RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Agreste
Statistique publique
de l'agriculture, de l'alimentation,
de la forêt et de la pêche

PRIMEUR

OCTOBRE 2025 N°4

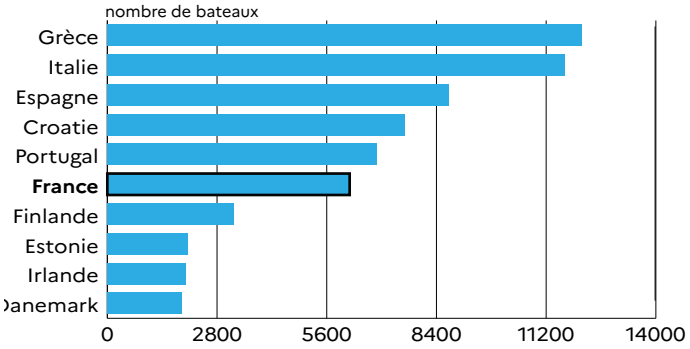
Résultats économiques de la flotte de pêche française

Les résultats économiques des navires de pêche français se détériorent en 2023

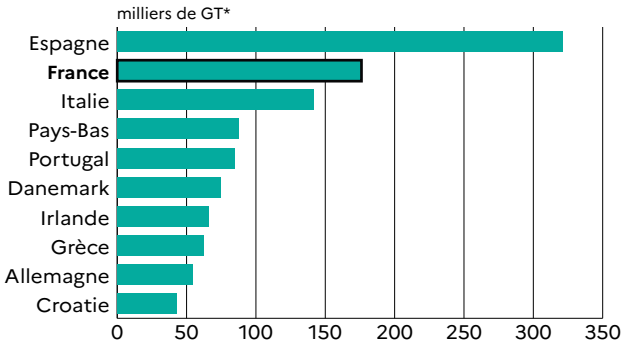
La flotte de pêche française est la deuxième plus importante de l'Union européenne en tonnage des navires et en valeur des débarquements, derrière l'Espagne. Après deux années de hausse en 2021 et 2022, la valeur des débarquements de la flotte de pêche française recule en 2023 et retrouve un niveau comparable à celui de 2020, marqué par la pandémie de Covid-19. Les coûts baissent également, mais la valeur ajoutée et la marge brute diminuent nettement, et sont inférieures en 2023 à leur niveau de 2020.

Au 31 décembre 2023, la flotte de pêche française comprend 6 185 bateaux dont 1 020 sont inactifs. La France[1] se classe au 6e rang des pays européens en nombre de navires *(graphique 1a)*, mais au 2e rang, derrière l'Espagne *(graphique 1b)*, en termes de taille des navires (tonnage, en équivalents de tonneaux de jauges brutes, ou gross tonnage (GT) en anglais). La Grèce, l'Italie, la Croatie et le Portugal

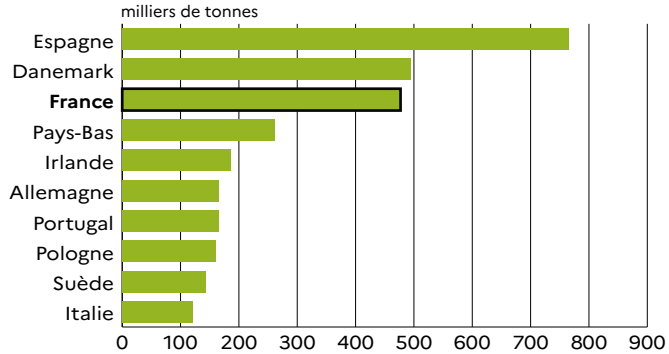
Graphique 1a
Les 10 premiers pays européens selon le nombre de bateaux de pêche en 2023



