RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

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

PRIMEUR

OCTOBRE 2026 N° 7
VERSION RÉVISÉE

Résultats économiques de la flotte de pêche française

Rebond des résultats économiques des navires de pêche français en 2024

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. La valeur des débarquements recule à nouveau en 2024, après une baisse très prononcée en 2023, et s'établit à un niveau inférieur à celui de 2020 (année de la crise du Covid-19). Néanmoins, avec une baisse des coûts plus prononcée que celle du chiffre d'affaires, la valeur ajoutée et la marge brute progressent légèrement, après la nette détérioration enregistrée en 2023. Ce rebond des résultats économiques est porté principalement par les navires de la grande flotte et ceux utilisant des engins actifs de moins de 12 mètres, tandis que la petite flotte connaît un recul de sa marge brute.

Cette version annule et remplace celle publiée le 22 octobre 2026, pour corriger une erreur détectée dans le graphique 4 (voir Avertissement)

Au 31 décembre 2024, la flotte de pêche française comprend 6 035 bateaux dont 991 sont inactifs. La France[1] se classe au 5e 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 et la Croatie disposent d'une flotte de navires de pêche supérieure en nombre mais inférieure en tonnage.

La France, deuxième pays européen pour la valeur des débarquements

En 2024, la flotte française a permis de pêcher 460 700 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 1,44 milliard d'euros en 2024, et au 3e rang pour le poids de ces débarquements, derrière l'Espagne et le Danemark *(graphiques 1c et 1d).*

Une tendance à la baisse de l'emploi sur les navires de pêche français, malgré un rebond du nombre d'ETP en 2024

En 2024, les navires de pêche emploient 11 300 personnes pour un volume de travail de 6 700 équivalents temps plein (ETP) *(tableau 1).* Le nombre d'emplois diminue de 3 % par rapport à 2023. Cette baisse prolonge la tendance observée sur les 5 dernières années (- 3 % en moyenne par an entre 2019 et 2024). À l'inverse, le nombre d'ETP augmente de 2 % en 2024 (alors qu'il diminue de 6 % par an en moyenne sur les 5 dernières années). Ces évolutions de sens contraires en 2024 s'expliquent par la nette hausse du nombre de jours en mer des navires, qui conduit à une hausse du nombre de jours en mer par emploi. Ce dernier avait diminué en 2023, en raison d'une baisse de l'activité de pêche qui ne s'était pas entièrement reportée sur le nombre d'emplois. Le rebond du nombre de jours en mer par emploi est particulièrement marqué au sein des navires mesurant entre 12 et 24 mètres, pouvant effectuer des campagnes plus longues et lointaines maximisant le temps de travail de leurs équipages fixes.

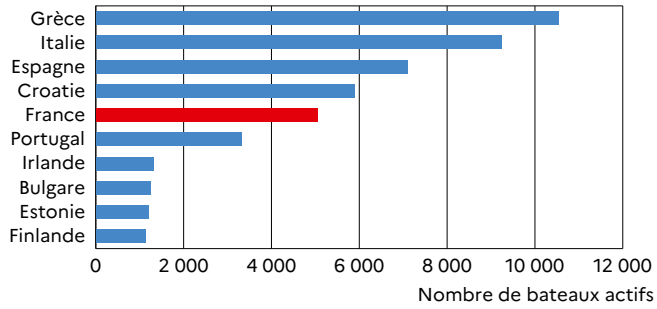
Le chiffre d'affaires des navires de pêche décroît de nouveau en 2024, après une baisse très marquée en 2023

Malgré la hausse du nombre de jours en mer, la valeur des débarquements, qui constitue la très grande majorité

1. *Les données présentées dans ce primeur portent sur la France, y compris donc les cinq DROM. La collectivité d'outremer (COM) de Saint-Martin, qui fait par ailleurs partie des régions ultrapériphériques de l'Union européenne, n'est pas incluse.*

