

L'industrie navale française aborde 2026 en position de force, tout en faisant face à des défis structurels qui appellent une stratégie industrielle renforcée au niveau national et européen. Secteur clé de souveraineté, d'emploi et d'exportation, elle se place au 3^e rang européen et au 9^e rang mondial en tonnage, avec un ancrage profond dans les territoires métropolitains et ultramarins.

La filière navale française regroupe plus de 770 entreprises, majoritairement des PME et TPE, pour un chiffre d'affaires cumulé de 15,9 milliards d'euros en 2024 et plus de 58 200 emplois directs, auxquels s'ajoutent environ 38 800 emplois indirects et 32 600 emplois induits. Elle réalise 56% de son activité à l'export, avec une part encore plus élevée dans le civil (près de 83%), portée notamment par les grands paquebots des Chantiers de l'Atlantique. La filière se caractérise par une forte intensité technologique et un contenu de valeur ajoutée très local, ce qui en fait un levier majeur de souveraineté industrielle et de balance commerciale.

Le GICAN souligne que cette vitalité se heurte à une concurrence internationale exacerbée, particulièrement en Asie où les chantiers bénéficient de soutiens massifs, tandis que l'Europe souffre de sous-investissement et d'un cadre de concurrence inadapté aux réalités du marché mondial. L'organisation appelle à une véritable stratégie industrielle maritime européenne à partir de 2026, fondée sur la protection des capacités de production, le soutien à l'innovation, la stimulation de la demande intérieure et l'instauration de conditions de concurrence plus équitables. Selon le GICAN, l'Europe ne pourra redevenir puissance maritime qu'en redevenant puissance industrielle navale, dans un effort coordonné et durable.

Priorités nationales et « *France Mer Industrie 2035* »

Au plan national, la France - deuxième puissance mondiale par la taille de sa ZEE - est invitée à franchir un cap avec la mise en place d'une politique interministérielle « *France Mer Industrie 2035* ». Cette stratégie viserait la modernisation d'infrastructures navales jugées souvent vieillissantes, l'accompagnement des entreprises face à une pression réglementaire croissante et le soutien à l'industrialisation des technologies critiques et des nouveaux modèles de construction et de maintenance. Le GICAN insiste aussi sur l'intégration pleine des territoires ultramarins, qui concentrent 97% de la ZEE française et recèlent un potentiel industriel et stratégique jugé considérable.

La transition écologique constitue l'un des axes centraux du document, avec un engagement affirmé de la filière dans la décarbonation des navires, des procédés et des infrastructures. Le Contrat stratégique de filière 2024-2027 des Industriels de la Mer positionne le secteur comme un futur leader de la transition écologique, articulant réindustrialisation, autonomie stratégique, innovation et attractivité des métiers. Le fléchage des recettes du système ETS maritime, décidé au CIMER puis confirmé par la présidence de la République, se traduit par une première enveloppe de 90 millions d'euros et la constitution d'un pipeline de près de 200 projets de décarbonation prêts à démarrer dès 2026 (électrification à quai, hubs multi-énergies, rétrofit, propulsion vélique, corridors verts...).

Innovation, drones et technologies de rupture

Le document met en avant une filière en pleine mutation technologique, structurée autour des feuilles de route du CORIMER (navire intelligent, chantier du futur, robotique, systèmes autonomes...). Les drones et systèmes maritimes intelligents, longtemps cantonnés à des niches scientifiques ou militaires, voient leurs cas d'usage se multiplier dans l'offshore énergétique, l'exploration des grands fonds, la surveillance et la sécurité maritime. Soutenus par l'axe 10 de France 2030 et diverses missions d'exploration opérées par Ifremer, la DGA, le CNRS et Bpifrance, ces programmes accélèrent l'industrialisation des technologies duales et le partage de risques entre acteurs publics et privés.

Sur le plan social, l'industrie navale a connu une progression régulière de ses effectifs, avec plus de 15 000 emplois créés en dix ans et une projection à près de 72 000 emplois directs à l'horizon 2030. Cette croissance s'accompagne de fortes tensions de recrutement, notamment sur les métiers de production et les nouvelles compétences liées aux transitions énergétique et numérique. Le GICAN et le CINav multiplient les actions en matière de formation, d'apprentissage, de reconversion et de labellisation de parcours (220 formations labellisées et certificat CCIM), dans un cadre qui s'étend aussi à des initiatives européennes comme le *Shipbuilding Pact for Skills* et le programme *LEADERship*.

Le rapport insiste sur le rôle structurant de la filière dans les territoires, avec une présence forte sur les quatre façades maritimes métropolitaines et dans l'outre-mer. Cinq régions concentrent 84% du chiffre d'affaires : Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bretagne, Île-de-France et Normandie, chacune combinant grands chantiers, équipementiers, bureaux d'études et écosystèmes de R&D. L'Île-de-France, bien que non littorale, apparaît comme un pôle central de sièges sociaux, d'ingénierie et de recherche, tandis que d'autres régions comme Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-Loire, Auvergne-Rhône-Alpes ou le Grand Est apportent des compétences spécialisées (missiles, matériaux, connectique, métallurgie...).

Programmes structurants et souveraineté

Au-delà des marchés de série, certains programmes structurants, au premier rang desquels le porte-avions de nouvelle génération (PA-NG), jouent un rôle d'entraînement majeur. Le PA-NG devrait soutenir, entre 2026 et 2035, plusieurs milliers d'emplois directs, indirects et induits, principalement dans les régions Pays de la Loire, PACA et Bretagne, tout en irrigant un large tissu de PME et d'ETI via la sous-traitance. Ces grands programmes contribuent au maintien de compétences critiques, à la consolidation de la base industrielle et technologique de défense et à la souveraineté nationale.

Le GICAN, qui rassemble près de 320 industriels représentant 82% du chiffre d'affaires et 70% des emplois de l'industrie navale, se pose en interlocuteur clé des pouvoirs publics et des institutions européennes. Le groupement défend les intérêts de ses membres, anime le réseau,

pilote des salons majeurs (EURONAVAL, EUROMARITIME) et joue un rôle central dans le Comité stratégique de filière des Industriels de la Mer. À travers ce rôle, il entend porter une vision cohérente d'une politique industrielle maritime ambitieuse, où la mer est à la fois horizon économique, enjeu écologique et vecteur de souveraineté pour la France et l'Europe.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)