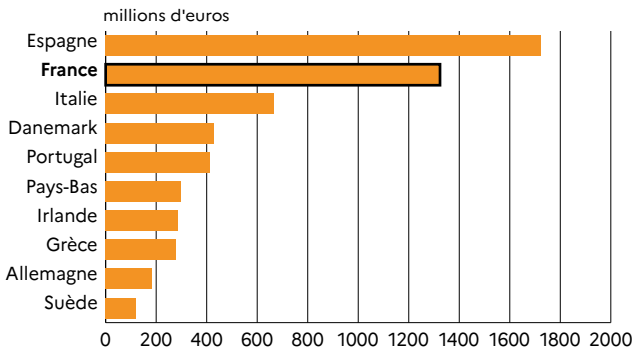
Graphique 1b
Les 10 premiers pays européens selon le tonnage des bateaux de pêche en 2023



Graphique 1c
Les 10 premiers pays européens selon le poids des débarquements des bateaux de pêche en 2023



Graphique 1d
Les 10 premiers pays européens selon la valeur des débarquements des bateaux de pêche en 2023



Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2023

1. Le champ des données présentées dans ce *Primeur* porte sur la France, incluant ses cinq départements et régions d'outre-mer (DROM), mais sans la collectivité d'outre-mer (COM) de Saint-Martin qui, par ailleurs, fait partie des régions ultrapériphériques de l'Union européenne.

disposent d'une flotte de navires de pêche supérieure en nombre mais inférieure en tonnage.

La France, 2e pays européen pour la valeur des débarquements

En 2023, la flotte française a permis de pêcher 477 000 tonnes de marchandises (débarquements en équivalents poids vifs), pour une valeur de 1,3 milliard d'euros.

La France se situe au 2e rang européen pour la valeur des quantités débarquées derrière l'Espagne dont les débarquements atteignent 1,7 milliard d'euros en 2023, et au 3e rang pour le poids de ces débarquements, derrière l'Espagne et le Danemark *(graphiques 1c et 1d)*.

L'emploi en 2023, une tendance toujours à la baisse

Les navires de pêche emploient 11 600 personnes pour un volume de travail de 6 900 équivalents temps plein (ETP) *(tableau 1)*. En 2023, le nombre d'emplois diminue de 5,8 % et le nombre d'ETP de 7,3 %, soit des baisses plus fortes que la tendance des cinq années précédentes (respectivement - 1,8 % et - 2,2 % par an en moyenne entre 2017 et 2022). La baisse de l'emploi sur les navires de pêche depuis 2017 se fait à un rythme relativement proche de celui de la baisse du nombre de navires (- 1,8 % en moyenne par an entre 2017 et 2022, et - 0,7 % en 2023).

Une majorité de petits navires…

Les navires de la flotte de pêche française peuvent se répartir en quatre segments. Les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche passifs (filets, lignes et hameçons ou encore casiers et nasses) constituent la petite flotte. Elle regroupe 72 % des navires actifs, mais seulement 9 % du tonnage *(graphique 2)*. Ces bateaux se trouvent dans toutes les régions de pêche : 38 % dans les ports ultramarins, 35 % sur la façade atlantique et en mer du Nord et 27 % en Méditerranée.

… mais les plus gros navires réalisent l'essentiel de la pêche

Les navires de plus de 12 mètres (hors gros senneurs) constituent la grande flotte. Une troisième catégorie comprend les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche actifs (dragues, chaluts, sennes). Ces deux segments regroupent 28 % des navires actifs et concentrent 66 % du tonnage de la flotte de pêche française. Ces bateaux sont présents dans tous les ports, mais plus particulièrement sur la façade atlantique et en mer du Nord.

