

L'INDUSTRIE NAVALE

ACTEUR DU
DÉVELOPPEMENT ET
DU RAYONNEMENT
DES TERRITOIRES

ÉDITION 2026

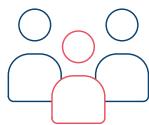


CHIFFRES CLÉS 2024 : FILIÈRE NAVALE FRANÇAISE



15,9 Mds€

Chiffre d'affaires cumulé
pour la filière navale*



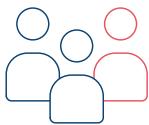
58 200

Emplois directs
pour la filière navale*



38 806

Emplois indirects estimés
pour la filière navale**



32 630

Emplois induits estimés
pour la filière navale***



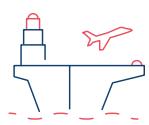
51 %

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



32 %

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



68 %

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



+ 770

Entreprises
de la filière navale*



82 %

Du chiffre d'affaires de la
filière est réalisé par les
entreprises adhérentes
du 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 continue d'incarner une force industrielle majeure pour notre pays, un pilier de souveraineté, de rayonnement et de dynamisme régional. Avec plus de 58 200 emplois directs, un chiffre d'affaires en croissance qui atteint aujourd'hui 16 milliards d'euros, et un ancrage territorial qui irrigue l'ensemble des régions maritimes et ultramarines, notre filière demeure un vecteur essentiel de création de valeur, de technologies avancées et d'emplois qualifiés. Elle est, plus que jamais, un moteur stratégique dans un contexte mondial marqué par des tensions géopolitiques, de fortes exigences de transition écologique et une concurrence internationale exacerbée.

Pourtant, cette vitalité est aujourd'hui confrontée à des défis considérables. La compétition mondiale s'intensifie, notamment en Asie, où les chantiers bénéficient de soutiens massifs. En Europe, l'industrie navale souffre d'un déficit d'investissement et d'un cadre de concurrence qui ne reflète plus les réalités du marché international. Face à cette situation, une réaction collective s'impose. C'est tout le sens de notre appel à **une véritable stratégie industrielle maritime européenne, ambitieuse et structurante, dès 2026**. L'Europe ne redeviendra puissance maritime que si elle redevient puissance industrielle navale. Elle doit protéger ses capacités de production, renforcer sa compétitivité, soutenir l'innovation, encourager la demande intérieure et instaurer des

conditions de concurrence équitables. L'effort doit être continental, coordonné et durable : il en va de notre autonomie stratégique.

Au niveau national, la France doit elle aussi franchir une étape décisive. Deuxième zone économique exclusive (ZEE) mondiale, elle ne peut envisager son avenir sans une stratégie industrielle dédiée au maritime. C'est pourquoi nous appelons à la mise en place de « France Mer Industrie 2035 », une politique interministérielle permettant d'investir, d'innover, de former et de commander avec une vision de long terme. Cette stratégie devra moderniser des infrastructures navales souvent vieillissantes, accompagner les entreprises face à la pression réglementaire croissante, soutenir l'industrialisation des technologies critiques et favoriser l'émergence de nouveaux modèles de construction et de maintenance. Elle devra également intégrer pleinement les territoires ultramarins, dont le potentiel industriel et stratégique est considérable pour la France.

La transition écologique constitue un autre enjeu majeur. Notre filière s'est engagée résolument dans la décarbonation de ses produits et de ses procédés. Le Plan stratégique de décarbonation du maritime, élaboré avec Armateurs de France et Ports de France, fixe un cap clair pour transformer notre flotte, adapter nos ports et industrialiser les solutions technologiques bas carbone. Dans ce contexte, le fléchage des recettes de l'ETS maritime représente une opportunité décisive. Ce que le maritime verse doit revenir au maritime, afin

de financer la construction de navires propres, le rétrofit des flottes existantes, la création de hubs énergétiques portuaires et la montée en cadence industrielle des équipements nécessaires à la transition. Nous saluons à cette occasion les décisions du dernier Comité interministériel de la mer (CIMer) sur le sujet.

L'innovation constitue un autre levier essentiel pour maintenir notre excellence. Les feuilles de route du CORIMER tracent les voies du navire intelligent, du chantier du futur, des technologies de rupture, de la robotique, des drones maritimes et des systèmes autonomes. L'intelligence artificielle, le quantique, l'automatisation et les nouveaux matériaux ouvrent des perspectives considérables, tant pour la défense que pour les activités civiles. La France dispose d'un écosystème d'innovation reconnu ; il doit maintenant être consolidé par une politique publique cohérente, lisible et adaptée aux besoins industriels.

Enfin, notre industrie demeure avant tout **une aventure humaine**. Elle repose sur des femmes et des hommes passionnés, sur des compétences rares, sur un tissu de TPE, PME et ETI qui structurent la chaîne de valeur. L'attractivité des métiers, la formation, l'apprentissage et la montée en compétences sont au cœur des enjeux que nous partageons avec le CINav et les régions. Sans cette dynamique collective, aucune ambition industrielle ne pourrait se concrétiser.

Préserver et développer l'industrie navale française est une responsabilité nationale et européenne. C'est aussi un engagement partagé entre les industriels, les élus, les territoires et les pouvoirs publics. Ensemble, nous pouvons construire une industrie plus forte, plus innovante, plus durable et plus souveraine. Le GICAN continuera, avec détermination, de porter la voix de cette filière d'excellence et de défendre les conditions de son développement au service de la France, de l'Europe et de leurs territoires.





L'AVANT-PROPOS

PHILIPPE MISSOFFE

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DU GICAN

Le GICAN a pour mission de représenter, d'accompagner et d'animer une filière navale qui constitue aujourd'hui l'un des piliers industriels et technologiques de notre pays. Avec cette nouvelle édition du cahier « *L'industrie navale, acteur du développement et du rayonnement des territoires* », nous poursuivons un triple objectif : éclairer les dynamiques à l'œuvre dans les régions, mettre en évidence les forces et les besoins de nos entreprises, et rappeler combien la vitalité de ce secteur est indissociable du développement économique local, de l'emploi, de l'innovation et de la souveraineté nationale.

Cette publication témoigne **du dynamisme d'une filière en transformation, confrontée à des défis majeurs mais riche d'atouts considérables**. Nos entreprises investissent, innovent, exportent, recrutent et se modernisent. Elles participent à la transition énergétique, développent de nouvelles compétences, construisent les navires et systèmes de demain et renforcent, jour après jour, la présence industrielle de la France sur ses façades maritimes et ultramarines. Tous les territoires qui composent notre géographie maritime sont au cœur de cet élan, qu'il s'agisse des régions littorales ou des écosystèmes technologiques et industriels situés à l'intérieur du pays.

Les enjeux auxquels nous faisons face sont connus : concurrence internationale exacerbée, nécessité de moderniser nos infrastructures, montée en puissance de la décarbonation, besoin d'un cadre réglementaire stable et cohérent, impératifs croissants de formation et d'attractivité

des métiers. Le rôle du GICAN est précisément d'accompagner la filière dans cette complexité, d'anticiper les évolutions, de proposer des solutions, et de porter auprès des pouvoirs publics une vision claire et structurée de ce que doit être une politique industrielle maritime ambitieuse.

À travers nos travaux avec le CSF Industriels de la Mer, le CORIMER, le CINav, nos partenaires territoriaux, nos adhérents et l'ensemble des acteurs du maritime, nous œuvrons chaque jour à renforcer le lien entre l'État, les entreprises et les régions. Cette coopération est essentielle pour consolider la compétitivité de nos industries, soutenir l'innovation, développer les compétences, accélérer la décarbonation du secteur et favoriser l'émergence de nouveaux marchés, notamment dans les drones, les systèmes autonomes et les énergies marines.

Ce cahier illustre, une fois encore, **l'importance d'une filière structurée, engagée et résolument tournée vers l'avenir**. Il met en lumière les réussites industrielles françaises, mais aussi les besoins concrets exprimés par les entreprises sur les territoires. Il rappelle combien notre industrie, plurielle et exigeante, porte en elle un potentiel unique au service de la France. Je tiens à remercier chaleureusement l'ensemble de nos partenaires régionaux, les équipes du GICAN et nos adhérents pour leur engagement, leur disponibilité et leur contribution à ce travail collectif. C'est par l'union de nos forces que nous continuerons à consolider l'industrie navale française et à affirmer son rôle stratégique, économique et environnemental.



ENTRETIEN

LOÏC CHESNAIS-GIRARD

PRÉSIDENT DE LA RÉGION BRETAGNE

« La mer nous oblige »

Pourquoi la Bretagne fait-elle de la filière des industriels de la mer un axe central ?

Quand on a près de 5 000 km de côtes, a-t-on vraiment le choix ? C'est toute l'histoire et la vocation de la Bretagne qui s'y jouent : notre région regarde la mer. Elle est à la fois un appareil productif, une culture de coopération et un levier de souveraineté. Notre Stratégie régionale des transitions économiques et sociales (SRTES) l'assume : la maritimité irrigue transversalement nos politiques (industrie, compétences, innovation, aménagement). En Bretagne, ports, chantiers, ingénierie et données marines, le civil et la défense forment un écosystème qui va de l'idée à la série, et de la Bretagne au monde.

Oui, c'est un choix, une ambition et, ici, presque une nature.

Votre méthode en trois mots ?

Ancrer, transformer, entraîner. C'est notre boussole.

Ancrer, d'abord. Assurer du foncier productif sur les places portuaires, moderniser les outillages et organiser un réseau : un port, mais plusieurs quais. Avec des fonctions claires : accueil industriel, bases de services, logistique lourde.

Transformer, ensuite. Investir dans l'outil industriel, accélérer la décarbonation des chantiers et des flottes (électrification à quai, carburants de

transition, écoconception et fin de vie des navires) et, surtout, industrialiser l'innovation : passer du démonstrateur à la série.

Entraîner, enfin. Faire ruisseler la commande vers les PME des industries de la mer. Entraîner, c'est jouer en équipage et aider les entreprises à se développer, innover, se projeter à l'international. Et pour cela, le « pack breton », notre capacité à jouer en équipe, fait toute la différence.

Concrètement, où se joue l'industrialisation ?

Quatre verrous, quatre clés.

Les infrastructures. Tenir nos sites et ne pas abandonner nos quais. L'industrialisation, c'est d'abord la certitude qu'un port peut accueillir, assembler, réparer dans de bonnes conditions, aujourd'hui et demain.

La chaîne d'approvisionnement. Mailler nos ports et sécuriser les maillons critiques. Sans supply chain solide, pas d'industrie de la mer.

La visibilité. Incrire nos ports sur trente ans : un cap, un calendrier, des moyens. La visibilité déclenche l'investissement, le financement et l'emploi.

Et le facteur décisif : l'humain. Les industries de la mer sont un secteur d'avenir. Dans un contexte de retournement de la pyramide des âges, où les actifs vont manquer, en Bretagne comme ailleurs, il faut attirer, former, fidéliser et valoriser les carrières, faire monter les compétences en

continu. Sans bras, pas d'usine ; sans ingénieurs, pas de série.

L'éolien en mer fait partie du périmètre du GICAN. Quel rôle la Bretagne veut-elle y jouer ?

Une Région qui contribue pleinement à la souveraineté industrielle et énergétique. L'éolien en mer mobilise les métiers historiques du naval (construction, intégration, logistique lourde) et ouvre des débouchés durables. Notre ligne : sortir des énergies fossiles en nous appuyant sur une filière d'avenir locale, en assemblant ici, et en mobilisant l'expertise de nos PME. Les ports bretons sont organisés pour cela : accueil industriel d'un côté, bases de services au plus près des parcs de l'autre.

On a réussi le parc éolien de Saint-Brieuc. On réussira le premier parc commercial flottant d'Europe en Bretagne Sud. L'avenir des énergies renouvelables se dessine en Bretagne.

Décarboner sans perdre en compétitivité, c'est crédible ?

Je ne veux pas choisir entre le climat et les usines : je veux les deux. Un monde vivable et une société qui continue à produire pour répondre à nos besoins et rester maîtres de notre destin.

Un programme simple : plus d'emplois, moins de carbone !

Ça vaut pour les industries de la mer, le transport, la construction navale. Décarboner, c'est aussi réduire les coûts d'exploitation et fiabiliser les escales : c'est de la compétitivité.

La défense en Bretagne : quelle singularité ?

La Bretagne n'a pas la défense honteuse. Ici, on assume -et on est fiers !- d'avoir des Bretons dans tous les corps d'armée, et des entreprises qui innovent, construisent, équipent, sur toute la chaîne de valeur de l'industrie de la défense.

En Bretagne, ce sont trois grands groupes (Safran,

Thales, Naval Group), près de 400 PME et plus de 30 000 salariés qui, de la construction navale à la cyberdéfense, en passant par le spatial et l'équipement de nos armées, font système au service de notre défense et de notre souveraineté. Produire pour nous et par nous : dans un monde instable, la défense irrigue le civil, et inversement. C'est une vieille histoire bretonne... et une part de notre avenir.

Justement, comment faites-vous grandir les PME vers l'export ?

L'export n'est pas un luxe : c'est une arme de compétitivité et d'ouverture.

En Bretagne, on joue en équipage : maîtres d'œuvre, Bretagne Commerce International, DGA, attachés de défense, réseaux diplomatiques. Notre méthode est claire : diagnostic, conformité, premières affaires, marchés internationaux, avec un sésame qui fait souvent la différence : « utilisé par les Armées françaises ».

Nous avons, avec la DGA et BCI, bâti un accompagnement sur mesure pour les PME de la défense quand elles se projettent à l'international, et beaucoup d'entreprises de la navale en ont bénéficié. J'ajoute un point important : décarboner n'est pas se fermer, c'est se différencier ; c'est innover, mesurer l'empreinte, fiabiliser la logistique. Région ouverte, nous restons fidèles à notre horizon : exporter ce que nous faisons de mieux, en Bretagne, pour la France et vers le monde.

Face à la concurrence mondiale, de quoi les industriels bretons ont-ils besoin ?

De transitions et de compétitivité, et cela va ensemble.

Sans compétitivité : pas de marges, pas de moyens financiers pour faire de la R&D ou investir ; donc pas de transitions.

Sans transitions : c'est la promesse du décrochage, dans un monde où l'énergie coûte plus cher et où

le carbone va devenir, qu'on le veuille ou non, un obstacle au développement.

Je pense aussi qu'il est temps que l'Europe protège ses chaînes de valeur navale comme le font les autres grandes régions du monde. Ici, nous faisons notre part : investir, former, innover. À l'échelon national et européen d'assurer la loyauté des règles du jeu.

Comment relever le défi des compétences ?

Attirer, d'abord : parler métiers, montrer les carrières, prouver qu'il y a, dans les métiers de la mer, des jobs passionnants, bien payés, utiles, accessibles autant aux filles qu'aux garçons. Les jeunes Bretons ont la mer en paysage : ils sont les candidats naturels à ces parcours.

Former, ensuite : de nombreuses formations proposées dans les lycées (maritimes, professionnels, généraux et technologiques) et les IUT ouvrent vers les métiers de la mer : marin, maintenance, logistique, RH, cuisinier... Le CINav et le Campus des métiers et des qualifications des Industries de la Mer, que nous portons avec les professionnels, identifient des parcours

« maritimisés » de la formation initiale à la reconversion d'adultes.

Fidéliser, enfin : aux entreprises d'assurer des parcours qualifiants et une montée en compétences continue.

Je l'ai dit, la démographie est en train de basculer. Même en Bretagne, région attractive et hospitalière, on va manquer d'actifs pour faire tourner à la fois nos champs, nos usines, nos labos, nos EHPAD et nos chantiers de construction navale. Or, il va nous falloir tout tenir. C'est un défi. Il faut y travailler dès maintenant.

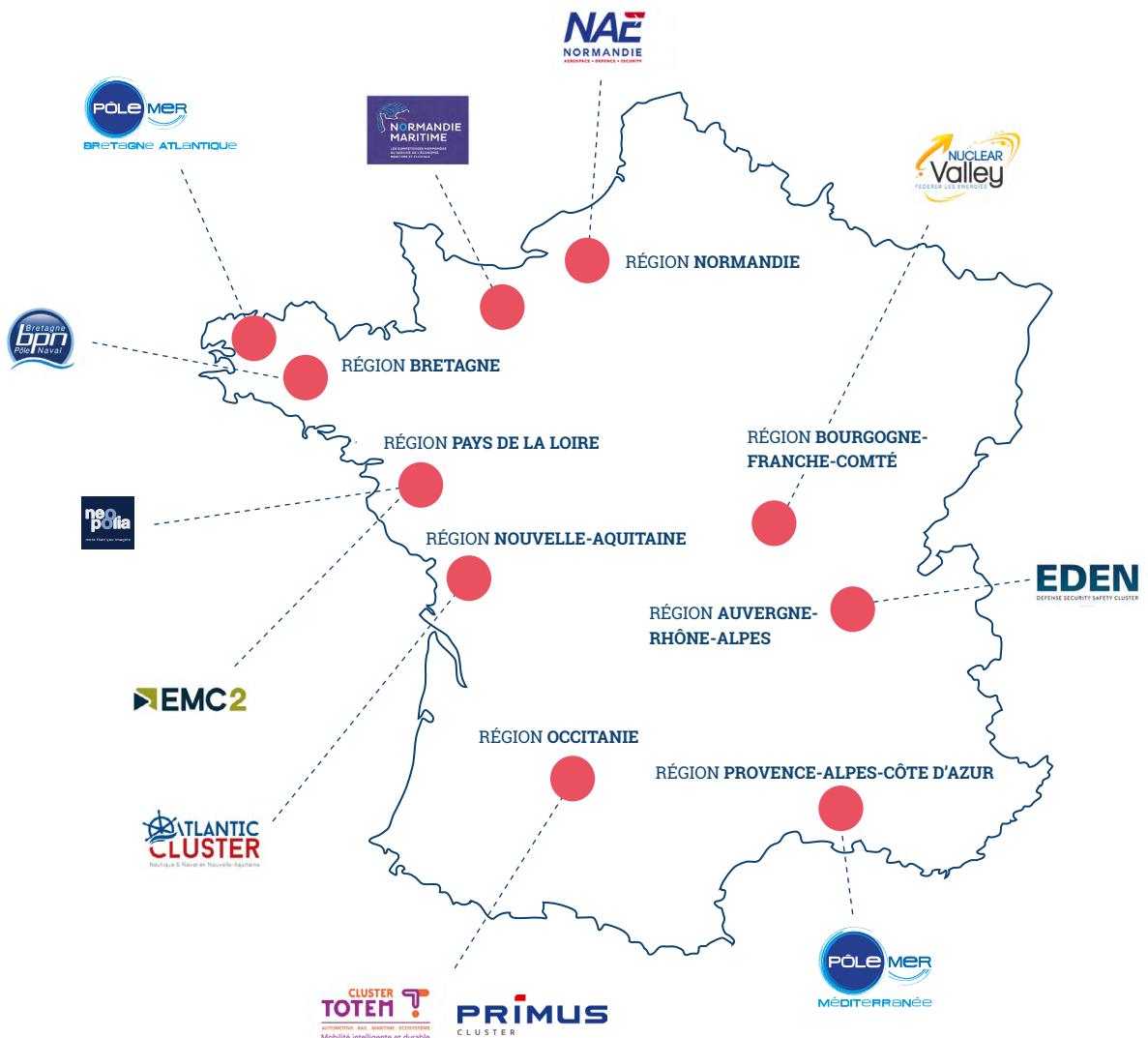
Votre cap pour les 24 prochains mois ?

