agreste
LA STATISTIQUE, L'ÉVALUATION ET LA PROSPECTIVE AGRICOLE
PRIMEUR

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ALIMENTATION
STATISTIQUE PUBLIQUE

**DÉCEMBRE 2020** N°8

# Résultats économiques de la flotte de pêche française

## En 2018, malgré un léger recul sur un an, les résultats économiques des navires français se maintiennent à un niveau élevé.

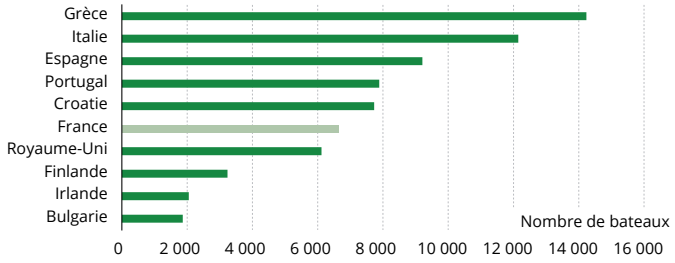
**La flotte de pêche française est l'une des plus importantes de l'Union européenne. Seule la flotte espagnole se classe systématiquement devant, que ce soit en nombre de navires, en tonnage, en quantité débarquée ou en valeur de débarquements. Après des hausses en 2016 et 2017, les résultats économiques de la flotte française reculent en 2018 tout en se maintenant à un niveau supérieur à ceux du début de la décennie (2011-2015). La valeur ajoutée, notamment, baisse sous l'effet de la stabilité de la valeur des débarquements et de la hausse des coûts, en particulier ceux d'énergie.**

Au 31 décembre 2018, la flotte de pêche française comprend 6 629 bateaux dont 1 059 sont inactifs. La France se classe au 6e rang des pays européens en nombre de navires (*graphique 1a*) mais ce classement ne tient pas compte de leur taille. En prenant en considération leur volume, mesuré en équivalents de tonneaux de jauges brutes (*Gross Tonnage* – GT en anglais), la France se classe au 3e rang des pays européens derrière l'Espagne et le Royaume-Uni (*graphique 1b*). La Grèce, l'Italie et le Portugal disposent d'une flotte de navires supérieure en nombre mais inférieure en tonnage.

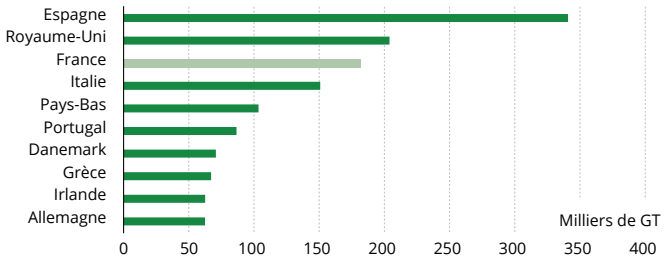
### La France, deuxième pays européen pour la valeur des débarquements

En 2018, la flotte française a permis de pêcher 570 600 tonnes de marchandises (débarquements en équivalents poids-vifs) pour une valeur de 1,39 Md€ (France y compris DOM). La France se situe au 4e rang européen pour le poids des quantités débarquées derrière l'Espagne, le Royaume-Uni et le Danemark (*graphique 1c*) et elle se situe au 2e rang européen pour la valeur de ces débarquements (*graphique 1d*), loin derrière l'Espagne (1,83 Md€) et devant le Royaume-Uni (1,13 Md€).