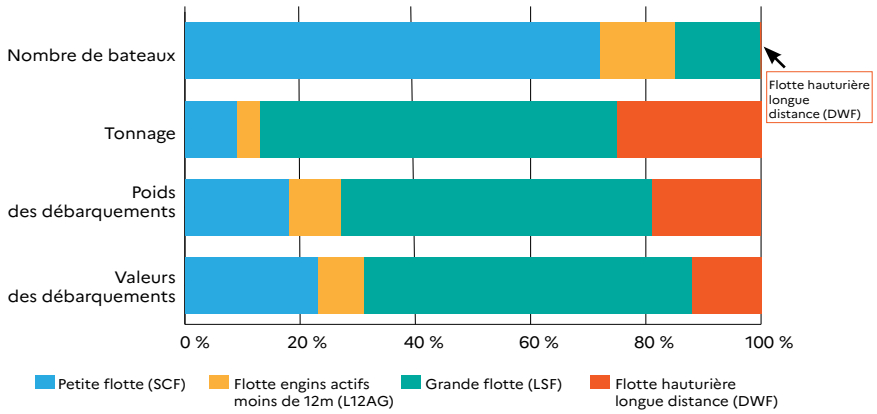
Enfin, la France possède un petit contingent de gros senneurs qui appartiennent à la catégorie des grands bateaux et qui pêchent dans les régions éloignées de l'Union européenne. Ces bateaux sont spécialisés dans la pêche au thon dans les eaux de l'Atlantique Sud ou de l'océan Indien, au large de l'île de La Réunion, de Mayotte et des côtes africaines. Ils constituent

Tableau 1
Performances économiques des bateaux de pêche français de 2017 à 2023 (euros constants 2023)

	Données annuelles							Évolution en %	
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022	2023/ moyenne (2018-2022)
Chiffres d'affaires (en M€)	**1 609,8**	**1 613,3**	**1 527,4**	**1 342,5**	**1 471,5**	**1 571,5**	**1 399,5**	**- 10,9 %**	**- 7 %**
Valeur des débarquements (en M€)	1 586,5	1 577,5	1 474,7	1 280,8	1 401,1	1 479,7	1 300,8	- 12,1 %	- 10 %
Autres recettes (en M€)	20,2	31,3	46,1	40,6	39,6	52,2	59,4	13,8 %	42 %
Subventions directes aux revenus (en €)	3,0	4,5	6,5	21,1	30,7	39,7	39,2	- 1,0 %	91 %
Ensemble des coûts (en M€)	**1 434,9**	**1 525,5**	**1 525,7**	**1 352,5**	**1 463,9**	**1 531,8**	**1 383,2**	**- 9,7 %**	**- 7 %**
Salaires et traitements de l'équipage (en M€)	621,3	607,3	571,3	533,0	579,7	579,2	518,7	- 10,4 %	- 10 %
Énergie (en M€)	198,4	204,0	218,1	146,6	188,0	279,7	230,1	- 17,7 %	11 %
Maintenance et réparations (en M€)	114,6	150,2	152,6	120,4	131,7	126,9	117,4	- 7,5 %	- 14 %
Autres coûts variables (en M€)	190,0	185,1	223,3	185,8	186,7	179,1	214,5	19,8 %	12 %
Autres coûts fixes (en M€)	135,2	194,0	180,7	185,9	204,4	192,2	143,4	- 25,4 %	- 25 %
Amortissement annuel (en M€)	175,5	184,9	179,7	180,7	173,3	174,6	159,0	- 8,9 %	- 11 %
Coût du capital (amortissement et coût d'opportunité du capital) (en M€)	*212,0*	*223,2*	*217,2*	*218,3*	*209,3*	*211,0*	*192,3*	*- 8,9 %*	*- 11 %*
Valeur ajoutée (en M€)	968,6	875,5	746,1	682,7	729,9	753,9	654,8	- 13,1 %	- 14 %
Taux de valeur ajoutée (en %)	60,3	54,4	49,1	51,7	50,7	49,2	48,1	- 2,2 %	- 6 %
Valeur ajoutée par emploi (en €/personne)	71 669,2	66 292,0	57 181,3	55 308,7	58 825,9	61 223,2	56 424,7	- 7,8 %	- 6 %
Valeur ajoutée par ETP (en €/ETP)	116 331,4	98 483,9	91 024,3	89 900,2	95 350,1	101 104,0	94 754,0	- 6,3 %	0 %
Marge brute (en M€)	347,3	268,1	174,8	149,7	150,2	174,7	136,1	- 22,1 %	- 26 %
Taux de marge brute (en %)	21,6	16,7	11,5	11,3	10,4	11,4	10,0	- 12,3 %	- 18 %
Bénéfice net ou marge nette (en M€)	135,3	44,9	- 42,5	- 68,6	- 59,1	- 36,3	- 56,2	54,9 %	74 %
Taux de marge nette (en %)	8,4	2,8	- 2,8	- 5,2	- 4,1	- 2,4	- 4,1	74,4 %	77 %
Navires et emplois									
Navires actifs	*5 695*	*5 540*	*5 518*	*5 232*	*5 237*	*5 201*	*5 165*	*- 0,7 %*	*- 3 %*
Tonnage des navires (milliers de GT)	*167 901*	*175 255*	*175 293*	*168 519*	*169 755*	*168 110*	*160 913*	*- 4,3 %*	*- 6 %*
ETP	*8 326*	*8 889*	*8 197*	*7 594*	*7 655*	*7 457*	*6 910*	*- 7,3 %*	*- 13 %*
Emplois	*13 514*	*13 206*	*13 048*	*12 344*	*12 407*	*12 314*	*11 604*	*- 5,8 %*	*- 8 %*

