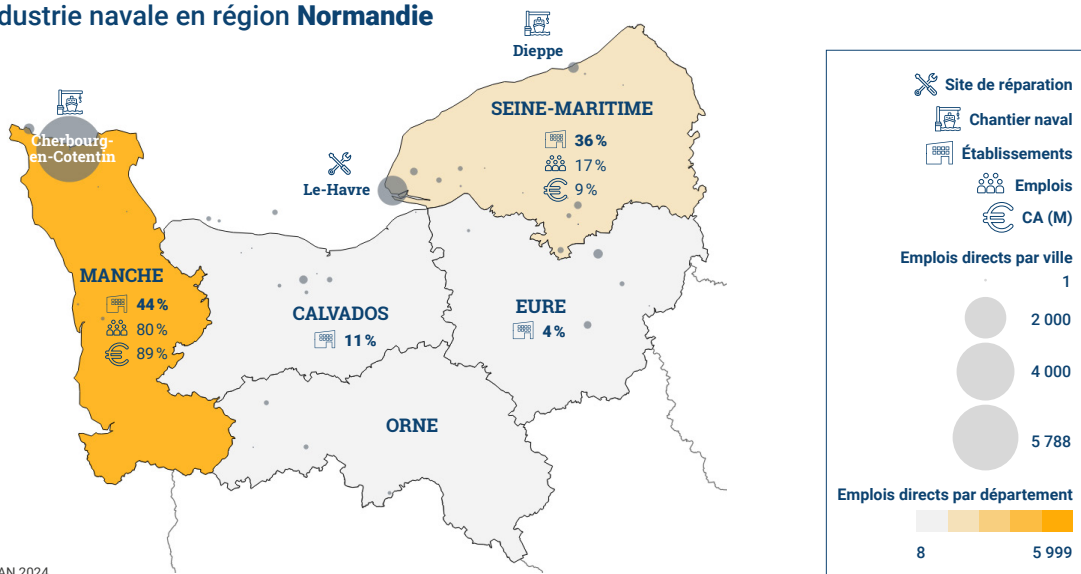


Transition Énergétique et Décarbonation

Le fabricant des ailes **OceanWings** (anciennement Ayro) a constaté des économies de 25 % à 50 % sur des périodes de 24 heures lors de voyages transatlantiques du cargo Canopée, permettant d'économiser 1,3 tonne de carburant par jour et par aile sur un navire à propulsion thermique conventionnelle.



Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Normandie



RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

CHIFFRES CLÉS



497 M€

Chiffre d'affaires



48

Établissements



3,6 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



2 035

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



1 355

Emplois indirects
(ST > rang 1)



1 221

Emplois induits

Troisième région de France dans le secteur de l'aéronautique, du spatial et de la défense, la Nouvelle-Aquitaine héberge des acteurs majeurs tels que **Dassault, Airbus et Safran**. Des synergies entre les filières aéronautique et navale se développent. La création d'**Atlantic Cluster** en 2017 a permis de mieux fédérer les acteurs et rendre visible le secteur maritime.

En 2023, le **Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB)** a inauguré une extension de quai installé dans la forme de radoub n° 2, de 105 mètres de long par 17 de large. Cette nouvelle infrastructure sera utilisée pour le refit, rétrofit, l'entretien et la réparation des navires. Trois bornes électriques de connexion à quai ont aussi été installées.

Les **principaux acteurs** présents dans la région sont des **fournisseurs de produits et d'équipements navals**, en particulier **Naval Group** à Ruelle-sur-Touvre, qui réalise des systèmes de lancement d'armes ou d'autres systèmes pour navires et sous-marins, et a construit en 2018 un nouveau centre d'innovation, l'**Innov'Factory**. C'est aujourd'hui un acteur majeur de la région puisque le groupe emploie, en 2023, plus de 900 salariés, ce qui représente près de la moitié des emplois maritimes de la région. L'expert en ingénierie industrielle **Ingeliance**, qui emploie plus de 700 personnes, dont 180 pour la filière navale, avec 17 sites en France et son siège social dans la région, accompagne de nombreux acteurs industriels dans plusieurs secteurs d'activité, et notamment la navale. **Moteurs Leroy-Somer**, à Angoulême, fabrique des moteurs électriques, **Soft Batteries**, à Poitiers, des batteries haute performance, et **Wärtsilä** est également un acteur important avec 140 salariés à Surgères, pour une activité de maintenance de moteurs. Mentionnons enfin **NANNI Industries**, motoriste marin reconnu.

La région compte des chantiers de construction et de réparation navales réputés comme le chantier naval **Couach**, expert dans les navires en composite, qui construit des navires militaires, des méga-yachts, des bateaux de sauvetage pour la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) et des drones. Ce chantier de Gujan-Mestras tient une place importante dans la région. Le chantier **Lecamus**, à La Rochelle, est spécialisé dans la réparation navale et les travaux industriels.

D'autres acteurs, dont la plupart sont récents, développent des solutions innovantes : radar de surveillance maritime à Angoulême chez **Diadès Marine**, véhicules marins novateurs d'**Aqualines** (engins à sustentation aérodynamique), propulsions éoliennes ou électriques du bureau d'études **CRAIN Technologies** et de **Beyond the Sea**, propulseurs trochoïdaux à axe vertical biomimétique d'**ADV Propulse**, logiciels de navigation de **MaxSea**.



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

Le chantier **Couach** a livré les premiers navires de sauvetage hauturier (NSH 1). De plus, ce modèle a été vendu à un nouveau client étranger. Cette commande démontre la capacité du chantier à répondre aux besoins du marché international en matière de sécurité maritime.



Innovation et technologies avancées

Lauréat de l'appel à projets grands fonds marins de France 2030, **Abyssa**, compagnie française d'exploration des grands fonds marins, va développer un logiciel pour la cartographie des fonds marins ainsi que pour le déploiement de leur « flotte So-Magical », composée de plusieurs AUV interconnectés fonctionnant simultanément. Ce projet, 4 MUST, se fait en partenariat avec **ÆGIR et RTsys**.

BlueNav, leader innovant de l'hybridation de bateaux, a réalisé la première sortie de son bateau autonome, le blueboat.

Aqualines a réalisé une série de tests sur le Lac de Biscarrosse qui ont permis de valider les paramètres aéro et hydrodynamiques de leur premier navire volant, l'Aquas Cruiser. Prochaine étape : finalisation de leur prototype à l'échelle.



Industrialisation et Développement Industriel

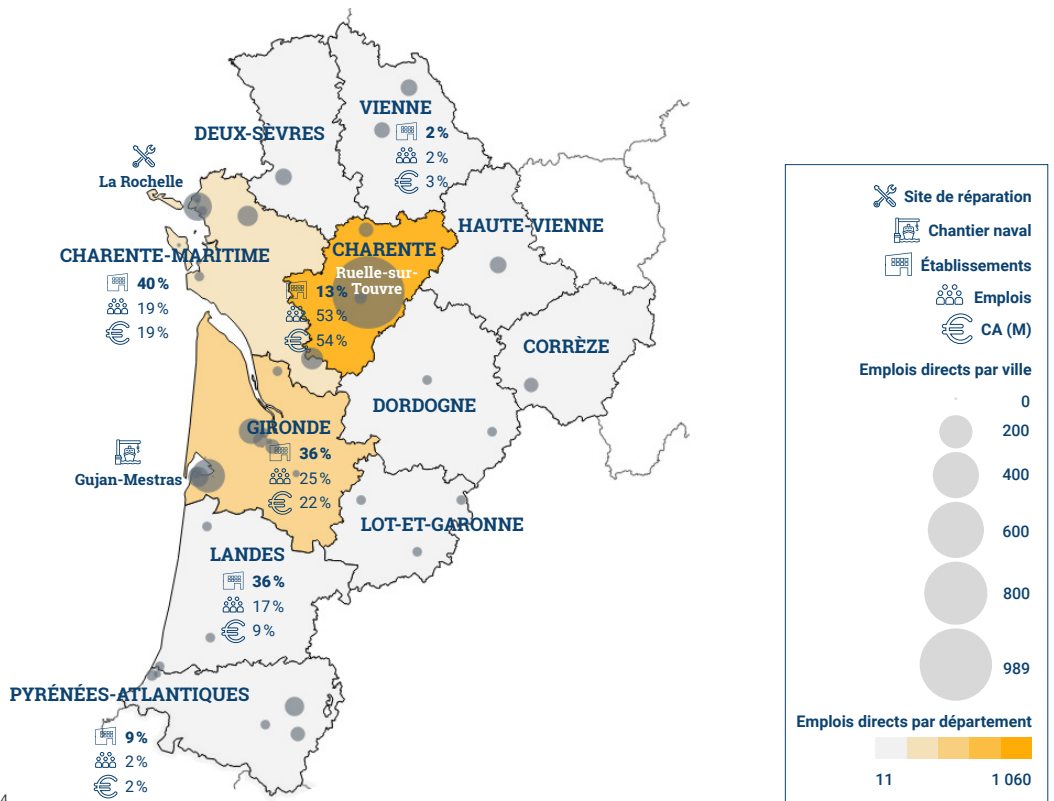
FEBUS Optics, qui travaille notamment sur les solutions de surveillance d'intégrité des câbles sous-marins, ouvre sa filiale aux Etats-Unis et consolide son développement en Amérique du Nord.



