# Présentation

Imprimer

## L’économie maritime : des activités diverses et localisées

La France possède la deuxième plus grande superficie d’espaces marins au monde (11 millions de km²), derrière les Etats-Unis  (11.4 millions km²), mais devant l’Australie (8.1 millions de km²) et la Russie (7.6 millions de km²).
Cela représente près de 20 fois la superficie terrestre de la France Métropolitaine. De fait le pays peut compter sur l’exploitation durable des ressources marines comme levier important de développement économique. D’ailleurs, la stratégie de la « croissance bleue » de l’Union européenne, prévoit des plans d’actions visant à développer les activités maritimes porteuses de croissance durable : aquaculture, biotechnologies bleues, tourisme, énergies marines et exploitation minière des fonds marins. Ces plans sont intégrés dans la stratégie « Europe 2020 ».
En France, la palette des activités maritimes diffère selon les régions, en lien avec leurs spécificités climatiques, géographiques ou leur position par rapport aux principales zones de pêche et aux grands axes de transports maritimes.

Source : Insee Première N°1573 – Novembre 2015

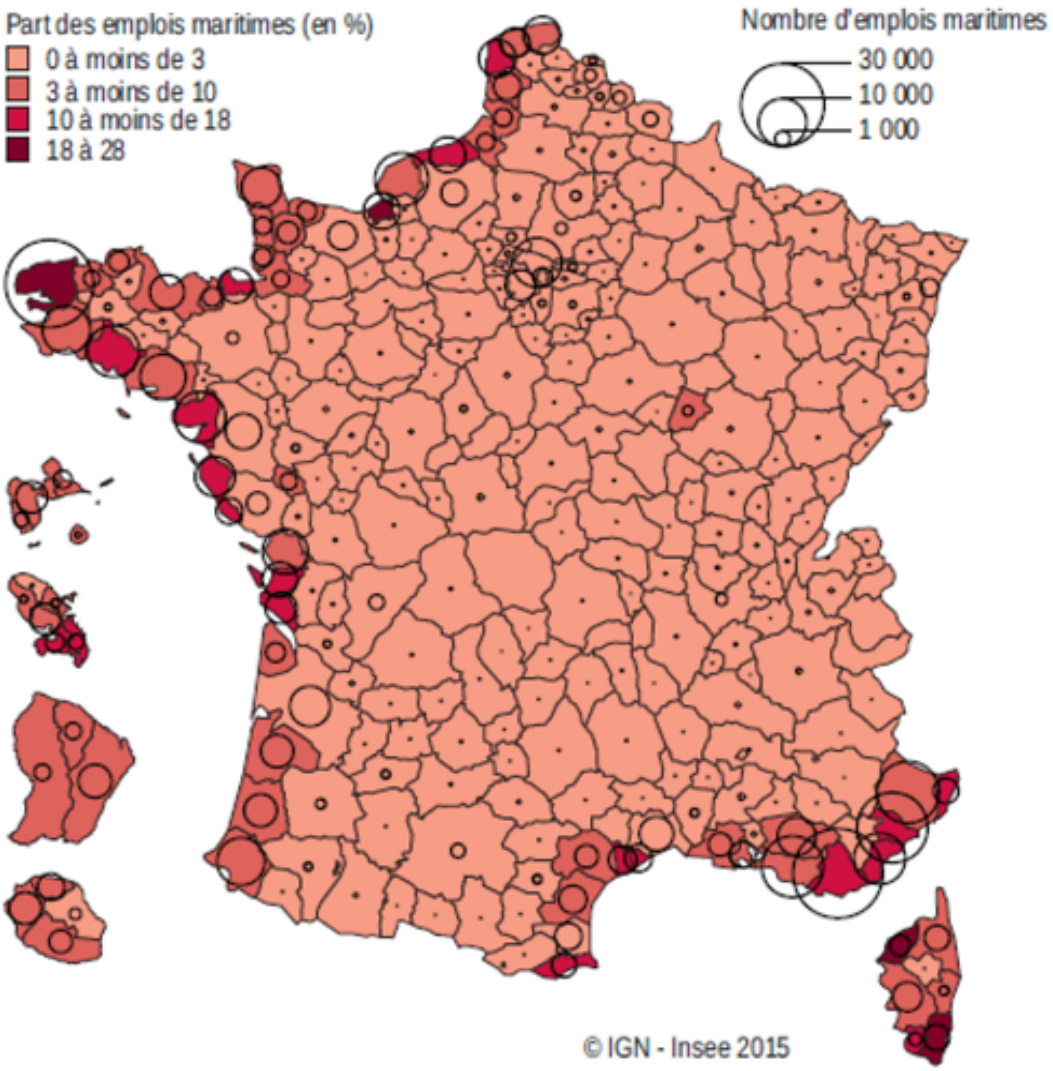
### 450 000 emplois générés par l'économie maritime