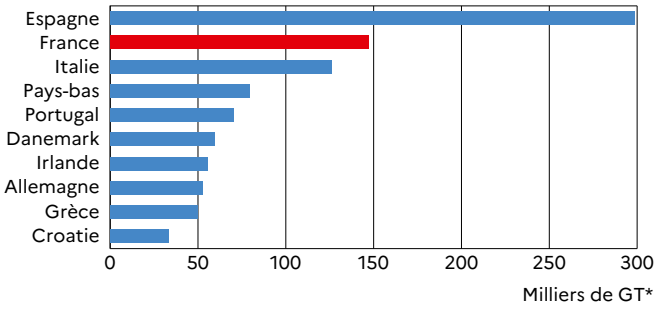
Graphique 1a

Les 10 premiers pays européens selon le nombre de bateaux de pêche en 2024



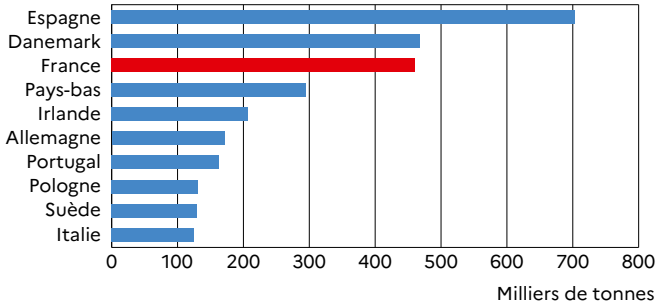
Graphique 1b

Les 10 premiers pays européens selon le tonnage des bateaux de pêche en 2024



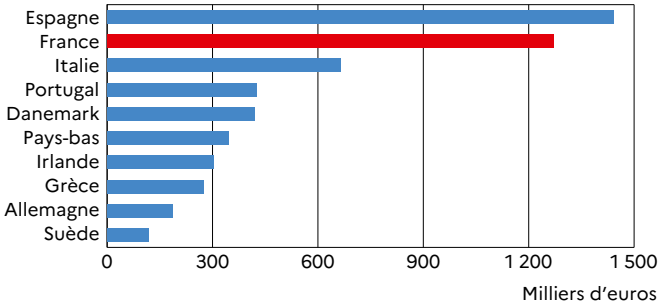
Graphique 1c

Les 10 premiers pays européens selon le poids des débarquements des bateaux de pêche en 2024



Graphique 1d

Les 10 premiers pays européens selon la valeur des débarquements des bateaux de pêche en 2024



* mesuré en équivalents de tonneaux de jauges brutes (Gross Tonnage – GT en anglais).
Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2024

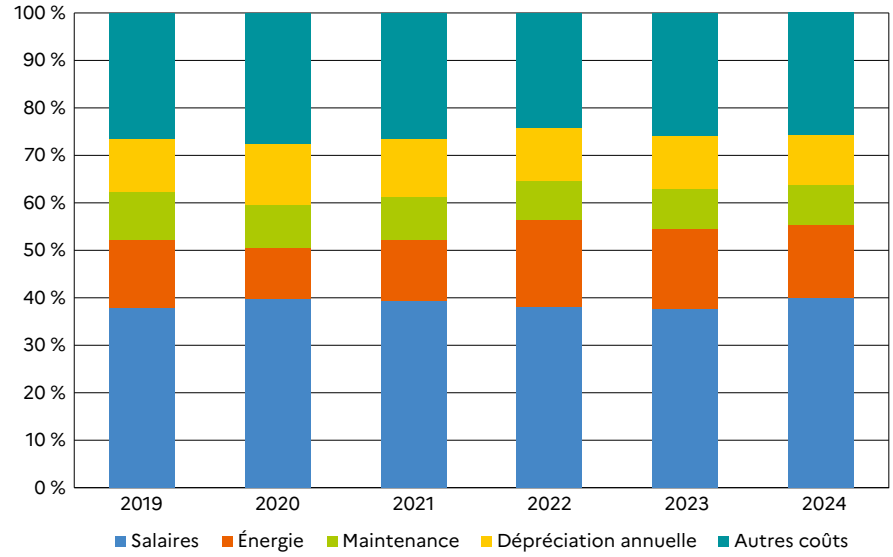
Tableau 1

Performances économiques des bateaux de pêche français de 2019 à 2024 (euros constants 2024)

