



Résultats économiques de la flotte de pêche

Une année 2016 sensiblement meilleure que les cinq années précédentes

La flotte de pêche française est l'une des plus importantes des pays de l'Union européenne. Seule la flotte espagnole se classe systématiquement devant, que ce soit en nombre de navires, en tonnage, en quantité débarquée ou en valeur de ces débarquements. En 2016, les résultats économiques de la flotte française ont fortement progressé sous l'effet d'une hausse sensible des quantités pêchées et donc des valeurs débarquées mais également d'un contexte de faible prix de l'énergie.

Au 31 décembre 2016, la flotte de pêche française comprend 6 835 bateaux dont 1 152 sont inactifs. La France se classe au 6^e rang des pays européens en nombre de navires (*figure 1a*) mais ce classement ne tient pas compte de leur taille. En tenant compte de leur volume, mesuré en équivalents de tonneaux de jauges brutes (*Gross Tonnage - GT*), la France se classe au 3^e rang des pays européens derrière l'Espagne et le Royaume-Uni (*figure 1b*). La Grèce, l'Italie et le

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

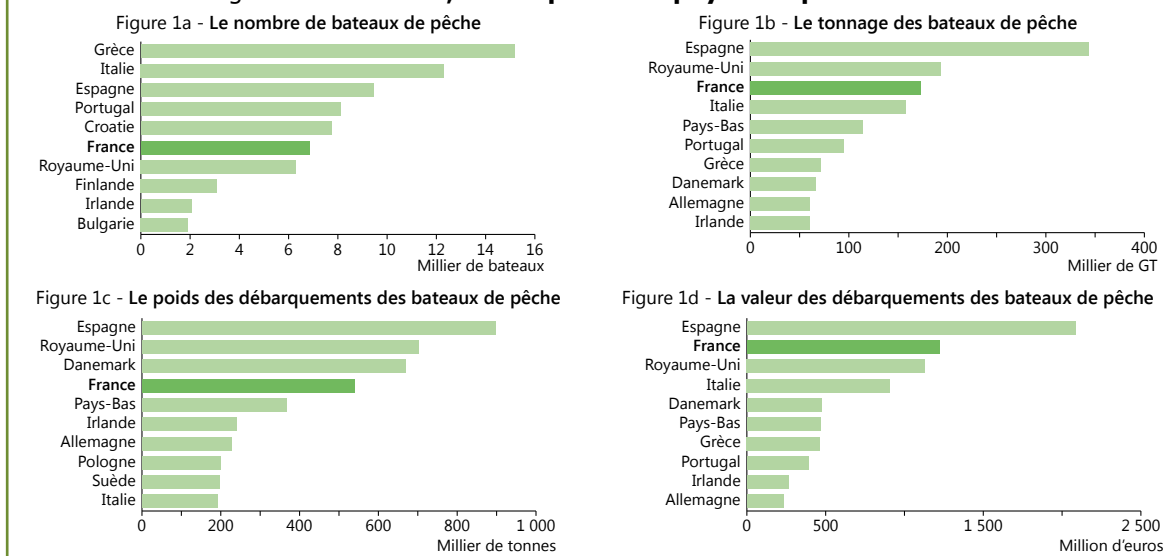
La France, deuxième pays européen pour la valeur des débarquements

En 2016, la flotte française a permis de pêcher 540 000 tonnes de marchandises (débarquements en équivalents poids vifs) pour une valeur de 1,22 million d'euros (Md€). Ces quantités sont supérieures à celles des

années précédentes : entre 463 et 527 milliers de tonnes pêchées entre 2011 et 2016 pour des valeurs de débarquements comprises entre 1,08 et 1,15 Md€. La France se situe au 4^e rang européen pour le poids des quantités débarquées derrière l'Espagne, le Royaume-Uni et le Danemark (*figure 1c*) et elle se situe au 2^e rang européen pour la valeur de ces débarquements (*figure 1d*), loin derrière l'Espagne (2,09 Md€) et juste devant le Royaume-Uni (1,13 Md€).



Figures 1 - En 2016, les 10 premiers pays européens selon...



Source: Agreste - Data Collection Framework 2016

» En 2016, l'emploi augmente

Les navires de pêche français emploient environ 13 500 personnes pour une charge de travail équivalente à 7 100 emplois à temps plein. Ce nombre d'emplois a fortement augmenté entre 2015 et 2016 (+ 8,6 %) et retrouve un niveau proche de celui atteint en 2012 (7 200) avant un recul de 2013 à 2015.