## Nombre d'emplois par domaine d'activité maritime en 2012

| | Salariés | Non salariés | Total |
|---|---|---|---|
| Tourisme littoral | 186 900 | 40 700 | 227 600 |
| Intervention publique | 69 200 | 0 | 69 200 |
| Produits de la mer | 38 300 | 12 400 | 50 700 |
| Transport maritime et fluvial | 43 400 | 1 700 | 45 100 |
| Construction et réparation navales | 36 900 | 1 700 | 38 500 |
| Production d'énergie | 8 000 | 0 | 8 000 |
| Travaux publics maritimes et fluviaux | 4 900 | 100 | 5 000 |
| Services parapétroliers et paragaziers offshore | 3 100 | 0 | 3 100 |
| Fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins | 1 000 | 0 | 1 000 |
| Extraction de matériaux marins | 1 000 | 0 | 1 000 |
| Assurances et banques maritimes | 900 | 0 | 900 |
| **Ensemble de l'économie maritime** | **393 500** | **56 600** | **450 100** |

*Source : Insee, Clap 2012, RP 2012, DADS 2011.*

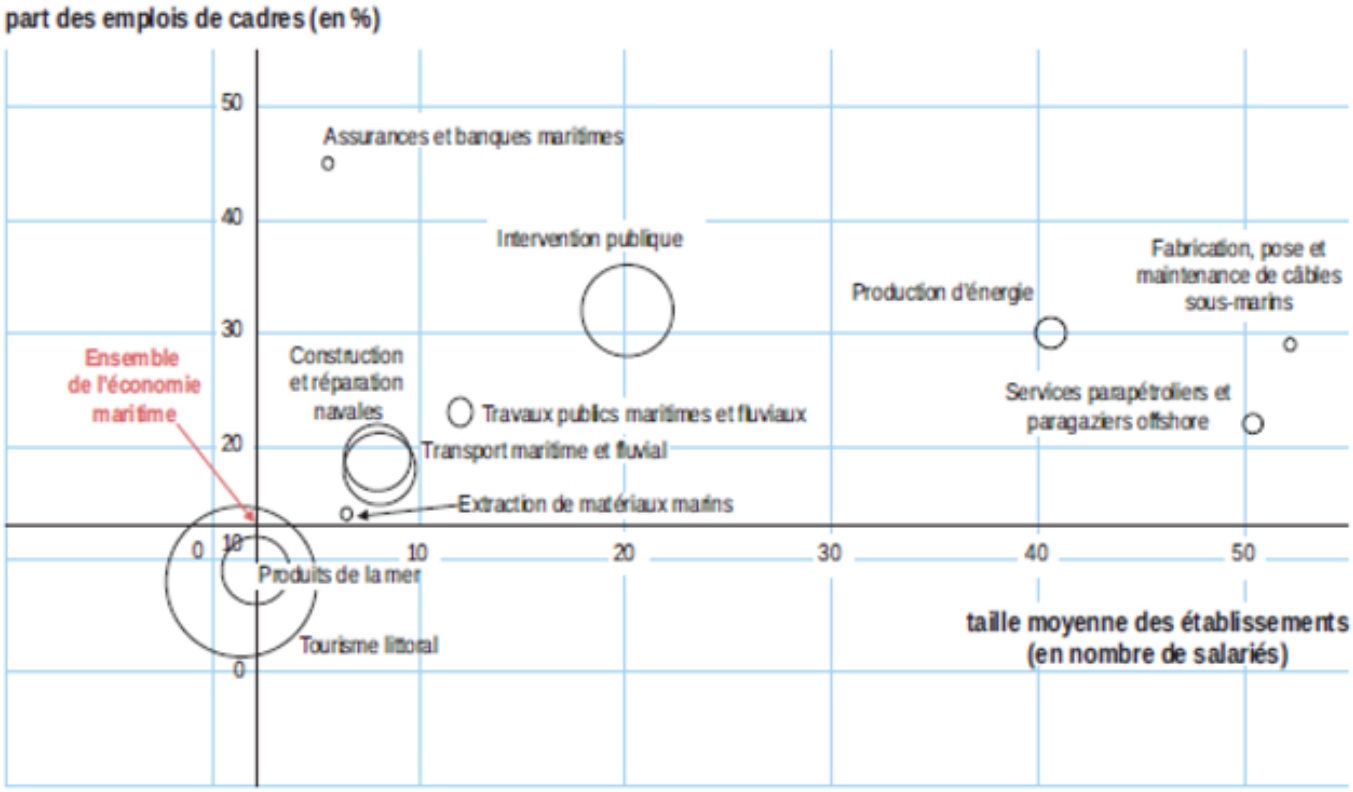
## Importance de l'emploi maritime par zone d'emploi en 2012