ETP : équivalent temps plein.
Champ : France pour la partie « Navires et emplois », France hors navires de moins de 12 mètres à La Réunion pour les autres indicateurs.
Source : Agreste - Data Collection Framework 2017-2023

Graphique 2
Structure de la flotte de pêche française en 2023



Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2023.

la flotte hauturière longue distance. Moins de 1 % de l'ensemble des navires de pêche français appartient à cette catégorie, mais ces navires concentrent 25 % du tonnage, 20 % du poids des marchandises débarquées et 12 % des valeurs débarquées par la flotte de pêche française.

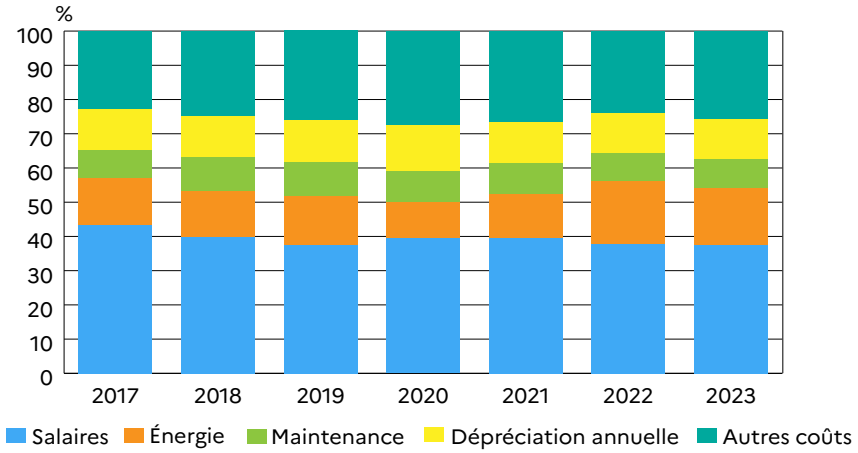
Le chiffre d'affaires des navires de pêche baisse nettement en 2023, retrouvant presque le niveau de 2020