	Données annuelles						Évolution (en %)	
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/ 2023	2024/ moyenne (2019-2023)
Chiffre d'affaire (en M€)	**1 572,1**	**1 382,5**	**1 515,1**	**1 614,0**	**1 440,6**	**1 365,5**	**- 5**	**- 9**
Valeur des débarquements (en M€)	1 517,7	1 318,2	1 442,5	1 518,7	1 337,4	1 278,5	- 4	- 10
Autres recettes (en M€)	47,7	42,3	41,0	54,5	62,3	57,2	- 8	16
Subventions directes aux revenus (en M€)	6,8	22,0	31,5	40,8	40,9	29,7	- 27	5
Ensemble des coûts (en M€)	**1 511,1**	**1 331,2**	**1 460,2**	**1 516,7**	**1 374,5**	**1 281,9**	**- 7**	**- 11**
Salaires et traitements de l'équipage (en M€)	588,6	546,7	593,7	592,1	533,6	526,5	- 1	- 8
Énergie (en M€)	224,1	150,7	193,2	286,7	236,2	200,4	- 15	- 8
Maintenance et réparations (en M€)	156,6	123,5	135,2	130,1	120,6	111,4	- 8	- 16
Autres coûts variables (en M€)	229,9	191,0	192,3	183,6	221,1	181,1	- 18	- 11
Autres coûts fixes (en M€)	185,2	189,3	208,8	195,4	146,7	158,0	8	- 15
Amortissement annuel (en M€)	126,8	130,0	137,0	128,9	116,2	104,6	- 10	- 18
Coût du capital (amortissement et intérêts) (en M€)	*174,4*	*178,8*	*186,1*	*173,6*	*157,5*	*140,8*	*- 11*	*- 19*
Valeur ajoutée (en M€)	769,6	706,0	754,0	777,4	675,1	685,0	1	- 7
Taux de valeur ajoutée (en %)	49,2	51,9	50,8	49,4	48,2	51,3	6	3
Valeur ajoutée par emploi	57 585,0	57 194,8	60 770,2	63 135,3	58 173,5	60 569,7	4	2
Valeur ajoutée par ETP (en €/personne)	90 199,9	94 323,2	99 854,6	105 666,5	102 541,0	102 169,1	0	4
Marge brute	181,0	159,3	160,3	185,4	141,4	158,5	12	- 4
Taux de marge brute (en %)	11,6	11,7	10,8	11,8	10,1	11,9	17	6
Bénéfice net ou marge nette	6,7	- 19,5	- 25,8	11,8	- 16,0	17,6	210	306
Taux de marge nette (en %)	0,4	- 1,4	- 1,7	0,8	- 1,1	1,3	215	310
Navires et emplois								
Navires actifs	*5 690*	*5 232*	*5 236*	*5 201*	*5 165*	*5 044*	*- 2*	*- 5*
Tonnage des navires (milliers de GT)	*176 616*	*168 519*	*169 747*	*168 110*	*160 913*	*147 273*	*- 8*	*- 13*
ETP	*8 532*	*7 485*	*7 551*	*7 358*	*6 583*	*6 704*	*2*	*- 11*
Emplois	*13 364*	*12 344*	*12 408*	*12 314*	*11 604*	*11 309*	*- 3*	*- 9*

ETP : équivalent temps plein.
Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2019-2024