Lecture : la part des emplois maritimes dans l'emploi local est la plus élevée dans les zones d'emploi littorales. Elle peut également être importante dans quelques territoires non littoraux, à l'image de la zone d'emploi de Montbard en Côte d'Or où le groupe Vallourec (domaine des services parapétroliers) est implanté.

*Source : Insee, Clap 2012, RP 2012,DADS 2011, zones d'emploi 2010.*

## Les caractéristiques des établissements maritimes selon leur domaine, en 2012




Note : la surface des cercles est proportionnelle au nombre d'emplois salariés de chaque domaine.
Lecture : les établissements de la construction-réparation navale emploient 8 salariés en moyenne (6 de plus que la moyenne de l'économie maritime) et comptent 19% de cadres parmi leurs effectifs (7 points de plus que dans l'économie maritime).
Champ : établissements maritimes hors marine nationale.
*Source : Insee, Clap 2012, RP 2012, DADS 2011.*

## Industrie et services nautiques

L'industrie nautique française est l'un des secteurs où la France dispose de positions de leaders mondiaux, dans les domaines de la voile et de la glisse. Elle est également le 4e producteur de bateaux à moteur. Elle contribue ainsi positivement à la balance commerciale du pays avec un taux d'export qui a encore progressé en 2013/2014 et atteint un niveau record à 72,4 % (71,6 % l'année précédente).

En 2013/2014, le chiffre d'affaires réalisé à l'export s'est élevé à 535,6 millions d'euros.

- le grand export (continent américain, Asie et Moyen Orient) atteint un chiffre d'affaires de 306 millions d'euros et représente 41,4 % désormais de la production.
- L'Europe progresse de 3,2 % à 226,8 millions d'euros après une baisse de 12,0 % en 2012/2013. Les ventes sur le marché français poursuivent leur baisse : – 3,0 % à 203,8 millions d'euros).

Source : *Source Cluster Maritime Français -2015/2016*

### L'économie de l'industrie et des services nautiques

- 5.109 entreprises,
- 30 catégories d'entreprises,
- 39.699 salariés,
- 4,26 milliards d'euros de chiffre d'affaires
- 44.580 bateaux produits,
  - représentant un chiffre d'affaires de 739,39 millions d'euros,
  - dont 72,4 % vendus à l'export.

### Principaux repères de la pratique nautique

- 9 millions de pratiquants occasionnels,
- 4 millions de plaisanciers réguliers,
- 12.814 nouvelles immatriculations :
  - 68 % de bateaux à moteur,
  - 46,5 % de bateaux < 6 mètres,
- 62.078 mutations de propriété :
  - 80 % de bateaux à moteur,
  - 62 % de bateaux < 6 mètres,
- plus de 1.000 écoles de voile,
- plus de 200 bateaux-écoles,
- 84.323 permis plaisance délivrés.

### Les aménagements...

- plus de 370 ports de plaisance,
  - pour 252.500 places de port,
- 38 ports à sec,
  - pour 11.248 places.

Haut de page ?

## Construction et activités navales

L'Europe est largement distancée dans le domaine de la construction des grands navires à faible valeur ajoutée. La France demeure, toutefois, une grande puissance maritime. Elle reste aussi un acteur important de la conception, de la réalisation et de la maintenance des navires à forte valeur ajoutée, des équipements innovants embarqués.

Nos entreprises restent parmi les leaders mondiaux sur les marchés des  grands navires militaires et civils à passagers, la réparation navale grande plaisance et quelques marchés de niche ou leurs innovations et leur qualité de services font la différences.

