

Approche statistique de l'économie maritime en France

Documents de travail

N° 2026-15 - Septembre 2026



Axelle BONZI
Noémie MORÉNILLAS

2026/07

Approche statistique de l'économie maritime en France

Axelle Bonzi *
Noémie Morénillas *

28 mai 2026

Département de l'Action Régionale – Timbre H301
88, avenue Verdier – CS 70058 – 92541 MONTRouGE CEDEX – France

*Ces documents de travail ne reflètent pas la position de l'Insee et n'engagent que leurs auteurs.
Working papers do not reflect the position of INSEE but only their author's views.*

* Direction régionale d'Occitanie - PSAR Études Économiques Régionales

Les auteurs remercient la Direction régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur, plus particulièrement Nicolas Cochez et Yannick Vaillant (stagiaire de l'Aix-Marseille School of Economics) pour la réalisation d'une bibliographie sur l'économie maritime, reprise dans le premier chapitre de ce document de travail.

Résumé

L'Insee désigne par « économie maritime » l'ensemble des activités maritimes utilisant les ressources marines, ou qui ne pourraient exister sans la mer. Cette définition est le résultat d'un consensus avec le Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES), service statistique ministériel du ministère en charge de la transition écologique et s'appuie sur celle de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer).

Le périmètre de l'économie maritime est donc beaucoup plus large que celui d'une filière à l'image de l'aéronautique, du spatial ou de l'automobile, puisqu'il n'est pas question d'une chaîne de production conduisant à la réalisation d'un « output » ou « produit fini », (avion, fusée, voiture, etc.) à partir d'un input. L'économie maritime est définie selon une approche « micro » qui consiste à sélectionner les établissements en fonction de leur activité, de leurs produits, de leur localisation géographique (proximité aux grands ports de commerce). Cette approche intègre également l'emploi des zones littorales adossé à des activités saisonnières (tourisme) et l'emploi de la Marine nationale, fourni par le service statistique du ministère en charge de la défense. Les établissements retenus sont ensuite classés dans les dix domaines maritimes (ou regroupements de domaines) identifiés par l'Ifremer. Ils sont également classés selon leur probabilité d'appartenance à l'économie maritime. L'Insee estime que l'économie maritime représente entre 362 000 et 464 000 emplois salariés (en ETP) en 2022.

La méthode proposée dans ce document est une estimation nationale qui peut être complétée par des expertises locales. En effet elle a l'avantage de permettre une approche territorialisée (par exemple, des statistiques d'emploi sur des façades maritimes, ou des régions). Les données incluent les salariés, mais aussi les non-salariés. Avec cette méthode, les résultats obtenus peuvent être mis à jour chaque année. Enfin, cette approche offre une grande flexibilité puisqu'il est possible de faire évoluer le champ et/ou d'ajuster les critères de sélection des établissements et de recalculer des séries sur plusieurs années.

Cependant, il n'est pas possible de disposer de données sur la formation ou sur les aspects liés au développement durable, alors qu'il s'agit d'enjeux forts pour cette économie. Il est également assez difficile de couvrir l'action publique en dehors de structures bien identifiées comme l'Ifremer.

Mots-clés : Maritime, établissements, ports, tourisme littoral, emploi, territoires

Resume

INSEE defines the « maritime economy » as all maritime activities that use marine resources or that could not exist without the sea. This definition is the result of a consensus with the Data and Statistical Studies Service (SDES), the ministerial statistical service of the Ministry for Ecological Transition, and is based on that of the French Research Institute for Exploitation of the Sea (Ifremer).

The scope of the maritime economy is therefore much broader than that of a sector such as aeronautics, space or automotive, since it does not involve a production chain leading to the creation of an « output » or « finished product » (aircraft, rocket, car, etc.) from an input. The maritime economy is defined according to a « micro » approach, which consists of selecting establishments based on their activity, their products and their geographical location (proximity to major commercial ports). This approach also includes employment in coastal areas linked to seasonal activities (tourism) and employment in the French Navy, provided by the Ministry's statistical service.

The establishments selected are then classified into the ten maritime areas (or groups of areas) identified by Ifremer. They are also classified according to their likelihood of belonging to the maritime economy. INSEE estimates that the maritime economy accounted for between 362,000 and 464,000 salaried jobs (in full-time equivalent employment) in 2022.

The method proposed in this document is a national estimate that can be supplemented by local expertise. It has the advantage of allowing for a territorialised approach (e.g. employment statistics on coastal areas or regions). The data includes both salaried and non-salaried workers. With this method, the results obtained can be updated annually. Finally, this approach offers great flexibility, as it is possible to change the scope and/or adjust the selection criteria for establishments and recalculate series over several years.

However, it is not possible to obtain data on training or aspects related to sustainable development, even though these are key issues for this economy. It is also quite difficult to cover public action outside of clearly identified structures such as Ifremer.

Keywords : Maritime, establishments, ports, coastal tourism, employment, territories

Sommaire

1	Comment définir l'économie maritime?	1
1.1	Il n'existe pas de dénomination de référence	1
1.2	L'« économie bleue »	1
1.3	Des termes différents pour désigner un concept commun	2
2	L'approche de l'économie maritime par l'Insee	5
2.1	La méthode choisie	5
2.1.1	Une filière qui n'en est pas une	5
2.1.2	Une approche économique à partir des établissements	5
2.1.3	Le périmètre retenu par l'Insee	6
2.2	Comment s'opère la sélection des établissements	7
2.2.1	Sélection via l'activité principale exercée	8
2.2.2	Sélection via l'enquête annuelle de production (EAP)	9
2.2.3	Sélection via l'enquête sectorielle annuelle (ESA)	10
2.2.4	Prise en compte de l'activité des zones portuaires	11
2.2.5	L'approche complémentaire via les métiers maritimes apporte peu d'information	13
2.2.6	La Marine nationale	15
2.3	L'ajout du tourisme littoral	15
2.3.1	Les activités 100 % touristiques	15
2.3.2	Les activités partiellement touristiques	15
2.4	Réconciliation des sources de données	17
3	Les résultats	19
3.1	L'économie maritime vue par le Cluster Maritime Français (CMF)	20
3.2	L'économie maritime vue par l'Ifremer	21
3.3	L'estimation de l'Insee	22
3.4	Des estimations qui ont vocation à évoluer	23
3.5	Autres résultats	25
	Annexes	28
	Annexe 1 : Tableau de correspondance entre code d'activité, domaine et probabilité d'appartenance à l'économie maritime.	29
	Annexe 2 : Les produits maritimes (EAP).	31
	Annexe 3 : la méthode « belge ».	32

Annexe 4 : carte des bassins de vie retenus pour le calcul des emplois touristiques.	33
Annexe 5 : Composition du groupe de travail	34

Bibliographie	35
----------------------	-----------

Comment définir l'économie maritime ?

1.1 Il n'existe pas de dénomination de référence

L'Insee désigne par « économie maritime » les activités utilisant les ressources marines, ou qui ne pourraient exister sans la mer. Cette définition, qui est le résultat d'un consensus avec le Service des données études statistiques (SDES), service statistique des ministères en charge de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement, et s'appuie sur celle de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Il n'existe pourtant pas de dénomination commune à ce que l'on appelle « économie maritime » dans le monde. Bien au contraire, on trouve une constellation de termes différents pour parler de ce secteur : économie maritime, blue economy, ocean & coastal economy, maritime industry, marine economy...

Aujourd'hui, le terme le plus populaire est l'« économie bleue », notamment parce qu'il a été mis en avant par le gouvernement américain [U.S. Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation, 2009, [1]] et la Commission européenne [European Commission, 2012, [2], 2020, [3]], et repris par les grandes institutions internationales (Banque mondiale, Nations Unies...) et les chercheurs.

1.2 L'« économie bleue »

Le terme « économie bleue » a initialement été proposé par un industriel belge pour débattre autour d'un principe de croissance soutenable et inclusive. Mais l'inclusion de secteurs polluants dans la définition (gaz et pétrole offshore), les acteurs impliqués (industriels et institutions économiques internationales) et le contexte d'émergence du terme

(en pleine sortie de la crise économique et financière de 2008) lui ont valu des critiques. L'expression « économie bleue » était alors mobilisée de façon quasi indissociable avec la notion de « croissance bleue ». La plupart des récentes publications n'intègrent plus cette dimension. Par ailleurs, il ne suppose rien sur la méthodologie et la classification des activités de l'économie maritime.

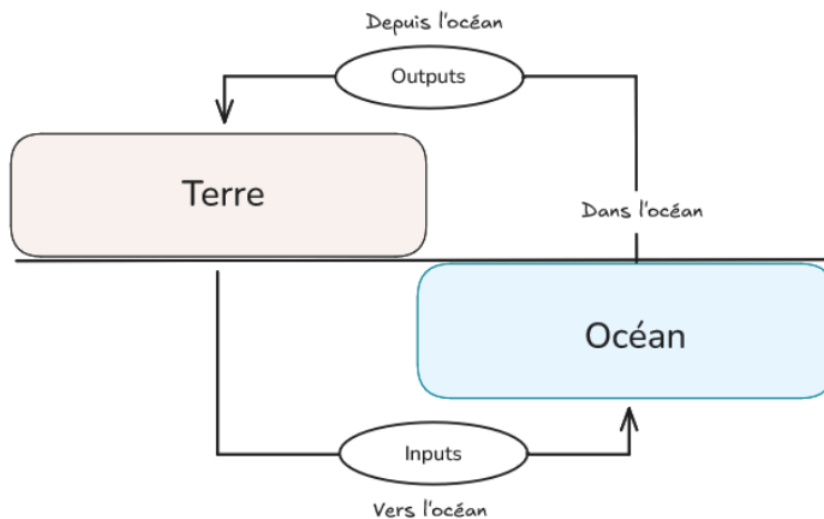
La Commission européenne définit l'économie bleue comme « l'ensemble des activités économiques liées aux océans, mers et côtes, y compris les activités de soutien directes et indirectes nécessaires à son fonctionnement ».

