

Fiche 2

Édition 2025

INDUSTRIE NAVALE

1. État des lieux et enjeux de la filière

La situation de l'industrie navale française

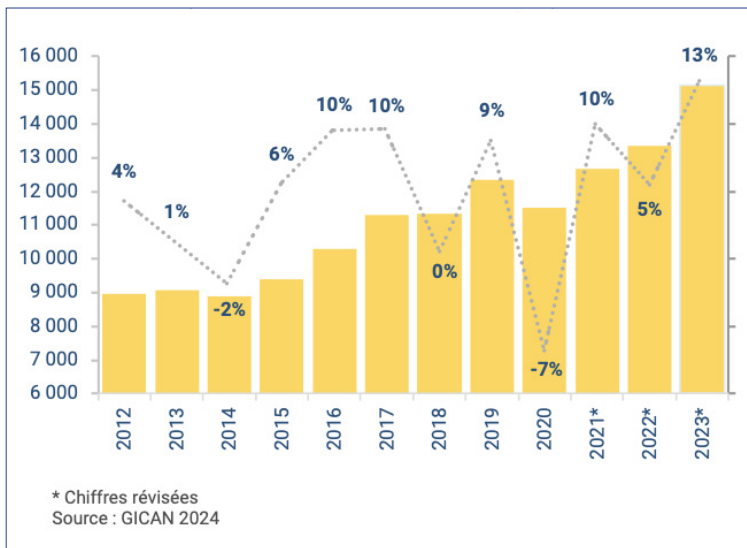
L'industrie navale, civile et militaire, regroupe différents segments d'activité qui vont de la construction à la déconstruction navale, en passant par la maintenance et la réparation des navires. Ce secteur crucial de l'économie bleue française repose sur une chaîne de valeur diversifiée, intégrant des chantiers de construction, des entreprises de services, ainsi que des équipementiers et fournisseurs de technologies de pointe. Il inclut aussi les industriels développant des solutions de sûreté et de sécurité, d'énergies marines renouvelables (EMR), de drones et de valorisation et protection des océans. La filière est structurée autour de grands acteurs, tels que Naval Group pour le secteur militaire, mais aussi les Chantiers de l'Atlantique, spécialisés dans la construction de navires de croisière et de navires militaires.

L'industrie navale française s'appuie également sur un réseau dense d'équipementiers et de sous-traitants spécialisés, constituant ainsi une chaîne de valeur riche et intégrée qui participe à la compétitivité du secteur.

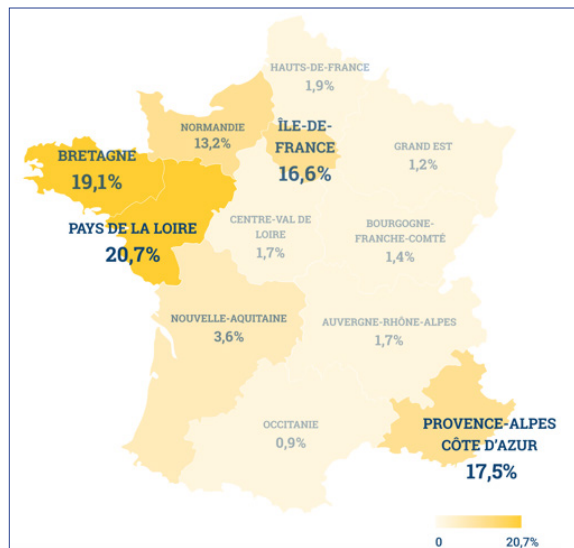
En 2024, l'industrie navale française a réalisé 15,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires¹, dont une part significative provient de l'export, ce qui contribue favorablement à la balance commerciale française.

¹- GICAN, Rapport d'activité 2024-2025

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



Répartition par région des effectifs de la filière de l'industrie navale française en 2024



La construction navale

Les familles de navires de la construction navale

Familles de navires	Clients
Les grands bâtiments de défense - sous-marins, frégates, porte-hélicoptères, porte-avions	Marines nationales
Les petits navires militaires et destinés à l'action de l'État en mer - patrouilleurs, vedettes	Marines nationales, garde-côtes, administrations
Les navires dédiés au transport de passagers - Paquebots, ferry,	Armateurs, collectivités territoriales
Les navires civils de marchandises - Pétroliers, porte-conteneurs, vraquiers, méthaniers, barges	Armateurs
Les bateaux de pêche professionnels - Hauturiers, côtiers, arts dormants, arts trainants	Armateurs pêcheurs
Navires de travail et spéciaux - Navires offshore, remorqueurs, lamanage, pilotines, dragues	Armateurs, collectivités territoriales

La construction navale est un secteur concurrentiel dominé, pour la partie civile, par les chantiers asiatiques. En 2024, la Chine a reçu 70 % des nouvelles commandes, suivie par 17 % pour la Corée du Sud, et 5 % respectivement pour le Japon et l'Europe¹. Néanmoins, la construction navale française se démarque sur les segments à forte valeur ajoutée comme les paquebots et les bâtiments de défense.