Graphique 2
Structure des charges de 2019 à 2024



Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2019-2024

des recettes (94 %), baisse de 4 % *(tableau 1)* en France[2] en 2024, après une forte baisse en 2023 (- 12 %), principalement en raison de la baisse des volumes pêchés. La valeur des débarquements s'établit ainsi en 2024 à un niveau plus faible qu'en 2020 (année de l'épidémie de Covid-19, qui avait fortement ralenti l'activité de pêche pendant les périodes de confinement). La forte baisse en 2023 s'expliquait par la baisse du quota de sole dans le golfe de Gascogne, ainsi que par la cessation d'activité de nombreux navires en cours d'année 2023 dans le cadre du plan d'accompagnement individuel (PAI) Brexit. Cette baisse se poursuit en 2024 sous l'effet de la baisse du nombre de gros navires, et de l'arrêt temporaire des activités de pêche dans le cadre du plan d'action pour réduire les captures accidentelles de petits cétacés dans le golfe de Gascogne. Les subventions directes aux revenus sont de 30 millions d'euros en 2024, un niveau en baisse par rapport à ceux de 2022 et 2023, qui étaient historiquement élevés, et proche de celui de 2021 (31 millions d'euros). La baisse entre 2023 et 2024 s'explique notamment par la diminution des aides perçues dans le cadre du PAI, qui étaient très importantes en 2023, ainsi que par la fin de l'aide au carburant à partir de juillet 2024. En 2024, les niveaux toujours relativement élevés de subventions s'expliquent notamment par la mise en œuvre des indemnisations de l'arrêt temporaire des activités de pêche dans le cadre du Plan Cétacés dans le Golfe de Gascogne et par les dispositifs de remise sur le carburant (conséquence de la guerre en Ukraine et de la forte hausse des prix) qui se poursuivent au premier semestre 2024.

Au total, une fois prises en compte les subventions directes aux revenus, le chiffre d'affaires de la flotte de pêche française s'établit à 1,37 milliard d'euros. Il est en baisse de 5 % sur un an, après - 11 % en 2023, et se situe à un niveau légèrement inférieur à celui de 2020.

Les charges diminuent également, avec la baisse des prix de l'énergie en 2024

Entre 2023 et 2024, le montant total des charges baisse lui aussi (- 7 %, *tableau 1*), notamment en raison de la baisse importante des charges d'énergie (- 15 %), dans un contexte de baisse des prix. Au total, les charges en 2024 sont plus faibles qu'en 2020, année de la pandémie de Covid-19, avec une composition toutefois différente : le poids des charges d'énergie est sensiblement plus élevé en 2024 (15 % des charges, *graphique 2*) qu'en 2020 (11 %). Les évolutions des autres coûts supportés par les navires sont en baisse, à l'exception des autres coûts fixes (cotisations aux centres comptables, primes d'assurance, taxes et autres dépenses d'armement). Les salaires restent le premier poste de coûts (40 % de l'ensemble des charges en 2024).

La valeur ajoutée et la marge brute augmentent légèrement en 2024, mais restent à des niveaux inférieurs à ceux de 2020

Au total, la valeur ajoutée créée en 2024 par la flotte française s'établit à 685 millions d'euros, en légère augmentation (+ 1 % par rapport à 2023, *tableau 1*). Après deux années consécutives d'augmentation de la marge brute (+ 16 % entre 2020 et 2022), puis une baisse en 2023 à un niveau inférieur à celui de 2020 (- 24 % entre 2022 et 2023), la marge brute augmente quant à elle de 12 % en 2024, atteignant 158,5 millions d'euros. Cette valeur reste plus faible que celle de 2020. Enfin, le bénéfice net, obtenu en retranchant le coût du capital à la marge brute, redevient positif en 2024. Il est estimé à 17,6 millions d'euros, un niveau plus élevé que ceux observés depuis 2019.