Cette définition intègre les secteurs établis, c'est-à-dire ceux qui contribuent traditionnellement à l'économie bleue : ressources marines vivantes (secteur primaire, transformation et distribution des produits de la mer), ressources non vivantes (« oil&gas » et autres agrégats : sable, granulats...), énergies marines renouvelables (éolien offshore seulement, les autres étant considérées émergentes), activités portuaires, construction et réparation navales, transport maritime et tourisme côtier.

Par ailleurs, la Commission européenne y intègre également les secteurs émergents (pour lesquels des données fiables sont encore en développement), et les secteurs innovants, à savoir ceux qui offrent de nouvelles possibilités d'investissement et un fort potentiel pour le développement futur des communautés côtières. Parmi les secteurs innovants figurent les autres énergies marines renouvelables (éolien flottant, énergie des marées et des vagues, solaire flottant et hydrogène offshore), la bio-économie et les biotechnologies, le dessalement, les minéraux des fonds marins, la défense maritime et les câbles sous-marins.

1.3 Des termes différents pour désigner un concept commun

Si chaque pays, chaque agence retient sa propre dénomination, il est toutefois possible d'identifier un concept clé assez commun : l'économie maritime traite des activités économiques des secteurs public et privé qui se déroulent directement ou indirectement dans l'océan et/ou la mer, reçoivent des produits de l'océan et/ou la mer et fournissent des biens et des services à l'océan et/ou la mer [Park and Kildow, [2014](#) [4]].



Source : suggestion d'illustration de Park et Kildrow, [2014](#) [4]

Néanmoins, quelques divergences subsistent quant au champ d'application de l'économie maritime :

- les comparaisons internationales sont relativement limitées, car les classifications des entreprises diffèrent d'un pays à l'autre ;
- en France, l'Ifremer classe dans l'économie maritime les unités de production d'électricité qui sont situées sur les côtes ou en mer (centrales à combustibles fossiles et nucléaires et éoliennes), ce qui n'est le cas d'aucun autre pays ;
- les États-Unis incluent les Grands Lacs au-contre du Canada ;
- l'Australie exclut le secteur public.

Pays / Organisation	Composante principale
États-Unis	L'activité économique, qui est (a) une industrie dont la définition lie explicitement l'activité à l'océan, ou (b) qui est partiellement liée à l'océan et qui est située dans un code postal adjacent au littoral.
Royaume-Uni	Les activités qui impliquent un travail sur ou dans la mer. Mais aussi les activités qui participent à la production de biens ou à la fourniture de services qui contribueront directement aux activités sur ou dans la mer.
Australie	Activité basée sur l'océan ("La ressource océanique est-elle le principal input ? L'accès à l'océan est-il un facteur important de l'activité ?")
Irlande	Activité économique qui utilise directement ou indirectement la mer comme input.
Chine	La somme de tous les types d'activités associées au développement, à l'utilisation et à la protection du milieu marin
Canada	Les industries qui sont basées dans les zones maritimes du Canada et les communautés côtières adjacentes à ces zones, ou qui dépendent des activités dans ces zones pour leurs revenus.
Nouvelle-Zélande	L'activité économique qui se déroule dans le milieu marin ou l'utilise, ou produit les biens et services nécessaires à ces activités, ou apporte une contribution directe à l'économie nationale.
Japon	Industrie exclusivement responsable du développement, de l'utilisation et de la conservation de l'océan.
Corée du Sud	L'activité économique qui se déroule dans l'océan, qui comprend également l'activité économique, qui met les biens et les services dans l'activité océanique et utilise les ressources océaniques comme inputs.
Commission Européenne	Les activités utilisant les ressources aquatiques ou qui ne pourraient pas exister sans la mer ou les rivières. Elle englobe tous les secteurs et toutes les industries liés aux océans, aux mers et aux côtes, qu'ils relèvent du milieu marin (...) ou du milieu terrestre (...).
OCDE	Un système interdépendant reposant sur 2 piliers : les activités économiques maritimes et les actifs et services des écosystèmes marins dont elles dépendent.

Sources : Park et Kildrow, [2014](#) [4], Commission Européenne [2021](#) [5], OCDE [2025](#) [6]

En conclusion, le débat sur la dénomination de l'« économie maritime » est essentiellement technique. Le choix de l'expression est avant tout pratique avant d'être scientifique ou idéologique, et impacte généralement peu le coeur de sujet des études.

L'approche de l'économie maritime par l'Insee

2.1 La méthode choisie

2.1.1 Une filière qui n'en est pas une

L'économie maritime n'est pas identifiée comme une filière à l'image de l'aéronautique, du spatial ou de l'automobile, puisqu'il n'est pas question d'une chaîne de production conduisant à la réalisation d'un « output » ou « produit fini », (avion, fusée, voiture, etc.) à partir d'un input. Ce n'est pas non plus une filière telle que celle du lait ou du bois. Le contour d'une « filière » exclut les activités qui sont en aval (distribution, vente, etc.).

La définition de l'« économie maritime » est beaucoup plus large : elle rassemble l'ensemble des activités utilisant les ressources marines, ou qui ne pourraient exister sans la mer.

2.1.2 Une approche économique à partir des établissements

L'Insee définit l'économie maritime en plusieurs étapes, selon une approche « micro » qui consiste à sélectionner les établissements qui font partie de ce périmètre. Sont retenus a priori :

- les établissements qui ont une activité maritime (le périmètre de ces activités est exposé en 2.2.1 et synthétisé en Annexe 1) ou qui appartiennent à une unité légale qui a une activité maritime ;
- les établissements qui appartiennent à une unité légale produisant au moins un produit maritime (ce que ces produits recouvrent est exposé en 2.2.2 et synthétisé en Annexe 2) ;

- les établissements situés dans le contour ou à proximité des grands ports de commerce et qui ont une activité en lien avec le maritime;
- les établissements ajoutés manuellement par expertise : sélection des établissements d'au moins 20 ETP à partir de mots clés, puis vérification et validation via leur site internet.

Cette approche intègre également :

- l'emploi des zones littorales adossé à des activités saisonnières (tourisme);
- l'emploi de la Marine nationale, fourni par le service statistique du ministère en charge de la défense.

Cette méthode a l'avantage de permettre une approche territorialisée : il est par exemple possible de calculer des statistiques d'emploi pour la façade méditerranéenne, pour la façade atlantique ou encore dans l'océan Indien, et donc d'obtenir une estimation du poids de l'économie maritime sur ces territoires. Les données incluent les salariés, mais aussi les non-salariés. Avec cette méthode, les statistiques obtenues peuvent être mises à jour chaque année. Enfin, elle offre une grande flexibilité puisqu'il est possible de faire évoluer le champ et/ou d'ajuster les critères de sélection des établissements et de recalculer des séries sur plusieurs années.

Toutefois, avec cette méthode il n'est pas possible de disposer de données sur la formation ou sur les aspects liés au développement durable, bien qu'il s'agisse d'enjeux forts pour cette économie. Dans le cadre de la formation, il est en effet compliqué de repérer les établissements scolaires ou organismes de formation pour adultes qui s'adressent spécifiquement à des métiers liés à l'économie maritime. Lorsque des informations sont disponibles pour ce type d'établissements, qui sont le plus souvent multi-disciplinaires, il n'existe pas de source pour quantifier les moyens destinés à des formations sur des métiers « maritimes ». On est confronté au même type de problèmes pour identifier les entreprises qui œuvrent dans le domaine du développement durable pour le maritime. Plus largement, il est assez difficile de couvrir l'action publique en dehors de structures bien identifiées comme l'Ifremer.

2.1.3 Le périmètre retenu par l'Insee

Les dix domaines maritimes

Dix domaines maritimes sont retenus. Il s'agit des domaines (ou des regroupements de domaines) identifiés par l'Ifremer¹ :

1. Les « Données économiques maritimes françaises » sont publiées périodiquement par l'Ifremer depuis 1997

Domaine	Intitulé
1	Produits de la mer
2	Extraction de matériaux marins
3	Production d'énergie
4	Construction et réparation de navires
5	Travaux Publics maritimes et fluviaux, yc pose de câbles sous-marins et Services para-pétroliers et para-gaziers offshore
6	Transport maritime et fluvial yc assurances maritimes
7	Logistique portuaire
8	Tourisme littoral
9	Intervention publique maritime et recherche et protection de l'environnement littoral et marin
10	Marine nationale

Afin de faciliter l'exploitation des résultats, les établissements identifiés comme faisant partie du périmètre de l'économie maritime sont classés dans chacun de ces domaines à partir de leur code d'activité (APET). Le tableau de correspondance entre code d'activité et domaine maritime est disponible en Annexe 1.

La probabilité d'appartenance à l'économie maritime

Les établissements sont également classés selon leur probabilité d'appartenance à l'économie maritime. Trois catégories de périmètre sont proposées :

- le « **noyau** » : les établissements qui sont considérés comme faisant partie de l'économie maritime ;
- le « **partiel** » : les établissements pour lesquels une partie significative de l'activité est liée à l'économie maritime. La plupart de ces établissements font effectivement partie de l'économie maritime, mais pas tous ;
- le « **potentiel** » : les établissements dont l'activité pourrait être liée à l'économie maritime. Seule une petite part d'entre eux font effectivement partie de l'économie maritime.

Ce classement est principalement effectué en fonction des codes d'activités de chaque établissement (voir Annexe 1). Les résultats au niveau national et les comparaisons entre territoires ne peuvent reposer que sur le périmètre noyau ou noyau+partiel.