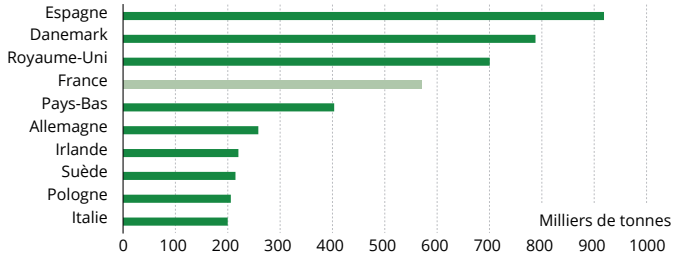
**Graphique 1a**
**Les 10 premiers pays européens selon le nombre de bateaux de pêche**



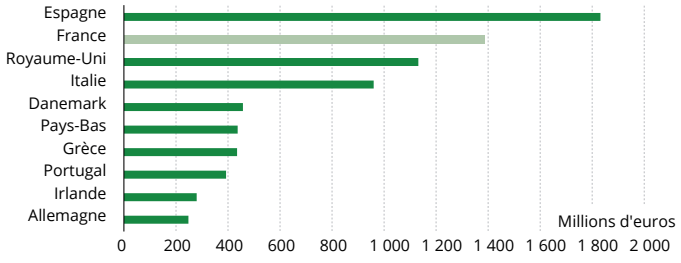

**Graphique 1b**
**Les 10 premiers pays européens selon le tonnage des bateaux de pêche**




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




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




Source: Agreste - Data Collection Framework 2018

## Légère baisse de la charge de travail et augmentation de la productivité

Les navires de pêche français emploient environ 13 300 personnes pour une charge de travail équivalente à 7 800 emplois à temps plein. En dépit d'une légère baisse entre 2017 et 2018, dans un contexte de baisse d'ensemble de la valeur ajoutée, la valeur ajoutée par emploi reste supérieure à 50 000 € et la valeur ajoutée par emploi en équivalent temps plein est supérieure à 90 000 € (*tableau 1*).

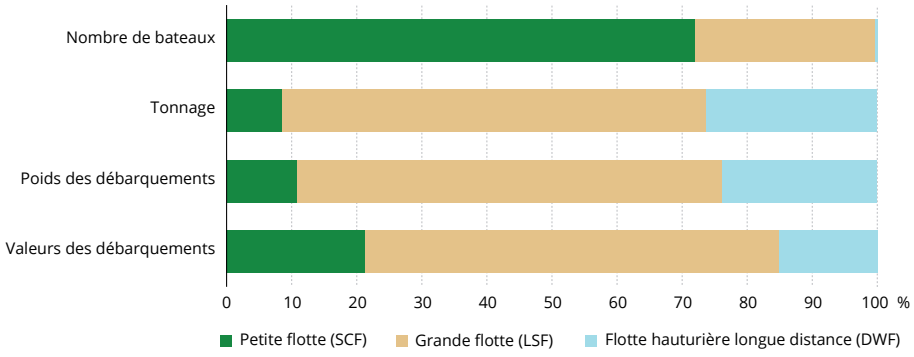
En 2018, 86 % des entreprises comptent un seul navire. Cette proportion diminue lentement depuis plusieurs années.

## Une majorité de petits navires ...

Les navires de la flotte de pêche française peuvent se répartir en trois segments. Les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche passifs (filets, lignes et hameçons, 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 : 39 % dans les ports ultramarins, 33 % sur la façade atlantique et en mer du Nord et 28 % en Méditerranée.

**Graphique 2**
### La flotte hauturière longue distance représente moins de 1% des navires mais plus de 20 % des poids des débarquements

Structure de la flotte française en 2018 - répartition en %




Source: Agreste - Data Collection Framework 2018

## ... mais les plus gros navires réalisent une majorité 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 64 % du tonnage de la flotte de pêche française ; bien que présents dans tous les ports, ces bateaux le sont 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 qui pêchent dans les régions éloignées de l'Union européenne. Ces bateaux sont spécialisés dans la pêche au thon dans