En 2023, en France[2], la valeur des débarquements, qui constitue la très grande majorité des recettes (93 %), baisse de 12,1 % *(tableau 1),* après deux années de hausse consécutive de 9,4 % en 2021 et 5,6 % en 2022. Ces deux années de croissance de la valeur des débarquements faisaient suite à une forte baisse en 2020 (- 13,2 %), qui s'expliquait en grande partie par la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, qui a fortement ralenti l'activité de pêche pendant les périodes de confinement. La valeur des débarquements retrouve en 2023 un niveau proche de 2020. Les principales causes de cette baisse en 2023 sont la forte baisse du quota de sole dans le golfe de Gascogne, et la cessation d'activité de nombreux navires en cours d'année 2023 dans le cadre du plan d'accompagnement individuel (PAI) Brexit. Les subventions directes aux revenus sont de 39 millions d'euros en 2023, un niveau quasi stable par rapport à 2022 et historiquement élevé, après des niveaux déjà exceptionnels atteints en 2020 et 2021 (de respectivement 21 et 31 millions d'euros). En 2023, ces niveaux de subventions s'expliquent notamment par la mise en œuvre du dispositif d'arrêt temporaire aidé pour la sole. Par ailleurs, les aides liées aux conséquences économiques de la guerre en Ukraine se poursuivent en 2023 (notamment les dispositifs de remise sur les achats de carburant en raison de la forte hausse des prix). Au total, une fois prises en compte les subventions directes aux revenus, le chiffre d'affaires de la flotte de pêche française (hors petite flotte réunionnaise) s'établit à 1,4 milliard d'euros ; il est en baisse de 10,9 % sur un an, après + 6,8 % en 2022 et + 9,6 % en 2021, faisant suite à la forte baisse de 2020 (- 12,1 %). Il retrouve un niveau proche de celui de 2020.

Les charges baissent également avec la baisse des prix de l'énergie et des charges de personnel

Entre 2022 et 2023, le montant total des charges diminue, lui aussi *(- 9,7 % ; tableau 1),* notamment en raison de la baisse importante des charges d'énergie (- 17,7 %), dans un contexte de baisse des prix et de baisse des charges de personnel (- 10,4 %), en lien avec la baisse de l'activité et du nombre d'emploi. Au total, les charges en 2023 sont proches du niveau de 2020, année de la pandémie de Covid- 19, avec une composition toutefois différente, du fait des charges d'énergie plus élevées qu'en 2020 (17 % des charges en 2023, 11 % en 2020). Les évolutions des autres coûts supportés par les navires sont en baisse, à l'exception des autres coûts variables (taxes sur la valeur des ventes, huile, appâts, glace, vivres).

Graphique 3
Structure des charges de 2017 à 2023



Champ : France hors navires de moins de 12 mètres à La Réunion.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2017-2023

2. Hors navires de moins de 12 mètres à La Réunion. Les indicateurs économiques de la flotte de pêche française incluent Mayotte à partir de 2015, et les navires de moins de 12 mètres à La Réunion depuis 2019. Pour permettre les comparaisons dans le temps :
• les résultats portant sur la période 2017-2023 *(tableau 1 et graphique 3)* sont hors navires de moins de 12 mètres à La Réunion ;
• et les résultats sur la période 2013-2022 *(graphique 4)* sont hors navires de moins de 12 m à La Réunion et hors Mayotte.

Les coûts de maintenance et de réparation, ainsi que les autres coûts fixes (primes d'assurance du navire, dépenses d'armement et taxes diverses, cotisations aux centres de gestion/cabinets comptables) baissent (respectivement de - 7,5 % et - 25,4 %).

En termes de structure des coûts *(graphique 3),* les salaires restent le premier poste de coûts (38 % en 2023).

La valeur ajoutée et la marge brute reculent en 2023, et reviennent à des niveaux inférieurs à ceux de 2020