Depuis quelques années, le nombre d'entreprises de pêche regroupant plusieurs bateaux croît (+ 6,9 % entre 2011 et 2016). Cependant le modèle majoritaire reste celui d'entreprises à un seul navire (87 % des entreprises en 2016).

Beaucoup de petits navires...

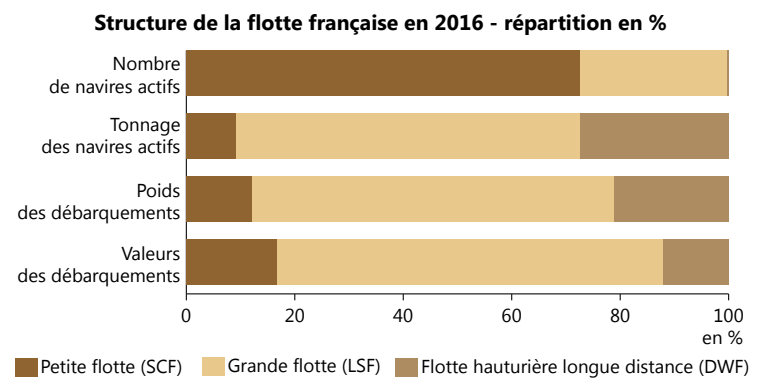
Les navires de la flotte de pêche française se répartissent en trois segments. Les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche passifs (filets, lignes, casiers...) constituent la petite flotte. Elle regroupe 73 % des navires actifs mais seulement 9 % du tonnage (figure 2). Ces bateaux se situent dans toutes les régions de pêche : 40 % dans les ports ultramarins, 33 % sur la façade atlantique et la 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) et ceux de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche actifs (dragues, chaluts, sennes) constituent la grande flotte. Elle regroupe 27 % des navires actifs et concentre 63 % du tonnage de la flotte de pêche française; bien que présents dans tous les ports, ces bateaux sont plus présents sur la façade atlantique et la mer du Nord.

Enfin, la France possède un petit contingent de gros senneurs qui appartiennent à la catégorie des grands bateaux 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 du pacifique au large de l'Île de la Réunion, de Mayotte et des

Figure 2 - La flotte hauturière longue distance : moins de 1 % des navires mais plus de 21 % des poids des débarquements



Source: Agreste - Data Collection Framework 2016

côtes africaines. Ces bateaux qui constituent la flotte hauturière longue distance représentent moins de 1 % de l'ensemble des navires de pêche français mais ils concentrent 27 % du tonnage, 21 % du poids des marchandises débarquées et 12 % des valeurs débarquées par la flotte de pêche française.

Forte hausse du chiffre d'affaires en 2016

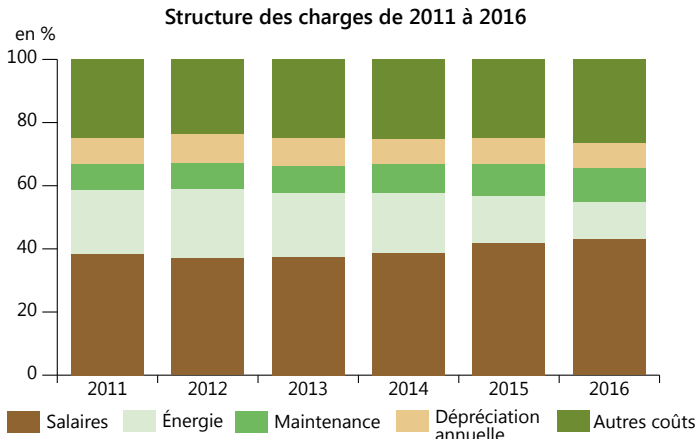
Conséquence de la hausse des quantités débarquées et de leur valeur, le chiffre d'affaires de la flotte de pêche française a fortement augmenté en 2016 et s'établit à 1,33 Md€, un chiffre supérieur de 14 % à la moyenne du chiffre d'affaires sur les cinq années précédentes (tableau 1). La hausse des recettes est sensiblement supérieure à celle des coûts (+ 7 % par rapport à

la moyenne sur les cinq années précédentes). De nombreux postes de coûts augmentent vivement, notamment les salaires sous l'effet d'une progression de l'emploi. Les coûts variables sont fortement liés à l'activité. Les coûts de maintenance et de réparation se sont également fortement accrus ces dernières années. La moyenne d'âge du parc des navires avoisine les 25 ans en 2016 alors qu'elle n'était que de 22 ans en 2011.