Avec le GICAN et nos partenaires : une alliance de résultats. Ne pas se payer de mots, ne pas annoncer ce qu'on ne fera pas, avec l'argent que personne n'a, mais avancer, humblement, par la preuve.

Prouver que le naval est une opportunité, une promesse d'emplois, un levier de souveraineté, et la mer un horizon à dépasser sans cesse. Oui, ça nous oblige, mais c'est une obligation heureuse : un chemin de progrès.



LES PARTENAIRES DU GICAN DANS LES TERRITOIRES



1626-2026 : 400 ANS DE LA MARINE



AMIRAL NICOLAS VAUJOUR

CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE

2026, une année exceptionnelle pour la Marine nationale

L'année 2026 est marquée par une célébration exceptionnelle de la Marine nationale. Instituée en 1626, sous l'impulsion du cardinal de Richelieu, notre Marine est née d'une vision audacieuse de la France. Pour accomplir cette vision, la Marine s'est adaptée, depuis ses origines, aux défis stratégiques, technologiques et humains de son temps.

Depuis 400 ans, la Marine protège les Français, sur tous les océans. Ce sont quatre siècles d'engagement en mer, d'hommes et de femmes au service de la France, des Français et de leurs intérêts. La Marine demeure un pilier de la défense de notre pays et de sa souveraineté. Les célébrations des 400 ans sont donc l'occasion de mettre en lumière cet héritage à travers de nombreux événements qui vous sont présentés ici.

C'est une occasion unique d'affirmer que la France est un grand pays maritime. Les liens forts que la Marine entretient avec les Français et les territoires sont une source d'inspiration. La Nation compte sur les marins : ils sont des combattants, forgés dans l'esprit d'équipage.

Enfin, les matériels et savoir-faire uniques de la Marine font d'elle une des premières marines du monde. Les 400 ans sont un moment de fierté populaire, tourné vers la jeunesse et les territoires, un élan vers l'avenir.

Vous pouvez participer à ce grand rassemblement. Je compte sur votre engagement.

Une année de célébration

Cette année 2026 est marquée par une multitude d'évènements partout en France hexagonale et dans les outre-mer. Trois évènements majeurs sont à ne pas manquer en 2026 :



8 Mai : démonstration de forces navales à Marseille

Au cours d'une démonstration de forces navales au large de Marseille, la Marine présentera aux Français, à travers des mises en scène dynamiques, la puissance et la complémentarité des moyens dont elle dispose pour les protéger.



Mai - Juin : les Journées « Jeunesse et territoires au large »

L'histoire de la Marine ne se déroule pas uniquement sur les mers et dans les arsenaux, elle trouve aussi ses racines sur l'ensemble du territoire français. Les journées « Jeunesse et territoires au large » constituent l'un des trois rendez-vous majeurs des célébrations prévues en 2026 pour les 400 ans de la Marine. Au total, une cinquantaine d'événements sont organisés du 26 mai au 14 juin. À cette occasion, un film retraçant les missions de la Marine nationale y est diffusé. Les Français, et tout particulièrement les jeunes citoyens, sont invités à découvrir la relation singulière que chaque territoire entretient avec la Marine depuis plus de quatre siècles. Chaque région, chaque département et chaque ville de France entretiennent depuis 400 ans avec la Marine un lien humain, mémoriel, culturel et industriel qui lui est propre. L'objectif des journées « Jeunesse et territoires au large » est de mettre à l'honneur ces liens, dans toute leur richesse, dans leur environnement local singulier, et de les faire découvrir à notre jeunesse. Ces journées permettront également de mettre en valeur les forces vives locales – acteurs éducatifs, associations, mais aussi partenaires économiques et industriels – qui participent au dynamisme maritime du pays et offrent aux jeunes des perspectives professionnelles et d'engagement tournées vers l'avenir.



5 septembre : la célébration de la Chesapeake

La Marine fêtera le 245^{ème} anniversaire de la bataille de la baie de la Chesapeake. Pour célébrer la Marine combattante, une cérémonie scénarisée avec « son et lumière » est organisée dans un lieu emblématique de la capitale : le Trocadéro. D'autres événements seront également organisés en région.

Toute l'année : la labellisation

La Marine a créé le label « 400 ans de la Marine » pour valoriser les produits, services, événements et partenaires qui incarnent l'esprit de cet anniversaire. Les organisations, les associations, les collectivités territoriales et les partenaires sont ainsi invités à s'associer à la dynamique de cet anniversaire en labellisant leurs projets sur l'année 2026.

Carte des évènements du quadricentenaire de la Marine en 2026





La Marine nationale et les industriels : un partenariat d'excellence ancré dans tous les territoires

Au cœur de la souveraineté maritime de la France, la Marine nationale entretient depuis toujours un lien étroit et structurant avec l'industrie navale et de défense. Ce partenariat, fondé sur la confiance, l'innovation et la performance, constitue l'un des piliers essentiels de la capacité de notre pays à maîtriser son environnement maritime, protéger ses intérêts et anticiper les menaces.

Cette relation s'inscrit dans un véritable écosystème national où chaque territoire joue un rôle, bien au-delà des villes maritimes. Si Brest, Toulon, Cherbourg ou Lorient demeurent des points d'ancrage historiques, la Marine nationale s'appuie tout autant sur un réseau d'entreprises implantées dans l'ensemble des régions françaises, y compris là où elle ne possède aucune base navale. Les industriels qui contribuent à la construction de nos sous-marins, frégates ou systèmes de haute technologie

— grands maîtres d'œuvre, PME spécialisées, start-up, bureaux d'ingénierie et laboratoires — sont présents du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest, irriguant ainsi tout le tissu économique national. Cet ancrage industriel diffus témoigne de la profondeur du lien unissant la Marine et les forces vives du pays, et de la contribution de chaque territoire à la souveraineté maritime de la France. Il rappelle également que la puissance maritime française repose sur une chaîne de compétences mobilisant des entreprises ancrées dans des bassins industriels parfois éloignés des côtes, mais essentielles à la construction et au maintien en condition opérationnelle de nos capacités navales.

Au-delà de la technologie, c'est une véritable communauté d'action qui se construit au quotidien. Chaque bâtiment livré, chaque système développé, chaque innovation testée résulte

d'un dialogue continu entre marins, ingénieurs et industriels. La Marine nationale offre ainsi un retour d'expérience unique, nourri par ses opérations permanentes sur toutes les mers du globe, tandis que les industriels apportent agilité, créativité et puissance de recherche. Cette synergie constitue un atout majeur pour la jeunesse de nos territoires, qui y trouve des opportunités de formation, d'apprentissage et d'emploi dans des secteurs d'excellence.

Dans un monde marqué par les tensions géopolitiques, la compétition technologique et l'intensification des enjeux maritimes, ce partenariat national est plus que jamais stratégique. Il garantit à la France une Marine moderne, réactive et capable d'agir loin et longtemps. Il témoigne surtout d'une certitude : notre puissance maritime collective repose sur une alliance forte, durable et ancrée dans nos territoires.



À PROPOS DU GICAN

Le GICAN, Groupement des Industries de Construction et Activités Navales, est un syndicat professionnel qui fédère près de 320 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, à la réparation navale et au maintien en condition opérationnelle, à la sûreté et à la sécurité maritimes, 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, EUROMARITIME et fédère les pavillons France sur les salons internationaux.

Le GICAN est un interlocuteur naturel et reconnu du ministère des Armées et des Anciens combattants, du ministère de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique, du ministère de l'Aménagement du

territoire et de la Décentralisation, du ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature et du ministère délégué 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, attractivité des métiers et gestion des 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 mars 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.



+ 320

Industriels et organisations du secteur maritime français



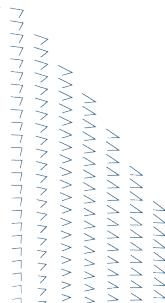
82 %

Du chiffre d'affaires de la filière est réalisé par les entreprises adhérentes du 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.16

Une présence forte sur tout le territoire

P.20

Focus sur le programme PA-NG

P.26

02

L'INDUSTRIE NAVALE DANS LES RÉGIONS

Région **Pays de la Loire**

P.30

Région **Bretagne**

P.34

Région **Provence-Alpes-Côte d'Azur**

P.38

Région **Île-de-France**

P.40

Région **Normandie**

P.42

Région **Nouvelle-Aquitaine**

P.44

Région **Hauts-de-France**

P.46

Région **Centre-Val de Loire**

P.48

Région **Auvergne-Rhône-Alpes**

P.50

Région **Bourgogne-Franche-Comté**

P.52

Région **Grand Est**

P.54

Région **Occitanie**

P.56

Régions **Ultramarines**

P.58

03

MÉTHODOLOGIE, LEXIQUE & ANNEXES

P.60

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

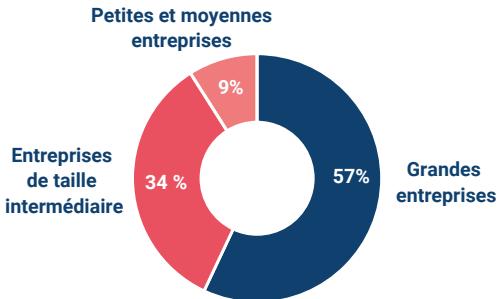
fonds marins. Avec plus de 58 200 emplois directs, pour un chiffre d'affaires cumulé de 15,9 milliards d'euros, l'industrie navale française se positionne au 3^{ème} rang européen et au 9^{ème} rang mondial en tonnage. Forte de plus de 770 entreprises comptabilisées, dont une majorité de PME et de TPE, **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 2025

Chiffre d'affaires maritime
par typologie d'entreprise



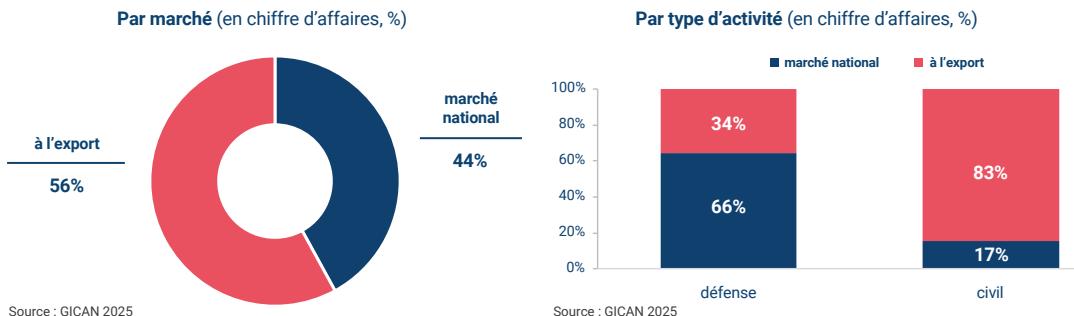
Source : GICAN 2025

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 (56 %), mais cette proportion monte à près de 83 % 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. Hors 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 2024



Une industrie engagée dans la décarbonation du maritime

En mars 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 des Industriels de la Mer pour la période 2024-2027**. Il s'agit d'un plan d'action concerté visant à renforcer la position

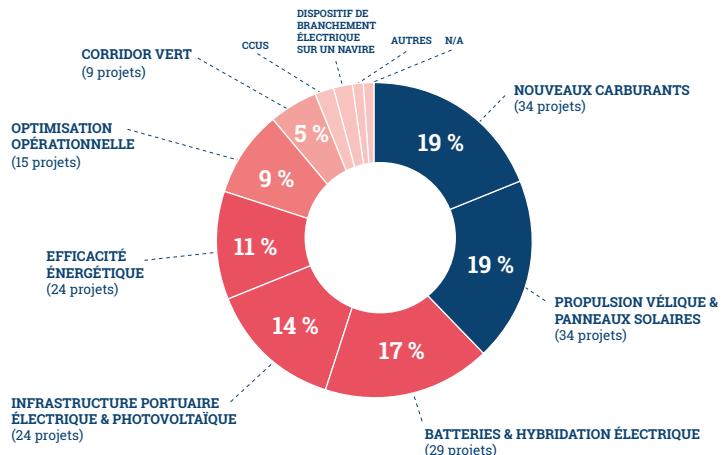
de la France dans l'industrie maritime mondiale. **Il couvre des engagements précis sur la période 2024-2027** pour positionner la filière des industriels de la mer comme un leader dans la transition écologique, l'innovation, et le développement durable au niveau mondial. Il sert également à garantir 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 : le fléchage des recettes ETS pour la décarbonation maritime

Le gouvernement français, lors du Comité interministériel de la mer (CIMER) de mai 2025, puis le Président de la République aux Assises de l'économie de la mer, ont annoncé le fléchage des recettes ETS, avec une première enveloppe de 90 millions d'euros dédiée à la décarbonation de la filière (armateurs, chantiers, équipementiers, infrastructures portuaires). Cette annonce a immédiatement déclenché une dynamique dans la lignée du plan stratégique, présenté au printemps. Près de 200 projets – électrification des quais, hubs multi-énergies, innovations d'efficacité énergétique, propulsion vélue, rétrofit, corridors verts – sont prêts à démarrer dès 2026. Les porteurs de projets sont principalement les **armateurs (50 %)**, clients finaux qui incarnent la demande. **Les ports (19 %), les bureaux d'études (14 %), et les équipementiers (8 %)** portent une partie significative des projets allant du concept jusqu'à l'industrialisation et le besoin de soutien

aux premières commandes. **Les chantiers (3 %)** indiquent se tenir prêt à répondre aux besoins de leurs clients tant sur de la construction neuve que sur du rétrofit. Sur les 196 projets recensés, 175 projets ont pu être analysés hors OPEX. 71 % de ces projets concernent des opérations concrètes de construction neuve, de rétrofit ou d'infrastructures, tandis que 29 % relèvent d'études, de recherche & développement ou de projets de corridors verts. Ces 175 projets identifiés permettent de dresser un panorama des leviers technologiques mobilisés par les acteurs de la filière pour répondre aux objectifs du PSDM. Quatre grandes catégories concentrent l'essentiel des initiatives : les nouveaux carburants, la propulsion vélue et solaire, l'électrification par batteries et les Infrastructures portuaires électriques & photovoltaïques. Ces trois catégories totalisent 70 % des projets.

Répartition des projets par grandes catégories (sans OPEX)



Source : GICAN, Armateurs de France, Ports de France 2025.

Cette étude de recensement des projets de la filière maritime montre l'engagement de toute la filière pour réussir la décarbonation du maritime en France.

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

Longtemps, cantonnée à la recherche scientifique, aux opérations profondes et à quelques applications militaires spécialisées comme la lutte anti-mines, alimentant un marché de niche et un tissu de PME françaises très technologiques et innovantes, l'utilisation des drones se démocratise et les cas d'emploi se multiplient dans les opérations Offshore de l'énergie, dans l'exploration des grands fonds, mais aussi pour la surveillance avec la maritimisation croissante de l'économie. La France poursuit l'encadrement de ces activités, avec la finalisation d'un cadre unique pour le statut de drone maritime. Cette approche conforte nos positions au sein de l'Organisation Maritime Internationale qui doit elle-même finaliser, dans les années à venir, un code contraignant pour les Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), c'est-à-dire les navires de surface autonomes. L'axe 10 de France 2030, consacré à l'exploration des fonds marins dans une logique de développement industriel dual, poursuit son soutien à 11 projets d'innovation portant notamment sur le déploiement en meute des drones et la productivité de l'acquisition

de données, sur l'autonomie et la navigation précise dans la durée ou la capacité à développer des communications à haut débit et longue portée. Les dix missions d'exploration et de développement industriel opérées par Ifremer, la DGA, le CNRS et Bpifrance génèrent des commandes pour renforcer la base industrielle mais aussi l'utilisation en mer des systèmes pour des expérimentations et l'acquisition de données. Le renforcement de l'offre française passe par le partage entre acteurs publics et privés des risques liés au développement. Les applications en mer dans le cadre de la mission de l'Otan Baltic Sentry illustrent bien la complémentarité entre les innovations portées par les industriels et leur mise en œuvre opérationnelle par les utilisateurs finaux. Ce partage des risques sur les technologies d'avenir doit permettre d'accroître les investissements et d'accélérer le cycle d'innovation pour renforcer notre compétitivité à l'international. Par ailleurs, l'orientation de France 2030 vers l'intelligence artificielle et la robotique offre une opportunité aux acteurs français de développer des solutions adaptées aux enjeux

maritimes, tout en bénéficiant d'un soutien durable à la R&D. Le passage à l'échelle, qui implique, selon les modèles et les applications, la production de dizaines, de centaines voire de milliers de drones par an, exige une industrialisation et des capacités de production renforcées. 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

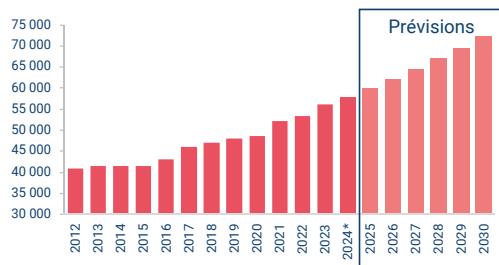
comme la montée en puissance d'**Exail**, de **CMN**, de **Couach** et de **SeaOwl**, elles-mêmes appuyées par l'offre des PME telles que **RTSYS**, **Marine Tech** et **Alseamar**, sont susceptibles de structurer une offre compétitive française à destination de la Marine nationale et à l'exportation 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 2024, l'industrie navale française a augmenté ses effectifs de **3,8 %**, atteignant plus de **58 200 emplois**, avec une croissance moyenne de **3,6 % 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 13 000 supplémentaires pour atteindre presque 72 000 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 la filière 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 national 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** travaille sur l'attractivité des métiers et des formations auprès de différents publics et en lien avec ses industriels partenaires. Grâce à une GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences) annuelle, le CINav cible ses actions sur les métiers les plus en tension dans la filière. L'association a déjà labellisé 220 formations (du niveau CAP au niveau Ingénieur), et propose ainsi une coloration maritime des parcours aboutissant à l'obtention d'un CCIM (Certificat de Connaissance des Industries de la Mer). Ces enjeux de compétences font également l'objet d'initiatives au niveau européen, auxquelles le GICAN participe : la démarche Shipbuilding Pact for Skills et le programme européen LEADERship (*Learning European Alliance for Digital Environmental and Resilient Shipbuilding*) qui vise à développer des formations en lien avec les besoins urgents et émergents et à construire une stratégie sectorielle de développement des compétences.