L'industrie de la construction et réparation navales françaises emploie environ 42.000 personnes en direct, et se situe au 6e rang mondial et au 2e rang européen du marché global civil et militaire.

Cette industrie se caractérise par des savoir-faire et des technologies qui dépassent souvent le créneau "naval", et une forte part de chiffre d'affaires à l'export qui s'explique par sa capacité à innover.

| 2014 | CA 2014 (millions d'€) | Emplois | Part export % |
|---|---|---|---|
| Construction de navires de commerce, de servitude, de pêche | 700 | 3.000 | 80 |
| Réparation des navires de commerce, de servitude, de pêche | 150 | 1.000 | 60 |
| Construction de navires de défense | 2.000 | 7.500 | 30 |
| Maintien en condition opérationnelle | 1.000 | 5.000 | - |
| Fournisseurs de produits et équipements maritimes | 2.200 | 10.000 | 60 |
| Autres fournisseurs et sous traitants | 2.500 | 15.000 | 40 |
| **Total (y.c. achats croisés)** | **~ 8.500** | **42.000** | - |

## Une industrie polyvalente et innovante

Les succès français dans le domaine de la construction navale s'expliquent par l'adaptabilité des ressources humaines, la remarquable capacité d'innovation et l'efficacité commerciale. Les chantiers français se sont spécialisés dans la construction des unités les plus complexes: paquebots et autres navires à passagers, navires de recherche et autres navires spécialisés, navires de combat, bâtiments de projection de forces, sous-marins ou navires de soutien. Les chantiers et équipementiers français produisent des navires à forte valeur ajoutée, allant jusqu'à 400 m de long. Ce savoir-faire reconnu est également utilisé dans l'offshore et au profit du développement des énergies marines renouvelables.

## Une industrie ensemblière qui se renforce et s'exporte

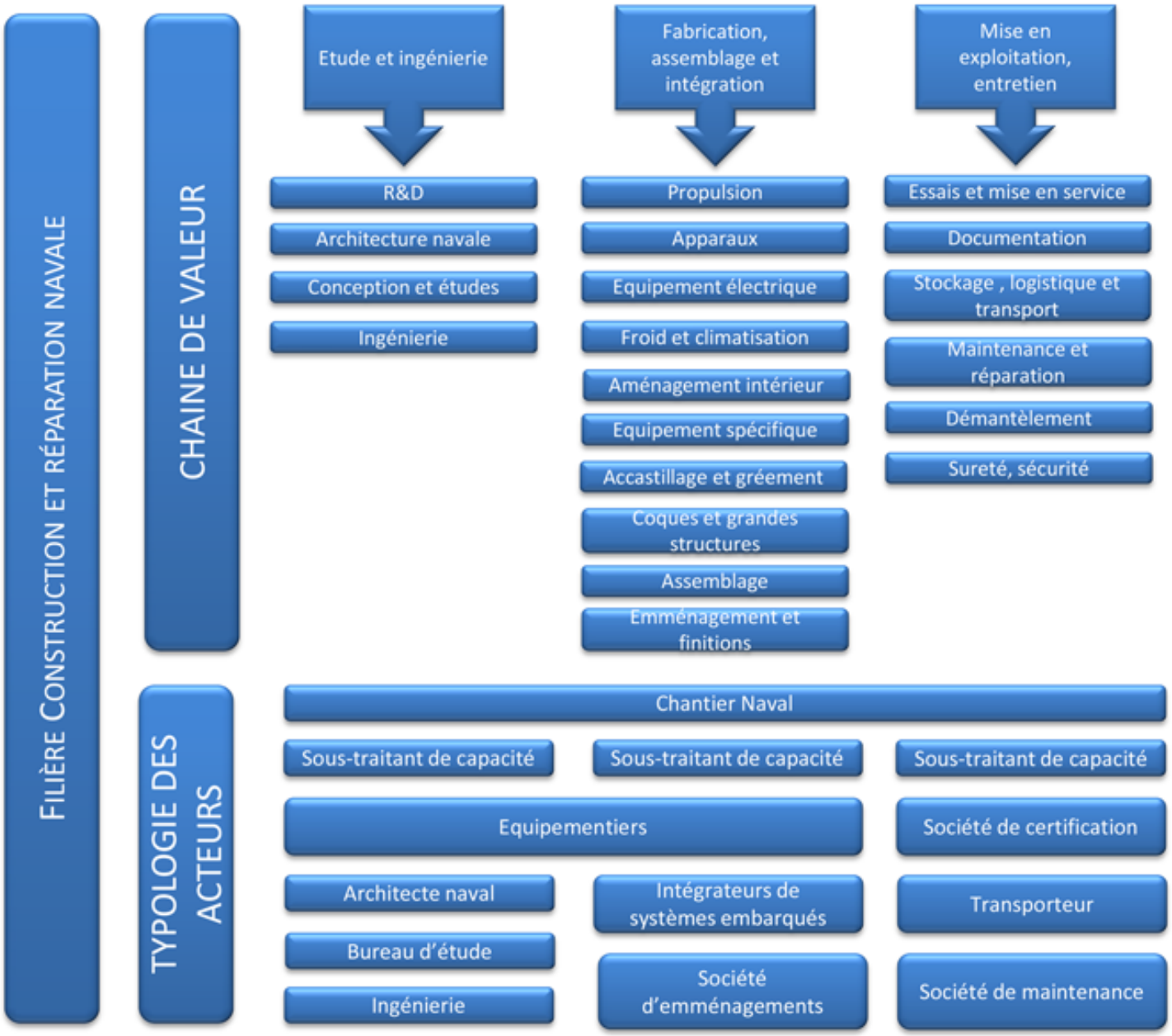
Un grand navire est comme une petite ville, on y intègre donc un très grand nombre de produits et équipements. C'est le métier d'ensemblier dans lequel notre industrie est particulièrement performante. Les co-traitants, fournisseurs d'équipements ou de services sont implantés aussi bien sur le littoral qu'au cœur des territoires partout en France.