SEAstart Promotion #03

Genevos, développe, produit, installe et assure la maintenance de modules de génération de puissance (piles à combustible) fonctionnant à l'hydrogène, modulaires et plug&play, pour des puissances allant de 15 kW à plusieurs MW, et de plus il fournit des solutions de stockage de l'hydrogène, et propose des solutions de gestion de l'énergie.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Nouvelle-Aquitaine



Source : GICAN 2024

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

CHIFFRES CLÉS



282 M€

Chiffre d'affaires



36

Établissements



1,9 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



1 055

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



703

Emplois indirects
(ST > rang 1)



633

Emplois induits

La région Hauts-de-France compte un effectif de plus de 700 personnes, réparties dans quatre bassins d'emploi principaux : Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Étaples et Calais. Le chiffre d'affaires généré par la région monte à 282 millions d'euros en 2023.

La région envisage des investissements importants pour développer les infrastructures navales sur son territoire, notamment à la demande et sous l'impulsion du chantier **Socarenam**. Le chantier naval de la région, dont la gamme de navires est très diversifiée (navires de pêche, navires militaires et civils), a un carnet de commandes plein, avec des demandes de navires toujours plus grands.

La région compte également le chantier de réparation navale **Damen Shiprepair Dunkerque**, dont les installations peuvent accueillir des navires mesurant jusqu'à 294 mètres de long. Le site de réparation a développé une compétence particulière pour les ferries, les RoRo, les dragues et les navires offshore.

Avec la construction des champs éoliens, les marchés se développent également dans les EMR. En 2019, le parc éolien posé de Dunkerque était attribué. Pendant la période de construction, prévue à l'horizon 2026 et une mise en service en 2028, la fabrication des composants du parc, leur assemblage et leur installation mobiliseront le tissu industriel régional et national. Avec entre autres **Dillinger**, à Dunkerque, qui fabrique les aciers des éoliennes offshore. D'autres compétences seront représentées : **FAPMO** (pompes), **Technifrance** (ingénierie/architecture navale), **Musthane** (structures souples) ou encore **Arly** et le laboratoire **CREPIM**, spécialistes en isolation et protection incendie.

Sur le thème de l'énergie, le **Port de Dunkerque** est lauréat du tout premier appel à projets « Zones industrielles bas carbone » (ZIBaC). Instauré par le ministère de l'Industrie via l'ADEME, ce dispositif doté de 27,2 millions d'euros permettra de réaliser des études d'ingénierie et de faisabilité relatives à la réduction des émissions carbone.



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

Le carnet de commandes de **Socarenam** est plein dans la catégorie des patrouilleurs : on peut citer les patrouilleurs d'outre-mer pour la Marine nationale (quatre unités de 80 mètres) et les patrouilleurs hauturiers (trois unités de 92 mètres), les patrouilleurs côtiers de la gendarmerie (six unités de 45 mètres), ainsi qu'un nouveau patrouilleur hauturier pour la marine belge. A noter en début d'année, une bonne nouvelle du côté civil avec une commande d'un chalutier.



Financements & Levées de fonds

Framatome et **Naval Group** finalisent l'acquisition de **Jeumont Electric**, équipementier majeur du marché de production et conversion d'électricité.



Réparation Navale et Maintenance

Le chantier de réparation navale de Damen Dunkerque se dote de cinq robots de peinture fournis et construits dans l'usine de **Sercel** à Saint-Gaudens près de Toulouse. Damen Dunkerque devient ainsi le premier chantier de réparation à se doter de ce robot de conception française.

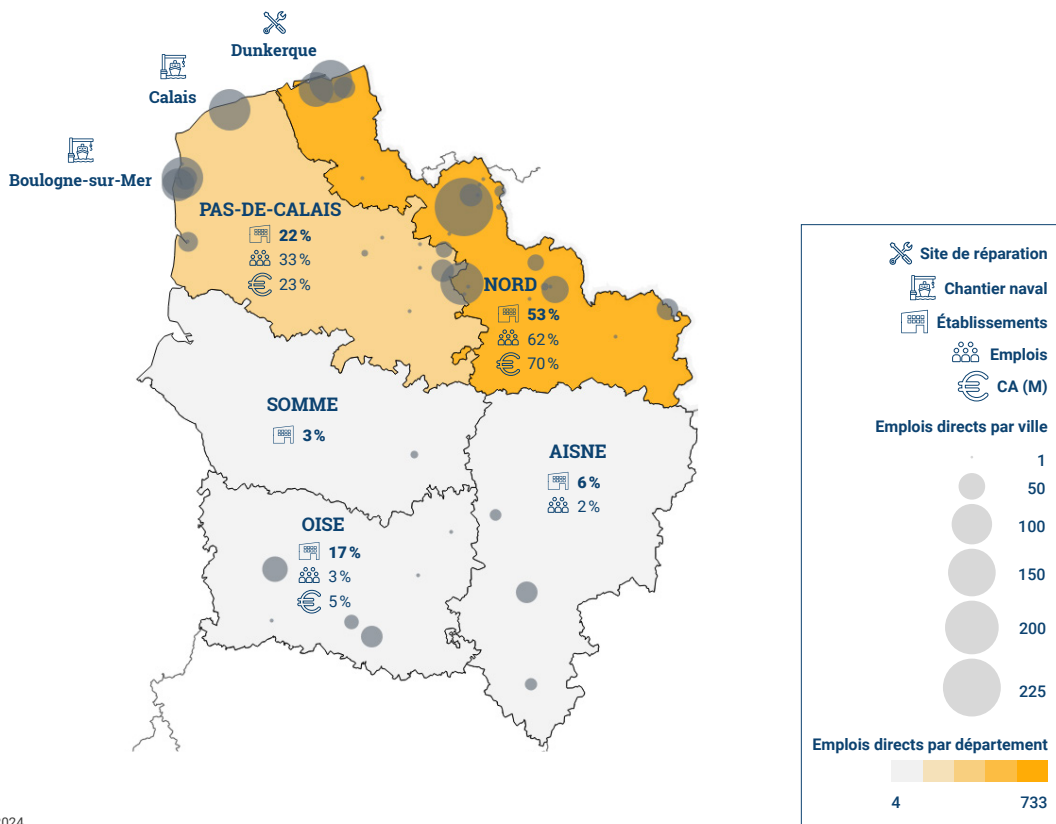
De plus, le chantier se diversifie avec des arrêts techniques des navires à flot pour des travaux en urgence ou anticipés. Le développement de ces arrêts à flot représente désormais environ 5 % du chiffre d'affaires du chantier.



Transition Énergétique et Décarbonation

Le nouveau baliseur hybride à hydrogène mis à l'eau par **Socarenam** en avril 2024 sera opérationnel à partir de 2025. Il s'agit du futur navire amiral de l'Armement des Phares et Balises.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Hauts-de-France



Source : GICAN 2024

RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

CHIFFRES CLÉS



345 M€

Chiffre d'affaires



11

Établissements



1,7 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



967

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



644

Emplois indirects
(ST > rang 1)



580

Emplois induits

La région Centre-Val de Loire est caractérisée par des activités militaires, aussi bien pour l'aéronautique et l'Armée de terre que pour la Marine nationale. Plusieurs sociétés sont réunies autour de Bourges : le missileer **MBDA**, l'architecte et systémier intégrateur **KNDS** avec son site à Bourges destiné à la fabrication de tubes de canons et l'assemblage de munitions, et le groupe d'électronique **Thales**. D'autres entreprises sont présentes, comme **Vistroy** qui intervient dans la fabrication additive, ou **Cilas** à Orléans, **Roxel**, fournisseur de systèmes de propulsion à La Ferté-Saint-Aubin, **Saint-Gobain** à Sully-sur-Loire pour la fabrication de vitrages spéciaux ou encore **Sillinger**, qui conçoit et fabrique dans le Loir-et-Cher des bateaux pliables et semi-rigides, à destination des forces armées et des professionnels en France et dans le monde. Le chiffre d'affaires de cette région dans l'industrie navale française s'élève à 345 millions d'euros, essentiellement grâce à **MBDA**. Un acteur comme **Eurofeu**, spécialisé dans le matériel de lutte anti-incendie, complète l'offre industrielle, équipant à la fois les navires civils et militaires. Côté bureau d'études, soulignons la présence du **Centre d'Expertise en Dynamique Rapide, Explosion et Multiphysique (CEDREM)**.