Évolution des effectifs de l'industrie navale maritime



*Chiffres révisés - Source : GICAN 2025

Une présence forte sur tout le territoire

La France métropolitaine possède quatre façades maritimes qui permettent à l'industrie navale de se déployer. Celle-ci se concentre principalement dans quatre régions : Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bretagne et Normandie. Les départements, régions et collectivités d'Outre-mer complètent la couverture maritime de la France, qui dispose du deuxième espace maritime mondial avec 11 millions de km². Dont 97 % sont dans nos Outre-mer.

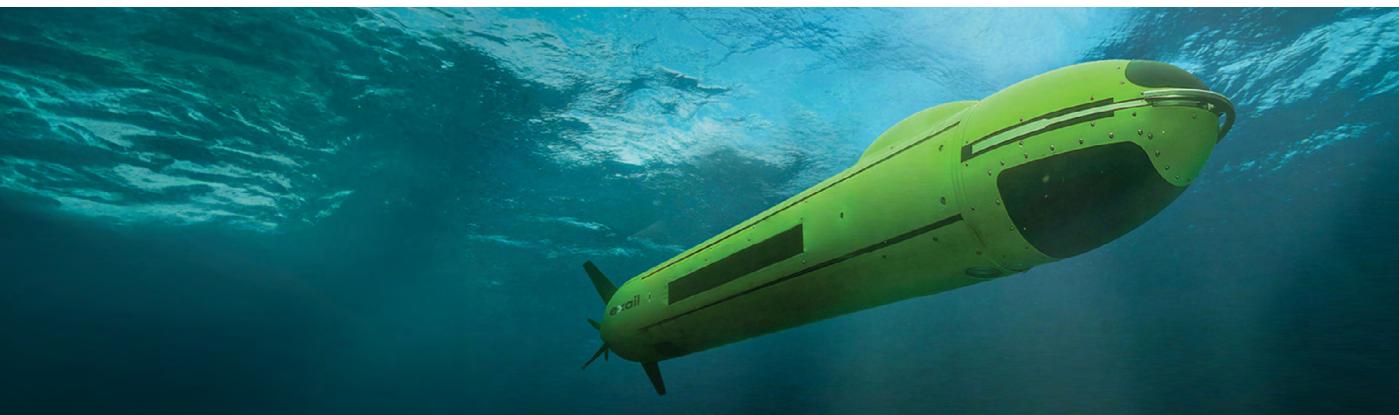
La région **Pays de la Loire**, avec plus de 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 12 435 emplois directs, accueille la société **Chantiers de l'Atlantique**, le plus important chantier naval de construction de France, spécialiste de la construction de navires de croisière et fabricant de sous-stations électriques offshore, capable aussi de construire un porte-avions, mais aussi le chantier spécialisé 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 pour le grand yachting. C'est dans cette région que l'activité de production et études 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 2,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2024.

Avec plus de 12 000 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** mais aussi **EFINOR-Groupe M**.

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 2,3 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.

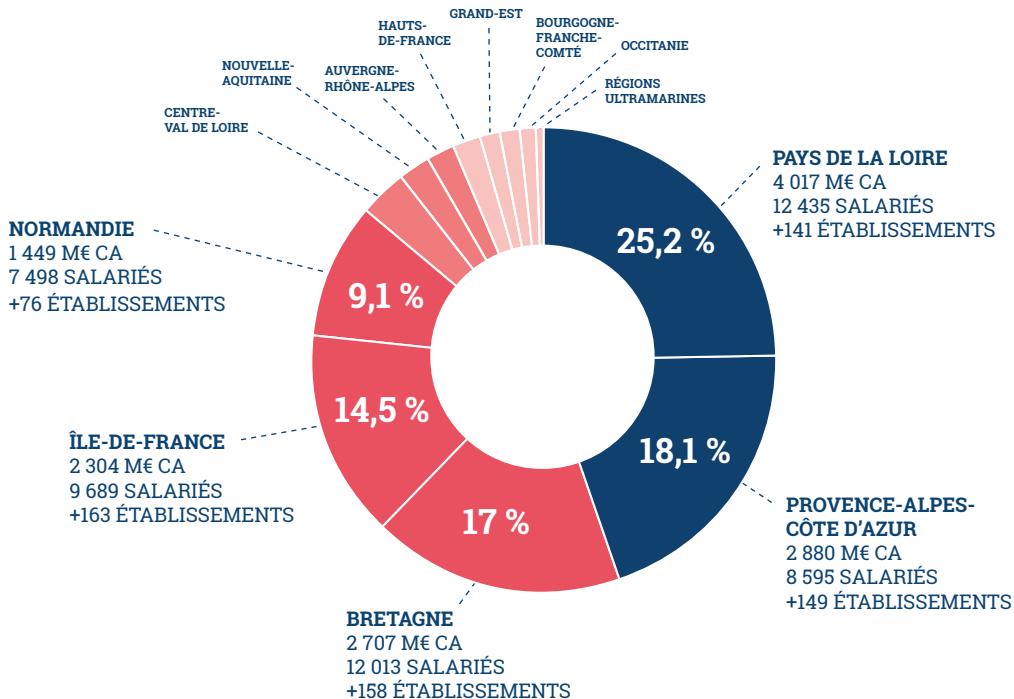


Les régions **Nouvelle-Aquitaine**, **Centre-Val de Loire** et **Auvergne-Rhône-Alpes** ont également un poids significatif. La région Nouvelle-Aquitaine développe notamment des projets pour réaliser des refit, du rétrofit, de l'entretien et de la réparation de navires, en particulier à Bordeaux.

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.

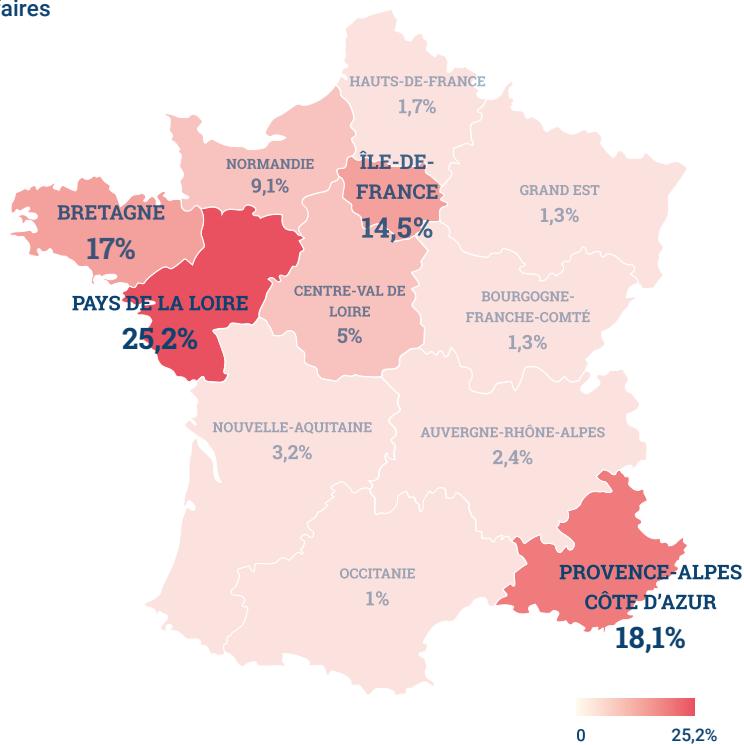
Mais l'industrie navale dans les autres régions est loin d'être négligeable. Celles-ci abritent des acteurs phares tels **Socarenam** et **Damen Shiprepair Dunkerque** dans les **Hauts-de-France**, **CLS** et **Hensoldt-Nexeya** en **Occitanie**, **ArcelorMittal** et **Lebronze Alloys** dans le **Grand 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 84 % du chiffre d'affaires de la filière navale :

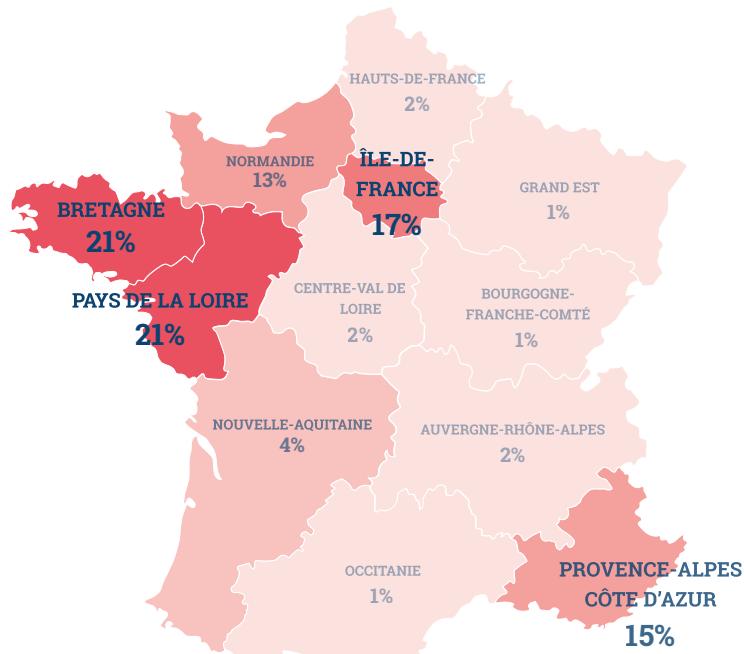


La répartition par région :

Du chiffre d'affaires

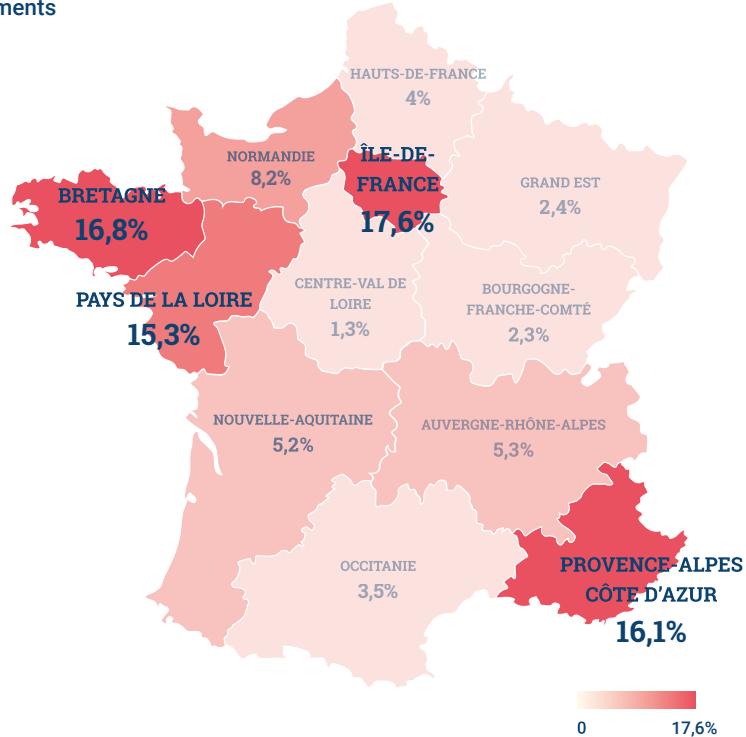


Des effectifs

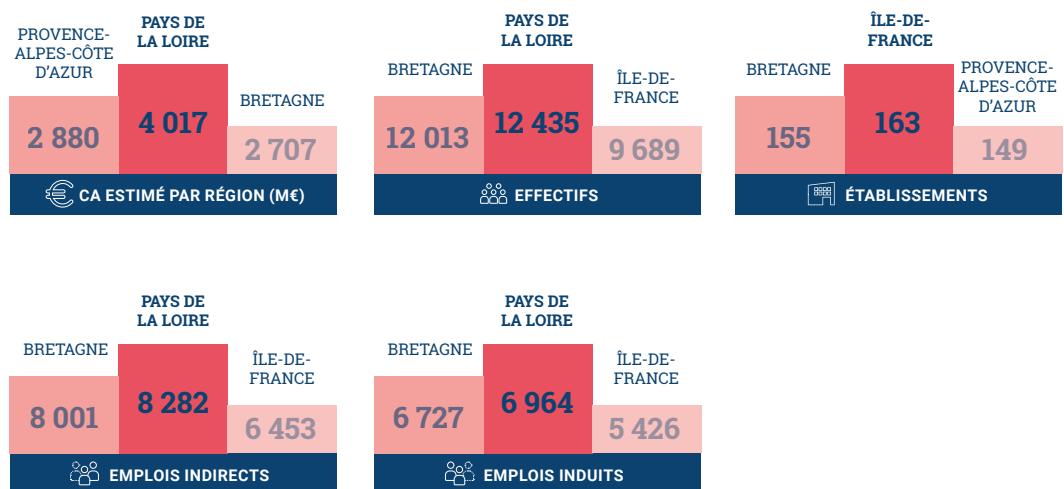


Source : GICAN 2025

Des établissements



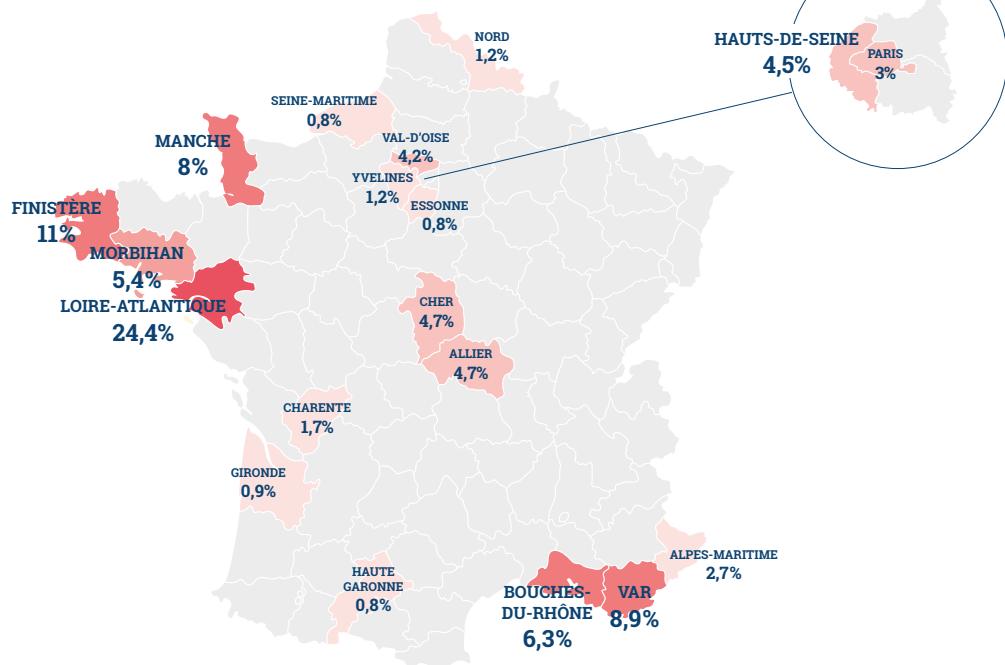
Les tops 3 par région :



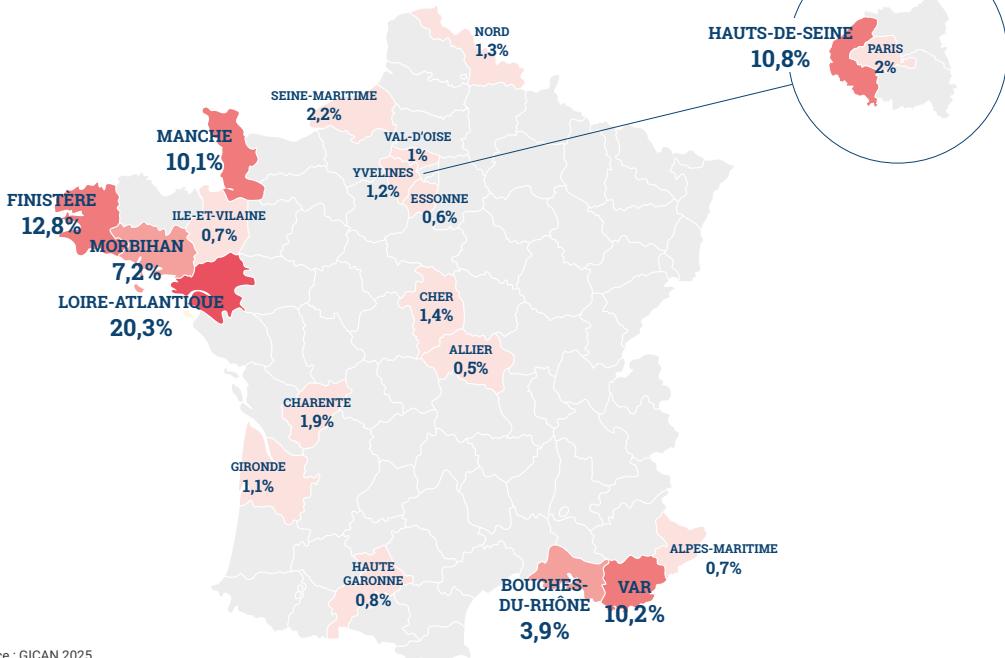
Source : GICAN 2025

La répartition par département :

Du chiffre d'affaires

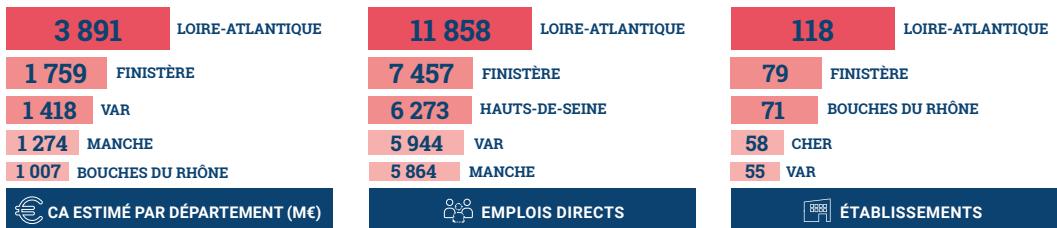


De l'emploi



Source : GICAN 2025

Les tops 5 par département :



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 sont examinées 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.

Focus sur le programme PA-NG

Une empreinte socio-économique structurante dans l'ensemble des territoires

Le programme de **porte-avions de nouvelle génération (PA-NG)** génère une **empreinte socio-économique majeure et durable** sur l'ensemble du territoire national pour les 10 prochaines années. Au-delà des sites industriels directement mobilisés, le programme irrigue un **large tissu de PME et d'ETI**, réparties dans toutes les régions, à travers les chaînes de sous-traitance et d'approvisionnement. L'impact régional présenté sur la carte correspond aux **emplois soutenus** par le programme sur la période de référence **2026-2035**, qui concentre l'essentiel de l'activité industrielle.

Il intègre :

- les **emplois directs** chez les industriels de rang 1 ;
- les **emplois indirects** chez les fournisseurs et sous-traitants ;
- ainsi que les **emplois induits**, liés aux retombées économiques locales.