**Tableau 1**
### 3e année consécutive de résultats élevés

| Performances économiques des bateaux de pêche français | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Données annuelles | | | | Évolution | |
| | 2011 | 2016 | 2017 | 2018 | 2018/2017 en % | 2018/ moyenne 2011/2017 en % |
| Chiffre d'affaires (en M€) | 1 205,7 | 1 337,6 | 1 320,0 | 1 313,6 | -0,5 | 7,8 |
| - Valeur de débarquements (en M€) | 1 179,7 | 1 305,0 | 1 291,7 | 1 287,0 | -0,4 | 8,4 |
| - Autres recettes (en M€) | 17,2 | 22,0 | 20,0 | 22,3 | 11,6 | 18,3 |
| - Subventions directes au revenu (en M€) | 8,7 | 10,7 | 8,3 | 4,3 | -48,3 | -63,0 |
| Ensemble des coûts (en M€) | 1 110,2 | 1 165,7 | 1 162,8 | 1 186,5 | 2,0 | 7,2 |
| - Salaires et traitements de l'équipage (en M€) | 426,1 | 501,5 | 498,8 | 492,7 | -1,2 | 11,4 |
| - Énergie (en M€) | 223,1 | 137,7 | 145,7 | 166,5 | 14,3 | -11,5 |
| - Maintenance et réparations (en M€) | 92,5 | 123,7 | 119,1 | 124,7 | 4,7 | 20,3 |
| - Autres coûts variables (en M€) | 133,1 | 156,6 | 156,8 | 153,0 | -2,4 | 8,7 |
| - Autres coûts fixes (en M€) | 145,0 | 150,8 | 147,7 | 157,8 | 6,8 | 13,9 |
| - Amortissement annuel (en M€) | 90,3 | 95,4 | 94,7 | 91,8 | -3,1 | -1,5 |
| *Coût du capital (amortissement et intérêts) (en M€)* | 98,8 | 96,8 | 91,4 | 80,1 | -12,4 | -18,3 |
| Valeur ajoutée (en M€) | 603,2 | 758,1 | 742,4 | 707,3 | -4,7 | 11,3 |
| Taux de valeur ajoutée (en %) | 50,4 | 57,1 | 56,6 | 54,0 | -4,6 | 2,9 |
| Valeur ajoutée par emploi | 41 227,5 | 56 005,1 | 54 828,6 | 53 309,8 | -2,8 | 15,4 |
| Valeur ajoutée par ETP (en €/personne) | | | 92 979,3 | 90 475,1 | -2,7 | |
| Marge brute | 177,1 | 256,7 | 243,6 | 214,6 | -11,9 | 11,2 |
| Taux de marge brute (en %) | 14,8 | 19,3 | 18,6 | 16,4 | -11,7 | 3,2 |
| Bénéfice net ou marge nette | 78,4 | 159,8 | 152,2 | 134,5 | -11,6 | 41,6 |
| Taux de marge nette (en %) | 6,5 | 12,0 | 11,6 | 10,3 | -11,5 | 33,3 |

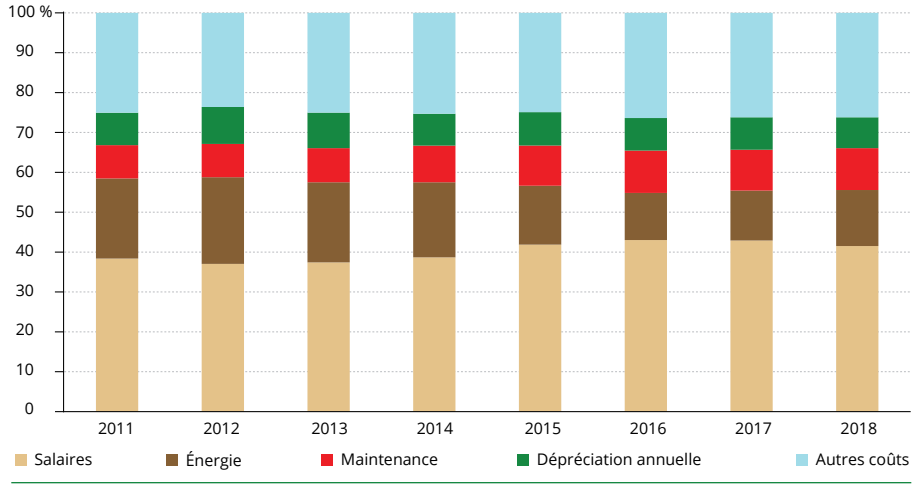
* Le mode de calcul du volume de travail mesuré en équivalent temps plein (ETP) à partir du nombre de jours de mers a été révisé et mis en œuvre pour les années 2017 et 2018. La rétropolation de la série depuis 2011 n'a pu être mise en œuvre ; ce sera le cas avec la publication du prochain rapport, intégrant les données relatives à l'année 2019.