Face à la forte concurrence internationale, la capacité d'innovation se place ainsi au cœur de la stratégie de développement du secteur, dans un contexte où les cycles de vie technologiques connaissent une accélération inédite et accentuent les écarts entre les différents acteurs industriels. Dans le cadre du *Contrat*

*stratégique de filière*³ des industriels de la mer, la France s'est dotée d'une stratégie pour relever les défis de la décarbonation des navires, de la transition numérique et du développement de nouveaux outils comme les drones marins.

L'industrie navale française s'engage résolument dans sa transition écologique en misant sur des technologies innovantes et diversifiées. Pour réduire son empreinte carbone, la filière explore plusieurs axes majeurs. Notamment la construction des paquebots fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL), aux bio-fuels ou encore aux e-fuels. La France se distingue par la construction de voiles innovantes comme SolidSail (Chantiers de l'Atlantique), Oceanwings, les kites

2- Worlds Shipyard Monitor 01/25

3- Contrat stratégique de filière (CSF) des industriels de la mer, ministère chargé de l'industrie



(Beyond the Sea) et la voile gonflable WISAMO (Michelin). Grâce à cette dynamique, l'industrie navale française affirme sa place dans la propulsion vélique.

Pour atteindre ces objectifs, la construction navale française s'appuie sur un écosystème de grandes entreprises, TPE/PME et autres startups, ainsi que sur des programmes dédiés.

Le programme SEASstart, initié en 2019 par le groupement des industries de construction et activités navales (GICAN), vise ainsi à réunir des entreprises parmi les plus innovantes des secteurs de l'industrie

navale ainsi que du maritime civil et militaire, pour accélérer leur développement et leur proposer un accompagnement personnalisé. Plus largement, ce type de programmes contribue à moderniser la chaîne logistique de cette industrie française, à renforcer la valeur ajoutée et l'offre de la filière française, ainsi qu'à « navaliser » les technologies à fort potentiel issues d'autres secteurs. **Ce maillon essentiel de l'industrie navale compte près de 55 000 emplois directs et génère un chiffre d'affaires de 13,5 milliards d'euros en 2023⁴.**

La réparation et la maintenance navales

En France, le secteur de la réparation et de la maintenance navale représentait 1,96 milliards d'euros en 2023⁵, dont 1,5 milliard pour le secteur de la défense, faisant de Naval Group le premier acteur dans ce domaine.

Il existe également de grands chantiers de réparation dans le secteur civil, comme le chantier naval de Marseille, qui dispose de la Forme 10, la plus grande forme de réparation navale de Méditerranée et la troisième plus grande au monde pouvant accueillir des navires jusqu'à 465 mètres.

La France compte aussi des acteurs spécialisés dans la réparation et le refit de super yachts. Chaque année,

50 % de la flotte mondiale transite par la Méditerranée, offrant une opportunité stratégique aux chantiers de réparation de la région. Plus de 300 super yachts passent ainsi par les chantiers de maintenance et de refit, principalement situés à La Ciotat, à La Seyne-sur-Mer ainsi qu'à Marseille.

Par ailleurs, la mise en œuvre de nouvelles réglementations environnementales impacte significativement le secteur de la réparation navale. La pose de systèmes de traitement des eaux de ballast ou de systèmes de traitement des gaz d'échappement (*scrubbers*) constitue une part croissante de l'activité des chantiers de réparation navale.

Déconstruction des navires : concurrence internationale et enjeux environnementaux pour l'industrie française

La déconstruction d'un navire en fin de vie est un processus complexe maîtrisé par quelques chantiers spécialisés français. En 2025, la France dispose de quatre chantiers de déconstruction, inscrits sur la liste européenne des installations agréées. Un navire est composé de matériaux dangereux tels que l'amiante, pouvant être hautement polluante et causant

d'importants dommages, tant à l'environnement qu'aux travailleurs.

La concentration en Asie du Sud de cette activité s'explique en grande partie par la différence de coût entre les chantiers, les contraintes environnementales et sociales imposées par les pays asiatiques étant beaucoup moins exigeantes que celles imposées aux chantiers européens.

Les EMR, un secteur d'avenir pour l'industrie navale française

Les énergies marines renouvelables (EMR) représentent une opportunité pour l'industrie navale française. Au-delà de la construction de navires dédiés à la maintenance des parcs, les industriels jouent un rôle clé dans le développement des infrastructures et des technologies nécessaires à leur exploitation.