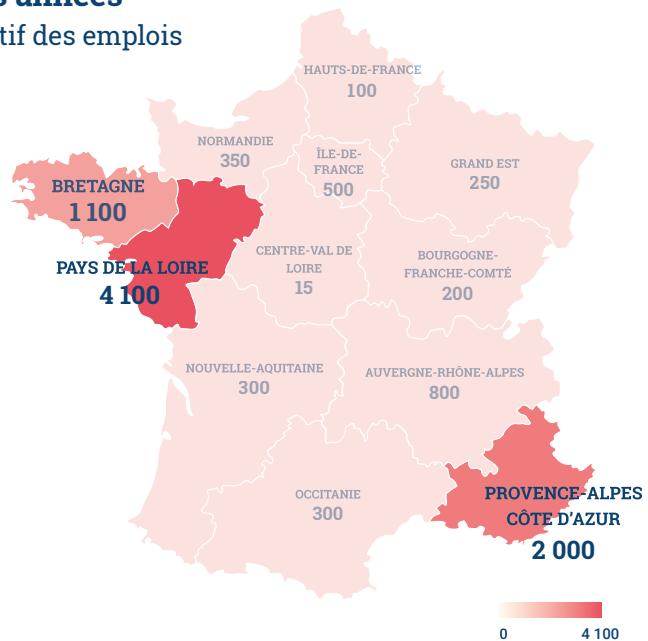
Les régions accueillant les grands sites de conception, d'assemblage et d'intégration concentrent logiquement les volumes d'emplois les plus élevés. Toutefois, la carte met également en évidence une **diffusion très large des retombées économiques**, traduisant la profondeur de la base industrielle et technologique navale et de défense française. À travers le PA-NG, l'industrie navale contribue ainsi au **maintien et au développement de compétences stratégiques**, à la **dynamisation de l'emploi industriel local** et à la **souveraineté nationale**, tout en apportant des bénéfices économiques concrets et mesurables dans les territoires.

Impact socio-économique du programme PA-NG sur les 10 prochaines années

[2026-2035] - (Total approximatif des emplois directs, indirects et induits)

Plus de 7 000 emplois, soit environ 70 % du total d'emplois soutenus par le PA-NG, se trouve dans 3 régions :

Pays de la Loire, PACA et Bretagne.



Source : Naval Group, Chantiers de l'Atlantique et TechnicAtome 2025



02

L'industrie navale dans les régions

Au cours de l'année écoulée, l'industrie navale française a confirmé, dans l'ensemble des régions françaises, une dynamique de montée en charge industrielle portée à la fois par des carnets de commandes soutenus, et l'accélération des transformations technologiques et environnementales.

Les territoires littoraux majeurs (Pays de la Loire, Bretagne, Normandie, Provence-Alpes-Côte d'Azur) consolident leur rôle de piliers productifs, avec d'importants investissements dans les outils industriels et les infrastructures portuaires (formes de radoub, élévateurs, bases de maintenance), tandis que d'autres régions affirment des spécialisations stratégiques renforçant une chaîne de valeur nationale de plus en plus intégrée. Partout, la filière progresse sur trois fils conducteurs communs : **décarbonation, innovation et développement des compétences**, dans un contexte d'industrialisation où l'emploi et les recrutements deviennent un enjeu partagé entre régions.





RÉGION PAYS DE LA LOIRE

CHIFFRES CLÉS



4 017 M€

Chiffre d'affaires



141

Établissements



22 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



12 435

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



8 282

Emplois indirects
(ST > rang 1)



6 964

Emplois induits

Première région française pour l'industrie navale, les Pays de la Loire concentrent 22 % 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 3 800 salariés et un carnet de commandes rempli jusqu'en 2031. Le chantier naval est le 3^{ème} constructeur mondial de navires de croisière. Ils occupent également une position de tout premier plan dans l'éolien en mer, en tant que 2^{ème} fabricant européen de 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 se développe fortement dans le domaine des navires à passagers, navires de sécurité en mer, ainsi que navires de travail, yachts et navires de pêche. Le chantier Merré à Nort-sur-Erdre produit des navires allant de 12 à 50 mètres. 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 confirme son rôle de première région industrielle française dans l'éolien en mer. Après la mise en service du parc de Saint-Nazaire en 2022, premier parc éolien posé du pays, le chantier du parc de Yeu-Noirmoutier se poursuit, en 2025, avec l'installation des premières éoliennes et de la sous-station construite par **Chantiers de l'Atlantique**. RTE a signé un contrat historique de 4,5 milliards d'euros avec le consortium regroupant Chantiers de l'Atlantique, basé en Pays de la Loire, et Hitachi Energy.

Au-delà du marché national, remarquons les exportations de sous-stations électriques construites par **Chantiers de l'Atlantique** avec 50 % du chiffre d'affaires à l'export. Le chantier prévoit investir 100 M€ pour doubler sa capacité en sous-stations. La région Pays de la Loire est également la première en France en matière d'emplois dans les EMR avec 2 102 emplois en 2024, cependant, cette même année, GE Vernova, implantée à Nantes et Montoir-de-Bretagne, annonce la réduction du recours à la sous-traitance et la préparation d'un plan de sauvegarde de l'emploi.

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, Everlence, Coyard, DEF-Marine, Videlio-HMS, ACEBI, Gestal**), 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

En 2025, **Chantiers de l'Atlantique** a reçu la commande de quatre nouveaux paquebots, confirmant un carnet de commandes désormais rempli jusqu'en 2031. Le chantier de Saint-Nazaire a également livré quatre bâtiments : deux navires de croisière, le MSC World America (classe World) et le Celebrity Xcel, ainsi qu'un de croisière de luxe Luminara. Du côté militaire, le chantier a livré le Jacques Strosskopf, bâtiment ravitailleur de forces (BRF) construit pour la Marine nationale. Parallèlement, la filiale des Chantiers de l'Atlantique, **Atlantique Offshore Energy**, a remporté deux contrats pluriannuels pour assurer la maintenance préventive des sous-stations électriques en mer des parcs éoliens Îles d'Yeu et Noirmoutier (488 MW) et Dieppe Le Tréport (496 MW) renforcent l'expertise du groupe dans l'exploitation offshore, avec désormais cinq plateformes maintenues en France. Le chantier naval vendéen **OCEA** a remporté un contrat majeur de 406,4 millions d'euros pour la construction de 40 patrouilleurs rapides FPB-110 destinés aux garde-côtes philippins, l'un des plus importants contrats export jamais signés par le chantier. Dans le même temps, **OCEA** poursuit son développement dans le domaine des bateaux-bus à faible émission, avec la fourniture de nouvelles unités pour les réseaux de transport fluvial de Lyon et Bordeaux. Merré poursuit son activité dans les navires de service avec la livraison, en novembre 2024, de la vedette Calidris à l'Office Français de la Biodiversité, destinée au Parc Naturel Marin des Estuaires Picard et de la Mer d'Opale. Il s'agit du cinquième navire construit pour l'OFB. Par ailleurs, le chantier a remporté fin février 2025 un contrat pour la construction de deux chalands de travaux portuaires pour la Marine nationale. **Le chantier vendéen Delavergne**, spécialiste des bateaux de travail en aluminium, vient d'intégrer l'UGAP, la centrale d'achats publics de l'État. Il a livré le baliseur côtier hybride « Côte de Jade » (24 m), destiné à l'Armement des Phares et Balises, et poursuit sur ce segment avec un autre baliseur en construction pour Cherbourg. Le chantier a également mis à l'eau de petites unités, dont une barge mytilicole et un navire portuaire, et reste positionné sur la construction de CTV et de navires à passagers. En 2025, le chantier **Naval** enchaîne la diversification de ces livraisons et investit pour sa croissance : un nouveau navire scaphandrier a été remis à **Naval Group** pour les interventions subaquatiques à Lorient ; le « Normandsea » a été livré à l'Université de Caen pour des missions de prélèvements en mer. Côté EMR, un CTV, construit en France pour un armateur français, a été mis à l'eau pour assurer le transport des équipes du parc éolien Eolmed en Méditerranée. En parallèle, un programme d'agrandissement est lancé avec de nouveaux bureaux et un atelier étendu, doté d'une nef plus grande. **Elwave** (Pays de la Loire), spécialiste des capteurs électromagnétiques sous-marins, a remporté un programme de la Direction Générale de l'Armement (DGA) portant sur la protection des câbles sous-marins.



Innovation et technologies avancées

Naval Group et Centrale Nantes lancent un programme de recherche sur l'acoustique des sous-marins, la chaire industrielle SEALANCE (avec Cetim et l'ANR) dédiée au développement de solutions élastomères pour l'acoustique et l'étanchéité navales des sous-marins. Doté d'un budget de 1,86 M€, le programme vise à améliorer la discréption et la performance vibro-acoustique des bâtiments. En 2025, **Everllence**, anciennement MAN Energy Solutions, accélère son engagement dans la décarbonation maritime : validation d'un moteur deux-temps fonctionnant à l'éthanol, présentation d'un modèle au carburant ammoniac. Partenariat avec ABB et **OceanWings** pour combiner propulsion thermique et vélisque. L'entreprise a également signé un accord de cinq ans avec Centrale Nantes pour un laboratoire commun dédié aux motorisations marines bas-carbone.

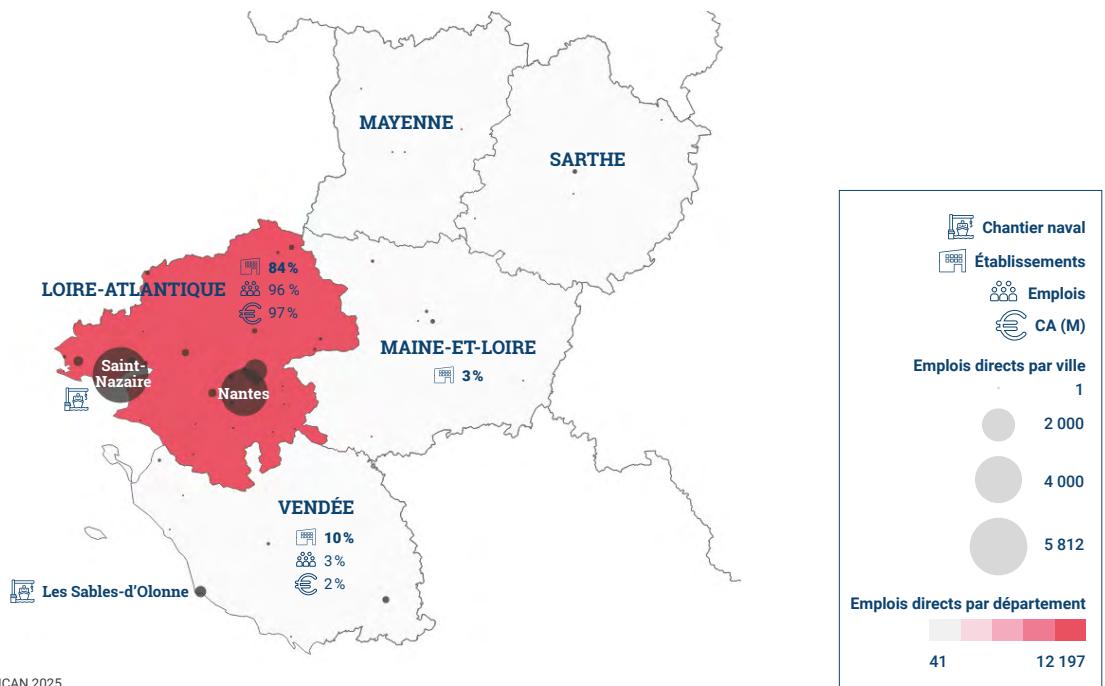


Financements & Levées de fonds

Computed Wing Sail (CWS) lève 12 millions d'euros après une première commande, dont 6 M€ en capital auprès de Bpifrance et Supernova Invest.



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





RÉGION BRETAGNE

CHIFFRES CLÉS



2 707 M€

Chiffre d'affaires



155

Établissements



17,2 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



12 013

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



8 267

Emplois indirects
(ST > rang 1)



6 951

Emplois induits

En 2024, les industriels bretons ont employé autour de 12 000 salariés dans le secteur maritime, ce qui représente 21 % 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.

La région s'appuie sur un tissu de chantiers navals couvrant l'ensemble du cycle de vie des navires : construction, réparation et déconstruction. L'activité est structurée autour de **Naval Group**, donneur d'ordre majeur, qui assure à Lorient la construction de corvettes et de frégates, ainsi qu'à Brest le maintien en condition opérationnelle (MCO). Plusieurs chantiers de construction neuve construisent des navires civils de typologies variées : du militaire et de la sécurité en mer aux segments purement civils (navires de travail, navires à passagers, navires de pêche, navires océanographiques, navires de maintenance offshore...) : **Piriou** à Concarneau, **Socarenam** à Saint-Malo, **Kership** à Lanester, **CMV Amphibie** à Vivier-sur-Mer, **Plastimer** à Douarnenez, **TLT Marine & Service** à Quimper et le chantier naval Gléhen à Camaret-sur-Mer. À Brest, **Damen Shiprepair**, qui emploie plus de 180 salariés, constitue par ailleurs un acteur de premier plan de la grande réparation navale civile en France. Enfin, la déconstruction est portée par **Navaleo** à Landéda. Au total, l'ensemble de ces chantiers navals représentait plus de 7 000 emplois en 2024.

La région dispose d'infrastructures portuaires particulièrement développées dédiées à la réparation navale et de construction de navires : 12 formes de radoub, 5 élévateurs mobiles de 70 à 800 tonnes, un élévateur fixe de 2 000 tonnes et 4 slipways, ainsi que de nombreux ateliers et cales couvertes de construction. En 2025, les capacités régionales ont été fortement renforcées avec l'inauguration à Lorient d'un élévateur à bateaux de 800 tonnes, désormais le plus puissant de France, et l'arrivée au port de Brest d'un nouveau bateau-porte pour la forme de radoub n°1, remplaçant un équipement centenaire et améliorant les capacités de réparation au service notamment de Damen et Piriou. Enfin, un investissement structurant a été acté en 2025 pour soutenir l'activité navale : le slipway du port de Douarnenez, en service depuis 1964, sera remplacé à l'horizon 2030.

La Bretagne consolide également une filière EMR dynamique, portée par des industriels implantés sur le territoire. À Brest, Haizea Breizh et SPIE Industrie assemblent des composants d'éoliennes offshore, tandis qu'AFC Redon produit des protections de câbles sous-marins. La région accueille aussi des acteurs innovants comme Eolink, HelioRec, Seaturns ou Sabella (opérée par Inyanga Marine Energy Group), qui développent et testent leurs technologies sur les sites d'essais régionaux, renforçant la place de la Bretagne dans les énergies marines. Les pôles de Brest et Lorient s'appuient également sur un écosystème dynamique de PME, **CNN MCO**, **Fouré Lagadec**, **Marinelec**, **Actemium Marine**, ainsi que sur la présence d'acteurs tels que **Thales**, **Alcatel-Lucent**, **Exail** ou **RTsys**, qui consolident les compétences régionales en systèmes navals, électronique et des drones. 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.

ACTUALITÉS



Commandes
& Livraisons

En 2025, **Naval Group** a livré à Brest la première frégate de défense et d'intervention Amiral Ronarc'h, tête de série des cinq FDI destinées à la Marine nationale. Parallèlement, à l'international, la Grèce a confirmé la commande d'une quatrième frégate FDI, illustrant le succès export de ce programme. Du côté des corvettes, Naval Group poursuit le développement de la gamme Gowind, avec la livraison récente des unités commandées par les Émirats arabes unis et la signature en 2025 d'un contrat de soutien en service. Le Chantier Gléhen construit La Korrigane, le nouveau navire scientifique bas carbone du Muséum national d'Histoire naturelle, destiné à la station marine de Dinard. Long de 12 mètres, ce navire de recherche sera équipé d'une propulsion hybride diesel-électrique fournie par Transfluid, entreprise italienne, réduisant fortement les émissions et le bruit sous-marin. Ce projet illustre l'engagement de la filière navale bretonne dans la transition écologique.



Industrialisation
et Développement
Industriel

PIRIOU fête ses 60 ans avec 1 400 salariés et un chiffre d'affaires de 330 M€, soit un triplement de son activité en trois ans. Le chantier renforce sa position sur le marché des remorqueurs portuaires : il a livré deux unités neuves au port de Saint-Malo (10,3 M€), et construira un nouveau remorqueur pour le port de Lorient dans le cadre d'un programme régional de 11 M€. PIRIOU poursuit également la construction des six voiliers-cargos de TOWT, dont la première livraison est prévue au printemps 2026. Du côté de la défense, le chantier avance sur la construction du premier des nouveaux patrouilleurs hauturiers destinés à la Marine nationale.





Industrialisation
et Développement
Industriel

JFA Yachts installé à Concarneau depuis plus de 32 ans, a créé en 2025 son département JFA Naval dédié aux navires de travail en composite. En mars 2023, le chantier a décroché un marché public pour construire une vedette de 18 m (Iroise) destinée à l'Armement des Phares et Balises, mise à l'eau en juin 2025 et livrable avant l'été. Ce contrat issu de commandes auprès des Phares et Balises marque la diversification du chantier, jusqu'ici centré sur le luxe sur mesure. Alka Marine et Bord à Bord ont repris deux hangars de l'ancien chantier Sibiril, fermé en 2022, permettant au site de retrouver une vocation industrielle. Alka Marine renforce ainsi sa présence sur la façade Atlantique, tandis que Bord à Bord y développe ses activités de construction des navires en aluminium. Le chantier naval du Morbihan, Pech'alu, a inauguré son nouveau bâtiment au mois de septembre 2025. Cet investissement de 2,3 millions d'euros assure la rénovation du site afin de sécuriser les infrastructures et d'améliorer le confort de travail des salariés. **SolidSail Mast Factory** a démarré l'activité de son usine de Lanester, dédiée à la production de mâts carbone pour voiles rigides. Porté par un consortium industriel (**Chantiers de l'Atlantique**, Avel Robotics, Lorima, CDK, Multiplast et SMM), le site représente un investissement de 20 M€.



Transition
Énergétique et
Décarbonation

Bureau Veritas a délivré une approbation de principe (AiP) pour Swap2Zero, un projet innovant de navire à passagers zéro émission carbone porté par Ponant. Construit selon des principes d'éco-conception, le navire intégrera des briques technologiques avancées (voile, solaire, hydrogène vert, biocarburants, captation carbone). Le projet mobilise plusieurs partenaires français, dont **D-ICE Engineering, SDI, Barillec, LMG Marin, Helion et Solar Cloth**. Le chantier de rétrofit du catamaran Ar Vag Tredan, lancé par **Actemium Marine Lorient** avec **AML** et le cabinet **Ship-ST**, vise à remettre en service un navire électrique innovant entre Lorient et Locmiquélic. **Naviwatt** a accompagné Océlian, filiale de Vinci Construction, dans l'électrification complète du Bénélos, bateau de travail de 20 mètres, dédié au nettoyage de la Seine. Propulsé par deux moteurs de 100 kW et 10 batteries de 80 kWh, le Bénélos a obtenu son permis de navigation définitif et reprend sa mission de dépollution.