Champ: France hors Martinique, Mayotte et navires de moins de 12 m à La Réunion
Source: Agreste - Data Collection Framework 2011-2018

**Graphique 3**

## Stabilité de la structure des coûts

Structure des charges de 2011 à 2018 - répartition en %




Source: Agreste - Data Collection Framework 2018

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. Ces bateaux qui constituent la flotte hauturière longue distance représentent moins de 1 % de l'ensemble des navires de pêche français mais ils concentrent 26 % du tonnage, 24 % du poids des marchandises débarquées et 15 % des valeurs débarquées par la flotte de pêche française.

## Stabilité du chiffre d'affaires en 2018

Entre 2017 et 2018, la valeur des débarquements est quasi stable (- 0,4 %) comme l'ensemble des recettes (- 0,5 %). De fait, la valeur des débarquements constitue la très grande majorité (98 %) des recettes.

Le chiffre d'affaires de la flotte de pêche française (hors Martinique, Mayotte et la petite flotte réunionnaise) s'établit à 1,31 Md€, un chiffre très proche de celui de 2016 ou 2017 et supérieur de 8 % à la moyenne du chiffre d'affaires sur les sept années précédentes (*Tableau 1*).

## Rebond des coûts de l'énergie en 2018

Entre 2017 et 2018, les postes de charges augmentent de 2 %. La facture énergétique est très inférieure à ce qu'elle était entre 2011 et 2014 mais croît cependant de 14 % entre 2017 et 2018 pour atteindre le niveau de 2015.

En lien avec la baisse modérée de la charge de travail, les charges de personnel décroissent (- 1,2 %). Alors qu'en 2017 les coûts de maintenance et de réparation diminuent de façon atypique, ils augmentent à nouveau de près de 5 %, retrouvant ainsi la trajectoire de croissance régulière depuis quelques années. La moyenne d'âge de la flotte dépasse les 26 ans en 2018 alors qu'elle n'était que de 22 ans en 2011 et 20 ans en 2008. Le faible renouvellement de la flotte explique un vieillissement rapide qui peut occasionner une hausse des coûts de maintenance.

Dans l'ensemble, ces évolutions sont modérées et la structure des coûts (*graphique 3*) est stable depuis 2015. La part des salaires et traitements reste le premier poste de coûts (42 %), la part des coûts de maintenance s'élève à 11 % et celle des coûts de carburants à 14 %.

Les autres coûts sont répartis à parts égales entre coûts fixes (prime d'assurance du navire, dépenses d'armement et taxes diverses, cotisation aux centres de gestion/cabinets comptables...) et coûts variables (taxes sur la valeur des ventes, huile, appâts, glace, vivres). Leur part dans l'ensemble des charges est stable depuis 2011.