ACTUALITÉS



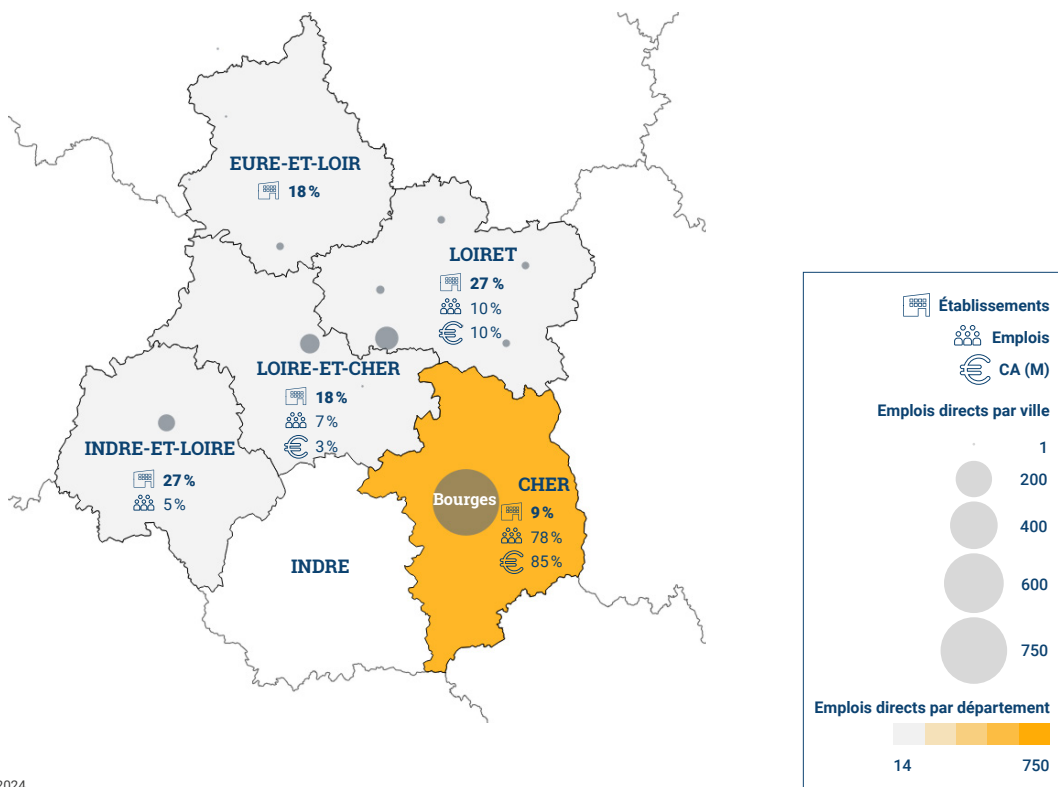
Le domaine naval représente une part importante des activités de **MBDA**. Leader européen des systèmes d'armements complexes, MBDA produit en région Centre-Val de Loire toutes les armes principales des bâtiments de premier rang de la Marine nationale : les frégates multimitions (FREMM), les frégates de défense aérienne (FDA), les frégates de défense et d'intervention (FDI), le porte-avions Charles de Gaulle. Sur les sites de Bourges et de Selles-Saint-Denis en Sologne, où sont fabriqués puis assemblés les missiles destinés aux armées françaises et étrangères, l'activité opérationnelle est soutenue. En effet, MBDA connaît une montée en puissance de tous les produits de la gamme maritime, dont l'Aster, l'Exocet et le Mistral. Pour maintenir cette croissance et préparer l'avenir, le groupe européen a su faire évoluer ses sites de production et ses besoins en recrutement. Depuis décembre 2023, l'Aster est désormais utilisé de façon opérationnelle par les marines française, britannique et italienne.

L'industriel **SKF** inaugure son atelier de production de roulements de très grandes dimensions sur son site de Saint-Cyr-sur-Loire. 44 millions d'euros ont été investis dans cette nouvelle installation.

Le **CETIM, MBDA et KNDS** ont inauguré « Printing Bourges », la première plateforme collaborative dédiée à la fabrication additive, ou impression 3D, au profit des PME qui adhèrent à l'association des secteurs de la défense et de l'aéronautique.

Sillinger agrandit son site de production afin d'augmenter ses capacités de production de 25 % pour mieux répondre à la demande croissante. Les enjeux principaux sont, à ce jour, le recrutement et la formation des opérateurs de production pour le chantier spécialisé dans la fabrique de bateaux pneumatiques semi-rigides.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Centre-Val de Loire



Source : GICAN 2024

RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

CHIFFRES CLÉS



236 M€

Chiffre d'affaires



49

Établissements



1,7 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



940

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



626

Emplois indirects
(ST > rang 1)



564

Emplois induits

Malgré son éloignement des bassins maritimes, la région Auvergne-Rhône-Alpes dispose d'un écosystème développé de fournisseurs pour l'industrie navale. Ce bassin industriel important regroupe plus d'une trentaine d'établissements clefs du secteur dans différents domaines d'activité : usinage de pièces, traitement de surfaces, composants électroniques, radars pour les navires, ou encore qualification d'essais.

La région compte en particulier la présence d'**Aubert & Duval** pour des solutions métallurgiques haute performance, d'**ArcelorMittal** ou **Coreme** pour la production et le travail et traitement d'acier aux qualités maritimes, d'**Air Liquide Advanced Technologies** (production et gestion du gaz à bord) et de l'ingénierie **Artelia**, à proximité de Grenoble. On trouve aussi des PME très dynamiques, comme **Ades Technologies** et **Issartel** (groupe Minerva) pour des systèmes mécaniques, hydrauliques et pneumatiques, **Peinta** (intégrateur électrotechnique), ou encore **REEL** (systèmes de levage). D'autres acteurs sont à mentionner, comme **Howden** (ventilateurs), la forge **SBS**, fournisseur de pièces forgées pour la construction de sous-marins, **Alfa Laval** pour des équipements auxiliaires de moteurs, ou **Gerflor** pour des revêtements de sol. **PXL Seals**, dans l'Ain, fabrique des joints d'étanchéité, jusqu'aux grandes tailles nécessaires pour les pods.

En plus de la présence de fournisseurs de produits et d'équipements navals, la région bénéficie aussi de l'expertise de sociétés de conseil, de laboratoires, de centres de R&D et de fournisseurs de moyens de conception et de production.



ACTUALITÉS

Le chantier naval **Meta Yachts** s'installe à Villefranche-sur-Saône pour construire des navires plus gros et entrer dans le marché des gros bateaux. Ils pourront construire des gabarits Freycinet qui font au maximum 5,50 mètres de large et 38 mètres de long et des gabarits grand Rhône qui mesurent 12 mètres de large et 190 mètres de long, maximum.



Le groupe d'électronique français **Thales** a annoncé le 29 février avoir livré le premier système Captas-4 destiné aux nouvelles frégates américaines. Il équipera la tête de série de ce programme, l'USS Constellation, en cours de construction chez Fincantieri Marinette Marine.

La Direction générale de l'Armement (DGA) a commandé à la société Survey Copter quinze systèmes de mini-drones aériens embarqués (SMDM) au profit de la Marine nationale. Cette commande, d'un montant de près de 30 millions d'euros, vient s'ajouter aux dix-huit SMDM déjà livrés par **Survey Copter**. Elle comprend également la formation associée et le soutien logistique intégré.



Naval Group, le **CNRS**, l'**Université Grenoble Alpes (UGA)** et **Grenoble INP-UGA** inaugurent un laboratoire commun qui vise à développer des technologies pour garantir une meilleure discrétion électromagnétique des navires militaires.