2.2 Comment s'opère la sélection des établissements

La sélection des établissements s'effectue dans un premier temps sur la base de leur code APET. Cette première identification est ensuite enrichie à l'aide des informations provenant des enquêtes ESA et EAP, ainsi que par l'analyse des activités économiques localisées au sein des zones portuaires. Enfin, les établissements exerçant une activité touristique sur le littoral sont intégrés afin de compléter le périmètre.

2.2.1 Sélection via l'activité principale exercée

Dans un premier temps, le périmètre de l'économie maritime (en dehors du domaine « 10 – Marine nationale ») est défini à partir d'une sélection de codes APET, établie à la suite d'une analyse experte de la nomenclature d'activités française (NAF rév. 2). Cette sélection comprend 17 codes considérés comme entièrement maritimes, ainsi qu'un code identifié comme partiellement maritime (cf. Annexe 1)

Les établissements dont l'activité principale correspond à l'un de ces codes sont classés soit dans le noyau (codes entièrement maritimes), soit dans le partiel.

En complément, 24 autres codes sont regroupés dans une catégorie « potentiel » (cf. Annexe 1). Ces activités peuvent, dans certains cas, être liées au secteur maritime, mais cela concerne un nombre restreint d'établissements. Par exemple, le code « Fabrication de plats préparés » peut inclure des entreprises spécialisées dans la transformation de produits de la mer. Toutefois, cette spécialisation reste marginale au sein de l'ensemble de l'activité, ce qui ne justifie pas leur inclusion dans le périmètre de l'économie maritime. Cette catégorie n'est donc pas prise en compte dans le calcul des estimations nationales de l'économie maritime, mais constitue un indicateur utile pour repérer des établissements susceptibles d'y être intégrés pour des études locales.

Force et faiblesse de l'approche par code d'activité :

L'approche fondée sur les codes APET présente l'avantage d'identifier des établissements pleinement intégrés à l'économie maritime. Toutefois, la nomenclature d'activités française étant relativement peu détaillée sur cette thématique, le nombre de codes pouvant être considérés comme 100 % maritimes demeure très restreint. En conséquence, cette méthode, si elle est utilisée seule, conduit à une sous-estimation du poids réel de l'économie maritime.

D'autres secteurs d'activités à expertiser qui ne sont pas classés dans la catégorie « potentiel »

Certaines activités ont été classées dans la catégorie « potentiel » car elles sont susceptibles d'inclure des établissements en lien avec l'économie maritime. Les établissements de ces secteurs doivent être expertisés au niveau local afin de déterminer s'ils doivent être ajoutés au périmètre. **Ce classement dans la catégorie « potentiel » a été volontairement restreint afin de limiter le nombre d'établissements à expertiser.**

Cependant, d'autres secteurs non retenus méritent également une attention particulière. Par exemple, le code **7112B - Ingénierie, études techniques** peut comprendre des entreprises de construction navale ou des bureaux d'études spécialisés dans le domaine maritime. Le code **2042Z - Fabrication de parfums et de produits pour la toilette** peut inclure des établissements développant des cosmétiques à base d'algues. Enfin, le code **4764Z - Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé** recouvre parfois des enseignes axées sur l'univers maritime, proposant notamment des vêtements nautiques.

Tableau 1 : Établissements et effectifs identifiés grâce à l'approche APET

Classé dans :	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois (ETP)
- Noyau	29 180	118 832
- Partiel	578	119 344

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte.

Source : Insee, Flores 2022.

2.2.2 Sélection via l'enquête annuelle de production (EAP)

L'enquête annuelle de production (EAP), menée par l'Insee depuis 2008, interroge environ 40 000 entreprises en France métropolitaine et dans les DROM (y compris Mayotte). Elle concerne la production industrielle et s'appuie sur une nomenclature de produits appelée [ProdFra](#), plus détaillée que la nomenclature NAF. Cette enquête fournit des informations précises sur les productions des entreprises enquêtées.

Dans le cadre de l'analyse de l'économie maritime, 42 produits liés aux activités maritimes ont été identifiés (cf. Annexe 2). Lorsqu'une entreprise déclare avoir produit au moins un de ces produits, ses établissements peuvent être intégrés au périmètre de l'économie maritime.

Force et faiblesse de l'enquête EAP :

L'EAP permet d'élargir le périmètre de l'économie maritime aux établissements ayant une production maritime avérée. Toutefois, il s'agit d'une enquête par sondage (avec les limites que cela implique) réalisée auprès des unités légales et non des établissements. Ainsi, lorsqu'une unité légale déclare une production relevant d'au moins un code Prodfrac maritime, elle est sélectionnée. Ensuite, si l'entreprise est mono-établissement, celui-ci est intégré au périmètre « noyau » de l'économie maritime, et si elle est pluri-établissements et que ceux-ci ne sont pas déjà intégrés au « noyau », ils sont classés dans le périmètre « partiel » de l'économie maritime. En effet, sans expertise par des acteurs locaux, il est impossible d'identifier avec certitude le ou les établissements à l'origine de la production maritime. Avec cette méthode, les établissements avec une faible production maritime sont quand même intégrés au noyau.

Tableau 2 : Établissements et effectifs identifiés grâce à l'EAP

Classé dans :	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois (ETP)
- Noyau	490	10 346
- Partiel	1 316	53 490

Champ : Établissements actifs. France.

Source : Insee, Flores 2022, EAP 2022.

2.2.3 Sélection via l'enquête sectorielle annuelle (ESA)

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) menée par l'Insee auprès de 55 000 d'entreprises en France métropolitaine et 11 500 dans les DROM permet de connaître les chiffres d'affaires réalisés par les entreprises dans leurs différentes activités complémentaires. Il est ainsi possible d'identifier les entreprises qui exercent une activité dans le maritime même si ce n'est pas leur activité principale.

Force et faiblesse de l'enquête ESA :

Cette source permet d'élargir le périmètre aux établissements tirant une part de leur chiffre d'affaires d'au moins une activité maritime. Toutefois, comme pour l'enquête EAP, il s'agit d'une enquête par sondage, réalisée auprès des unités légales et non des établissements et par ailleurs, elle ne couvre pas les entreprises agricoles.

La méthode consiste à identifier les unités légales qui réalisent une part, même minime, de leur chiffre d'affaires dans une activité relevant du noyau de l'économie maritime. Si l'entreprise est mono-établissement, celui-ci est alors intégré au périmètre « noyau ». En revanche, si l'entreprise comporte plusieurs établissements, ceux-ci sont classés au périmètre « partiel ». En effet, sans expertise par des acteurs locaux, il n'est pas possible

de déterminer précisément lequel (ou lesquels) contribue à l'activité maritime. Avec cette approche, des établissements qui réalisent une faible part de chiffre d'affaires dans une activité maritime sont quand même intégrés au noyau.

Tableau 3 : Établissements et effectifs identifiés grâce à l'ESA

Classé dans :	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois (ETP)
- Noyau	1 284	32 165
- Partiel	853	38 359

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte.

Source : Insee, Flores 2022, ESA 2022.

2.2.4 Prise en compte de l'activité des zones portuaires

Pour pallier le manque de précision des nomenclatures en matière d'activités maritimes, une analyse complémentaire est menée sur les établissements situés dans ou à proximité des zones portuaires. En effet, la nomenclature NAF est insuffisamment précise pour identifier certaines activités spécifiquement liées au secteur maritime : par exemple, la fabrication de moteurs de bateaux est intégrée à la sous-classe « 2811Z - Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules ». Cette catégorie regroupe à la fois la fabrication de moteurs destinés aux bateaux et celle de moteurs pour le ferroviaire, sans distinction. Il n'est donc pas possible, à ce niveau de détail, d'identifier les établissements dont la production est effectivement orientée vers le maritime. L'objectif de cette approche complémentaire via les zones portuaires est d'identifier des activités qui pourraient être reliées à l'économie maritime lorsqu'elles sont présentes dans ces zones.

L'Office français de la biodiversité (OFB) diffuse en open data [les contours géographiques des ports](#) (en métropole et dans les DOM), établis à partir de documents administratifs (principalement issus des Directions interrégionales de la mer, des directions départementales des territoires et de la mer et des arrêtés préfectoraux définissant les périmètres portuaires).

La méthode utilisée dans cette étude consiste à récupérer les établissements situés dans le contour géographique des ports mais aussi ceux situés jusqu'à 5 km du contour, et ensuite de définir des règles spécifiques pour les activités présentes dans ce périmètre.

Force et faiblesse de la méthode du contour des ports :

Après expertise, il apparaît qu'une activité considérée comme maritime dans le périmètre d'un port tend à l'être également dans celui d'un autre. Les contours portuaires ne sont donc pas véritablement discriminants : il est donc rare qu'une expertise conclut à un classement maritime pour un port mais pas pour un autre.

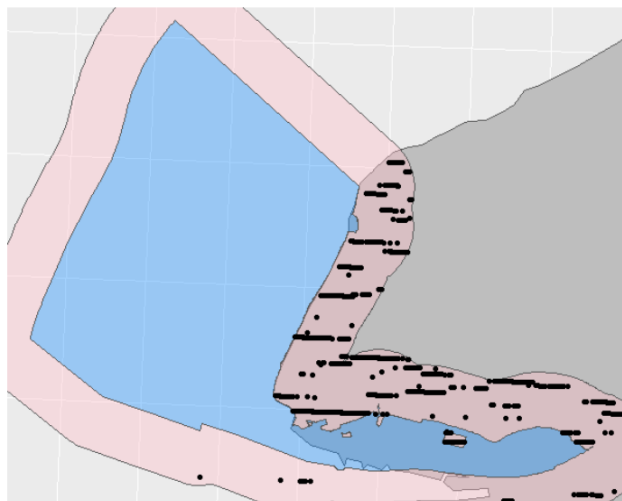
Cependant, les contours fournis des ports ne sont pas homogènes en termes de périmètre ou de couverture. Par exemple, en 2021, les contours définis indiquent environ 15 100 emplois au Havre, 900 à Marseille et 11 100 à Nantes – Saint-Nazaire, alors que Le Havre et Marseille sont pourtant les deux premiers ports français en tonnage et de taille équivalente, soit 2 à 3 fois plus grands que le port de Nantes – Saint-Nazaire. Ces écarts reflètent des pratiques de délimitation géographique des zones portuaires qui peuvent être très différentes d'une zone à l'autre.