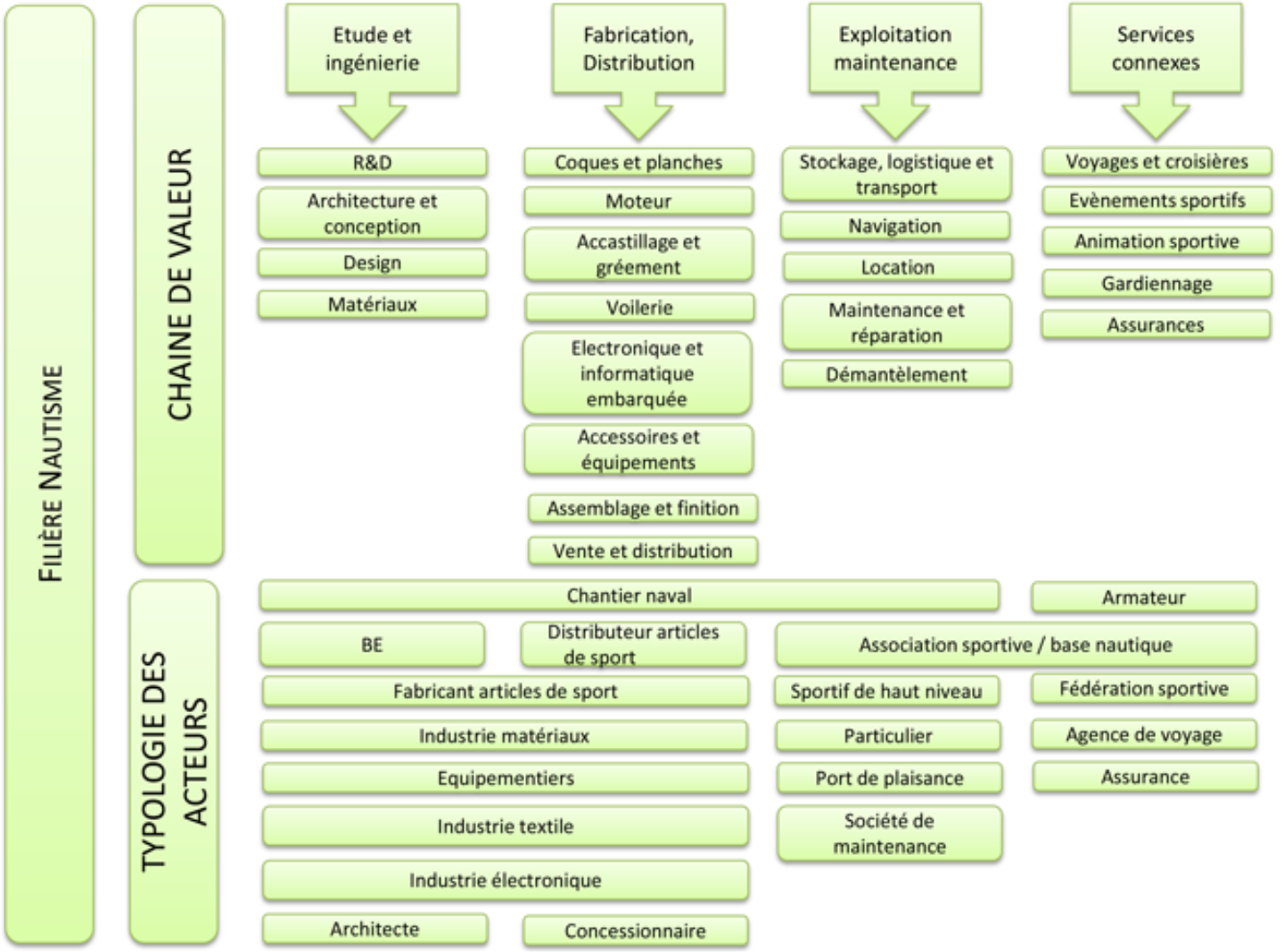
Ce réseau industriel, soutenu par les régions, les clusters et les pôles de compétitivité, fonde la filière navale française.