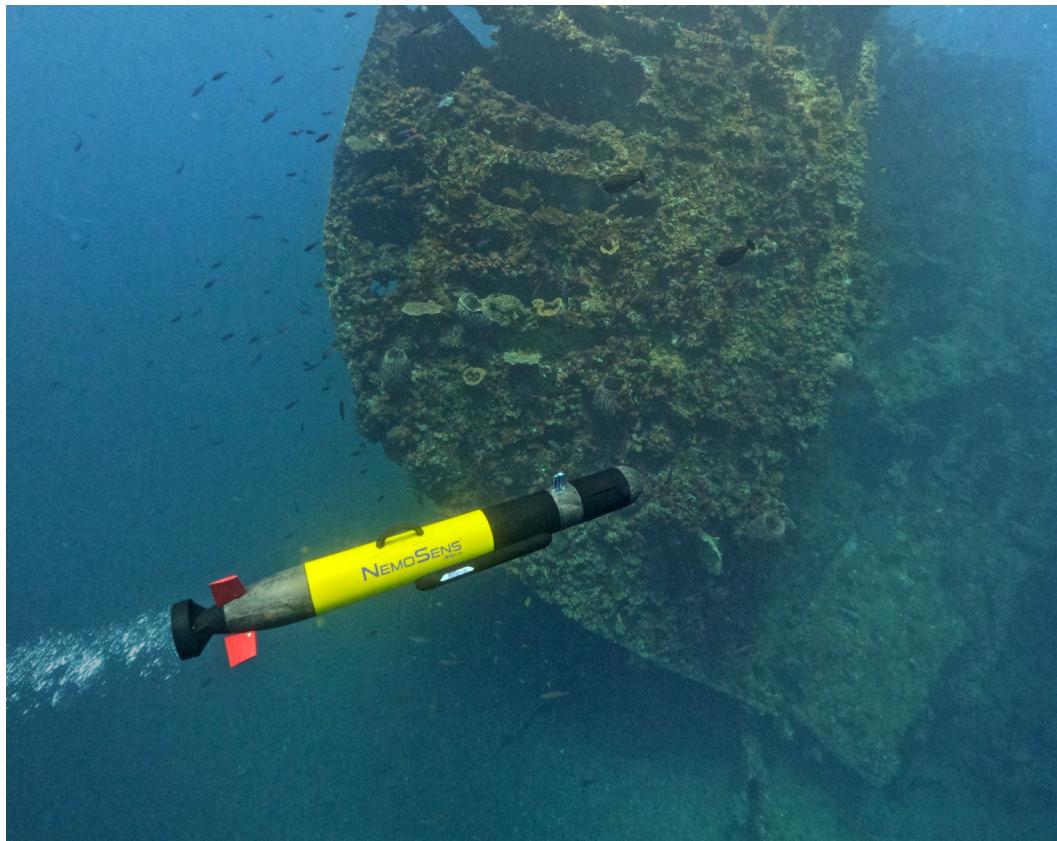
Innovation
et technologies
avancées

Bluefins a finalisé le démonstrateur de son système de propulsion biomimétique inspiré de la nageoire caudale des mammifères marins. **RTSys** enchaîne les succès à l'export dans le domaine des drones sous-marins. L'Allemagne a commandé en décembre 2024 quatre Nemosens pour des missions de surveillance en mer Baltique, et la marine singapourienne recevra deux drones de guerre des mines Comet 300-MCM. L'entreprise développe également le système Sonablow avec la DGA, pour la détonation sécurisée de charges en milieu sous-marin. En 2025, le système SonaDive et les drones Comet-MCM ont également fait l'objet d'un contrat entre RTSys et un partenaire de l'OTAN. La société **Mappem Geophysics**, spécialisée sur l'électromagnétisme marin et acquise en septembre 2025 par le groupe RTSys pour compléter ces offres et conservera son site à Saint-Renan. Basée à Paimpol, l'entreprise **Efinor Sea Cleaner** a développé un drone dépollueur innovant capable d'intervenir aussi bien en mer que dans les ports. Cet USV de 5,5 mètres de long pour 2,4 mètres de large peut mener des opérations de nettoyage et de dépollution, détectant les nappes d'hydrocarbures grâce à ses caméras ou radars. Polyvalent, il peut effectuer des missions de surveillance et de prélèvement et il est également en mesure de collecter des algues vertes ou sargasses. Proposé à la vente ou en prestation de services, il peut être opéré à distance, à vue, ou fonctionner en totale autonomie, avec une endurance de six heures.

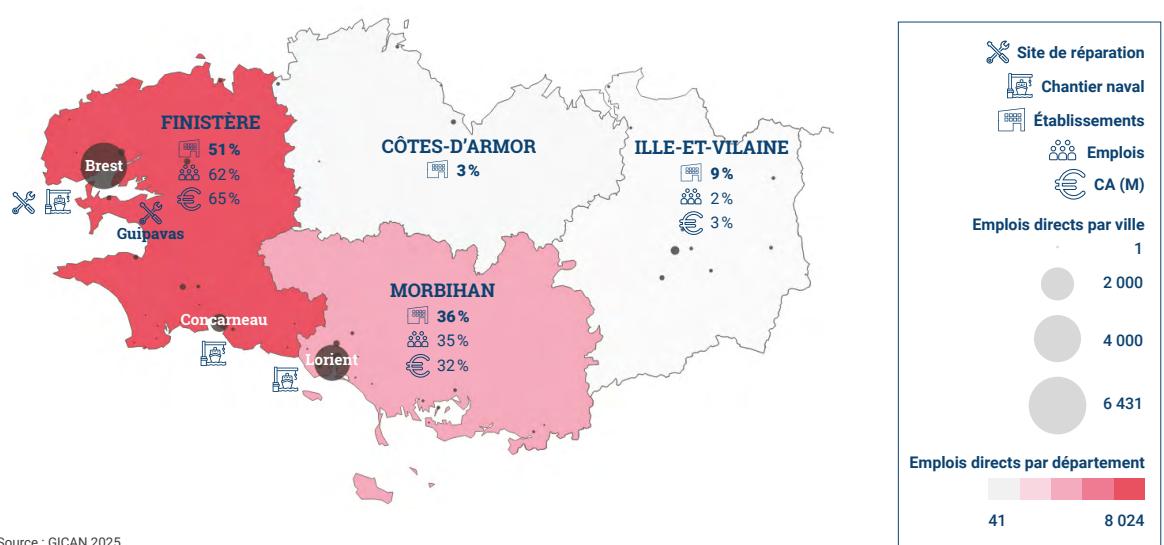


Financements
& Levées de fonds

Marinelec Technologies accélère sa croissance en structurant une offre dédiée à la décarbonation et la digitalisation des navires via sa filiale nantaise Ecomer Data (créeée en 2023).



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



Source : GICAN 2025

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

CHIFFRES CLÉS



2 880 M€

Chiffre d'affaires



149

Établissements



15 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



8 595

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



5 725

Emplois indirects
(ST > rang 1)



4 813

Emplois induits

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur héberge plus de 8 500 des salariés de la filière, soit 15 % de ses emplois. En 2024, les industriels de la région ont réalisé 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Elle se distingue par un fort tissu de réparation et maintenance de navires civils, couvrant à la fois la grande réparation à Marseille, autour du **Chantier Naval de Marseille** et de sa forme 10, et le refit de grande plaisance, avec une trentaine de chantiers et donneurs d'ordre intermédiaires dont **La Ciotat**, premier pôle mondial dédié au refit de yachts d'exception. La région bénéficie également de la présence de **Naval Group** (4 247 salariés à Toulon, Ollioules et Saint-Tropez), acteur majeur des études, de la conception de systèmes de combat, de la cybersécurité et du maintien en condition opérationnelle (MCO) des navires militaires. À Toulon, le MCO de la flotte de défense s'appuie aussi sur la modernisation de la darse Missiessy, engagée depuis 2019 dans le cadre du programme Barracuda : deux bassins sur trois ont déjà été entièrement rénovés et renforcés, avec la livraison et la mise en service du bassin Missiessy n°2 en 2025, la mise aux normes antisismiques, la modernisation des réseaux et l'installation de dispositifs de couverture pour sécuriser les opérations, afin d'adapter les infrastructures aux nouveaux sous-marins nucléaires d'attaque de classe Suffren.

Filière drones, robotique et systèmes autonomes : un écosystème d'excellence, les dronistes et spécialistes des systèmes autonomes rassemblent **Exail**, leader des drones sous-marins avec un chiffre d'affaires de 320 millions d'euros, **Delair** pour les drones professionnels, et **Sirehna** (Naval Group) pour le contrôle-commande et la navigation autonome. Les technologies acoustiques et de détection sont portées par **Alseamar**, **Arkocean** et **RTsys**, spécialisées dans les capteurs, l'acoustique sous-marine et les équipements pour drones. La robotique et les opérations subsea s'appuient sur **COMEX**, **Marine Tech** et **SeaOwl**, reconnues pour leurs capacités en robotique, engins téléopérés et services maritimes. L'ensemble sera renforcé par le futur centre d'excellence de **Naval Group** à La Londe-les-Maures, dédié aux drones et systèmes autonomes d'ici 2027.

Des systémiers et équipementiers majeurs complètent l'offre navale régionale. La région accueille aussi de grands systémiers et équipementiers, dont **Thales** (sonars), **Airbus Helicopters** (marinisation), **Moteurs Baudouin**, **CMR Group**, **FCE**, **Sonovision**, **Themys** et **France Hélices**, ainsi que **TechnicAtome** à Aix-en-Provence pour les chaufferies nucléaires. L'ensemble s'appuie sur un écosystème d'environ 150 TPE et PME. Quant aux EMR, la région a franchi une étape concrète en 2025 avec la mise en service de la ferme pilote Provence Grand Large (3 éoliennes flottantes au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône), première du genre en France. Les flotteurs de ce projet, et plus largement une partie des flotteurs des pilotes méditerranéens, sont fabriqués/ assemblés par Eiffage Métal à Fos-sur-Mer, confirmant l'ancre industriel régional sur l'éolien flottant avant les futures fermes commerciales.

Enfin, la région demeure un pôle reconnu de robotique sous-marine. La formation et la R&D sont assurées par de nombreux acteurs (UIMM, ENSM, École Centrale de Marseille, SeaTech), et par des sites d'excellence comme le Technopôle de la Mer à La Seyne-sur-Mer, l'IFREMER et le **Pôle Mer Méditerranée**.



ACTUALITÉS



Transition
Énergétique et
Décarbonation

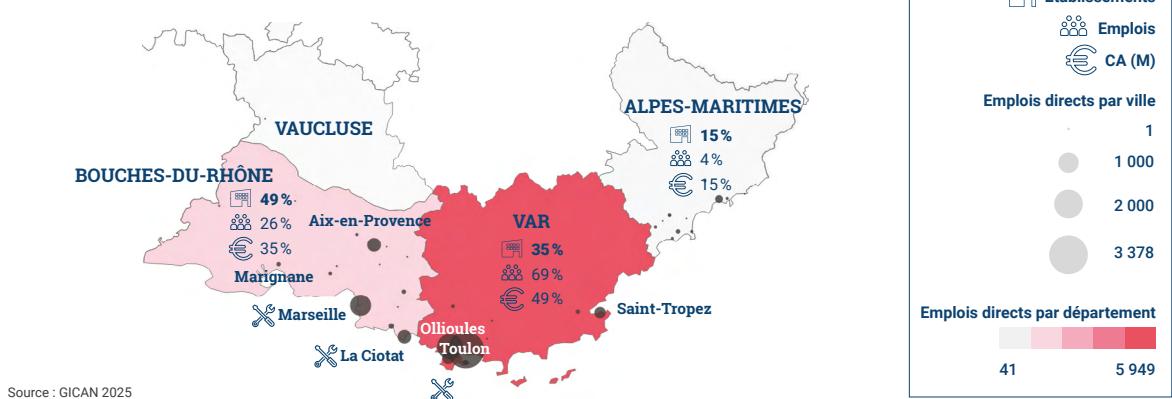
Monaco Marine a été racheté par l'américain Safe Harbor Marinas à l'été 2025, marquant l'entrée du groupe texan sur le marché méditerranéen du refit de superyachts. Le chantier poursuit sa politique environnementale en équipant le site de La Ciotat d'un système de traitement et de recyclage des eaux (carénage, ruissellement/pluie), éliminant les rejets en mer et renforçant sa performance environnementale. En 2025, **le Chantier Naval de Marseille** dépasse les 100 millions d'euros de chiffre d'affaires, porté par la dynamique des marchés de la croisière et de l'offshore. Le chantier renforce son positionnement sur les nouveaux carburants, avec une première intervention de mise en froid des cuves GNL sur les nouveaux paquebots propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL). Cette intervention consiste à remettre progressivement les cuves à très basse température afin de redémarrer en toute sécurité le système de propulsion au GNL.



Commandes
& Livraisons

Exail a annoncé la première vente de son nouveau drone transocéanique, le DriX O 16 Océan, à un client civil basé en Asie. En septembre 2025, le DriX de 16 mètres a parcouru près de 1 100 milles nautiques (2 000 km) en autonomie complète, de La Ciotat (France) à Troia (Portugal), pour participer aux exercices navals REPMUS de l'OTAN. **Alseamar** signe son plus gros contrat avec la DGA pour la livraison de cinq planeurs SeaExplorer avant octobre. Ces drones acoustiques longue portée, acquis via un nouveau mode d'achat réactif, renforcent les capacités de détection sous-marine. Leader mondial de la mousse syntactique, la société a triplé son chiffre d'affaires en dix ans (51 M€) et diversifie ses activités dans les drones et munitions sous-marins.

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



RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

CHIFFRES CLÉS



2 304 M€

Chiffre d'affaires



163

Établissements



17 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



9 689

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



6 453

Emplois indirects
(ST > rang 1)



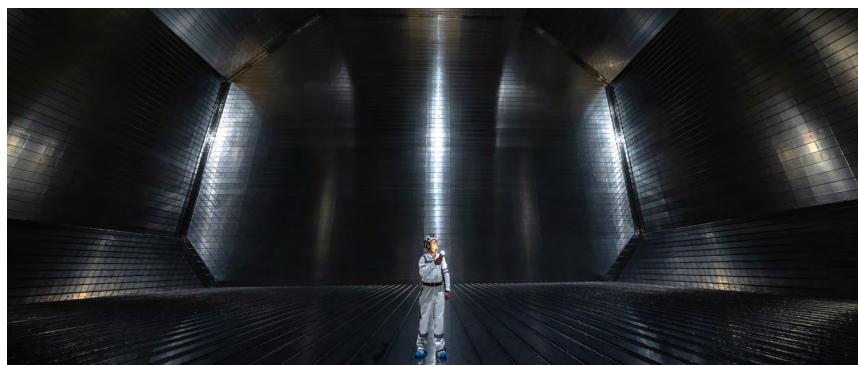
5 426

Emplois induits

La région Île-de-France compte plus de 9 500 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 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, Thales, 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



Bureau Veritas, spécialiste de la certification et de la classification, a fait son entrée au CAC 40 le 20 décembre 2024, seize ans après son introduction en Bourse. Sa directrice générale, Hinda Gharbi, devient la quatrième femme à diriger un groupe de l'indice phare français. **GTT** poursuit une forte dynamique en 2025, avec un chiffre d'affaires en hausse de 29 % sur les neuf premiers mois et un portefeuille de commandes soutenu porté par la reprise des investissements GNL. Le groupe renforce par ailleurs son offre digitale avec l'acquisition de Danelec, spécialiste danois de la digitalisation maritime, et rehausse ses objectifs annuels, confirmant sa trajectoire de croissance et d'innovation au service du transport maritime de gaz liquéfié.



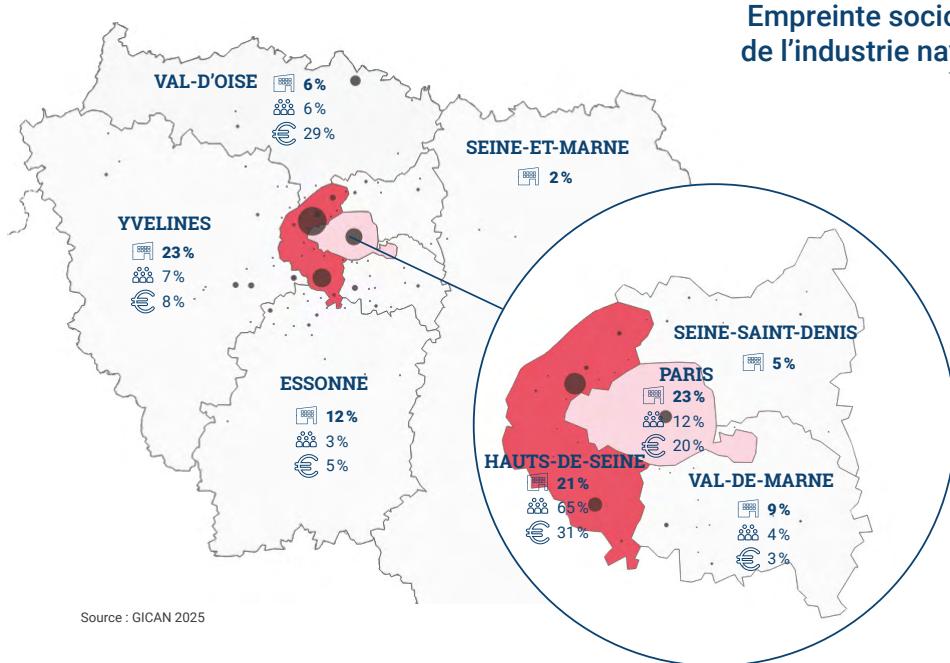
AT&T a sélectionné **STREAMWIDE** pour déployer la nouvelle solution de communication critique de FirstNet®, le réseau dédié aux services d'urgence américains. Basée sur la norme 3GPP MCX, cette technologie permettra l'interopérabilité avec les réseaux radio existants, la transition fluide vers la 4G/5G, la qualité de service et la haute disponibilité grâce à des plateformes géo-redondées. Ce partenariat renforce la présence stratégique de STREAMWIDE aux États-Unis. En 2025, **Spinergie** a poursuivi son développement en renforçant ses plateformes de Market Intelligence et de gestion de flotte, et en lançant une nouvelle activité de conseil pour accompagner les acteurs du maritime dans l'exploitation de leurs données. L'entreprise a été distinguée par Thetius parmi les 50 start-ups maritimes les plus innovantes au monde et a obtenu la certification B Corp, confirmant son engagement environnemental et sociétal. Elle a également emménagé dans de nouveaux bureaux à Paris pour soutenir sa croissance.



Exail a conclu un partenariat avec un acteur majeur de la défense aux Etats-Unis pour fournir 100 systèmes de navigation inertielle Phins Compact INS (Inertial Navigation Systems), destinés à équiper des drones sous-marins américains. Pour répondre aux exigences du Buy American Act, la filiale Exail Inc. sera implantée aux États-Unis pour réaliser ce contrat.