De plus, les règles de classement fondées sur la localisation ne peuvent être appliquées qu'aux ports de taille significative : lorsque le port est trop petit, le contour contient trop peu d'établissements pour être pertinent. Un élargissement du périmètre à 5 km conduit souvent à inclure l'ensemble des établissements de la commune, ce qui compromet la spécificité maritime recherchée.

Ainsi, les règles d'affectation des établissements au périmètre de l'économie maritime reposent à la fois sur le code APET et sur la localisation de l'établissement par rapport au périmètre portuaire. Trois zones de proximité sont définies :

- établissements situés à l'intérieur du port;
- établissements à moins d'1 km du port;
- établissements entre 1 km et 5 km du port.

Exemple du port du Havre : établissements localisés à moins d'1 km du port :



Note : La délimitation entre le bleu clair et le bleu foncé correspond à la partie « terre » qui est grisée. En effet, le contour du port peut inclure une partie mer et une partie terre.

Les contours des ports sont fixés par l'Office Français de la Biodiversité (OFB) à partir de documents administratifs. La règle des 5km est appliquée de façon homogène à l'ensemble des contours. Pour le Havre, le contour remonte assez haut dans la mer au Nord. Ce n'est pas incohérent compte tenu des routes maritimes (l'entrée au port se fait de ce côté) et de l'organisation de la côte (présence de plusieurs phares dans ce secteur dans la bande des 5km). Le sud du port est assez « pauvre » en ce qui concerne les activités maritimes.

Sources : OFB, répertoire Sirène

Ces règles sont appliquées à un nombre restreint de ports français, à savoir :

- Les Grands Ports Maritimes (GPM) de France métropolitaine : Le Havre, Marseille, Dunkerque, Calais, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.
Rouen et Paris ont été exclus de l'analyse : d'une part ils ne sont pas situés sur la façade maritime, et d'autre part, l'inclusion de leur périmètre aurait conduit à intégrer un trop grand nombre d'établissements aux activités trop diverses, souvent sans lien direct avec le maritime.
- 22 autres grands ports de commerce, répartis comme suit :
 - **Façade nord** : Caen, Cherbourg, Dieppe, Roscoff-Bloscon, Lorient, Brest.
 - **Façade atlantique** : Bayonne, Les Sables-d'Olonne, Quimper, Rochefort, Tonnay-Charente.
 - **Façade méditerranéenne** : Sète, Port-La-Nouvelle, Ajaccio, Bastia, Toulon, Nice, Port-Vendres.
 - **Outre-mer (DROM)** : Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Guyane.

Le contour des autres ports englobe une grande partie des villes et conduirait à intégrer un nombre trop important d'établissements non représentatifs de l'économie maritime. De plus, pour les ports de plaisance, cela conduirait à intégrer essentiellement des activités touristiques déjà comptées par ailleurs.

Tableau 4 : Établissements et effectifs identifiés grâce aux contours des ports

Classé dans :	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois (ETP)
- Noyau	806	10 060
- Partiel	2 482	11 325

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte.

Source : OFB ; Insee : Flores 2022, Sirène 2022.

Note : les règles de décisions pour la sélection de ces établissements sont présentées en Annexe 1.

2.2.5 L'approche complémentaire via les métiers maritimes apporte peu d'information

À l'image de la méthode utilisée pour les produits, l'approche via les métiers exercés pourrait permettre d'identifier des entreprises dont l'activité principale n'est pas directement liée à l'économie maritime, mais qui emploient néanmoins des salariés exerçant des métiers en lien avec le maritime.

Par exemple, dans les travaux de l'Insee sur la logistique, cette approche enrichit considérablement la compréhension de cette filière (cf tableau ci-dessous), mais elle n'apporte aucun enrichissement pour l'économie maritime.

Approche métier pour la filière de la logistique

	Établissements d'activité principale logistique ↓	Reste de l'économie ↓	
Métiers de la logistique →	Métiers logistiques dans un établissement d'activité logistique 685 300	Métiers logistiques dans un établissement d'activité autre que logistique 750 200	1 435 500
	Métiers supports dans un établissement d'activité logistique 383 100	Autres métiers Autres secteurs 18 371 800	
	1 068 400	19 122 000	

Champ : Emploi salarié hors intérim au 31/12. France hors Mayotte.

Source : Insee, Base Tous salariés 2020.

Faiblesse de l'approche métier :

Actuellement, la nomenclature sur les « métiers » de l'économie maritime est peu fournie. Seulement 5 professions (PCS) peuvent-être retenues :

- 692A – Marins-pêcheurs et ouvrier de l'aquaculture
- 289C – Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande
- 652B – Dockers
- 656B – Matelots de la marine marchande
- 656C – Capitaines et matelots timonier de la navigation fluviale

À noter que la nomenclature sera encore plus limitée sur la future PCS qui fusionne plusieurs métiers actuels : il ne restera plus que 2 métiers :

- 10C1 – Entrepreneurs de la pêche et de l'aquaculture
- 69C1 – Ouvriers de la pêche et de l'aquaculture.

Ces métiers du maritime sont principalement exercés dans les établissements déjà intégrés au périmètre. **Par conséquent, cette approche n'a pas été retenue puisqu'elle ne permet pas d'enrichir le contour de l'économie maritime.**

2.2.6 La Marine nationale

Le service statistique du ministère en charge de la défense fournit chaque année une liste des effectifs militaires de la Marine nationale par bassin de vie².

Pour pouvoir ventiler les résultats de cadrage selon chaque type de zonage, par convention, ces effectifs sont situés par convention dans la commune principale du bassin de vie. Cela représente près de **32 200 emplois en 2022** qui sont tous ajoutés au périmètre « noyau » de l'économie maritime.

2.3 L'ajout du tourisme littoral

2.3.1 Les activités 100 % touristiques

Douze codes sont retenus dans les activités 100 % touristique (cf. Annexe 1). Pour ces activités, l'ensemble des emplois sont consacrés aux touristes : ils sont donc inclus en totalité dans le périmètre « noyau » de l'économie maritime.

Sur les bassins de vie littoraux (cf. Annexe 4), tous les établissements appartenant à un de ces secteurs sont retenus dans le noyau de l'économie maritime.

Pour les bassins de vie de 2e rang, seuls les établissements relevant des activités « 5510Z - Hôtels et hébergement similaire », « 5520Z - Hébergement touristique et autre hébergement de courte durée » et « 5530Z - Terrains de camping et parcs pour caravanes ou véhicules de loisirs » sont retenus dans le noyau de l'économie maritime.

Tableau 5 : Établissements et effectifs identifiés avec les activités 100 % touristiques

Classé dans :	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois (ETP)
- Noyau	49 169	103 107

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte.

Source : Insee, Flores 2022.

2.3.2 Les activités partiellement touristiques

Neufs secteurs d'activité sont considérés comme « partiellement touristique » (cf. Annexe 1).

2. Le [bassin de vie](#) est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

Jusqu'à présent, un établissement était positionné dans le périmètre « partiel » de l'économie maritime quand il y avait une incertitude sur la réalité de son activité maritime. Par exemple, parmi les établissements ayant une activité principale « 0893Z – Production de sel » (classés dans le partiel selon la méthode APET), certains produisent du sel par évaporation de l'eau de mer et relèvent ainsi de l'économie maritime, tandis que d'autres l'extraient par voie minière.

Une partie de l'activité de ces secteurs est consacrée au tourisme. Par exemple, un restaurant situé sur une commune littorale va toute l'année accueillir des clients qui résident à proximité et, en été, il va accueillir des touristes. Il ne s'agit donc plus d'estimer si ces secteurs ont une probabilité d'appartenir à l'économie maritime comme dans l'approche par périmètre noyau/partiel/potentiel mais plutôt d'isoler la part d'activité qui relève du tourisme littoral (donc de l'économie maritime) de celle qui relève de la satisfaction des besoins de la population hors tourisme.

La méthode retenue consiste à déterminer cette part d'activité touristique et de ne retenir qu'une partie des emplois.

Méthodologie de calcul des emplois touristiques

L'emploi touristique correspond à l'emploi total moins l'emploi destiné aux habitants. Pour estimer l'emploi lié aux habitants, deux méthodes sont utilisées :

1. Méthode des « mois creux » :

On considère que l'emploi lié aux habitants d'une zone correspond à celui observé pendant les mois creux, c'est-à-dire hors saison touristique. Pour plus de fiabilité, on utilise la moyenne de trois mois creux, afin d'éviter les effets liés à la fermeture temporaire d'un grand établissement.

Certaines activités à forte saisonnalité nécessitent d'utiliser cette méthode : on estime en effet que l'emploi à destination des personnes résidant dans la zone est celui mesuré pendant les mois creux, les mois « sans » touristes.

2. Méthode des « ratios calculés sur les bassins de vie peu touristiques » :

Employé pour estimer l'emploi lié aux résidents sur des zones de France peu touristiques et pour les activités peu saisonnières. Ces zones sont repérées à l'aide d'un score de « touristicité ». Les scores sont ensuite classés en trois niveaux : faible, moyen, élevé. On calcule ensuite un ratio emploi/population dans les zones peu touristiques, pour estimer le nombre d'emplois nécessaires à la population locale.