Dans le cadre du programme France 2030, **ACCUWATT Technologies**, en partenariat avec **Naval Group**, développe le projet P6000. Ce projet ambitionne de créer une batterie équipression modulaire, sécurisée et à haute densité énergétique, visant à renforcer significativement l'autonomie des systèmes et engins sous-marins (AUV/HROV) opérant en grands fonds marins jusqu'à 6 000 mètres de profondeur.

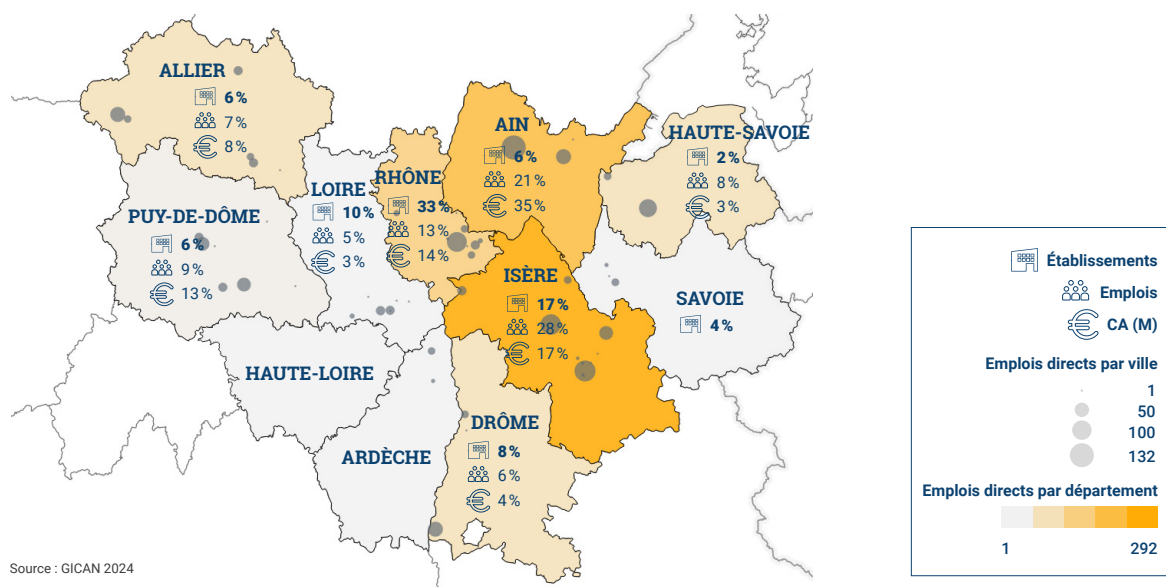


ÆGIR, spécialiste dans la modélisation et simulation et l'intelligence artificielle (IA), propose un logiciel de gestion de mission maritime, multi-senseurs, multi-effecteurs et multi-milieux (notamment pour accompagner la dronisation des activités). ÆGIR est actuellement en phase de développement d'un MVP (Minimum Viable Product) qui a été testé lors du Dronathlon 2024 organisé par le centre d'expertise des programmes navals (CEPN) de la Marine nationale et la Direction générale de l'Armement (DGA), en collaboration avec l'Agence de l'Innovation de Défense (AID).

Moteurs Bernard développe un moteur à combustion interne de 1 MW fonctionnant aux carburants gazeux (GNL, H2), pour le secteur de l'offshore, du maritime et du fluvial. Ce moteur est destiné à être utilisé comme générateur d'électricité. Le démonstrateur devrait être finalisé dans les trois prochaines années.

DotDot commercialise des boîtiers Wifi permettant de déployer des réseaux Wifi maillés locaux sans infrastructure nécessaire. Le réseau déployé peut fonctionner avec accès internet (mode « Répéteur Wifi ») ou sans accès Internet (mode « off-grid » ou « hors réseau »).

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Auvergne-Rhône-Alpes



RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

CHIFFRES CLÉS



270 M€

Chiffre d'affaires



21

Établissements



1,4 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



802

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



534

Emplois indirects
(ST > rang 1)



481

Emplois induits

L'industrie navale en région Bourgogne-Franche-Comté est peu représentée, c'est le plus faible chiffre d'affaires consolidé de toutes les régions métropolitaines françaises. Plus d'une quinzaine d'acteurs de la filière sont toutefois actifs dans cette région et quelques domaines technologiques priment.

Ainsi, les **domaines de la propulsion et de l'énergie** sont couverts par plusieurs acteurs : **Masson Marine** fabrique des systèmes de propulsion marine à Saint-Denis-lès-Sens ; **Thermodyn**, leader dans les équipements et services de technologie de pointe pour tous les segments de l'industrie mondiale du pétrole et du gaz, est présent au Creusot ; comme **ATS Engineering** qui intervient dans les métiers de la mécanique, la tuyauterie, structure process et l'électricité/automatisation ; **FMC** est présent à Sens et réalise des systèmes de transfert de carburant ; le **CEA Valduc** travaille sur le nucléaire de défense notamment maritime à Is-sur-Tille ; mentionnons également **General Electric Power Conversion**, à Belfort.

Concernant les matériaux pour l'industrie navale, **Aperam Alloys Imphy** est le spécialiste mondial des tôles Invar pour les méthaniers. **Industeel**, fournisseur de tôles marines, se trouve au Creusot, ainsi que **Framatome** qui fabrique des pièces forgées pour les réacteurs nucléaires. Le site Framatome du Creusot possède des capacités industrielles uniques en France pour ses activités civiles et de défense.

La région est également caractérisée par un **pôle industriel spécialisé dans les câbles sous-marins** avec l'entreprise **Câblerie STEIN**, à Danjoutin, et **Prysmian Câbles & Systèmes France**, à Sens.

Enfin, **le marché du fluvial progresse**, avec le chantier **H2O** de réparation navale à Saint-Jean-de-Losne et les chantiers de construction **Atelier Fluvial et Construction Polyester du Centre (CPC)** du groupe Les Canalous. Ce dernier chantier construit des maisons flottantes à Digoin.

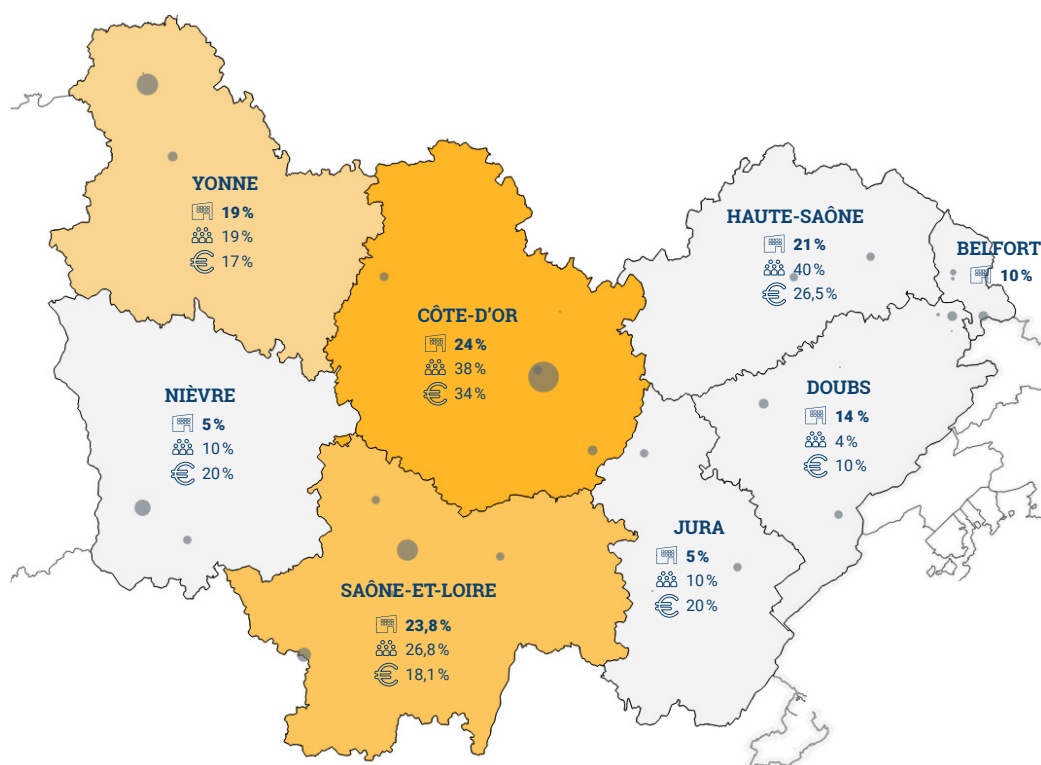


ACTUALITÉS



Framatome fabriquera des pièces forgées pour les deux nouvelles chaufferies de type K22 du porte-avions français de nouvelle génération (PA-NG), dont l'entrée en service est prévue pour 2038. Le contrat, d'une durée de cinq ans, prévoit la production de ces pièces sur le site de Framatome au Creusot. Les pièces seront ensuite livrées aux sites de Naval Group à Nantes-Indret et à Cherbourg pour l'assemblage. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la modernisation et du renforcement des capacités navales de la France.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Bourgogne-Franche-Comté



Source : GICAN 2024



RÉGION GRAND EST

CHIFFRES CLÉS



203 M€

Chiffre d'affaires



20

Établissements



1,2 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



678

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



451

Emplois indirects
(ST > rang 1)



407

Emplois induits

Région historiquement industrielle, le **Grand Est** possède un important réseau de voies navigables, ce qui explique son activité dans l'industrie navale.