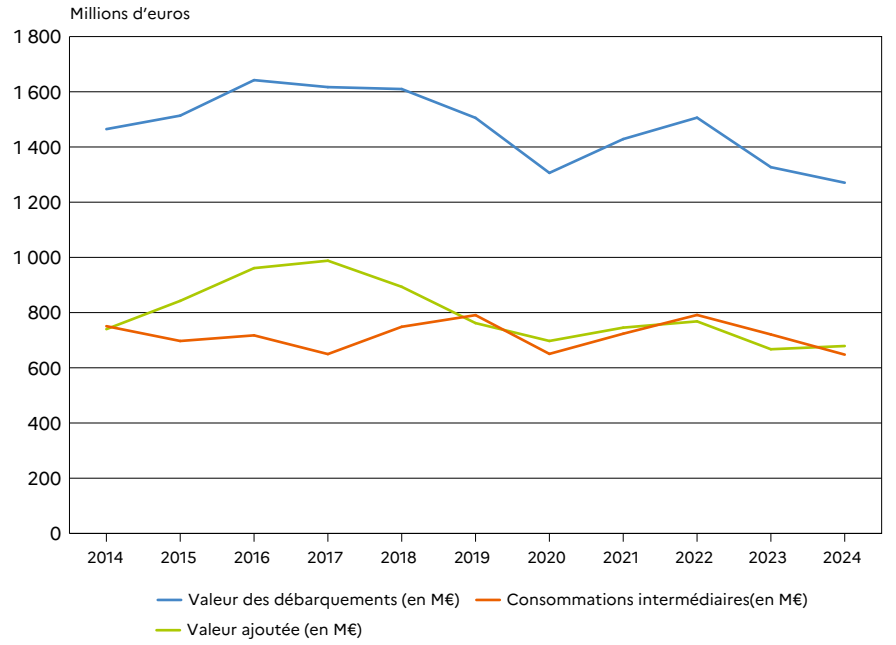
Sur plus longue période, avec les niveaux particulièrement faibles de la valeur des débarquements en 2023 et 2024, et malgré la baisse des consommations intermédiaires, les valeurs ajoutées de 2023 et 2024 (667 et 679 millions d'euros, hors Mayotte et navires de moins de 12 mètres à La Réunion) sont à leurs niveaux les plus faible depuis 2014 *(graphique 3)*.

Une majorité de petits navires, qui pèsent peu en termes de tonnage, et dont la marge brute et le bénéfice net diminuent en 2024

Les navires de la flotte de pêche française peuvent se répartir en quatre segments *(définitions)*. Les navires de moins de 12 mètres utilisant

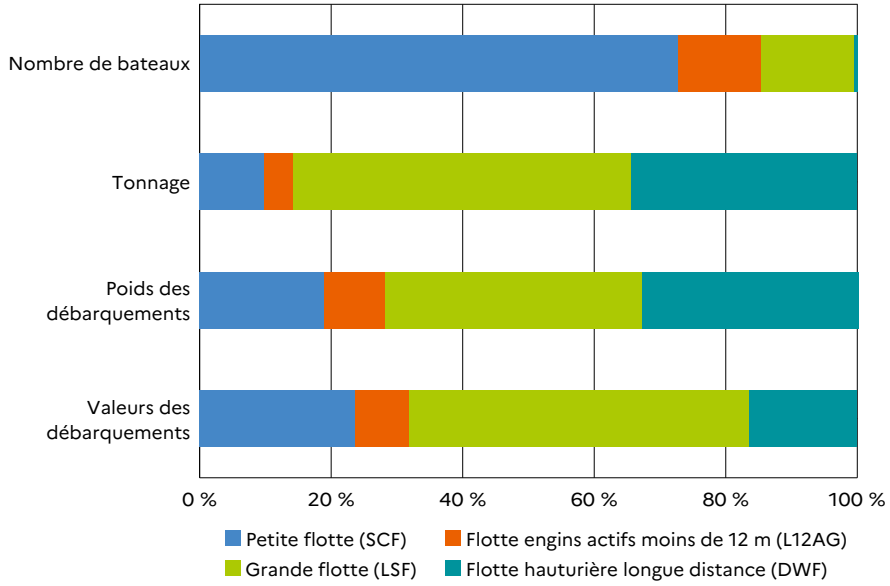
2. Les indicateurs économiques de la flotte de pêche française incluent Mayotte à partir de 2015, et les navires de moins de 12 m à La Réunion depuis 2019. Pour permettre les comparaisons dans le temps :
• les résultats portant sur la période 2019-2024 (tableau 1 et graphique 2) sont sur le champ France.
• et les résultats portant sur la période 2014-2024 (graphique 3) sont hors navires de moins de 12 m à La Réunion et hors Mayotte.