Pour les activités peu saisonnières, cette méthode apparaît plus adaptée, l'activité étant moins volatile selon les mois.

Tableau 5 : Établissements et effectifs identifiés avec les activités partiellement touristiques

Classé dans :	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois (ETP)
- Noyau	90 618	73 676

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte.

Source : Insee, Flores 2022.

2.4 Réconciliation des sources de données

À l'issue du processus de constitution du périmètre, certains établissements faisant partie de l'économie maritime selon les experts du sujet, mais non identifiés de façon automatique, sont ajoutés manuellement.

Par ailleurs, certains établissements sont identifiés via plusieurs sources différentes : par exemple un établissement peut être présent dans l'ESA et dans l'EAP ou même avec l'approche par contours de ports.

Lorsque des établissements sont présents dans plusieurs sources, des règles sont établies pour reclasser les établissements dans le bon périmètre (noyau ou partiel) .

Le noyau est prioritaire sur le partiel et le potentiel. Le partiel est prioritaire sur le potentiel :

- Un établissement est classé dans le noyau s'il est dans le noyau dans une des sources ;
- Un établissement est classé dans le partiel s'il est dans le partiel dans une des sources ;
- Si un établissement est classé en partiel avec la méthode du contour des ports et qu'il est également classé en partiel via l'ESA ou l'EAP, alors il est classé dans le noyau.

Apport de chaque source pour le noyau de l'économie maritime

Noyau	APET	EAP	ESA	Ports	Tourisme	Expertise manuelle	Total
Nombre d'établissements	29 180	325	320	796	139 785	176	170 582
Nombres d'emplois (ETP)	118 832	2 791	4 935	9 918	176 783	16 525	329 784

Lecture : L'EAP ajoute 325 établissements qui n'avaient pas été repérés dans le noyau grâce à leur APET.

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte, hors marine nationale

Source : Insee, Flores 2022.

Apport de chaque source pour la catégorie Noyau + Partiel de l'économie maritime

Noyau + Partiel	APET	EAP	ESA	Ports	Tourisme	Expertise manuelle	Total
Nombre d'établissements	29 664	1 636	1 141	3 278	139 785	176	175 680
Nombres d'emplois (ETP)	119 344	55 905	42 111	21 244	176 783	16 525	431 911

Champ : Établissements actifs. France hors Mayotte, hors marine nationale

Source : Insee, Flores 2022.

CHAPITRE 3

Les résultats

Plusieurs chiffrages sont disponibles pour quantifier le nombre d'établissements, les effectifs et le chiffre d'affaires de l'économie maritime en France. Après avoir présenté les chiffres de Cluster Maritime Français (CMF), et de l'Ifremer, nous détaillerons les estimations obtenues avec la méthode de l'Insee.

3.1 L'économie maritime vue par le Cluster Maritime Français (CMF)

Créé en 2006, le [Cluster maritime français](#) (CMF) rassemble tous les acteurs de l'écosystème maritime, de l'industrie aux services et activités maritimes de toute nature. Il est aujourd'hui composé de près de 500 entités : entreprises de toutes tailles, pôles de compétitivité, fédérations et associations, laboratoires et centres de recherche, écoles et organismes de formation, collectivités et acteurs économiques locaux, ainsi que de la Marine nationale.

Statistiques du CMF (économie bleue) – Année 2023

	Emplois (en nombre de personnes)	Valeur de la production (en Md€)
Énergies marines renouvelables	8 300	3,5
Industrie navale	57 400	15,5
Intervention publique de l'État dans le domaine maritime	5 500	2,3
Marine nationale	42 000	9,8
Nautisme et plaisance	44 629	6,3
Pétrole et Gaz	32 000	15,0
Pêche, aquaculture et produits de la mer	64 509	12,5
Ports et activités portuaires	130 000	15,0
Recherche scientifique	2 100	0,4
Ressources minérales marines	6 600	1,7
Transport et logistique	83 000	34,6
Travaux publics en site maritime ou fluvial	2 064	0,7
Autres secteurs industriels et services	8 000	2,2
Total	486 102	119,5

Champ : France métropolitaine + Outre mer

Source : Cluster maritime français, 2023.

3.2 L'économie maritime vue par l'Ifremer

L'Ifremer est l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer. Sous tutelle du Ministère de la Transition écologique et du Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, il est entièrement dédié à la connaissance de l'océan.

Statistiques de l'Ifremer - Année 2019

Domaines d'activité	Emplois	Valeur ajoutée (en Md€)
Tourisme littoral	336 700	24
Marine nationale	37 415	3
Produits de la mer	37 413	3
Construction et réparation de navires	31 565	3
Transport maritime et fluvial	28 408	3
Services parapétroliers et paragaziers offshore	22 500	6
Production d'énergie	11 162	nr
Recherche maritime civile	4 086	0
Protection de l'environnement littoral et marin	4 067	0
Travaux publics maritimes et fluviaux	3 346	1
Intervention publique dans le domaine maritime	2 843	0
Fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins	2 783	0
Assurances maritimes	2 188	0
Extraction de matériaux marins	650	0
Production du sel marin	nd	0
Total	525 126	43

* Selon les domaines d'activités, l'emploi est estimé en nombre de salariés ou en ETP. Pour en savoir plus : voir la [publication de l'Ifremer](#) [7] citée en source de cette figure.

nd = non disponible; nr = non renseigné.

Note : le domaine d'activité « produits de la mer » regroupe les filières de la pêche maritime, l'aquaculture marine, le commerce de gros, le commerce de détail et la transformation. Le domaine « construction et réparation de navires » regroupe la construction de navires civils et de défense, la réparation navale et la construction nautique. Le domaine « transport maritime et fluvial » regroupe le transport par eau, la location de navires, les services et la manutention portuaire.

Source : Ifremer, Données économiques maritimes françaises 2021, édition 2022.

3.3 L'estimation de l'Insee

Figure 1 : Nombre d'emplois salariés (en ETP)

Domaines	Noyau	Noyau + partiel
Produits de la mer	42 744	59 223
Construction et réparation de navires	44 233	90 392
Transport maritime et fluvial	41 536	49 968
Travaux Publics maritimes et fluviaux, yc pose de câbles sous-marins et Services para-pétroliers et para-gaziers offshore	8 195	20 784
Intervention publique maritime et recherche et protection de l'environnement littoral et marin	7 202	9 960
Logistique portuaire	7 182	11 845
Extraction de matériaux marins	1 553	12 604
Production d'énergie	352	352
Ensemble (hors tourisme littoral, hors Marine nationale)	152 646	254 776
Tourisme littoral	176 783	176 783
Ensemble (hors Marine nationale)	329 430	431 559
Marine nationale	32 187	32 187
Ensemble	361 617	463 746

Champ : Établissements actifs, hors particuliers employeurs, France hors Mayotte.

Source : Insee, Flores, Ministère des Armées 2022

L'estimation de l'Insee pour les périmètres « **Noyau** » + « **Partiel** » inclut des activités partiellement liées au maritime, ce qui peut entraîner une surestimation, en intégrant des établissements qui ne relèvent pas nécessairement du périmètre réel de l'économie maritime. À l'inverse, l'estimation « **Noyau** » tend à sous-estimer l'activité maritime, puisqu'elle ne prend en compte que les établissements clairement identifiés comme appartenant à l'économie maritime, avec les limites que comporte cette méthodologie.

Par la suite, les résultats présentés portent uniquement sur le « **Noyau** », c'est-à-dire sur les établissements dont l'appartenance à l'économie maritime est certaine.

Figure 2 : Nombre d'établissements, d'emplois salariés et richesse dégagée de l'économie maritime en France en 2022

Domaine	Établissements	Établissements employeurs	ETP salariés	Répartition de la richesse dégagée (en %) *
Produits de la mer	19 851	7 134	42 744	7,1
Extraction de matériaux marins	172	139	1 553	0,3
Production d'énergie	4	2	352	nd
Construction et réparation de navires	4 834	1 651	44 235	9,6
Travaux Publics maritimes et fluviaux,yc pose de câbles sous-marins et Services para-pétroliers et para-gaziers offshore	436	195	8 195	1,7
Transport maritime et fluvial yc assurances maritimes	4 666	2 055	41 536	65,2
Logistique portuaire	671	419	7 182	1,3
Tourisme littoral	139 787	57 353	176 783	14,3
Intervention publique maritime et recherche et protection de l'environnement littoral et marin	161	144	7 202	0,4
Ensemble	170 582	69 092	329 783	100,0

* La richesse dégagée est calculée hors établissements partiellement touristique

Note : sont pris en compte ici les établissements actifs du noyau, hors particuliers employeurs, hors Marine Champ : France métropolitaine et DROM hors Mayotte, hors Marine nationale

Source : Insee, Flores 2022

La richesse dégagée est une approximation de la valeur ajoutée déclinée au niveau de l'établissement. Pour parvenir à cette estimation, et puisque la donnée disponible est le compte de résultat (donc la valeur ajoutée) au niveau des unités légales, on applique l'algorithme suivant :

- si une unité légale ne compte qu'un établissement alors la valeur ajoutée est identique pour les deux ;
- si une unité légale est composée de plusieurs établissements, alors la valeur ajoutée est répartie sur chaque établissement au prorata de leurs masses salariales respectives.

Cette méthode permet d'estimer un poids économique d'un ensemble d'établissements sur des niveaux géographiques à façon et/ou sur des secteurs économiques telle l'économie maritime.

3.4 Des estimations qui ont vocation à évoluer

La méthode proposée par l'Insee dans ce document est une estimation nationale permettant des comparaisons entre les territoires. Cette approche, basée sur les entreprises a l'avantage de permettre :

- une estimation cohérente de l'économie maritime sur la France métropolitaine et les DROM (hors Mayotte) quel que soit le zonage retenu ;

- une mise à jour annuelle avec des séries cohérentes depuis 2018;
- une évolution possible de la méthode pour permettre une meilleure couverture du champ. Il est alors possible de recalculer une série annuelle.