La région comprend des expertises de pointe et un tissu d'acteurs proposant des équipements et matériaux. **ArcelorMittal France** et **Lebronze alloys** (ex-Le Bronze industriel) fabriquent des matériaux spéciaux. **Welding Alloys France** est un fournisseur de référence de machines de soudage. À proximité, **Forgeavia** conçoit des pièces métalliques de précision depuis 1871, utilisées dans le domaine aéronautique, ferroviaire et dans l'industrie navale de défense.

Notons aussi la présence d'équipementiers pour l'énergie et la propulsion, comme **General Electric Power Conversion** près de Nancy, **Socomec** (réseaux électriques), **Cryostar** (équipements cryogéniques pour les méthaniers), **Eiffage Énergie Systèmes - Clemessy** (moteurs électriques), ou **PREDICT** (solutions de suivi performances).



ACTUALITÉS

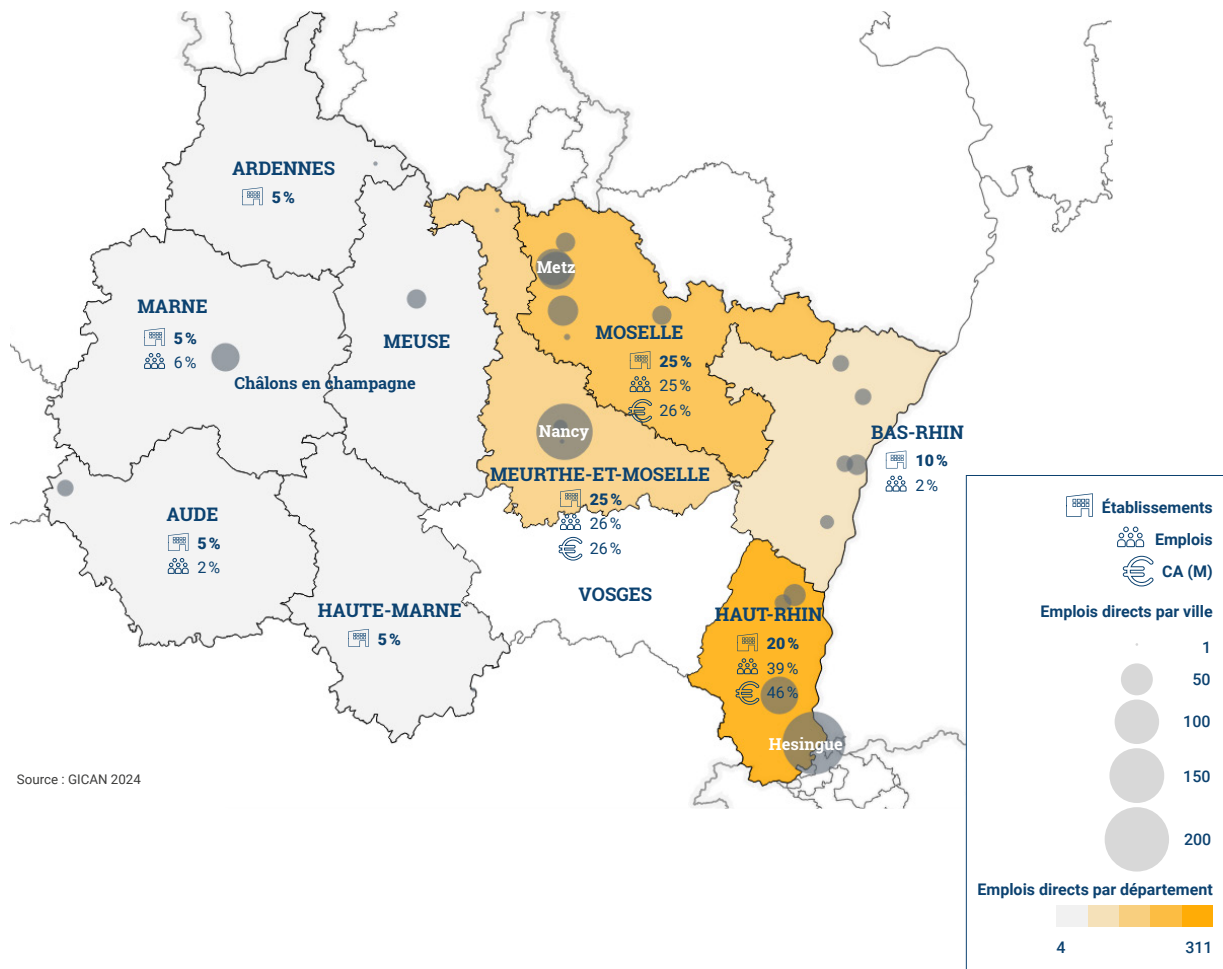


Socomec a développé une nouvelle ASI (Alimentation Sans Interruption) Modulys XM. Avec un rendement supérieur aux ASI du marché et une forte flexibilité de configuration par l'utilisateur, le Modulys XM sera le produit phare de Socomec.

Depuis 15 ans, **Neossea** est spécialisée dans les métiers de la soudure et de la chaudronnerie pour les navires et les structures flottantes. Implantée à Metz, elle travaille avec deux principaux clients : Chantiers de l'Atlantique et Pine, entreprise offshore du groupe espagnol Zima.



Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Grand Est



RÉGION OCCITANIE

CHIFFRES CLÉS



151 M€

Chiffre d'affaires



30

Établissements



0,9 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



532

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



354

Emplois indirects
(ST > rang 1)



319

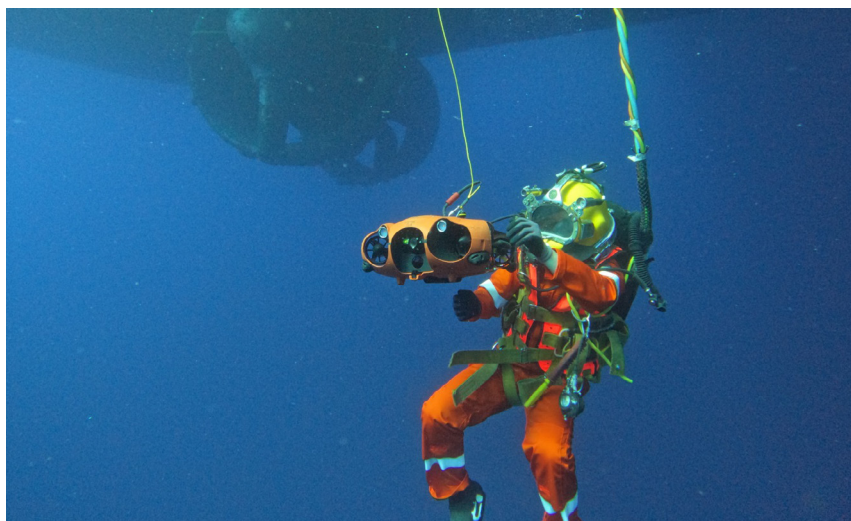
Emplois induits

La région Occitanie compte plus de 500 emplois dans le secteur, dont 70 % se concentrent dans le département de la Haute-Garonne, et principalement autour de Toulouse. On y trouve des **fournisseurs de produits et d'équipements navals**, tels **Airbus Defence & Space**, qui développe des activités de surveillance maritime, **Étienne Lacroix** qui produit les leurres pyrotechniques vendus à la Marine nationale et à de nombreuses autres marines à l'export, ou encore le spécialiste de la sonorisation **Bouyer** à Montauban. **CLS** (positionnement), **Hensoldt-Nexeya** (liaisons de données, CMS et énergie), ou **Spherea** (électronique) représentent également des acteurs importants de la région, particulièrement dans les marchés de la défense et de la sécurité.