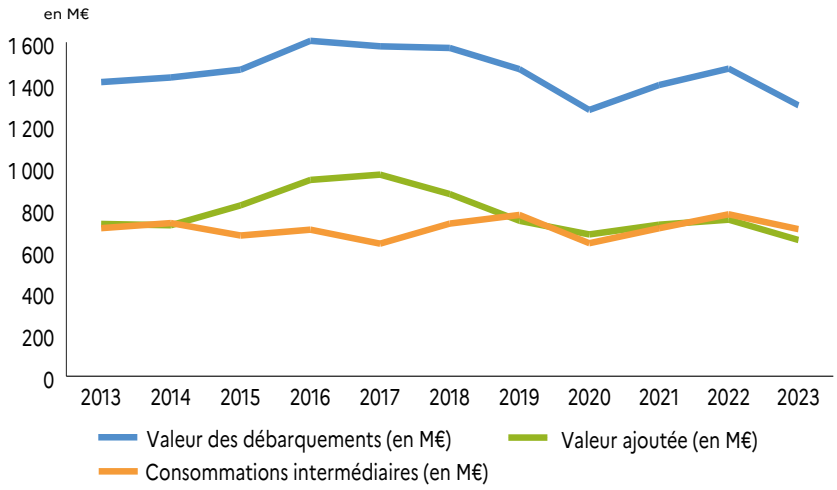
Au total, la valeur ajoutée créée en 2023 par la flotte française s'établit à 655 millions d'euros, en baisse de 13,1 % par rapport à 2022 *(tableau 1)*. Après deux années consécutives d'augmentation (+ 6,9 % entre 2020 et 2021 et + 3,3 % entre 2021 et 2022), la valeur ajoutée en 2023 retombe à un niveau légèrement inférieur à celui de 2020, avec une valeur des débarquements similaire mais des coûts plus élevés (notamment concernant l'énergie). La marge brute est de 136 millions d'euros en 2023, soit une baisse de 22,1 %. C'est la valeur la plus faible des cinq dernières années (inférieure de 9 % à son niveau de 2020). Les résultats économiques varient selon la taille des navires. La valeur ajoutée baisse plus fortement en 2023 pour les navires de 18 à 24 mètres (- 28,3 %), dont le nombre diminue aussi de manière plus marquée que pour les autres navires, que pour les navires de plus de 24 mètres (- 5,7 %). Elle diminue de 13,7 % pour les navires de moins de 12 mètres et de 14,3 % pour ceux entre 12 et 18 mètres.

Le bénéfice net, obtenu en retranchant le coût du capital à la marge brute, est négatif depuis 2019. En 2023, le déficit net est estimé à - 56,2 millions d'euros, plus important qu'en 2022.

Sur plus longue période, la valeur ajoutée en 2023 (653 millions d'euros en moyenne, hors Mayotte et navires de moins de 12 mètres à La Réunion) est à son niveau le plus faible depuis 2013 *(graphique 4)*.

Graphique 4

Évolutions de la valeur des débarquements, de l'ensemble des consommations intermédiaires et de la valeur ajoutée de 2013 à 2023 (euros constants 2023)



Champ : France hors Mayotte et hors navires de moins de 12 mètres à La Réunion.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2013-2023.

Marie-Dominique Minne
SSP – Sous-direction des synthèses statistiques et des revenus

Sources

Les données présentées dans cette étude sont collectées au niveau européen (DCF - Data Collection Framework) pour répondre au règlement européen CE n°2017/1004 du 17 mai 2017. Elles sont utilisées pour réaliser le rapport annuel économique sur la flotte de pêche de l'Union européenne *(voir encadré **Pour en savoir plus**)*. Cette étude présente la mise à jour des données du Data Collection Framework avec l'année 2023. Les données des années précédentes peuvent également être révisées.

Pour répondre à cet appel à données pour la France, plusieurs types de sources sont combinés. Pour les navires de plus de 40 mètres et pour les DROM, des estimations sont réalisées sur la base de remontées d'information agrégée auxquelles accèdent le Laboratoire d'économie et de management de l'Université de Nantes (Lemna) et l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer).

Concernant les navires de moins de 40 mètres en France métropolitaine, une enquête spécifique est réalisée auprès des navires actifs et inscrits au registre européen des flottes maritimes (3 695 navires au 31/12/2023). L'objectif de cette enquête est d'estimer les indicateurs économiques par segment de flotte, demandés dans le cadre du règlement européen. La collecte est réalisée auprès d'un échantillon de navires (851 navires pour les données économiques 2023, soit un taux de sondage d'environ 20 %) par le Lemna uniquement pour l'année 2023.

Le Lemna collecte les données comptables et extra-comptables par navire auprès des centres de gestion qui font partie de son réseau (couvrant généralement les plus gros navires), puis les traite pour mesurer les indicateurs économiques.