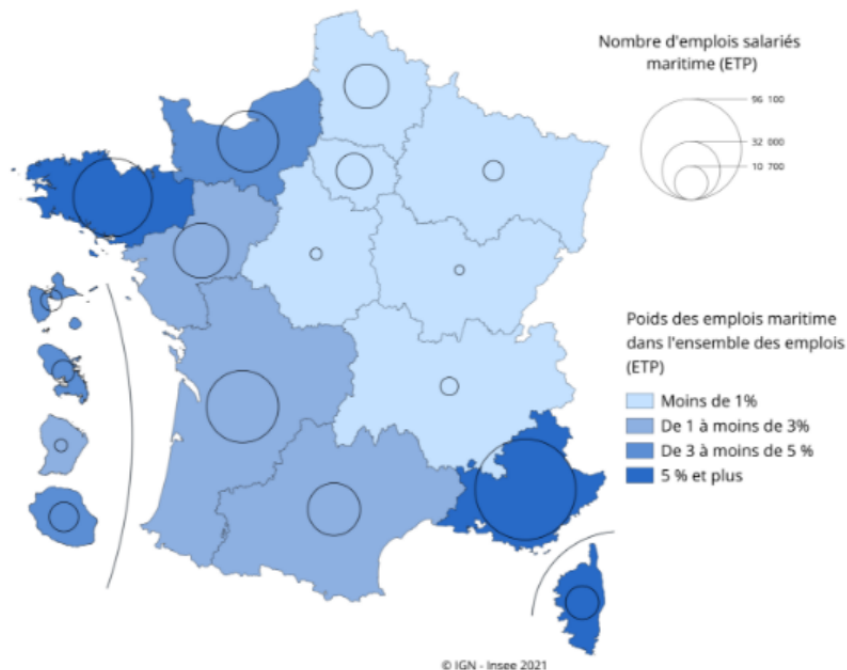
Cependant, la méthode mise en œuvre ne suffit pas à couvrir totalement le contour de l'économie maritime, des faiblesses demeurent dans certains domaines. Par exemple :

- quand les chantiers navals de Saint-Nazaire livrent un navire de croisière de plus d'un milliard d'euros, des éléments ayant permis de le construire ont sans doute échappé à l'estimation. C'est notamment le cas des domaines relevant de l'industrie comme la construction des moteurs que l'on ne sait pas identifier;
- plus largement dans le domaine de l'industrie, le poids de l'économie maritime est sous-estimé, les nomenclatures statistiques n'étant pas suffisamment adaptées;
- dans les travaux publics, il existe un poste de la nomenclature qui isole des travaux publics en mer. Mais les établissements pouvant réaliser des travaux sur terre et en mer sont le plus souvent les mêmes. Au final, il est difficile de les repérer avec un algorithme automatique;
- le problème est identique sur les éoliennes : les entreprises impliquées dans ces activités interviennent aussi bien sur l'éolien terrestre que marin. Une nouvelle fois, elles sont difficiles à repérer automatiquement;
- enfin, dans le domaine de l'action publique, des services ministériels sont impliqués dans l'économie maritime. Il n'a pas été possible de les isoler.

Quoique largement perfectible, la méthode peut être complétée par des expertises locales dans la pratique, lorsqu'une Direction régionale de l'Insee met en place un partenariat avec des acteurs locaux pour étudier l'économie maritime sur un territoire. Le contour de base peut souvent être expertisé (expertise des entreprises dites partielles ou potentielles et décision de leur intégration dans le contour). D'autre part, les spécialistes de la région peuvent ajouter des entreprises complémentaires issues de leurs propres sources de données. Cela implique cependant que l'estimation régionale plus complète et précise ne sera pas comparable aux autres régions.

3.5 Autres résultats

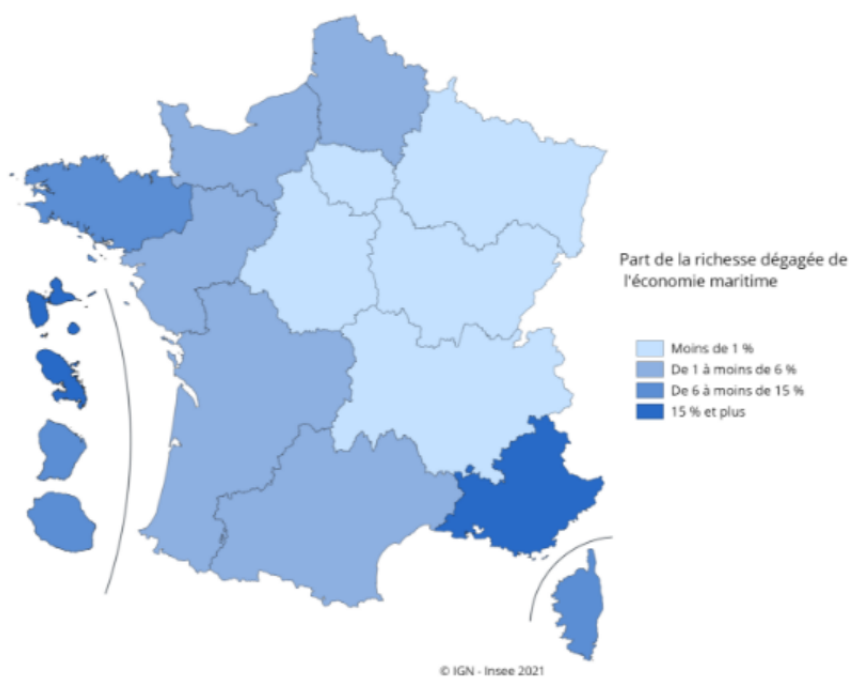
Figure 1 : ETP salariés de l'économie maritime et poids dans l'économie par région en 2022



Champ : Établissements actifs, hors particuliers employeurs.

Source : Insee, Flores 2022

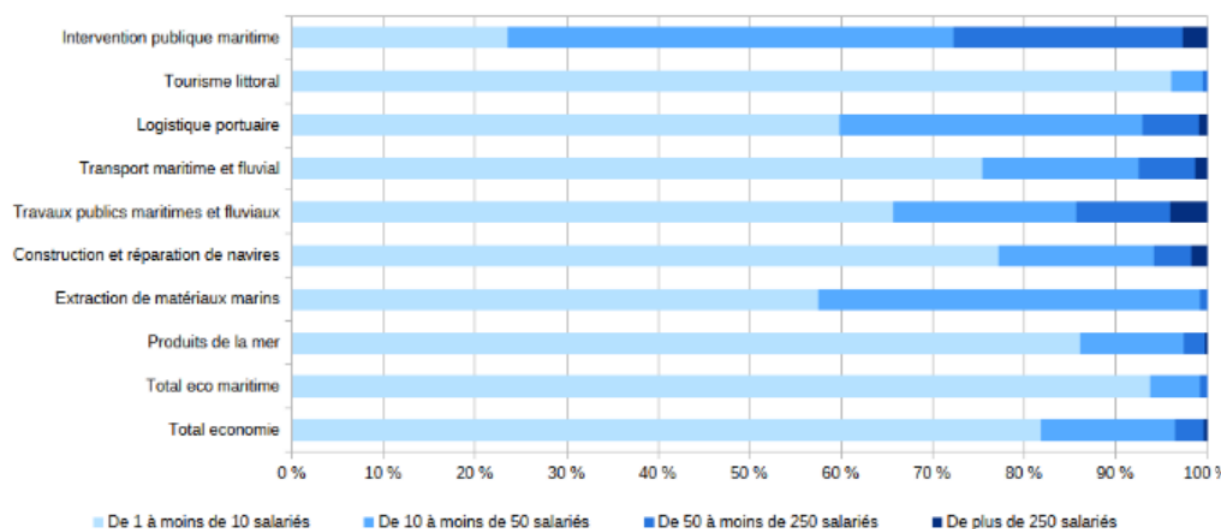
Figure 2 : Part de la richesse dégagée de l'économie maritime en 2022



Champ : Établissements actifs, hors particuliers employeurs.

Source : Insee, Flores 2022

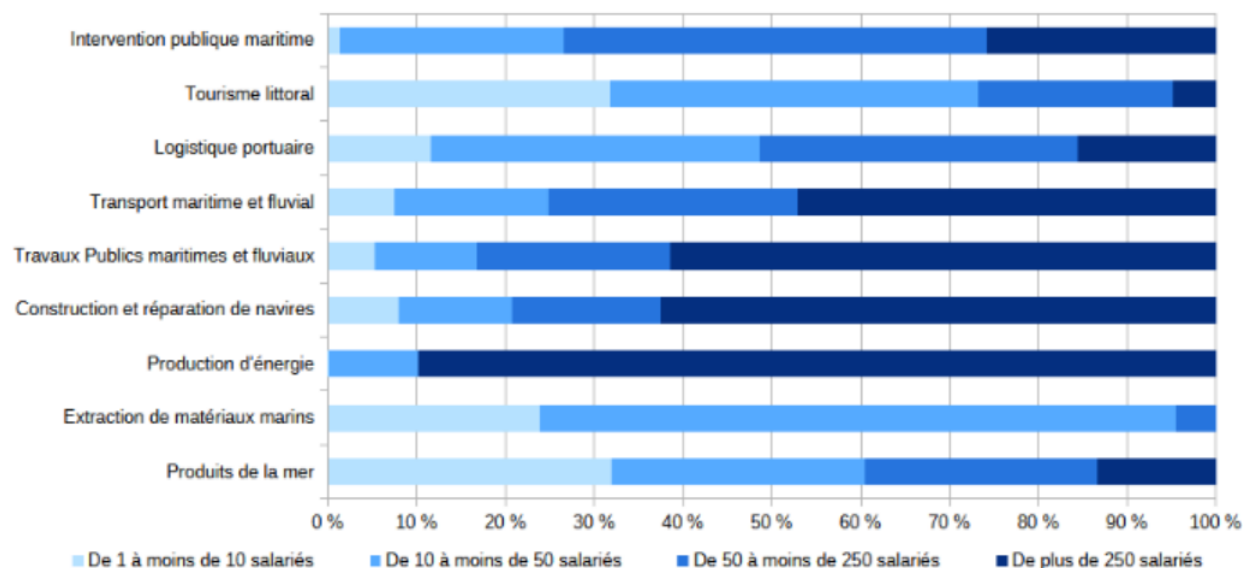
Figure 3a : Répartition des établissements employeurs selon leur taille en 2022



Champ : Établissements actifs, hors particuliers employeurs, hors Marine nationale.