Les Vedettes de Paris ont fait moderniser leurs bateaux de croisière fluviale par les chantiers navals Nord Vanpraet. Dans le cadre de ce projet d'un montant de 1,8 million d'euros, quatre unités ont été électrifiées : les Paris Trocadéro, Paris Iéna et Paris Montparnasse, Paris Montmartre. Les composants de conversion à l'électrique ont été fournis par Bariellec Marine.



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



RÉGION NORMANDIE

CHIFFRES CLÉS



1 448 M€

Chiffre d'affaires



76

Établissements



13 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



7 498

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



4 993

Emplois indirects
(ST > rang 1)



4 199

Emplois induits

En 2024, les industriels de la région ont réalisé 1,4 milliard d'euros de chiffre d'affaires et la Normandie rassemblait environ 7 300 salariés, soit 13 % des effectifs du secteur maritime en France. L'écosystème régional est fortement polarisé autour de Cherbourg, avec un donneur d'ordre majeur, **Naval Group**, en charge de la construction de sous-marins conventionnels et nucléaires. Il est relayé par un chantier intermédiaire structurant, les **Constructions Mécaniques de Normandie (CMN)**, dont l'activité est de nature duale. **EFINOR-GROUPE M** complète cet ensemble en développant des activités de construction sur des marchés diversifiés. 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 **Ekium, Fouré-Lagadec** ou Chantreuil.

Coté 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.

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



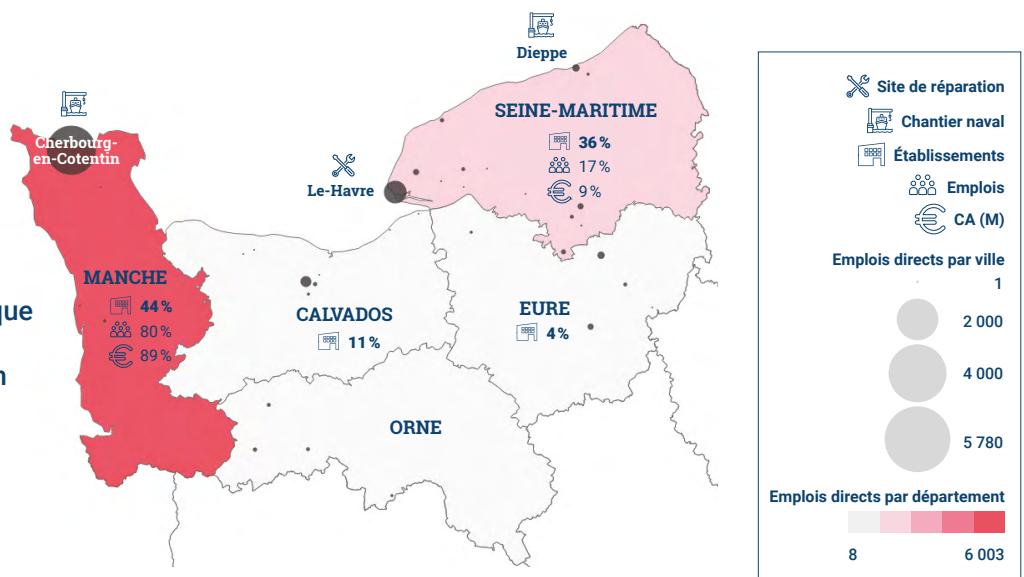
En 2025, **Naval Group** a sécurisé pour son site de Cherbourg l'une des plus importantes commandes internationales de son histoire : les Pays-Bas ont confirmé l'achat de quatre sous-marins Barracuda-NL, un contrat estimé à 5,6 milliards d'euros. Environ 60 % de la valeur industrielle sera réalisée en France, principalement à Cherbourg, tandis que 40 % reviendront à l'industrie néerlandaise dans le cadre du dispositif « NL Content ». La découpe de la première tôle est prévue en 2027. En parallèle, Cherbourg a accueilli la soudure de la première tôle des enceintes de confinement du porte-avions de nouvelle génération, dont les chaufferies nucléaires seront intégrées sur le site pour une mise en service attendue en 2038. **EFINOR** qui a rejoint cette année l'industriel Monteiro (GROUPE M) décroche la commande de six crew boats pour Bourbon. Le chantier livre aussi un catamaran hybride aluminium de 12 m à propulsion électrique et solaire pour missions scientifiques. **Efinor** livre également un nouveau crew boat, le Surfer 190, à une compagnie italienne. Le navire mesure dix-neuf mètres de long par cinq mètres de large et reliera les plateformes offshores d'Afrique centrale. Le chantier de déconstruction Gardet & de Bezenac a été retenue pour la déconstruction de 49 petits navires en fin de vie de la Marine nationale (vedettes, chalands, bateaux, canots), transférés depuis la base navale de Toulon début février 2025. Cette opération, notifiée par le Service de soutien de la flotte en décembre 2024, confirme l'expertise de l'entreprise havraise, déjà mobilisée sur plusieurs marchés similaires depuis 2015. **OceanWings** va installer une aile rigide basculable sur l'Ultramax Maria Topic (armateur italien Ant. Topic), dans le cadre d'un rétrofit avec une mise en service visée début 2026.

Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) a levé 85 millions d'euros en 2025 pour renforcer son outil industriel et a créé une coentreprise avec le groupe émirati Edge, dédiée aux navires militaires à forte valeur ajoutée (corvettes, patrouilleurs, intercepteurs). Côté programmes, CMN a livré le 39 intercepteurs HSI32 à l'Arabie Saoudite, poursuit le BR71 et construit trois corvettes pour l'Angola (première mise à l'eau prévue en 2026). Le chantier a également réalisé une démonstration en mer de l'UHSI32 MkII, version drônes de la plateforme HSI32 MkII, illustrant sa montée en puissance sur les systèmes navals autonomes.

Le site des Graves de Mer à Dieppe accueille la construction de la future base de maintenance du parc éolien en mer Dieppe Le Tréport. Portée par le consortium Ocean Winds, Sumitomo Corporation et la Banque des Territoires, cette base de 2 379 m² (bureaux, zones de stockage, vestiaires) créera 70 emplois locaux. Deux pontons seront installés pour l'embarquement des techniciens et la logistique de pièces. La livraison est prévue pour février 2026, en lien avec l'exploitation des 62 éoliennes Siemens Gamesa de 8 MW qui alimenteront environ 850 000 personnes.

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

Source : GICAN 2025



RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

CHIFFRES CLÉS



517 M€

Chiffre d'affaires



48

Établissements



4 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



2 335

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



1 555

Emplois indirects
(ST > rang 1)



1 307

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. Dans la région, les ports renforcent leurs capacités pour soutenir la réparation et la maintenance navales. À Bordeaux, le Grand Port Maritime a inauguré en 2023 une extension de quai dans la forme de radoub n°2 (105 m x 17 m), désormais dédiée au refit, au rétrofit et à l'entretien des navires. Trois bornes électriques à quai complètent l'équipement pour réduire les émissions lors des escales. À La Rochelle, le projet stratégique 2025-2029 confirme également une forte ambition dans ce domaine. Le port prévoit de développer de nouveaux services de réparation et de construction navales, notamment pour les navires liés à l'éolien en mer. D'importants investissements sont programmés, dont un nouvel élévateur à bateaux, avec une concertation active auprès des entreprises pour adapter les futures infrastructures à leurs besoins.

Les principaux acteurs présents dans la région sont des fournisseurs de produits et d'équipements navals. Le site **Naval Group** d'Angoulême-Ruelle rassemble près de 1 000 collaborateurs, constitue un pôle majeur de compétences dédié aux systèmes, équipements et solutions de propulsion pour les programmes de surface et sous-marins. Doté de l'Innov' Factory et de l'Open.lab, le site développe et industrialise des technologies telles que les lanceurs, mâts hissables, tubes lance-torpilles, arbres propulsifs et solutions composites. Angoulême-Ruelle assure également la conception de systèmes de navigation et de conduite des navires, ainsi que de simulateurs de qualification et d'entraînement. L'expert en ingénierie industrielle **INGELIANCE**, qui emploie plus de 700 personnes, dont 250 collaborateurs pour la filière navale, avec 17 sites en France et son siège social dans la région. **Moteurs Leroy-Somer**, à Angoulême, fabrique des moteurs électriques, **Saft Batteries**, à Poitiers, des batteries haute performance, et Wärtsilä est également un acteur important avec 150 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 mega-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 **ADV Propulse**, logiciels de navigation de MaxSea.

ACTUALITÉS

CARDEM en groupement avec SNADEC et SIRMET, a obtenu le marché de déconstruction de huit coques de fort tonnage de la Marine nationale sur le port de Bordeaux. Cette opération s'inscrit dans une démarche vertueuse de fin de vie des navires, alliant sécurité, traçabilité, recyclage des matériaux et création de valeur économique locale. **Beyond the Sea** va équiper le palangrier Cap Kersaint d'une aile de kite de 100 m² pour traction végétale, une première rare sur un bateau de pêche. **Diadès Marine** et SE-Aviation ont dévoilé le drone DRIADE de surveillance maritime. La DGA finance ses essais pour évaluer une solution française plus légère et moins coûteuse que les drones actuels.



Commandes & Livraisons

En 2025, **ELWAVE** a été sélectionnée pour déployer son capteur électromagnétique Tetrapulse en Ukraine — via un projet conduit avec Exail et Geomines. Destiné à la détection de mines et munitions non explosées dans les eaux maritimes et fluviales, ce système s'appuie sur une technologie avancée capable de repérer des menaces enfouies ou immergées, y compris non métalliques, dans des conditions où les méthodes classiques échouent.



Industrialisation et Développement Industriel

En 2025, le site d'Angoulême-Ruelle de **Naval Group** a franchi une étape majeure avec la finalisation du démonstrateur du lanceur modulaire polyvalent (LMP), désormais en configuration « prêt au tir ». Cette avancée prépare les essais à terre prévus en 2026 et conforte le rôle stratégique du site comme centre d'ingénierie et de tests pour les nouveaux systèmes de défense navale courte portée.



Innovation et technologies avancées

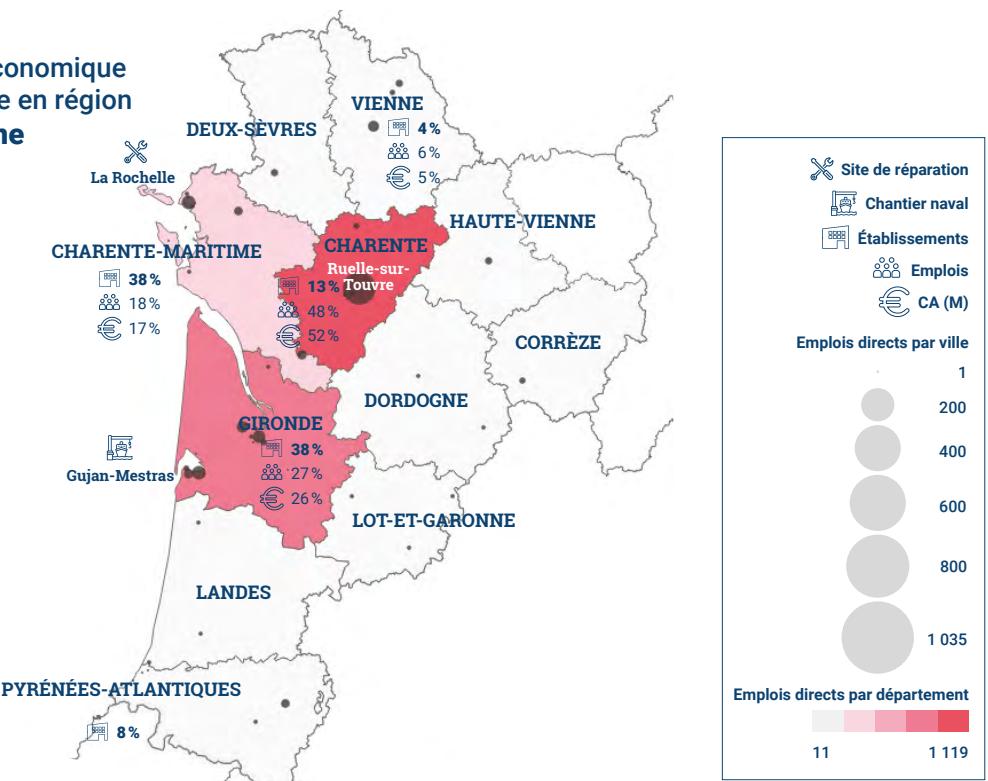
Couach a contribué à l'amélioration du drone de surface du système anti-mines de **Thales**, en cours d'intégration au sein de la Marine nationale. Le chantier girondin accompagne ainsi **Thales** dans la fiabilisation des premiers USV du programme franco-britannique Slamf. En parallèle, **Couach** développe son offre, en apportant un appui technique à **Sirehna**, filiale de **Naval Group**, sur le drone Seaquest. Fin 2025, le chantier girondin a été retenu pour réaliser la nouvelle série de navires de 35 mètres de la Direction Nationale Garde-Côtes des Douanes (DNGCD). Ces deux patrouilleurs côtiers seront livrés à partir de 2027, ils seront dotés d'une propulsion diesel-électrique.



Financements & Levées de fonds

Dans son projet stratégique 2025 – 2029, le Grand port maritime de La Rochelle prévoit de doubler ses investissements pour les cinq prochaines années, soit 167 millions d'euros au total (33 millions d'euros par an). Les investissements accompagneront la croissance des trafics et anticiperont l'augmentation des coûts de fonctionnement du port. Le projet stratégique se concentre principalement sur l'éolien en mer et la réparation navale.

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



Source : GICAN 2025

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

CHIFFRES CLÉS



276 M€

Chiffre d'affaires



37

Établissements



2 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



1 188

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



791

Emplois indirects
(ST > rang 1)



665

Emplois induits

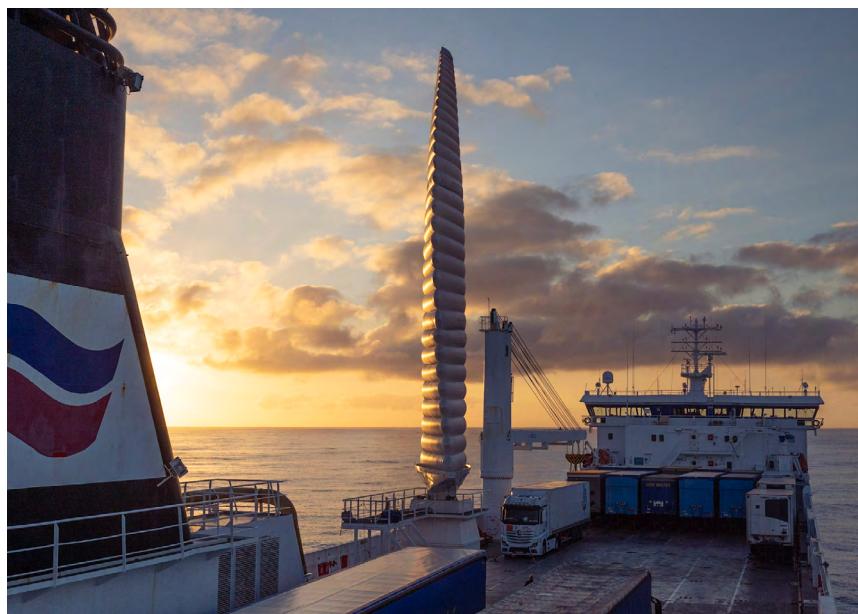
La région Hauts-de-France compte un effectif de plus de 1 100 personnes, réparties dans quatre bassins d'emploi principaux : Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Étaples et Calais. Le chiffre d'affaires généré par la région monte à 276 millions d'euros en 2024.

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 militaires, navires de sécurité en mer et navires civils) a une forte évolution de chiffre d'affaires ainsi qu'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

Socarenam a marqué l'année par la diversification de son activité. Dans le secteur civil, le chantier a mis à l'eau en janvier 2025 le chalutier Sémillante (25 m, confirmant son retour actif sur le marché de la pêche). Parallèlement, il a été retenu pour construire un patrouilleur à assistance végique pour les Affaires maritimes, intégrant une voile gonflable **Wisamo (Michelin)**, contribuant ainsi aux efforts de décarbonation de la flotte de l'État. Enfin, en novembre 2025, le Jean Tranape, long de 80 mètres, quatrième des six nouveaux patrouilleurs d'outre-mer construits par Socarenam pour la Marine nationale, entame ses essais militaires à Brest.



Industrialisation
et Développement
Industriel

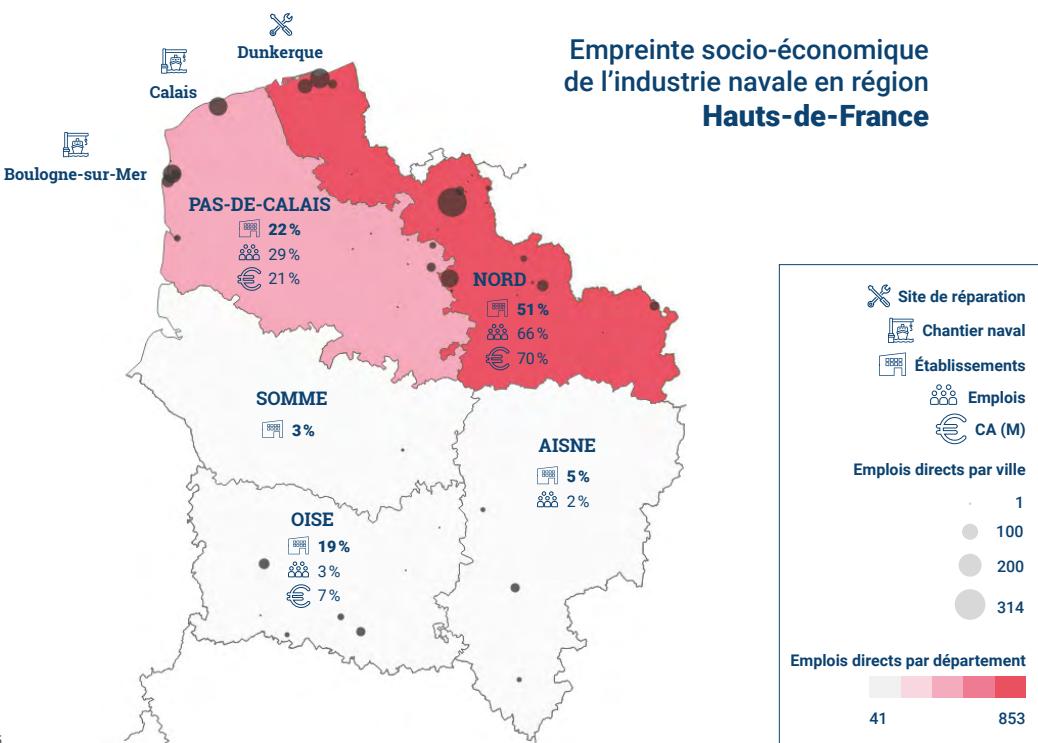
Le 16 mai 2025, **Socarenam** a rejoint la 5^{ème} promotion du programme ETIncelles, un dispositif lancé par l'État pour accompagner des PME françaises à fort potentiel de croissance. Ce programme, initié en 2023, vise à soutenir 500 entreprises d'ici 2027 afin de renforcer le tissu national d'entreprises de taille intermédiaire. Dans le cadre de ce programme, Socarenam bénéficiera d'un accompagnement personnalisé, mobilisant experts publics, référents administratifs et sessions d'information, afin d'accélérer son développement, lever ses freins administratifs et poursuivre son expansion, notamment sur le plan industriel, l'innovation et l'international.