Les autres acteurs présents dans la région sont principalement les **chantiers de construction et réparation navales**, tels que le **Chantier Naval Allemand**, basé à Agde, le **chantier naval de Marseillan**, **Martinez Constructions Navales**, ou encore le **chantier naval Nouvelle Vague**. Ces chantiers sont spécialisés dans la construction ou la réparation de petites unités de pêche, de navires à passagers, de bateaux de travail, etc.

L'Occitanie a la volonté de devenir un leader dans la production d'énergie renouvelable en France. En 2023, la région a lancé la construction d'une unité de production d'hydrogène renouvelable, **Hyd'Occ**, projet de 25 millions d'euros porté notamment par Qair et l'Agence Régionale Énergie Climat Occitanie (AREC) et visant à développer un écosystème hydrogène pour tous les usages des ports. Hyd'Occ deviendra aussi le fournisseur d'hydrogène en septembre 2025 de la drague hydromer construite et livrée par Piriou début 2024.

Dans le secteur des éoliennes en mer, la région Occitanie est fortement dynamisée du fait de la présence de deux des trois projets de fermes-pilotes pour l'éolien flottant. Pour le projet **Éoliennes Flottantes du Golfe du Lion** (30 MW), dont les porteurs sont OceanWinds et la Banque des territoires, les flotteurs sont en construction, construction qui se poursuivra avec l'activité d'Eiffage Métal. Le deuxième projet-pilote d'éoliennes en mer flottantes **Éolmed** (30 MW) s'inscrit aussi dans une démarche de création d'une filiale occitane de l'éolien en mer, notamment avec une fabrication locale des flotteurs par MP ArchiMed.



ACTUALITÉS



Commandes
& Livraisons

DELAIR, spécialiste dans les drones, a marqué l'actualité avec deux événements clés : le succès des tests de son drone DT46 par la Marine nationale française pour des applications militaires, et l'utilisation innovante de ce même modèle pour la livraison de médicaments et la collecte d'échantillons biologiques dans le cadre d'études cliniques par une équipe québécoise. Ces développements soulignent l'efficacité et la polyvalence du DT46 dans des domaines variés.



Innovation
et technologies
avancées

Forssea Robotics, en collaboration avec **FinX**, poursuit le projet RESIDENCE dans le cadre de France 2030, visant à développer un engin sous-marin autonome capable de résider en profondeur sans lien physique avec la surface. Par ailleurs, l'entreprise a réalisé des avancées significatives dans la conception de drones sous-marins, améliorant notamment les systèmes de navigation autonome et de communication en environnements complexes.



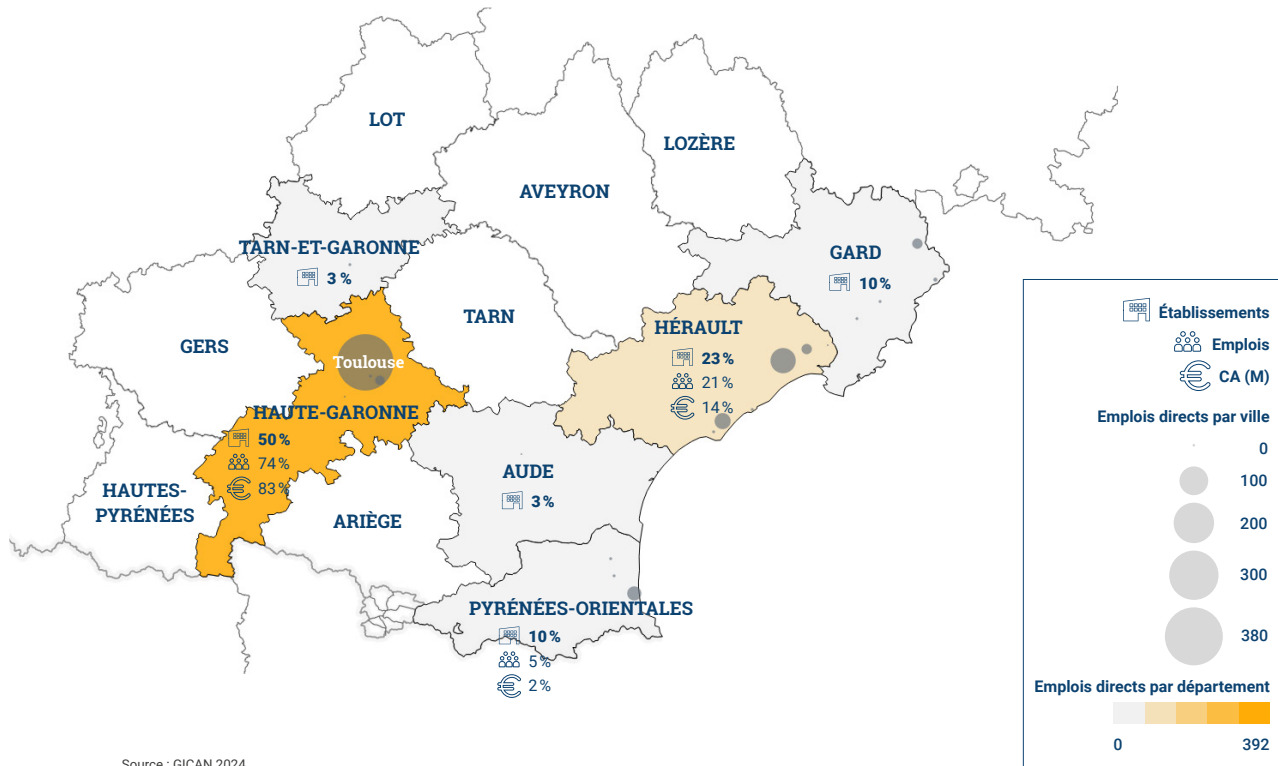
SEAstart
SEAstart
Promotion #03

Zelin est une start-up spécialisée dans la modélisation numérique haute précision (structure, fluide, thermique, électromagnétisme) pour l'énergie, l'industrie naval et l'aérospatial. Elle édite notamment des jumeaux numériques.

TIDAV est une start-up qui développe des drones VTOL (Vertical Take Off and Landing) innovants pour la collecte de données. La particularité de ces drones est de pouvoir voler par forts vents, ce qui est particulièrement adapté aux conditions météorologiques marines.

Acqua Ecologie conçoit des solutions innovantes de traitement de l'eau (pluviales, usées, ballasts) pour permettre potentiellement sa réutilisation sur site. Les marchés visés sont notamment les zones industrielles, les zones portuaires et les navires.

Empreinte socio-économique de l'industrie navale en région Occitanie



Source : GICAN 2024

RÉGIONS ULTRAMARINES

CHIFFRES CLÉS



31 M€

Chiffre d'affaires



18

Établissements



0,4 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



240

Emplois directs
(donneurs d'ordre + ST rang 1)



160

Emplois indirects
(ST > rang 1)



144

Emplois induits



ACTUALITÉS



Commandes
& Livraisons

Le chantier naval **Navalu** a livré un chalutier conçu spécialement pour les opérations de manutention des sargasses au port de Fort-de-France.



Industrialisation
et Développement
Industriel

La forme de radoub de Fort-de-France est de nouveau en service. La cale de 200 mètres de long est gérée par la société **Chantier naval de la Martinique**, constituée des **Chantiers de l'Atlantique, Sud Moteurs et Piriou**. Un Investissement de près de 7 millions d'euros a été mobilisé par le Plan de Relance, avec le soutien de la Collectivité de Martinique et de l'État.

À la Réunion, le dock flottant a finalement été financé. Il est actuellement au Cap en Afrique du Sud pour une remise aux normes et devrait arriver mi-2025. Cette nouvelle infrastructure permettra aux navires d'effectuer des réparations sur place.