Source : Insee, Flores 2022

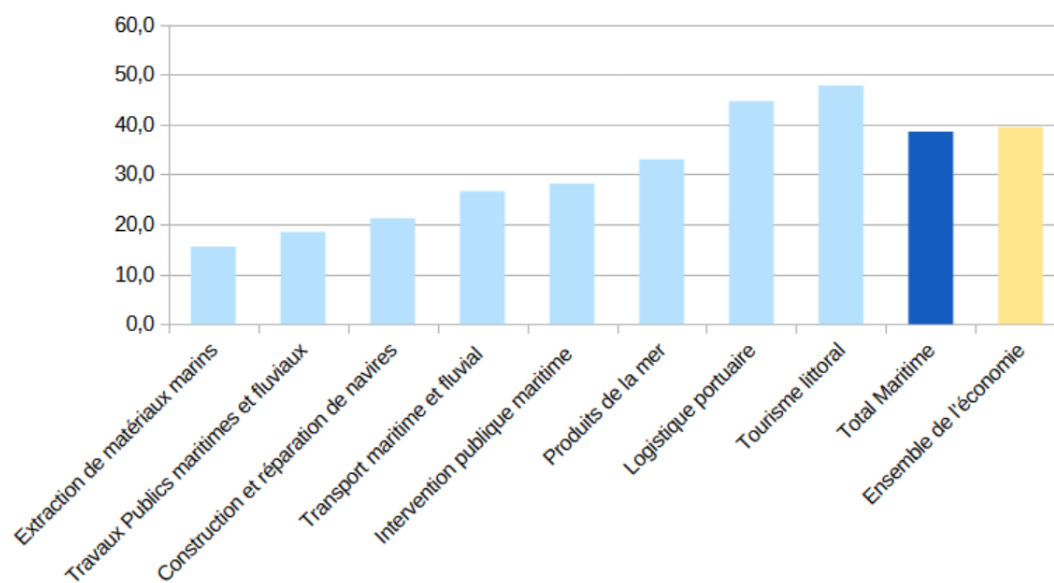
Figure 3b : Répartition des salariés selon la taille des établissements en 2022



Champ : Établissements actifs, hors particuliers employeurs, hors Marine nationale.

Source : Insee, Flores 2022

Figure 4 : Part des femmes dans les différents domaines de l'économie maritime en 2022



Champ : Établissements actifs, hors particuliers employeurs, hors Marine nationale.

Source : Insee, BTS 2022

Annexes

**Annexe 1 : Tableau de correspondance entre code d'activité,
domaine et probabilité d'appartenance à l'économie maritime.**

Noyau en bleu foncé, partiel en bleu clair, potentiel en gris

Domaine ou A732	Intitulé	Catégorie	Conditions par rapport aux :	
			ports	activités touristiques
01	Produits de la mer			
0311Z	Pêche en mer	Noyau		
0321Z	Aquaculture en mer	Noyau		
0322Z	Aquaculture en eau douce	Noyau		
1020Z	Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques	Noyau		
4638A	Commerce de gros de poissons, crustacés et mollusques	Noyau		
4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	Noyau		
4639A	Commerce de gros de produits surgelés	Potentiel		
1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Potentiel		
1085Z	Fabrication de plats préparés	Potentiel		
2014Z	Fabrication d'autres produits chimiques organiques de base	Potentiel		
2015Z	Fabrication de produits azotés et d'engrais	Potentiel		
2053Z	Fabrication d'huiles essentielles	Potentiel		
2120Z	Fabrication de préparations pharmaceutiques	Potentiel		
2399Z	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques n.c.a.	Potentiel		
4645Z	Commerce de gros de parfumerie et de produits de beauté	Potentiel		
0893Z	Production de sel	Partiel		
02	Extraction de matériaux marins			
0811Z	Extraction de pierres ornementales et de construction, de calcaire industriel, de gypse, de craie et d'ardoise	Potentiel		
0812Z	Exploitation de gravières et sablières, extraction d'argiles et de kaolin	Potentiel		
03	Production d'énergie			
3521Z	Production de combustibles gazeux	Noyau	Noyau si < 1 km	
04	Construction et réparation de navires			
3011Z	Construction de navires et de structures flottantes	Noyau		
3012Z	Construction de bateaux de plaisance	Noyau		
3315Z	Réparation et maintenance navale	Noyau		
2811Z	Fabrication de moteurs et turbines, hors avions et véhicules	Partiel	Partiel si contour	
3312Z	Réparation de machines et équipements mécaniques	Partiel	Partiel si < 1 km	
2651B	Fabrication d'instrumentation scientifique et technique	Partiel	Partiel si < 1 km	
3320A	Installation de structures métalliques, chaudronnées et de tuyauterie	Potentiel	Potentiel si < 1 km	
3311Z	Réparation d'ouvrages en métaux	Potentiel	Potentiel si < 5 km	
05	Travaux Publics maritimes et fluviaux, yc pose de câbles sous-marins et services para-pétroliers et para-gaziers offshore			
4291Z	Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux	Noyau		
4222Z	Construction de réseaux électriques et de télécommunications	Partiel	Partiel si contour	
7010Z	Activités des sièges sociaux	Partiel	Partiel si < 1 km	
2731Z	Fabrication de câbles de fibres optiques	Potentiel		
06	Transport maritime et fluvial yc assurances maritimes			
5010Z	Transports maritimes et côtiers de passagers	Noyau		
5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret	Noyau		
5030Z	Transports fluviaux de passagers	Noyau		
5040Z	Transports fluviaux de fret	Noyau		
5222Z	Services auxiliaires des transports par eau	Noyau		
5224A	Manutention portuaire	Noyau		
7734Z	Location et location-bail de matériels de transport par eau	Noyau		
4941A	Transports routiers de fret interurbains	Potentiel	Potentiel si < 1 km	
07	Logistique portuaire			
5229B	Affrètement et organisation des transports	Noyau	Noyau si < 1 km, Partiel si < 5 km	
6420Z	Activités des sociétés de holding	Noyau	Noyau si contour	
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	Partiel	Partiel si < 1 km	
4321A	Travaux d'installation électrique dans tous locaux	Partiel	Partiel si contour	
8122Z	Autres activités de nettoyage des bâtiments et nettoyage industriel	Potentiel	Potentiel si < 1 km	
08	Tourisme littoral			
4939C	Téléphériques et remontées mécaniques	Noyau		Ensemble des emplois
5510Z	Hôtels et hébergement similaire	Noyau		Ensemble des emplois
5520Z	Hébergement touristique et autre hébergement de courte durée	Noyau		Ensemble des emplois
5530Z	Terrains de camping et parcs pour caravanes ou véhicules de loisirs	Noyau		Ensemble des emplois
7721Z	Location et location-bail d'articles de loisirs et de sport	Noyau		Ensemble des emplois
7911Z	Activités des agences de voyage	Noyau		Ensemble des emplois
7990Z	Autres services de réservation et activités connexes	Noyau		Ensemble des emplois
9102Z	Gestion des musées	Noyau		Ensemble des emplois
9103Z	Gestion des sites et monuments historiques et des attractions touristiques similaires	Noyau		Ensemble des emplois
9104Z	Gestion des jardins botaniques et zoologiques et des réserves naturelles	Noyau		Ensemble des emplois
9321Z	Activités des parcs d'attractions et parcs à thèmes	Noyau		Ensemble des emplois
9604Z	Entretien corporel (thalassos et thermalisme)	Noyau		Ensemble des emplois
3700Z	Collecte et traitement des eaux usées	Noyau		Partie des emplois
3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Noyau		Partie des emplois
5610A	Restauration traditionnelle	Noyau		Partie des emplois
5610B	Cafétérias et autres libres-services	Noyau		Partie des emplois
5610C	Restauration de type rapide	Noyau		Partie des emplois
8551Z	Enseignement de disciplines sportives et d'activités de loisirs	Noyau		Partie des emplois
9311Z	Gestion d'installations sportives	Noyau		Partie des emplois
9312Z	Activités de clubs de sports	Noyau		Partie des emplois
9319Z	Autres activités liées au sport	Noyau		Partie des emplois
09	Intervention publique maritime et recherche et protection de l'environnement littoral et marin			
7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines	Noyau	Noyau si < 1 km, Partiel si < 5 km	
7112B	Ingénierie, études techniques	Potentiel	Potentiel si < 1 km	
10	Marine nationale	Noyau		

Annexe 2 : Les produits maritimes (EAP).