*Source : Cluster Maritime Français -2015/2016*

Haut de page ?

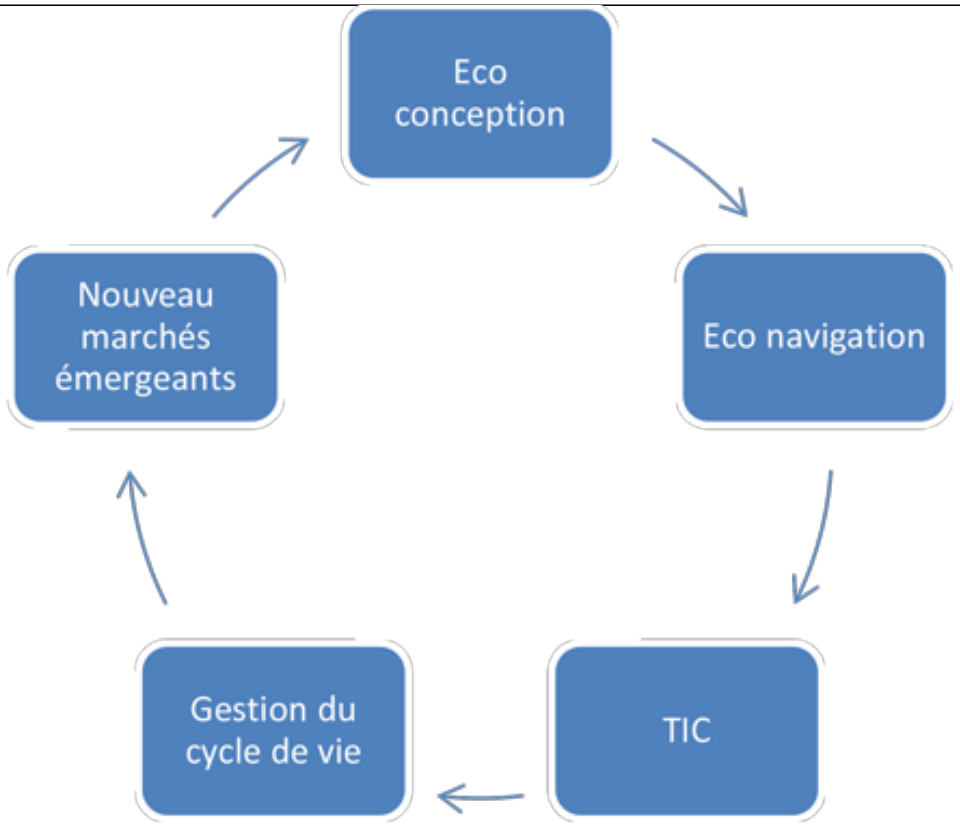
## La chaine de valeur de la filière


FILIÈRE CONSTRUCTION ET RÉPARATION NAVALE
CHAINE DE VALEUR
Etude et ingénierie
Fabrication, assemblage et intégration
Mise en exploitation, entretien
R&D
Architecture navale
Conception et études
Ingénierie
Propulsion
Apparaux
Equipement électrique
Froid et climatisation
Aménagement intérieur
Equipement spécifique
Accastillage et gréement
Coques et grandes structures
Assemblage
Emménagement et finitions
Essais et mise en service
Documentation
Stockage , logistique et transport
Maintenance et réparation
Démantèlement
Sureté, sécurité
TYPOLOGIE DES ACTEURS
Chantier Naval
Sous-traitant de capacité
Sous-traitant de capacité
Sous-traitant de capacité
Equipementiers
Société de certification
Architecte naval
Bureau d'étude
Ingénierie
Intégrateurs de systèmes embarqués
Société d'emménagements
Transporteur
Société de maintenance




Haut de page ?

## Des opportunités : les Énergies Marines Renouvelables, les projets « Navires du Futur » et « Port du Futur »




**Encadré** **Des projets d'exploitation des énergies marines renouvelables**

Suite au Grenelle de la mer, l'objectif de la France est que les énergies renouvelables représentent au moins 23 % de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020, grâce notamment à la production de 6 000 mégawatts d'énergies marines. La France dispose de compétences industrielles reconnues et de ressources naturelles à très fort potentiel pour ces technologies, notamment au large des côtes de Normandie, de Bretagne et des Pays de la Loire.

L'État a lancé plusieurs appels d'offres pour planifier la construction de parcs éoliens en mer. Six parcs d'une puissance totale de 3 000 mégawatts sont ainsi prévus au large du Tréport, en Seine-Maritime, et à L'Île-d'Yeu. Par ailleurs, deux parcs pilotes d'hydroliennes sont envisagés ou en cours d'installation dans les zones de fort courant, en mer d'Iroise et au large du Cotentin. Enfin, une feuille de route a été lancée pour soutenir le développement de l'éolien flottant, non fixé au sol. Ce projet sera développé sur quatre périmètres : trois en mer Méditerranée et un au large de l'île de Groix.

Haut de page ?