Graphique 3
Évolutions de la valeur des débarquements, des consommations intermédiaires et de la valeur ajoutée de 2014 à 2024 (euros constants 2024)



Champ : France hors Mayotte et hors navires de moins de 12 m à La Réunion.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2014-2024

Graphique 4
Structure de la flotte française en 2024*



* Voir avertissement en page 7
Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2024

des engins de pêche passifs (filets, lignes et hameçons, casiers et nasses) constituent la petite flotte, qui exerce une activité de petite pêche côtière. Elle regroupe 73 % des navires actifs, mais 24 % des débarquements et 10 % du tonnage *(graphique 4)*. Ces bateaux se trouvent dans toutes les régions de pêche : 37 % dans les ports ultramarins, 35 % sur la façade atlantique et en mer du Nord et 28 % en Méditerranée.

La valeur des débarquements de la petite flotte recule de 2 % entre 2023 et 2024 *(tableau 2)*. Ces navires sont impactés par la mise en œuvre en 2024 du plan d'action pour réduire les captures accidentelles de petits cétacés dans le golfe de Gascogne, qui concerne les navires fileyeurs de plus de 8 mètres.

La valeur ajoutée de ce segment de flotte augmente néanmoins légèrement (+ 1 %), sous l'effet d'une baisse des coûts hors salaires (- 6 %). En revanche, le nombre d'ETP employés par ces navires, qui diminue en tendance depuis 2019 (- 6 % en moyenne chaque année), rebondit légèrement en 2024, donnant lieu à une augmentation des salaires ; au total, la marge brute et le bénéfice net des navires de ce segment diminuent en 2024 (respectivement - 4 % et - 3 %).

Baisse d'activité mais résultats en hausse en 2024 pour la grande flotte et les navires avec engins actifs de moins de 12 mètres

Les navires de plus de 12 mètres (hors gros senneurs et navires de plus de 40 mètres en Atlantique), qui constituent la grande flotte, et les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche actifs (dragues, chaluts, sennes) connaissent des évolutions similaires. Ces deux segments regroupent 27 % des navires actifs et concentrent 56 % 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.

En 2024, le nombre total de navires de ces deux catégories recule de 4 % par rapport à 2023. Cette baisse est encore plus marquée pour la valeur des débarquements, qui diminue de 42 millions d'euros (- 5 %), expliquant plus de 70 % de la baisse observée sur l'ensemble de la flotte. Cependant, dans le même temps, le montant total des coûts au sein de ces navires se réduit (- 9 %), plus fortement que dans les autres segments, sous l'effet notamment de la baisse des coûts de carburant.

La valeur ajoutée des navires de ces deux segments se redresse donc en 2024, pour atteindre 425 millions d'euros (+ 2 %). Celle-ci représente 62 % de la valeur ajoutée de l'ensemble de la flotte en 2024. La marge brute augmente de 21 % et représente 69 % de la marge brute de l'ensemble de la flotte. Le bénéfice net est positif en 2024 (+ 21 millions d'euros), après un déficit net en 2023 (- 8,5 millions d'euros).

Tableau 2
Performances économiques des navires selon la catégorie de flotte (euros constants 2024)

	Petite flotte				Grande flotte et les navires avec engins actifs de moins de 12 m				Flotte hauturière longue distance			
	2023	2024	Évolution 2024/2023 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2019-2024 (en %)	2023	2024	Évolution 2024/2023 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2019-2024 (en %)	2023	2024	Évolution 2024/2023 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2019-2024 (en %)
Chiffre d'affaires (en M€)	332,9	330,2	- 1	- 1	887,4	825,8	- 7	- 3	220,3	209,5	- 5	- 6
dont Valeur des débarquements (en M€)	312,6	306,4	- 2	- 1	804,6	762,6	- 5	- 3	220,3	209,5	- 5	- 6
Coûts (en M€)	293,2	289,1	- 1	- 1	840,3	765,4	- 9	- 3	241,0	227,4	- 6	- 6
Valeur ajoutée (en M€)	198,0	200,7	1	- 1	414,3	424,5	2	- 2	62,8	59,7	- 5	- 9
Taux de valeur ajoutée (en %)	61,0	62,8	3	0	48,5	52,6	9	1	28,5	28,5	0	- 3
Valeur ajoutée par ETP (en €/personne)	83 902	83 672	0	5	116 696	116 886	0	2	92 656	88 106	- 5	- 5
Marge brute (en M€)	53,0	50,8	- 4	- 3	89,6	108,7	21	- 3	- 1,1	- 1,1	5	1
Bénéfice net ou marge nette (en M€)	26,1	25,3	- 3	- 2	- 8,5	20,7	343	2	- 33,6	- 28,4	16	7
Navires et emplois												
Navires actifs	*3 729*	*3 665*	*- 2*	*- 2*	*1 407*	*1 353*	*- 4*	*- 2*	*29*	*26*	*- 10*	*- 7*