PRODFRA	Libellé
0812119050	Sables d'alluvions : fillers et sables, D <= 6,3 mm; sablons
0812121050	Graviers d'alluvions : gravillons, cailloux et pierres cassées ; d > 1 et D <= 125 mm
0812124040	Tout-venant et graves d'alluvions - blocages et enrochements d'alluvions
0893100020	Sel de mer (par évaporation solaire)
1020420000	Autres produits de poissons, crustacés, mollusques ; déchets de poissons ; impropres à l'alimentation humaine
1084300020	Sel de mer pour condiments et assaisonnements (broyage et raffinage du sel de table)
1392225000	Voiles d'embarcations (bateaux, planches à voiles)
1394123300	Filets confectionnés pour la pêche, faits de ficelles, cordes ou cordages de fibres artificielles ou synthétiques
1394123500	Filets confectionnés pour la pêche, en fils de fibres synthétiques ou artificielles
259926000B	Hélices pour bateaux et leurs pales
259929110B	Ancres, grappins, et leurs parties, en fonte, fer ou acier
2811110000	Moteurs hors-bord
2811120000	Moteurs à piston alternatif ou rotatif à allumage par étincelles (moteurs à explosion) pour la propulsion des bateaux (à l'exclusion des moteurs hors-bord) et pour d'autres usages (à l'exclusion des moteurs d'avions ou de véhicules automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres et leurs parties et accessoires)
2811131100	Moteurs diesels ou semi-diesels pour la propulsion de bateaux, d'une puissance <= 200 kW
2811131500	Moteurs diesels ou semi-diesels pour la propulsion de bateaux, d'une puissance > 200 kW mais <= 1 000 kW
2811131900	Moteurs diesels ou semi-diesels pour la propulsion des bateaux, d'une puissance > 1 000 kW
30111010H0	Navires de guerre de surface
30111020H0	Sous-marins de guerre
3011213000	Navires à passagers : paquebots, bateaux de croisière et bateaux similaires
3011215000	Navires à passagers : transbordeurs
3011227000	Navires-citernes : méthaniers
3011243000	Transporteurs de marchandises générales
3011313000	Bateaux de pêche
3011320000	Remorqueurs et pousseurs
3011333000	Bateaux divers : dragueurs
3011335000	Bateaux divers autres que dragueurs
3011405000	Plates-formes de forage ou d'exploitation
3011500000	Structures flottantes
3011910000	Transformation de navires civils
3011920000	Équipement de navires civils
3012110010	Voiliers habitables monocoques et multicoques : longueur > 12 m
3012110020	Voiliers habitables monocoques et multicoques : longueur <= 12 m
30121100H0	Reconstruction, équipement et aménagement intérieur de bateaux de plaisance à voile
3012120000	Pneumatiques (y compris non immatriculables)
30121900H0	Reconstruction, équipement et aménagement intérieur de bateaux de plaisance autres qu'à voile
3012193000	Bateaux habitables, de plaisance ou de sport, à moteurs (à l'exclusion des bateaux à moteurs hors-bord)
3012197000	Autres bateaux de plaisance ou de sport n.c.a. : bateaux à moteurs hors-bord, bateaux à rames et canoës
3230130000	Matériel pour la pratique des sports nautiques et la plongée
3312110012	Réparation et entretien de moteurs de bateaux et de navires
33151000H0	Entretien et réparation de navires de guerre
3315101000	Entretien et réparation de navires civils ainsi que de structures et d'engins flottants
3315103000	Entretien et réparation de bateaux de plaisance et de sport

Annexe 3 : la méthode « belge ».

En dehors de l'investissement, une autre façon d'appréhender l'économie maritime est d'utiliser la méthode dite « belge ». Cette méthode permet de mesurer l'emploi direct des différents ports. Elle est inspirée de celle adoptée par la Banque nationale de Belgique pour les ports de commerce flamands.

Elle repose sur une mesure de l'emploi direct associé à deux clusters :

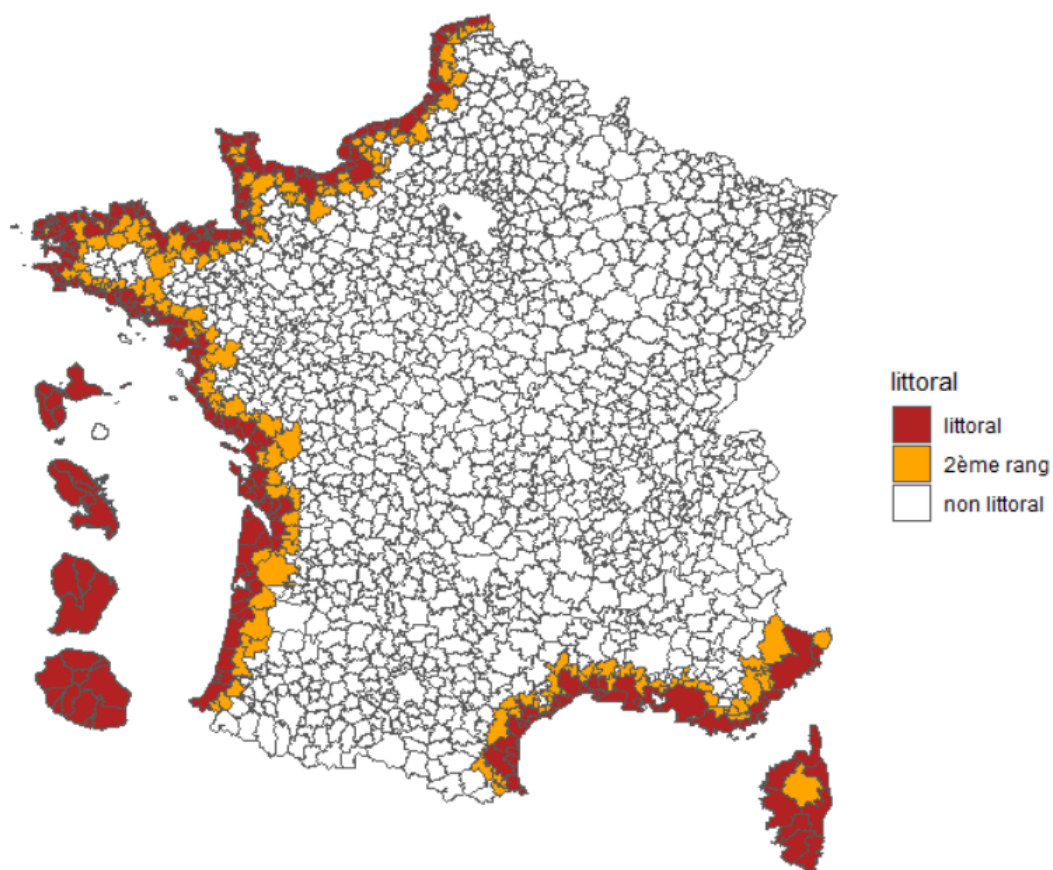
- un cluster maritime et portuaire, comprenant les activités directement liées au port (pêche en mer, manutention portuaire...);
- un cluster non maritime, comprenant les industries, services aux industries et les activités de transports terrestres situées à proximité immédiate du port et qui tirent avantage de cette implantation.

Les établissements pris en compte sont situés sur un périmètre géographique proche et englobant les domaines portuaires. Ce territoire d'intérêt repose sur une sélection d'IRIS à proximité immédiate des ports, ainsi qu'une sélection élargie sur un rayon de 20 kms autour des ports pour quelques activités du cluster maritime (en grande majorité les activités liées aux produits de la mer). La sélection de ces établissements peut se faire en collaboration avec les représentants des ports.

Les activités touristiques et de restauration ne sont pas prises en compte dans cette méthode, car il est difficile de distinguer dans l'activité générée ce qui relève du lien économique direct avec le port. Pour les ports accueillant des touristes, le poids de l'emploi généré est ainsi sous-estimé. Par ailleurs, cette méthode ne mesure que l'emploi direct et ne permet pas de connaître l'impact économique de la présence du port. Pour ce faire, il faudrait prendre en compte les personnels des fournisseurs et sous-traitants des établissements portuaires (emplois indirects), ainsi que les emplois générés par les dépenses de ces salariés (emplois induits).

L'investissement E41 permet de construire bien plus finement le contour de l'économie maritime. La partie « contour des ports » reprend le principe de cette « méthode belge », mais l'investissement ne s'arrête pas là : il prend en compte les activités, les produits, le tourisme, et la Marine nationale.

Annexe 4 : carte des bassins de vie retenus pour le calcul des emplois touristiques.



Note : les bassins de vie de 2e rang sont ceux situés juste derrière les bassins de vie littoraux.

Annexe 5 : Composition du groupe de travail.

Un groupe de travail a été constitué en 2024 pour construire ce contour de l'économie maritime. Il est composé des organismes suivants :

Pilote et maître d'œuvre des travaux : Insee

Participants :

- **IFREMER**
- **SDES** (service des données et études statistiques des ministères en charge de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement)
- **SG-Mer** (Secrétariat général de la mer)
- **Dirm-Med** (Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée)
- **Carif-Oref** (centres d'animation, de ressources et d'information sur la formation / observatoires régionaux emploi-formation)

L'Insee remercie les participants pour leur importante contribution à ces travaux et pour l'apport de leurs expertises pour améliorer ce contour de l'économie maritime.

Bibliographie

- [1] Science U.S. Senate Committee on Commerce and Transportation. The Blue Economy : The Role of the Oceans in our Nation's Economic Future. 9 juin 2009.
- [2] European Commission. Blue Growth Opportunities for marine and maritime sustainable growth. 2012.
- [3] European Commission. The EU blue economy report. 2020.
- [4] Dr. Kwang Seo Park, Dr. Judith T. Kildow. Rebuilding the classification system of the ocean economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics**Journal of Ocean and Coastal Economics*, Décembre 2014.
- [5] Commission européenne. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions. 17/05/2021.
- [6] OCDE. L'économie de la mer à l'horizon 2050. 04/04/2025.
- [7] Regis Kalaydjian, Adeline Bas. Données économiques maritimes françaises 2021. *Ifremer*, 2022.