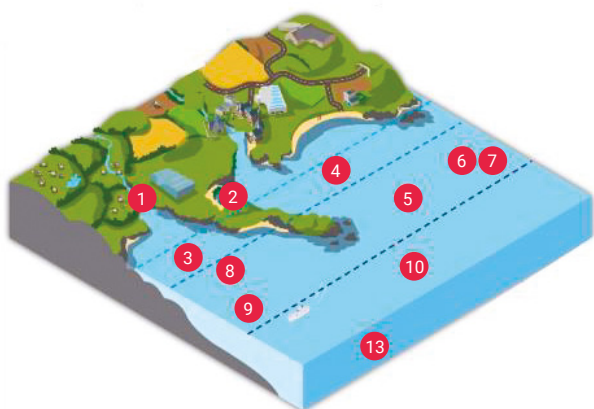
03

Méthodologie, lexique & annexes

Le périmètre de l'étude

Les données prises en compte portent sur les acteurs ayant des activités relatives à l'industrie navale sur le territoire français (métropole et régions ultramarines). Seules les entreprises disposant au moins d'une unité de production ou de services en France ont été considérées, et pour les entreprises ayant des sites à l'étranger, seule la part d'activité en France a été comptabilisée (dans la limite des données disponibles). L'industrie navale a été définie par les activités industrielles relatives à la construction, à la réparation, à la rénovation, à la maintenance ou au maintien en condition opérationnelle de navires civils et militaires, ou de bateaux professionnels, ou aux besoins de ceux-ci (pour leur navigation, activités et accueil à terre).

Plus largement, toute l'industrie maritime d'ingénierie et de technologie française, jouant un rôle de premier plan dans la valorisation, la sécurisation et la protection des espaces maritimes, aéromaritimes, sous-marins et côtiers, a été prise en compte. Sont considérées en particulier les industries pour les énergies marines renouvelables (éoliennes, postes électriques, etc.), les infrastructures portuaires et les activités sous-marines (ROV, AUV, drones sous-marins, etc.). Les chiffres présentés et les cartographies incluent donc l'ensemble de ces industries, et les entreprises retenues sont représentées par plusieurs codes NAF (3011Z, 3030Z, 3315Z, 7010Z, 7112B, 7120B, etc.).



- 1 Interfaces portuaires, côtières et fluviales
- 2 Monitoring littoral et hauturier
- 3 Energies marines et en mer
- 4 Transport maritime
- 5 Défense et services de l'Etat en mer
- 6 Télécommunications maritimes
- 7 Sécurité et cybersécurité
- 8 Construction navale
- 9 Ingénierie électrique sous-marine
- 10 Plateformes offshore multi-usages
- 11 Sécurité et sûreté maritimes
- 12 Exploration sous-marine
- 13 Activité minière sous-marine

Les acteurs considérés dans la cartographie sont les donneurs d'ordre de la filière (chantiers) et leurs fournisseurs, qui s'identifient comme ayant un marché dans l'industrie navale. Les fournisseurs ainsi considérés dans la cartographie sont, sauf exceptions, de « rang 1 ».

Ces acteurs sont caractérisés par leur positionnement dans les trois catégories suivantes :

1 | Types d'acteurs :

Chantiers et maîtres d'œuvre, construction/MCO, entretien

Bureaux d'études conception/architecture navale

Ingénieries pour la réalisation

Co-traitants-réalisation (installateurs, agenceurs, STG, applicateurs...)

Fournisseurs de produits et équipements navals et aéronavals

Fournisseurs de produits spécifiques défense-naval (non « duaux »)

Sociétés de classification, labos, sociétés de R&D, de conseil, fournisseurs de moyens de conception et production

Périmètre « projets/R&D de navires », d'armateurs

Fournisseurs d'ingénierie et d'équipements sous-marins (électrique, robotique...)

Fournisseurs de solutions de télécommunication maritime + sécurité / cybersécurité maritime

2 | Domaines technologiques des activités des acteurs :

Architecture navale, études d'ensemble (hydrodynamiques, etc.)

Construction, réparation, MCO, matériaux

Propulseurs, transmissions mécaniques

Production/distribution/stockage/équipement électrique de propulsion

Froid et climatisation

Sources d'énergie à bord (moteurs, GNL, pile à combustible hydrogène, contrôle émissions, etc.)

Appareils, accessoires coques, y compris appendices de carènes, gouvernail, stabilisation

Équipements/auxiliaires divers

Aménagements/locaux de vie

Sécurité active/passive, environnement, lutte anti-pollution, anti-bruit et anti-vibration

Conduite intelligente du navire

Communications

Outils de conception/simulation numérique/fabrication spécifiques

Spécifique défense et sûreté

Assistance, conseil, formation, + instituts de recherche et de formation

3 | Marchés :

Navires civils, de défense, fluviaux, de pêche, méga-yachts de plus de 24 mètres (hors nautisme de série), énergies de la mer, infrastructures portuaires/fluviales/littorales, sécurité et sûreté maritime, activités sous marines (drones sous-marins, ROV, AUV, etc.).

Dans le cadre de cette étude, il a été décidé de ne pas faire apparaître les TPE individuellement sur les cartes, sauf exception. Elles sont toutefois considérées dans les indicateurs présentés,

dans la limite des données disponibles. De plus, l'éclatement géographique par établissement n'est réalisé que pour une cinquantaine d'entreprises, ETI ou grands groupes, la plupart des autres acteurs étant en fait mono-sites, c'est-à-dire qu'ils n'ont qu'un seul établissement.

Les zones géographiques couvertes sont les régions métropolitaines (hormis la Corse) et les cinq régions ultramarines, dans la limite des données disponibles.

Indicateurs recherchés

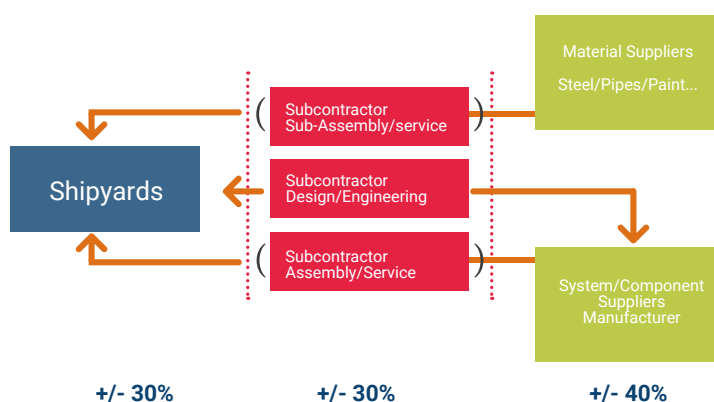
Plusieurs indicateurs ont été retenus dans le cadre de cette étude. On retrouve d'abord la part régionale de l'effectif total de l'activité navale et maritime et la répartition par marché abordé (dans la mesure où l'information était disponible). L'effectif total englobe l'effectif salarié (CDI, CDD, apprentis), mesuré en Équivalent Temps Plein (ETP).

Ensuite, la part régionale du chiffre d'affaires maritime de chaque acteur de la cartographie a également été considérée. Lorsque cet indicateur n'était pas connu, il a été estimé à partir de ratios d'effectifs.

Des méthodes de calcul ont été définies pour les emplois directs, indirects, induits et totaux,

comme indiqué dans ce qui suit. Les emplois directs correspondent aux emplois créés par les acteurs faisant partie de la cartographie du secteur, comme indiqué ci-dessus. Selon cette définition, les emplois directs correspondent à environ 60 % de l'effectif total de la chaîne de sous-traitance de l'industrie navale, d'après l'étude BALance Technology Consulting¹ de 2017.

Selon cette même étude, nous pouvons estimer un coefficient de deux tiers des emplois directs pour les emplois indirects. En effet, ceux-ci correspondent aux emplois créés par la branche de sous-traitants à partir du rang 2. L'industrie est caractérisée par une part d'achat importante.



¹ Study on new trends in globalisation in shipbuilding and marine supplies : <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bc5fa041-bac0-11e7-a7f8-01aa75ed71a1/language-en>

Les emplois induits sont les emplois créés par l'ensemble des consommations des ménages directement et indirectement liés aux industriels de la navale. Selon l'approche de l'étude McKinsey 2014² et 2020, « L'export d'armement et ses bénéficiaires sociaux, économiques et technologiques », ces emplois induits représentent environ 40 % du total des emplois directs et indirects (N. B. : au-delà des emplois induits calculés selon cette définition, le calcul des emplois induits pourrait être élargi par un

effet domino sur l'économie locale – chaque emploi induit amenant à son tour, par ses dépenses, d'autres emplois).

Compte tenu des données dont nous disposons, nous avons fait le choix d'appliquer les mêmes ratios nationaux à l'ensemble des régions. Néanmoins, ces coefficients seraient à moduler en principe selon l'intégration des achats des donneurs d'ordre régionaux avec l'écosystème territorial.