L'Ifremer procède par enquête directe auprès des patrons pêcheurs, pour les navires échantillonnés pour lesquels l'information ne peut être obtenue par le Lemna (généralement les plus petits navires). Pour l'année 2019, les données n'avaient pas pu être collectées comme habituellement en raison de la crise sanitaire du Covid-19 ; des estimations avaient permis de pallier l'absence de certaines données collectées. Pour l'année 2023, l'Ifremer n'ayant pu procéder à la collecte comme habituellement, des estimations ont également été effectuées pour pallier l'absence de données d'enquête, notamment pour des segments de la Méditerranée.

Définitions

Navire actif : navire pour lequel on comptabilise au moins un débarquement dans l'année civile.

Tonnage des navires : mesure du volume d'un bateau. Le tonnage représente le volume intérieur, exprimé en tonneaux de jauge brute (*gross tonnage* – GT en anglais). Le tonneau de jauge brute est équivalent à 2,83 m³.

Poids des débarquements : le poids des quantités débarquées est mesuré en équivalent poids vifs, c'est-à-dire au poids des produits débarqués à leur sortie de l'eau (encore vivant avant transformation éventuelle).

Senneur : navire conçu pour la pêche à la senne, c'est-à-dire à l'aide d'un long filet permettant d'encercler un banc de poissons.

Segmentation des navires de pêche selon la taille, la technique de pêche et la zone de pêche

Petite flotte (small scale fleet - SSF en anglais) : navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche passifs (notamment filets, lignes et hameçons, casiers et nasses).

Flotte engins actifs moins de 12 mètres (L12AG) : navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche actifs (dragues, chaluts, sennes…).

Grande flotte (large scale fleet – LSF en anglais) : navires de plus de 12 mètres utilisant des engins passifs et actifs opérant dans les régions de pêche de l'Union Européenne (hors senneurs de plus de 40 mètres**).**

Flotte « hauturière longue distance » (distant water fleet – DWF en anglais) : navires de plus de 24 mètres immatriculés dans l'Union européenne et opérant dans d'autres régions de pêche, y compris les régions ultrapériphériques de l'Union européenne.

Indicateurs économiques

Valeur ajoutée : la valeur ajoutée représente la valeur créée par l'activité. Elle est mesurée par la différence entre la valeur de la production (au prix de vente) et les consommations intermédiaires. Elle est égale à la différence entre le chiffre d'affaires hors subventions directes au revenu et la somme des coûts relatifs à la consommation d'énergie, à la maintenance et à la réparation et les autres coûts variables et fixes.

Marge brute : différence entre le chiffre d'affaires (hors subventions directes au revenu) et l'ensemble des coûts hors amortissements du capital.

Coût du capital : somme des amortissements et du coût d'opportunité du capital. Le coût d'opportunité du capital est estimé en appliquant le taux d'intérêt réel à la valeur du capital.

Marge nette (ou bénéfice net) : différence entre la marge brute d'une part et le coût du capital, c'est-à-dire les amortissements et le coût d'opportunité du capital, estimé par convention en appliquant un taux d'intérêt de 3,5 % à la valeur du capital.

Taux de valeur ajoutée : rapport entre la valeur ajoutée et le chiffre d'affaires (hors subventions directes au revenu), le taux de valeur ajoutée mesure la part du chiffre d'affaires qui correspond à la valeur ajoutée créée. Cette valeur ajoutée sert à financer les facteurs de production : le travail *via* les salaires et le capital.

Taux de marge brute : rapport entre la marge brute et le chiffre d'affaires (hors subventions directes au revenu).

Taux de marge nette : rapport entre la marge nette et le chiffre d'affaires (hors subventions directes au revenu).

Pour en savoir plus

- Consultez les données complémentaires associées à la publication sur le site Agreste : The 2025 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet

www.agreste.agriculture.gouv.fr

Ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire
et de la Souveraineté alimentaire
Secrétariat général
Service de la statistique et de la prospective
3 rue Barbet de Jouy
75349 Paris

Directeur de la publication : Vincent Marcus
Composition : SSP
Dépot légal : À parution
ISSN : 2726-6605
© Agreste 2025