# Ports, infrastructures et transports maritimes

Les ports sont en perpétuelle mutation. Ils doivent s'adapter aux évolutions du transport maritime (navires XXL, …), à celles liées au changement climatique ou aux demandes sociétales. Par ailleurs, depuis la loi de 2008 portant réforme portuaire, les ports ont changé de métier. Leur rôle n'est plus d'assurer le chargement/déchargement des navires, mais d'être des acteurs moteurs aussi bien sur les questions de développement durable, d'aménagement du territoire que sur celles d'évolution des activités portuaires, en particulier avec des projets d'économie circulaire.
Source :  5èmes Assises du Port du futur - 19 octobre 2015

## Un périmètre multidimensionnel et encadré

Le Port du Futur devra s'adapter aux évolutions sociétales, environnementales, économiques, techniques, et prendre en compte l'accueil des « navires du futur ».
Qu'ils soient port de commerce, de pêche, de plaisance, militaire, ou, comme le plus souvent, une association de ces différentes typologies, les ports devront anticiper les changements climatiques, favoriser l'acceptabilité sociétale, développer la modularité, les liaisons ville/port, et la gestion opérationnelle durable. Ces problématiques sont considérées selon une démarche de développement durable et dans le cadre de dispositifs législatifs présents et futurs.
Source : Pôle mer Mediterrannée

# Navire du futur

Des navires plus économes, plus propres et plus sûrs. Le secteur naval, civil, militaire et de grande plaisance, est mondialement soumis aux problématiques sécuritaires, réglementaires et de développement durable, tant pour ses activités de conception et de construction que pour celles des services associés (maintenance, logistique portuaire, etc).

## À chaque marine son périmètre et son modèle de progression

Chacune des cinq Marines tend à réduire ses impacts environnementaux, poussée par une réglementation contraignante croissante, tout en maintenant sa compétitivité avec des coûts de construction et d'exploitation maîtrisés, le tout sans faillir aux règles de sécurité et de sûreté maritime. Un objectif commun avec des approches technologiques différentes selon qu'elles adressent la Marine Militaire, Marchande (dont fluviale), de Plaisance et Grande Plaisance, de Pêche ou Scientifique et Navires spéciaux (offshore, …).
Source : Pôle mer Mediterrannée

Haut de page ?