ETP : équivalent temps plein.
Champ : France.
Source : Agreste – Data Collection Framework 2019-2024

La flotte hauturière longue distance : peu de navires mais une part toujours significative de l'activité de pêche maritime, malgré les difficultés économiques

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 la flotte hauturière longue distance, avec quelques autres navires de plus de 40 mètres qui pêchent en Atlantique. En 2024, 26 navires appartiennent à cette catégorie (moins de 1 % de l'ensemble des navires de pêche français), un effectif qui a diminué de 10 % entre 2023 et 2024 et de 7 % en moyenne par an depuis 2019. En 2024, ces navires concentrent cependant toujours 34 % du tonnage, 33 % du poids des marchandises débarquées et 16 % des valeurs débarquées par la flotte de pêche française.

La baisse du nombre de navires dans ce segment est à replacer dans le contexte de leurs difficultés économiques. Le taux de valeur ajoutée au sein de ce segment (29 % en 2024) est sensiblement plus faible que dans le reste de la flotte (53 % pour la grande flotte et les engins actifs de moins de 12 mètres, 63 % pour la petite flotte). Entre 2021 et 2024, soit après l'année 2020 marquée par les impacts de la pandémie de Covid-19, la marge brute de ce segment est en moyenne de - 6 millions d'euros et a été négative trois années sur quatre, et le bénéfice net est en moyenne - 36 millions d'euros et a été négatif les quatre années. Ces deux indicateurs (marge brute et le bénéfice net) se sont néanmoins légèrement améliorés en 2024 dans ce segment, sous l'effet d'une baisse des coûts (- 6 %) plus rapide que celle du chiffre d'affaires (- 5 %).

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

Source

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 *(Pour en savoir plus)*. Cette étude présente la mise à jour des données du *Data Collection Framework* avec l'année 2024. Les données des années précédentes peuvent également être révisées. En particulier, la méthode d'estimation de la valeur du capital physique des navires et de la consommation de capital fixe a été revue à compter des données 2024. La méthodologie

appliquée[3] comprend une mise à jour du prix de construction des navires, ainsi que des révisions d'autres éléments de la méthode de l'inventaire permanent (PIM), notamment les parts de chaque composante dans le prix des navires (coque, moteur…) et leur durée de vie. Ces évolutions ont conduit à réviser l'ensemble de la série 2011-2024. Les estimations du bénéfice net de la flotte ont été modifiées par rapport aux séries chronologiques publiées précédemment.

Pour répondre à l'appel à données européen, la France combine plusieurs types de sources. Pour les navires de plus de 40 mètres et pour les DROM, des estimations sont réalisées sur la base de remontées d'information agrégées 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 hors DROM, une enquête spécifique est réalisée auprès des navires actifs et inscrits au registre européen des flottes maritimes (3 612 navires au 31/12/2024). 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 (1 069 navires pour les données économiques 2024, soit un taux de sondage d'environ 30 %) par le Lemna et par l'Ifremer.

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 m 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

3. https://archimer.ifremer.fr/doc/01071/118219/ *pour une description détaillée de la méthode.*

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, i.e. 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

Données complémentaires associées à la publication sur Agreste

The 2026 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet

Avertissement

Cette version annule et remplace la version publiée sur le site Agreste le 22 octobre 2026, pour corriger, conformément au code de bonnes pratiques de la statistique publique, une erreur détectée dans le graphique 4 (inversion des libellés de l'histogramme). Cette correction ne porte pas sur les données publiées et ne modifient pas le sens des messages.

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 : Desk (www.desk53.com.fr)
Dépôt légal : À parution
ISSN : 1760-7132
© Agreste 2026