Baisse de la facture énergétique en 2016

La hausse de l'ensemble des coûts a pu être contenue grâce à la baisse du coût de l'énergie en 2016 après une année 2015 déjà favorable. En 2016, la facture énergétique s'établit à seulement

Figure 3 - Baisse relative des charges d'énergie en 2015 et 2016



Source: Agreste - Data Collection Framework 2011-2016

Tableau 1 - **Forte hausse des résultats en 2016**
Performances économiques des bateaux de pêche français de 2011 à 2016

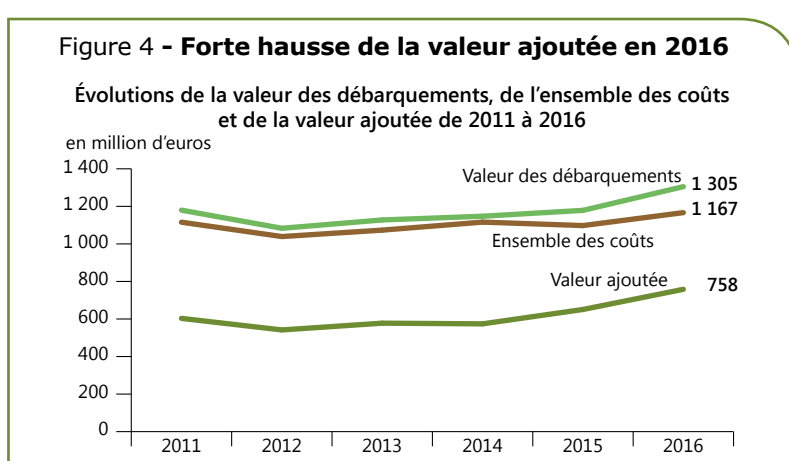
	Données annuelles						Évolution	
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2015	2016/ moyenne (2011-2015)
	en million d'euros						en %	
Chiffre d'affaires	1 205,7	1 112,9	1 163,4	1 178,2	1 208,4	1 337,6	11	14
Valeur des débarquements	1 179,7	1 083,2	1 127,6	1 147,4	1 178,7	1 305,0	11	14
Autres recettes	17,2	15,5	22,5	18,7	16,1	22,0	36	22
Subventions directes aux revenus	8,7	14,1	13,3	12,1	13,6	10,7	-21	-14
Ensemble des coûts	1 115,6	1 039,1	1 073,4	1 116,1	1 097,7	1 166,6	6	7
Salaires et traitements de l'équipage	426,1	384,2	399,1	429,5	457,7	501,5	10	20
Énergie	223,2	225,4	214,1	209,1	161,8	137,7	-15	-33
Maintenance et réparations	92,5	86,7	91,3	102,0	110,1	123,7	12	28
Autres coûts variables	133,2	117,8	136,3	145,2	139,6	156,6	12	17
Autres coûts fixes	145,0	127,2	130,7	135,7	132,7	150,8	14	12
Amortissement annuel	90,3	96,0	95,0	88,8	91,7	95,4	4	3
Coût du capital (amortissement et intérêts)	95,7	97,9	102,0	94,6	95,9	96,3	0	-1
Valeur ajoutée	603,2	541,7	577,7	574,2	650,7	758,1	17	29
Taux de valeur ajoutée (en %)	50,4	49,3	50,2	49,2	54,5	57,1	5	13
Valeur ajoutée par ETP (en €/personne)	41 228	38 308	42 196	42 381	48 408	56 005	16	32
Marge brute	177,1	157,5	178,6	144,7	193,0	256,7	33	51
Taux de marge brute (en %)	14,8	14,3	15,5	12,4	16,2	19,3	20	32
Bénéfice net ou marge nette	81,4	59,6	76,7	50,1	97,1	160,4	65	120
Taux de marge nette (en %)	6,8	5,4	6,7	4,3	8,1	12,1	49	93

Source: Agreste - Data Collection Framework 2011-2016

138 M€ contre des valeurs comprises entre 209 et 227 M€ entre 2011 et 2014. Ces variations du prix du pétrole se traduisent par une forte évolution de la structure des coûts. De 20 % en 2011, la part de la facture énergétique dans l'ensemble des coûts a diminué pour atteindre 12 % en 2016 (figure 3). Dans le même temps, la part des salaires et traitements, qui reste le premier poste de coût, a augmenté de 38 % à 43 % et la part des coûts de maintenance est passée de 8 à 11 %.