Innovation
et technologies
avancées

Jeumont Electric a investi près de trente millions d'euros pour remplacer ses plateformes d'essais de moteurs de sous-marins. Trois nouvelles machines ont été installées fin janvier dans un bâtiment récemment construit : elles serviront à tester la propulsion des sous-marins. Grâce à cet investissement important, l'entreprise se dote de bancs d'essai parmi les plus performants au monde, afin de conforter sa position de leader sur le marché de la marine militaire. Dans le cadre du programme Perseus, la société **MC2 Technologies** a livré à la Marine nationale ses systèmes de brouillage bimode, Neptune et MAJES. Testés en conditions réelles et jugés opérationnels, ils ont été embarqués quelques jours plus tard dans un bâtiment de la flotte française. MAJES assure le brouillage tactique des communications radio à longue distance, tandis que Neptune constitue une protection contre les drones et les armements et neutralise leurs guidages GNSS.

Source : GICAN 2025



RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

CHIFFRES CLÉS



793 M€

Chiffre d'affaires



12

Établissements



2 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



911

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



607

Emplois indirects
(ST > rang 1)



510

Emplois induits

La région Centre-Val de Loire se distingue par un tissu industriel de défense particulièrement dense, regroupant autour de Bourges des acteurs majeurs tels que **KNDS**, spécialisée dans la fabrication de tubes de canons et l'assemblage de munitions, et **Thales**, présente dans les technologies électroniques avancées. D'autres entreprises structurent également la filière : Cilas à Orléans (optronique), **Roxel** à La Ferté-Saint-Aubin (propulsion), Saint-Gobain à Sully-sur-Loire (vitraux spéciaux) ou encore **Sillinger** dans le Loir-et-Cher, qui conçoit et fabrique des semi-rigides, compte aujourd'hui avec 50 salariés. Des acteurs comme Eurofeu, fournisseur de solutions anti-incendie pour navires civils et militaires, complètent cet écosystème industriel.

La région représente 793 M€ de chiffre d'affaires naval, principalement porté par **MBDA**, qui produit en Centre-Val de Loire l'ensemble des armes principales embarquées sur les bâtiments de premier rang de la Marine nationale : frégates FREMM, frégates FDA, frégates FDI et porte-avions Charles-de-Gaulle. Sur ses sites de Bourges et de Selles-Saint-Denis, où les missiles destinés aux forces françaises et étrangères sont fabriqués et assemblés, l'activité connaît une forte montée en puissance, notamment sur les gammes ASTER, EXOCET et MISTRAL. Pour soutenir cette croissance et préparer les futurs programmes, MBDA fait évoluer ses capacités industrielles et ses besoins en recrutement.

Côté bureau d'études, soulignons la présence du Centre d'Expertise en Dynamique Rapide, Explosion et Multiphysique (CEDREM).



ACTUALITÉS



Commandes & Livraisons

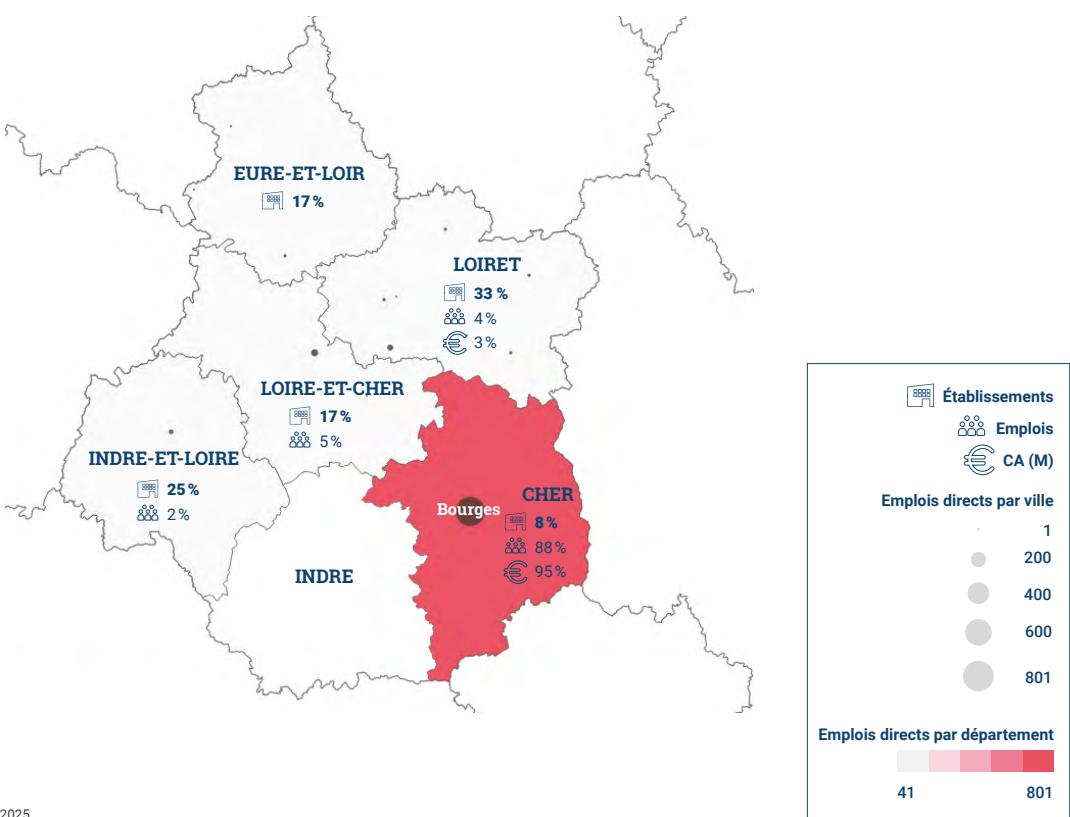
Sillinger renforce son ancrage industriel dans le Loir-et-Cher et ses positions sur le marché des administrations. Le chantier a lancé le nouveau semi-rigide 1200 ALURAIID, à flotteur renforcé et coque aluminium, en partenariat avec Delavergne qui fabrique les coques, un modèle déjà largement commandé, dont une série destinée aux garde-côtes des Douanes pour l'interception aux Antilles. Le constructeur a par ailleurs livré plusieurs Rafale 1200 à la Gendarmerie nationale (Antilles, Calais) pour la lutte contre les trafics en mer, ainsi qu'une vedette 670 PRORAIID au SDIS 44 pour les missions de secours à Pornic, confirmant son rôle clé sur les embarcations rapides de sécurité et de sauvetage.



Industrialisation et Développement Industriel

MBDA a annoncé en 2025 l'accélération de la production de ses missiles ASTER, destinés notamment aux systèmes de défense aérienne navale. Un contrat signé entre la France, l'Italie et le Royaume-Uni a commandé plus de 200 missiles supplémentaires. Grâce à cette commande, MBDA a livré en juillet 2025 le premier lot issu de la production accélérée, concrétisant un engagement de montée en cadence : le groupe prévoit de doubler la production de missiles neufs entre 2023 et 2025, puis d'investir 2,4 milliards d'euros d'ici 2029 pour poursuivre l'effort. **Roxel** est devenue en janvier 2025 une filiale à 100 % de **MBDA**. Ce rachat des 50 % restants détenus auparavant par Safran renforce les capacités françaises dans la propulsion solide pour missiles.

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



Source : GICAN 2025

RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

CHIFFRES CLÉS



385 M€

Chiffre d'affaires



49

Établissements



2 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



1 278

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



851

Emplois indirects
(ST > rang 1)

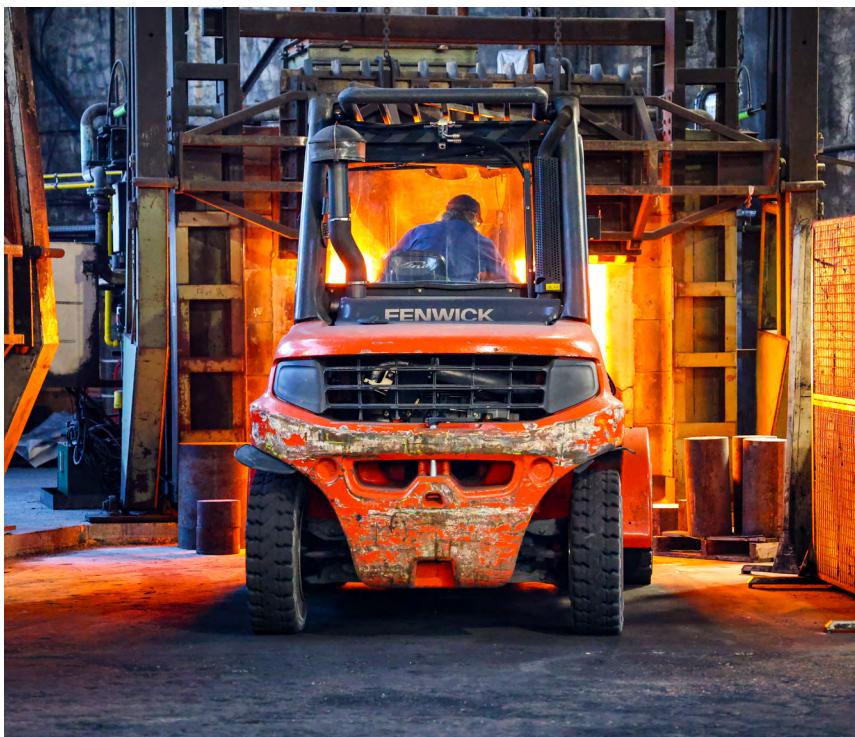


715

Emplois induits

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 clés dans des domaines variés : usinage de pièces, traitement de surfaces, composants électroniques, radars pour les navires ou encore qualification d'essais.

La région compte en particulier **Aubert & Duval** pour des solutions métallurgiques haute performance, **ArcelorMittal** ou **Coreme** pour la production, le travail et le traitement d'acières à qualités maritimes, **Air Liquide Advanced Technologies** (production et gestion du gaz à bord), ainsi que l'ingénierie Artelia, implantée dans la région, notamment autour de Grenoble. On y trouve aussi des PME très dynamiques : **Ades Technologies** et **Issartel** (groupe Minerva) pour des systèmes mécaniques et hydrauliques, Peinta (intégrateur électrotechnique), REEL (systèmes de levage) ainsi que Surver Copter, acteur spécialisé dans les solutions drones et services associés utiles aux opérations maritimes (inspection, surveillance, appui aux essais). D'autres acteurs sont à mentionner, tels que **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, y compris aux grandes tailles nécessaires pour les pods de propulsion. 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 jeunes entreprises innovantes comme la start-up **AEGIR**, ainsi que de fournisseurs de moyens de conception et de production, contribuant à consolider la chaîne de valeur navale française.



ACTUALITÉS

SEAstart
SEAstart
Promotion #03

La start-up **AEGIR** présente SENTINELLE, un projet développé avec l'ONERA et soutenu par l'AID. Ce programme vise à renforcer la protection des infrastructures maritimes critiques grâce à une coordination avancée de capteurs, drones et plateformes navales. Son système de commandement OCTOPUS permet d'intégrer capteurs et drones pour améliorer la surveillance et la réactivité. AEGIR confirme ainsi son avance dans les solutions numériques de sûreté maritime.

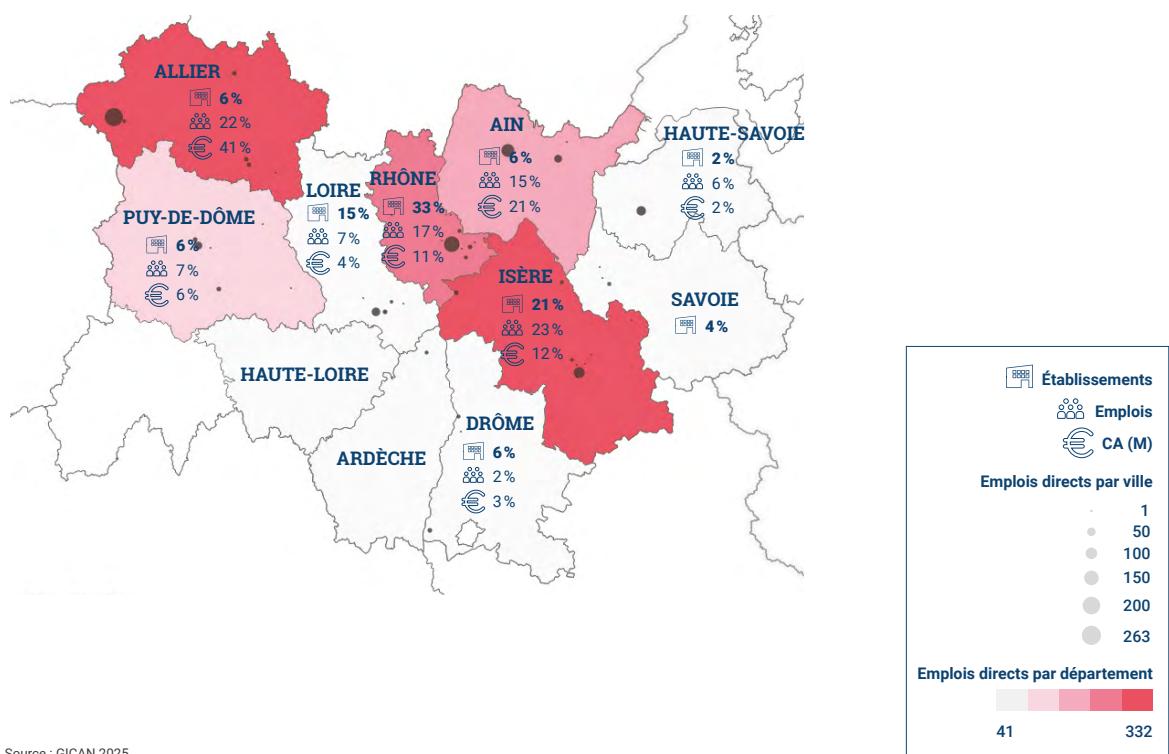


À Pierrelatte, **Survey Copter**, filiale d'Airbus, fabrique les drones Aliaca utilisés par la Marine nationale dans le cadre du système de mini-drones aériens embarqués (SMDM). Ces drones de surveillance maritime, certifiés par la DGA et déployés sur patrouilleurs et frégates, renforcent les capacités françaises de détection et d'intervention en mer.



Issartel, équipementier mécanique, hydraulique et pneumatique historique du naval de défense et du nucléaire, a connu une année 2025 marquée par la livraison des équipements des derniers sous-marins du programme Barracuda et le début des activités sur les nouveaux grands programmes navals français et à l'export. Dans ce contexte de transition à très forts enjeux industriels pour la prochaine décennie, l'entreprise stéphanoise a réalisé des investissements conséquents dans le renforcement de ses capacités manufacturières de très haute précision et dans l'élargissement de sa chaîne de valeur dans les domaines de l'ingénierie de conception et des services navals nationaux et internationaux.

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



Source : GICAN 2025

RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

CHIFFRES CLÉS



200 M€

Chiffre d'affaires



21

Établissements



1 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



606

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



404

Emplois indirects
(ST > rang 1)



339

Emplois induits

L'industrie navale en région Bourgogne-Franche-Comté possède 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 industrielle historique 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 ; 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.

La région se distingue également par ses compétences dans les matériaux et composants à haute performance. Aperam Alloys Imphy est le spécialiste mondial des tôles Invar utilisées dans les méthaniers, tandis qu'**Industeel**, au Creusot, fournit des tôles marines pour la construction navale et les infrastructures offshore.

Framatome, dont plusieurs activités sont regroupées sur le pôle industriel de la région, joue un rôle clé : le site du Creusot assure la forge et l'usinage de composants lourds destinés aux réacteurs civils et à la propulsion navale, tandis que celui de Montbard produit des tubes en aciers inoxydables et alliages nickelés indispensables aux chaufferies nucléaires des sous-marins. Ces implantations constituent un maillon stratégique pour la souveraineté industrielle française.

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



Innovation et technologies avancées

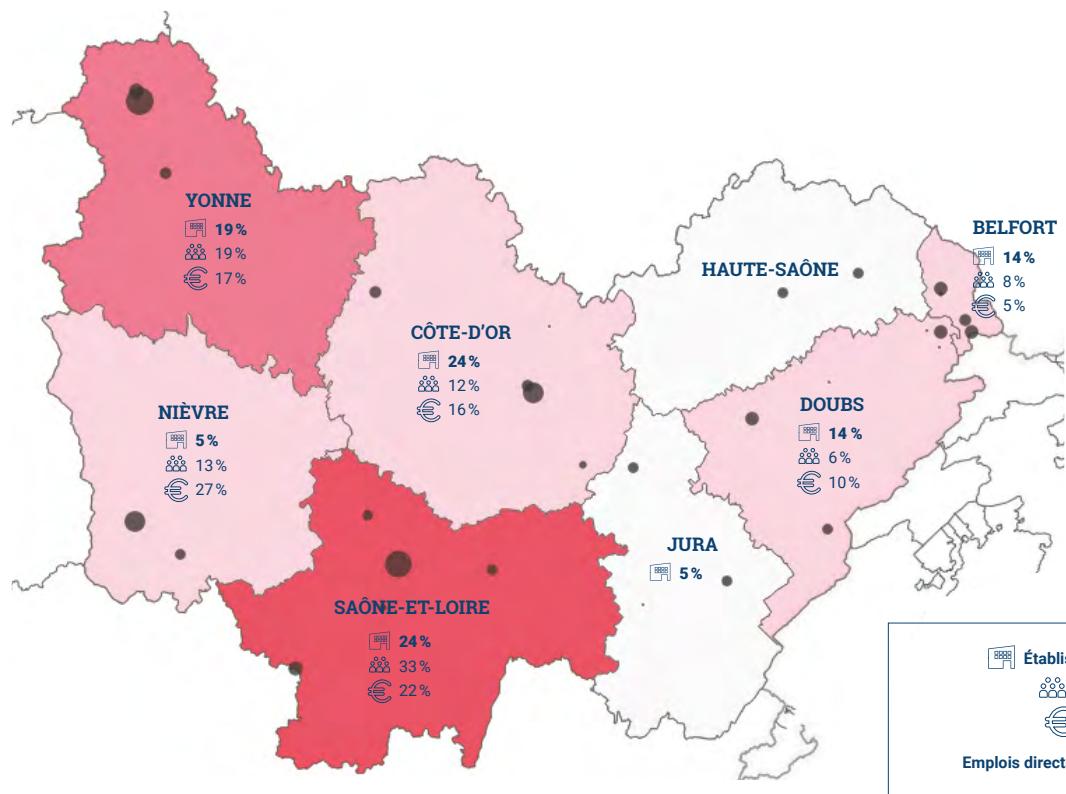
En 2025, **Framatome** renforce ses capacités industrielles dans la région avec le projet Forge+ au Creusot, destiné à moderniser et augmenter la production de pièces lourdes utilisées dans les chaudières nucléaires, y compris celles équipant les sous-marins nucléaires français. Le site de Montbard poursuit également la fabrication de tubes en alliages spéciaux indispensables aux chaufferies embarquées. Thermodyn a investi 10 millions d'euros dans de nouveaux bancs d'essais sur son site du Creusot. Ils permettent de répondre à la demande croissante du marché de l'énergie. Les compresseurs de l'entreprise sont notamment utilisés dans les sous-marins de 3^{ème} génération. Outre l'agrandissement de son site, l'entreprise va également embaucher 40 personnes dans les prochains mois.