Ainsi, à titre d'exemple, le chantier naval CMN collabore avec HydroQuest pour concevoir et développer des

hydroliennes marines. En 2023, la région Occitanie a initié la mise en place d'une installation de production d'hydrogène vert, baptisée Hyd'Occ. Ce projet de 25 millions d'euros, mené principalement par Qair et l'agence régionale énergie climat Occitanie (AREC), a pour but de construire un écosystème hydrogène destiné à tous les usages portuaires.

4- Contrat stratégique de filière (CSF) des industriels de la mer, ministère chargé de l'industrie 2024-2027

5- Rapport Maritime Repair, Maintenance & Refit – GICAN 2024



2. Chiffres-clés*

15,9 Md'€

Le chiffre d'affaires estimé de la filière navale française en 2024, dont 51% est réalisé à l'export.

57 300

Emplois directs et indirects estimés au sein de cette filière en 2024, dans 735 entreprises.

68 %

Part du secteur de la défense dans le chiffre d'affaires global de l'industrie navale française en 2024.

* Chiffres tirés du rapport d'activités GICAN 2024-2025.

Focus Outre-Mer

Le développement d'infrastructures de maintenance navale adaptées est un enjeu stratégique pour les territoires d'Outre-mer, afin de permettre aux navires locaux de réaliser leurs réparations sur place et de renforcer l'autonomie de ces régions.

À ce titre, la forme de *radoub* de Fort-de-France est de nouveau opérationnelle. Cette cale de 200 mètres de long est gérée, depuis 2024, par la société Chantier Naval de la Martinique.

Dans cette même dynamique, le projet de dock flottant à La Réunion vise à structurer une véritable filière de maintenance et de réparation navale ultramarine. Arrivé le 9 novembre 2025, ce dock modernisé permet d'accueillir des navires jusqu'à 110 mètres de long et 4 600 tonnes, soit l'ensemble de la flotte de l'île, y compris les navires de la Marine nationale et de la pêche hauturière australe.

3. L'industrie : un secteur clé pour la formation et l'emploi

L'industrie navale, un secteur qui recrute

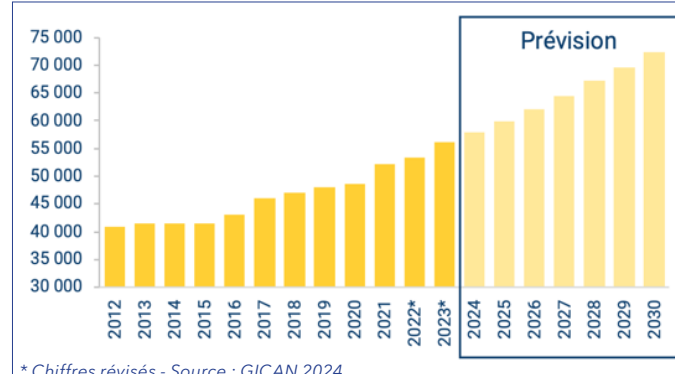
L'industrie navale dispose d'un marché de l'emploi dynamique. En 2012, la filière représentait près de 41 000 emplois directs contre 56 100 en 2023, soit une augmentation de 8%. En 2024, l'industrie navale française compte 735 entreprises. Secteur dynamique et vecteur d'emplois, l'industrie navale affirme son rôle stratégique dans l'économie française.

De plus, 15 000 emplois supplémentaires devraient être créés d'ici 2030⁶. Cependant, face à cette forte demande de la part de l'industrie, le secteur connaît, à l'instar d'autres activités maritimes, d'importantes difficultés en matière de recrutement. Certains métiers sont en tension, tels que soudeur, chaudronnier ou encore électricien, mais également ingénieur et architecte naval. Ces difficultés de recrutement mettent en lumière la nécessité

Vers une meilleure valorisation des métiers de l'industrie navale

de mieux valoriser les métiers de l'industrie, trop souvent mal perçus ou méconnus du grand public. De nombreuses initiatives ont été développées par la filière dans le but de promouvoir et d'améliorer l'attractivité du secteur. La

Évolution des effectifs de l'industrie navale maritime



création du campus des industries de la mer (CINav)⁷, en charge d'assurer l'attractivité de la filière, l'ingénierie de formation, la « navalisation » de formations, l'illustre. On peut aussi évoquer la création de centres de formation interne tels que l'école des Chantiers de l'Atlantique, inaugurée en 2019, ou la haute école de formation de soudage, (HEFAIS), inaugurée en 2024 à Cherbourg.

Le CINav tient également à jour la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) du secteur, ce qui permet de se projeter et de travailler ensuite spécifiquement sur l'attractivité de certains métiers en créant des formations et communiquant sur les réseaux sociaux à destination des jeunes, de leurs familles et des enseignants, mais également des personnes en phase de reconversion.

6- Cahier maritimes des territoires 2025 : L'industrie navale, acteur du développement et du rayonnement des territoires – GICAN

7- <https://www.cinav.fr/fr/qui-sommes-nous>