Méthode d'élaboration des cartes géographiques

La base de données utilisée a été réalisée à partir d'un fichier de cartographie de la filière navale tenu par le GICAN depuis 2010. Ce fichier a été complété et a constitué la base de données nécessaire à l'élaboration des cartes par région. Les acteurs de la base de données ont été placés sur les cartes à l'aide des longitudes et latitudes de leur ville. Divers marqueurs ont été attribués pour chaque typologie d'acteurs, avec

des tailles différentes en fonction des tranches d'effectifs. Une dispersion aléatoire des acteurs présents dans une même ville a été appliquée afin d'éviter le chevauchement des marqueurs sur la carte. De plus, les « autres acteurs de l'industrie navale » se trouvant dans un proche rayon de 15 kilomètres ont été regroupés en un seul marqueur afin d'obtenir une meilleure lisibilité.

Sources utilisées

Les données les plus récentes disponibles pour les chiffres d'affaires et les effectifs ont été considérées. Ces données peuvent cependant dans certains cas dater de quelques années. Un fichier d'acteurs a été fourni par le GICAN (cartographie sous format Excel). Il a été complété à l'aide de différentes sources : l'enquête annuelle du GICAN auprès de ses adhérents pour 2022, l'annuaire et la base prospects du GICAN ; les informations contenues dans des articles de médias spécialisés ; les sites internet et les brochures des acteurs ; des sources de données ouvertes et publiques, telles que la base INSEE ; des études réalisées par d'autres acteurs dont

Katalyse, l'UIMM, l'École de Guerre Économique, l'Observatoire des Énergies de la Mer, l'Observatoire de la Métallurgie et les régions. En complément, des échanges ont eu lieu avec les partenaires territoriaux suivants : le Pôle Mer Bretagne Atlantique, EDEN Cluster, Nuclear Valley et Normandie Maritime. Par ailleurs, des estimations sur les effectifs éclatés par région ont aussi été nécessaires afin d'enrichir l'étude, lorsque l'information n'était pas disponible sur les sites web des acteurs. Ces estimations ont notamment été réalisées selon les chiffres trouvés sur LinkedIn en matière d'emplois et de postes.

² Exportations françaises d'armement, 40 000 emplois dans nos régions : <https://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/exportations-francaises-d-armement-40-000-emplois-dans-nos-regions>

LEXIQUE

CORIMER : Conseil d'orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière des industriels de la mer

EMR : Energies Marines Renouvelables

ETI : Entreprise de Taille Intermédiaire

ETP : Equivalent Temps Plein

MCO : Maintien en Condition Opérationnelle

PME : Petite et Moyenne Entreprise

R&D : Recherche & Développement

TPE : Très Petite Entreprise

ANNEXES

Chiffres 2023 actualisés par le GICAN, à partir des données collectées sur les acteurs ayant des activités relatives à l'industrie navale sur l'ensemble territoire français.

Tableau de répartition régionale du chiffre d'affaires, des effectifs, des établissements et des emplois de la filière navale :

Régions	CA estimé par établissement (M€)	CA %	Effectifs	Effectifs (%)	Établissements	Établissements (%)	Emplois indirects	Emplois induits
Pays de la Loire	3 766	24,9 %	11 637	20,7 %	138	15,0 %	7 750	6 517
Bretagne	2 676	17,7 %	10 691	19,1 %	158	17,2 %	7 120	5 987
Provence-Alpes-Côte d'Azur	3 037	20,1 %	9 818	17,5 %	151	16,4 %	6 539	5 498
Île-de-France	2 199	14,5 %	9 290	16,6 %	158	17,2 %	6 187	5 203
Normandie	1 449	9,6 %	7 399	13,2 %	82	8,9 %	4 928	4 143
Nouvelle-Aquitaine	497	3,3 %	2 035	3,6 %	48	5,2 %	1 355	1 139
Hauts-de-France	282	1,9 %	1 055	1,9 %	36	3,9 %	703	591
Centre-Val de Loire	345	2,3 %	967	1,7 %	11	1,2 %	644	541
Auvergne-Rhône-Alpes	236	1,6 %	940	1,7 %	49	5,3 %	626	527
Bourgogne-Franche-Comté	270	1,8 %	802	1,4 %	21	2,3 %	534	449
Grand Est	203	1,3 %	678	1,2 %	20	2,2 %	451	380
Occitanie	151	1,0 %	532	0,9 %	30	3,3 %	354	298
Régions ultramarines	31	0,2 %	240	0,4 %	18	2,0 %	160	134
TOTAL	15 141		56 083	100 %	920	100 %	37 351	31 407

Tableau de répartition départementale du chiffre d'affaires et de l'emploi de la filière navale :

Départements	Régions	CA estimé par établissement (M€)	CA %	Somme des emplois directs	Emploi (%)	Nombre d'acteurs
Loire-Atlantique	Pays de la Loire	3 651	24,1 %	11 283	20,1 %	118
Finistère	Bretagne	1 613	10,6 %	5 779	10,3 %	79
Var	Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 444	9,5 %	6 060	10,8 %	55
Manche	Normandie	1 284	8,5 %	5 895	10,5 %	36
Bouches-du-Rhône	Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 186	7,8 %	3 299	5,9 %	71
Hauts-de-Seine	Île-de-France	1 050	6,9 %	6 006	10,7 %	35
Morbihan	Bretagne	940	6,2 %	4 338	7,7 %	58
Val-d'Oise	Île-de-France	455	3,0 %	608	1,1 %	10
Alpes-Maritimes	Provence-Alpes-Côte d'Azur	375	2,5 %	425	0,8 %	23
Paris	Île-de-France	300	2,0 %	1 253	2,2 %	34
Cher	Centre-Val de Loire	294	1,9 %	750	1,3 %	1
Charente	Nouvelle-Aquitaine	266	1,3 %	1063	1,9 %	6
Nord	Hauts-de-France	198	1,3 %	659	1,2 %	19
Yvelines	Île-de-France	150	1,0 %	508	0,9 %	34
Seine-Maritime	Normandie	126	0,8 %	1 228	2,2 %	29
Haute-Garonne	Occitanie	126	0,8 %	391	0,7 %	15
Essonne	Île-de-France	115	0,8 %	365	0,7 %	19
Ille-et-Vilaine	Bretagne	113	0,7 %	407	0,7 %	14
Gironde	Nouvelle-Aquitaine	109	0,7 %	500	0,9 %	17
Vendée	Pays de la Loire	100	0,7 %	370	0,7 %	14
Autres		1 246	8,2 %	4 896	8,7 %	234
TOTAL		15 141	100 %	56 083	100 %	921





Mentions légales

Crédits photos

p.08 : © Ewan Lebourdais

p.13 : © GICAN / Benoit PREVOST

p.15 : © Naval Group

p.16 : © Ewan Lebourdais

p.22 : © Ewan Lebourdais

p.24 : © Chantiers de l'Atlantique

p.26 : © RTsys

p.30 : © Zodiac Milpro

p.32 : © OceanWings

p.33 : © Efinor Allais

p.34 : © Aqualines

p.36 : © Socarenam

p.38 : © MBDA-EXOCET

p.40 : © SMDM

p.42 : © Pressmaster

p.44 : © Ewan Lebourdais

p.46 : © DELAIR

p.48 : © AdobeStock

p.49 : © Ewan Lebourdais

p.55 : © Ewan Lebourdais

p.56 : © Alseamar - © Bluefins - © FinX - © Elwave - © Forssea robotics - © Marinelec - © EyeGauge - © Michelin Wisamo - © Moteur Bernard - © RTsys - © Unseelabs - © Febus optics - © Zelin

Conception et réalisation

Mise en page : Ilago

Rédaction : GICAN

Impression : Compédit Beauregard

Informations juridiques

Conformément à la loi n° 57 298 du 11 mars 1957, la propriété intellectuelle des bases de données appartient exclusivement à l'éditeur. Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, de réutiliser ou extraire pour des fins non privées la totalité ou partie quantitativement ou qualitativement substantielle de son contenu sans autorisation de l'éditeur. Toute commercialisation ou communication à des tiers, même à titre gratuit, de la totalité ou partie de ce rapport est interdite. Ce rapport a été réalisé au moyen de renseignements obtenus avant le 12 décembre 2024. L'éditeur ne peut être tenu pour responsable des modifications intervenues depuis cette date, ni des erreurs ou omissions qui auraient pu se glisser lors de son établissement.



GICAN L'INDUSTRIE
NAVALE
FRANÇAISE

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

 GICAN

 GICAN Live