Financements & Levées de fonds

La Banque Européenne d'Investissement (BEI) finance Prysmian à hauteur de 300 millions d'euros afin de soutenir ses activités de recherche et développement en Europe entre 2025 et 2028. Dans le cadre de REPowerEU, ce financement permettra au fournisseur mondial de solutions de câblage d'améliorer la fiabilité, la résilience et la sécurité des réseaux électriques et de télécommunications, tout en abaissant les émissions de carbone.

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



Source : GICAN 2025



RÉGION GRAND EST

CHIFFRES CLÉS



209 M€

Chiffre d'affaires



22

Établissements



1 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



757

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



504

Emplois indirects
(ST > rang 1)



424

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** 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) ou **PREDICT** (solutions de suivi performances).



ACTUALITÉS



Industrialisation
et Développement
Industriel

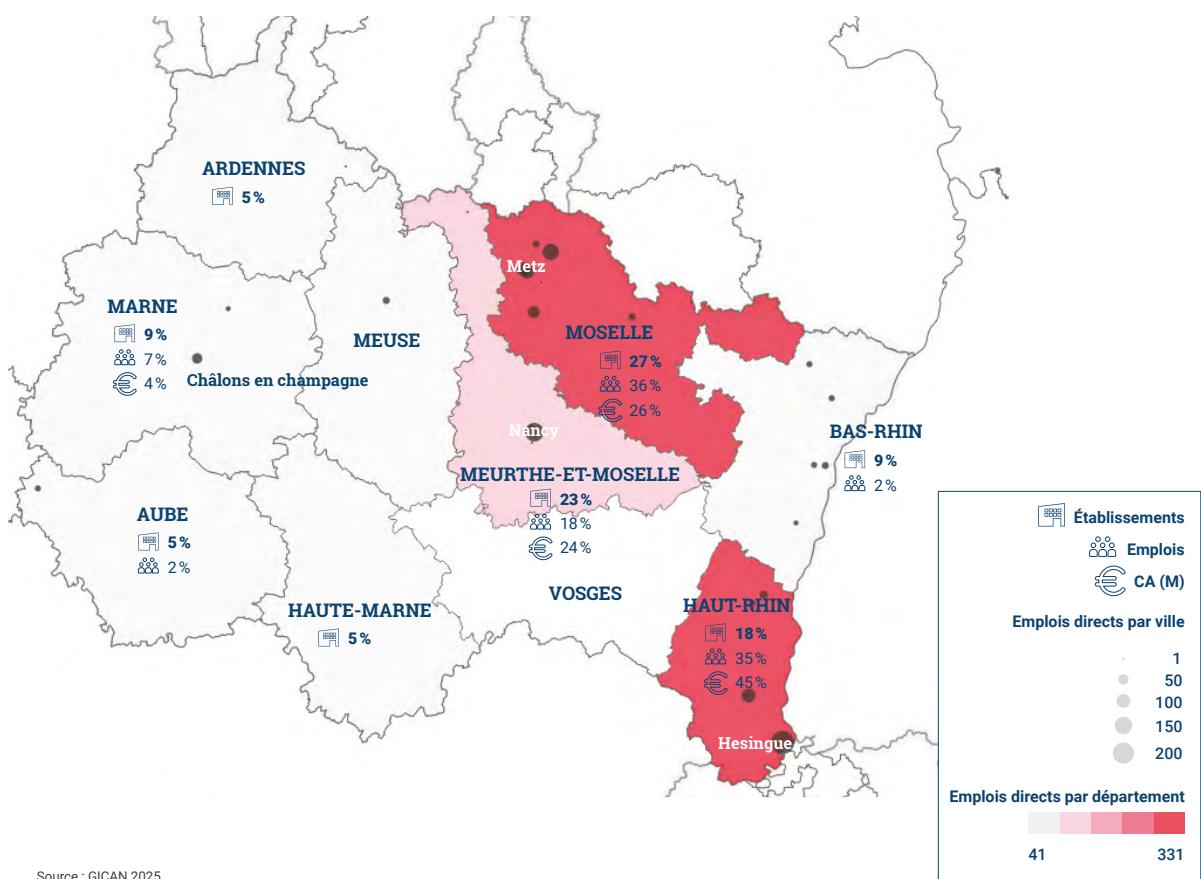
À Suippes, **Lebronze Alloys** a lancé des travaux pour intégrer un nouveau four à son site principal de 25 000 m². Cette installation, 100 % électrique et dotée d'un circuit d'eau fermé, figure parmi les plus performantes d'Europe sur le plan RSE et permettra d'augmenter la capacité de la fonderie pour accompagner la croissance des marchés. Lebronze Alloys renforce ainsi sa capacité à produire des alliages cuivre-nickel et bronzes marins, matériaux essentiels aux applications navales (systèmes de refroidissement, pompes, raccords, hélices) et aux équipements soumis à la corrosion en environnement marin.



Innovation
et technologies
avancées

L'entreprise **SOCOMECA** a reçu le Prix Chaptal 2025 des Arts Mécaniques, une distinction décernée par la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale (SEIN). Cette distinction met en avant la trajectoire de l'ETI industrielle alsacienne, notamment son engagement en matière de développement responsable et durable. L'entreprise conçoit et fabrique en Europe des solutions destinées à assurer la disponibilité, le contrôle et la sécurité des réseaux électriques basse tension.

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



Source : GICAN 2025

RÉGION OCCITANIE

CHIFFRES CLÉS



153 M€

Chiffre d'affaires



32

Établissements



1 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



670

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



446

Emplois indirects
(ST > rang 1)



375

Emplois induits

La région Occitanie compte plus de 670 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 qui emploie 2 personnes à l'année pour les types barges ostréicoles, petits bateaux de pêche. Ces chantiers sont spécialisés dans la construction ou la réparation de petites unités de pêche, de navires à passagers, de bateaux de travail, etc.

La région affiche l'ambition de devenir un leader français des énergies marines renouvelables. Le projet Hyd'Occ, porté par Qair et l'AREC, vise à produire de l'hydrogène renouvelable à Port-la-Nouvelle dès fin 2025 pour des usages portuaires et industriels. La région accueille également la drague Hydromer, construite en France par **Pirioù** et entrée en service en 2025 à Sète ; elle est conçue pour fonctionner à l'hydrogène à partir de 2026, renforçant les capacités régionales de dragage tout en s'inscrivant dans la transition bas-carbone.

L'Occitanie est en outre l'une des régions françaises les plus avancées dans l'éolien flottant, avec deux fermes pilotes de 30 MW. Le projet EFGL, porté par **Ocean Winds** et la Banque des Territoires, a finalisé la construction et l'assemblage de ses flotteurs avec Eiffage Métal. Le projet Éolmed, porté par Qair, a franchi une étape décisive avec la mise à l'eau des trois flotteurs fabriqués par MP ArchiMed, désormais assemblés avec les éoliennes au quai EMR de Port-la-Nouvelle avant leur installation en mer. Ces deux projets structurent l'émergence d'une filière régionale complète de l'éolien flottant.



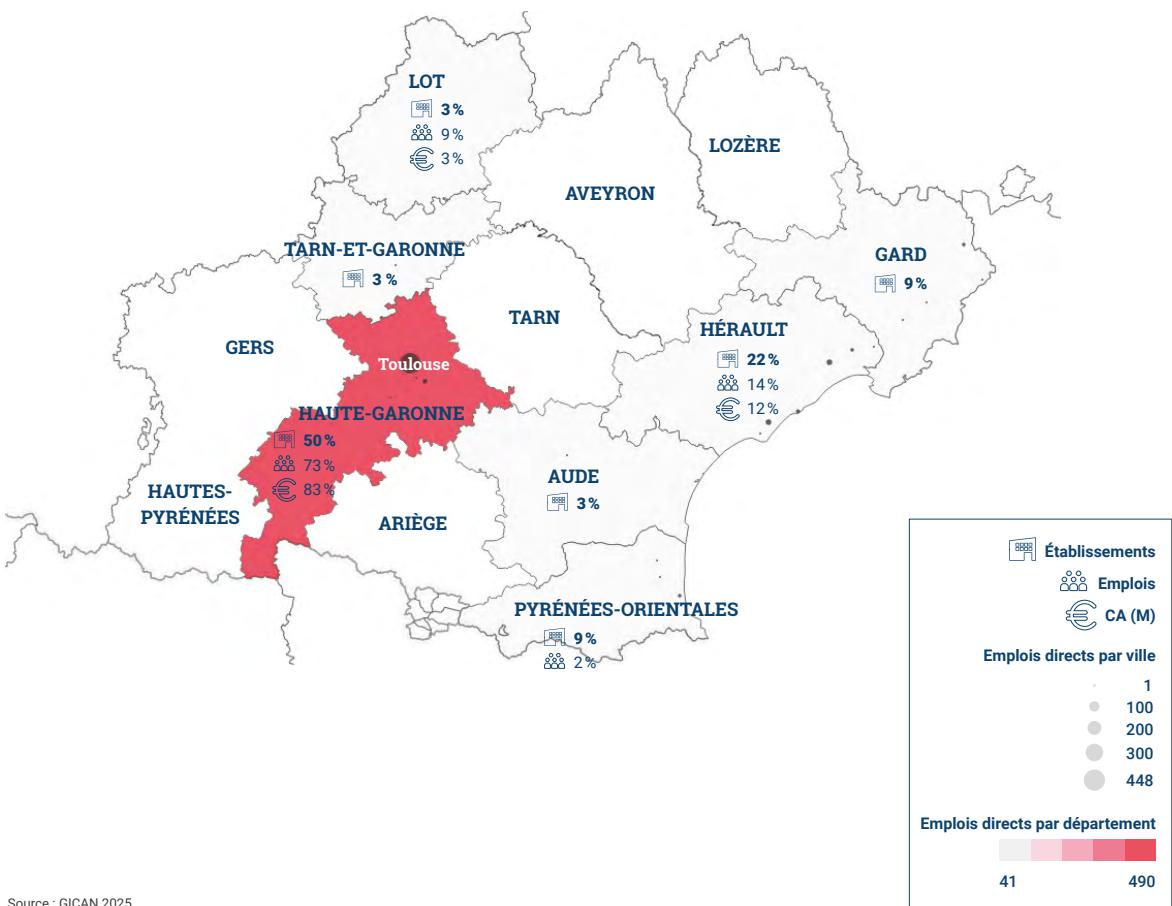
ACTUALITÉS

Zodiac Milpro et **SeaOwl Group** ont développé un système innovant de dronisation modulaire pour bateaux semi-rigides, capable de transformer une embarcation en drone de surface en moins de deux heures.

Lors d'un évènement organisé le 25 novembre dans le cadre de l'Occitanie Export Tour, **Spherea** a reçu le trophée régional du Moci pour la catégorie ETI. L'entreprise, employant 750 salariés, est spécialisée dans les tests de systèmes électroniques critiques, pour lesquels elle développe des solutions complètes, des machines aux logiciels, permettant de tester les matériels neufs mais aussi d'assurer leur suivi pour la maintenance.

Après la livraison à la DGA d'un ROV intelligent entièrement équipé qui est utilisé pour les essais sous-marins et de support technique offshore, **Forssea Robotics** prévoit la commercialisation de son nouveau robot sous-marin téléopéré (Rov), Argos X, en 2026. En lien avec la DGA, l'entreprise sétoise travaille avec **Exail** pour que l'Argos X embarque sur leurs navires de surface autonomes (USV). L'entreprise développe aussi des concepts de drones résidents dans les fonds marins.

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



RÉGIONS ULTRAMARINES

CHIFFRES CLÉS



42 M€

Chiffre d'affaires



19

Établissements



1 %

Part des emplois du secteur
dans toute la France



294

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



196

Emplois indirects
(ST > rang 1)



165

Emplois induits



ACTUALITÉS

Les territoires ultramarins disposent d'un tissu naval actif, articulé autour de la construction, de la réparation et du soutien aux flottes. En **Polynésie française**, le chantier NSI a livré en 2025 le Tahitian Tuna 2, confirmant le dynamisme de la filière thonière locale. À **La Réunion**, le transfert du dock flottant Titan au Grand Port Maritime marque une étape clé pour renforcer les capacités de carénage et le maintien en condition opérationnelle des navires hauturiers, en complément des activités de **Pirou Réunion**. Aux **Antilles**, la réparation navale reste structurante, avec Martinique Shipyard et les chantiers locaux qui assurent l'entretien des navires professionnels et étatiques.

En **Nouvelle-Calédonie**, malgré une situation encore fragile à la suite des émeutes, l'activité s'appuie sur des entreprises comme **FMCC Pacific, Catamarine et Terciel**, ainsi que sur des ateliers de maintenance au service des flottes de pêche, de servitude et de surveillance maritime. En **Guyane**, des ateliers spécialisés soutiennent également les flottes minières, de pêche et de surveillance. Ensemble, ces territoires contribuent à la présence navale française et à la continuité industrielle sur l'ensemble des océans.



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 « duraux »)

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.)

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

Equipements/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 maritimes, 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

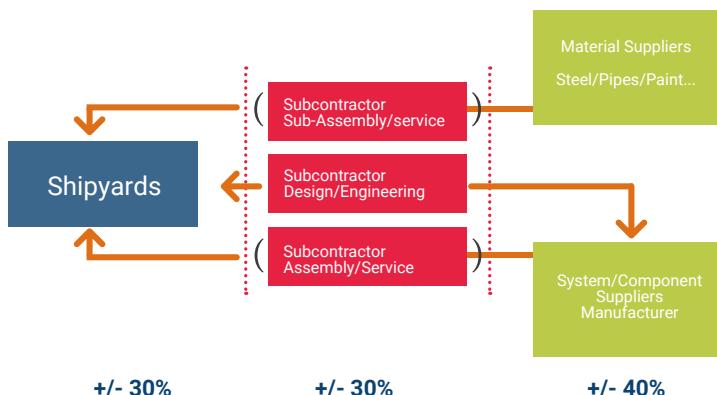
Plusieurs indicateurs ont été retenus dans le cadre de cette étude. On retrouve d'abord la part régionale de l'effectif total de l'activité navale et maritime et la répartition par marché abordé (dans la mesure où l'information était disponible). L'effectif total englobe l'effectif salarié (CDI, CDD, 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 bénéfices 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 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 2024 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	4 017	25,2 %	12 435	21 %	141	15,3 %	8 282	6 964
Provence-Alpes-Côte d’Azur	2 880	18,1 %	8 595	15 %	149	16,1 %	5 725	4 813
Bretagne	2 707	17,0 %	12 013	21 %	155	16,8 %	8 001	6 727
Île-de-France	2 304	14,5 %	9 689	17 %	163	17,6 %	6 453	5 426
Normandie	1 448	9,1 %	7 498	13 %	76	8,2 %	4 993	4 199
Centre-Val de Loire	793	5,0 %	911	2 %	12	1,3 %	607	510
Nouvelle-Aquitaine	517	3,2 %	2 335	4 %	48	5,2 %	1 555	1 307
Auvergne-Rhône-Alpes	385	2,4 %	1 278	2 %	49	5,3 %	851	715
Hauts-de-France	276	1,7 %	1 188	2 %	37	4,0 %	791	665
Grand Est	208	1,3 %	757	1 %	22	2,4 %	504	424
Bourgogne-Franche-Comté	200	1,3 %	606	1 %	21	2,3 %	404	339
Occitanie	153	1,0 %	670	1 %	32	3,5 %	446	375
Régions ultramarines	42	0,3 %	294	1 %	19	2,1 %	196	165
TOTAL	15 937		58 268	100 %	924	100 %	38 806	32 630

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	3 891	24,4%	11 858	20,3%	118
Finistère	Bretagne	1 759	11,0%	7 457	12,8%	79
Var	Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 418	8,9%	5 944	10,2%	55
Manche	Normandie	1 274	8,0%	5 864	10,1%	36
Bouches-du-Rhône	Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 007	6,3%	2 267	3,9%	71
Morbihan	Bretagne	867	5,4%	4 195	7,2%	35
Cher	Centre-Val de Loire	753	4,7%	801	1,4%	58
Hauts-de-Seine	Île-de-France	720	4,5%	6 273	10,8%	10
Val-d'Oise	Île-de-France	672	4,2%	607	1,0%	23
Paris	Île-de-France	470	3,0%	1 180	2,0%	34
Alpes-Maritimes	Provence-Alpes-Côte d'Azur	428	2,7%	384	0,7%	1
Charente	Nouvelle-Aquitaine	268	1,7%	1 118	1,9%	6
Nord	Hauts-de-France	193	1,2%	779	1,3%	19
Yvelines	Île-de-France	183	1,2%	718	1,2%	34
Allier	Auvergne-Rhône-Alpes	155	1,0%	283	0,5%	29
Gironde	Nouvelle-Aquitaine	135	0,9%	637	1,1%	15
Seine-Maritime	Normandie	127	0,8%	1 296	2,2%	19
Haute-Garonne	Occitanie	127	0,8%	490	0,8%	14
Essonne	Île-de-France	125	0,8%	337	0,6%	17
Autres		1 356	8,5%	5 780	9,9%	14
TOTAL		15 937	100 %	56 083	100 %	921



Mentions légales

Crédits photos

- p.04 : © Ewan Lebourdais
p.08 : © Ewan Lebourdais
p.12 : © Marine nationale
p.13 : © Marine nationale
p.20 : © Exail
p.27 : © MO Porte-Avions, Naval Group SA, Chantiers de l'Atlantique et TechnicAtome
p.28 : © GIE Dragages-Ports
p.29 : © Benoît Prévost
p.32 : © Navalu
p.33 : © Chantiers de l'Atlantique
p.35 : © Ewan Lebourdais
p.37 : © RTSYS
p.39 : © Exail
p.40 : © Ewan Lebourdais
p.42 : © CMN
p.46 : © Michelin
p.48 : © Sillinger
p.50 : © Benoît Prévost
p.52 : © Sévim Sonmez
p.54 : © Lebronze Alloys
p.56 : © Forssea Robotics
p.58 : © NSI
p.59 : © Ewan Lebourdais
p.65 : © Ewan Lebourdais

Conception et réalisation

Mise en page : Ilago

Rédaction : GICAN / Monica Lopez

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.





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