Amélioration des indicateurs économiques en 2016

La forte hausse des recettes issues de débarquements, combinée à la hausse plus modérée de l'ensemble des coûts, entraîne une amélioration des indicateurs de performances économiques (figure 4). En 2016,



Source: Agreste - Data Collection Framework 2011-2016

la valeur ajoutée créée par la flotte française représente 57 % du chiffre d'affaires et s'établit à 758,10 M€, un chiffre supérieur de 29 % à la moyenne des cinq années précédentes. La valeur ajoutée par emploi (en équivalent temps plein) a progressé dans les mêmes proportions ; la marge brute et surtout le bénéfice

net, c'est-à-dire après prise en compte du coût du capital, atteignent également des valeurs records sur la période 2011-2016.

Marie-Dominique Minne
François-Pierre Gitton
SSP - Bureau des statistiques sur les productions et les comptabilités agricoles

Source

Les données présentées dans cette étude sont les données collectées au niveau européen (DCF - *Data Collection Framework*) pour répondre au règlement européen CE n° 199/2008 du 25 février 2008.

Ces données sont utilisées pour réaliser le rapport annuel économique sur la flotte de pêche de l'Union européenne («*Annual Economic Report on the EU fishing fleet*») rapport publié en octobre 2018 et portant sur les données comptables relatives à l'année 2016.

Pour répondre à cet appel à données, la France réalise chaque année une enquête auprès des navires de pêche français actifs inscrits au registre européen des flottes maritimes (5 683 navires actifs au 31/12/2016).

L'objectif de cette enquête est de produire les données permettant de calculer les indicateurs économiques par segment de flotte demandés dans le cadre du règlement européen. Cette opération est la seule source de données statistiques permettant d'évaluer le secteur en termes économiques (revenu d'activité, coûts de production, valeur ajoutée...).

La collecte est réalisée par le Laboratoire d'Économie et de Management de l'Université de Nantes (Lemna) et par l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer). Le Lemna collecte des données comptables et extra-comptables par navire auprès des centres de gestion, puis les traite pour fournir les indicateurs demandés par navire. L'Ifremer procède par enquête directe auprès des patrons pêcheurs.

Pour les données économiques 2016, les données de 1 169 navires ont été collectées.

Définitions

Navire actif/inactif : un navire actif sur une année civile est un navire pour lequel on comptabilise au moins un débarquement dans l'année.

Tonnage des navires : le tonnage est la mesure du volume d'un bateau. Il représente le volume intérieur, exprimé en tonneaux de jauge brute (*Gross Tonnage (GT)*). 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 de pêche 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 (*SSF : small scale fleet*) : le segment comprend tous les navires de moins de 12 m utilisant des engins de pêche passifs (filets, lignes et hameçons, casiers et nasses...).

Grande flotte (*LSF : large scale fleet*) : le segment comprend tous les navires utilisant des engins de pêche actifs (dragues, chalut, senne...) et les navires de plus de 12 mètres utilisant des engins passifs opérant dans les régions de pêche de l'Union européenne.

Flotte « hauturière longue distance » (*DWF : distant water fleet*) : le segment comprend les 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 : la marge brute correspond à la différence entre le chiffre d'affaires (hors subventions directes au revenu) et l'ensemble des coûts hors coût du capital (dépréciation annuelle et remboursements d'intérêts).

Marge nette : la marge nette (ou bénéfice net) est égale à la différence entre la marge brute et le coût du capital. Elle

correspond à la différence entre le chiffre d'affaires (hors subventions directes au revenu) et l'ensemble des coûts.

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. Le taux de valeur ajoutée renvoie à la valeur ajoutée dégagee par 1 € de chiffre d'affaires. Cette valeur ajoutée sert à financer les facteurs de production : le travail *via* les salaires et le capital (dividendes) et à investir.

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 le site Internet du SSP : www.agreste.agriculture.gouv.fr

Publications :

The 2018 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet (STECF 18-07)