## Baisse des indicateurs économiques en 2018

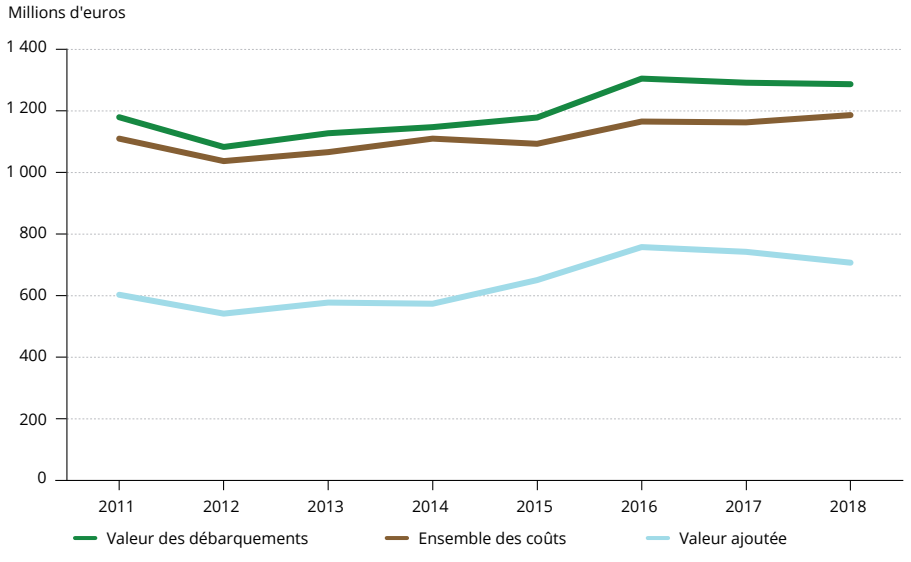
Après deux années de hausse en 2016 et 2017, les indicateurs économiques de la pêche française sont à la baisse en 2018, en lien avec la légère diminution des recettes issues de débarquements combinée à une hausse des coûts de 2 %. En 2018, la valeur ajoutée créée par la flotte française représente 54,0 % du chiffre d'affaires et s'établit à 707 M€, chiffre inférieur de 4,7 % à celui de 2017 mais supérieur de 11 % à la moyenne des sept années précédentes (*graphique 4*). La valeur ajoutée par emploi (en équivalent temps plein) diminue un peu moins ; la marge brute ou le bénéfice net, c'est-à-dire après prise en compte du coût du capital, diminue de près de 12 % après un record en 2017. Ils restent très supérieurs aux chiffres des années 2011 à 2015.

**Marie-Dominique Minne**
**François-Pierre Gitton**
*SSP sous-direction des synthèses statistiques et des revenus*

**Graphique 4**

## La valeur ajoutée reste à un niveau supérieur à la moyenne de la décennie

Évolutions de la valeur des débarquements, de l'ensemble des coûts et de la valeur ajoutée de 2011 à 2018




Source: Agreste - Data Collection Framework 2018

## 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. (cf. pour en savoir plus).

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 (5 570 navires actifs au 31/12/2018).
L'objectif de cette enquête est d'estimer 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 l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer). Le Lemna collecte les 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. En 2018, les données de 1 130 navires ont été collectées.

## Définitions

**Navire actif/inactif :** 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 $m^3$.

**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 (SSF :** *small scale fleet* en anglais) : 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* en anglais) : navires utilisant des engins de pêche actifs (dragues, chalut, senne ...) et navires de plus de 12 mètres utilisant des engins passifs opérant dans les régions de pêche de l'UE.

**Flotte « hauturière longue distance »** (**DWF :** *distant water fleet* 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 coût du capital (dépréciation annuelle et remboursements d'intérêts).

**Marge nette :** (ou bénéfice net) différence entre la marge brute et le coût du capital. La marge nette correspond donc 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. Cette valeur ajoutée sert à financer les facteurs de production : le travail *via* les salaires, et le capital (dividendes) 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

Données complémentaires associées à la publication : The 2020 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet **(STECF 20-06)**

**www.agreste.agriculture.gouv.fr**

Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation
Secrétariat général
Service de la statistique et de la prospective
3 rue Barbet de Jouy - 75349 Paris

**Directrice de la publication :** Corinne Prost
**Composition :** SSP
**Dépôt légal :** À parution - **ISSN :** 1760-7132
© Agreste 2020