

PRIMEUR

DÉCEMBRE 2021 N° 8

Résultats économiques de la flotte de pêche française

Net recul des résultats économiques des navires de pêche français en 2019

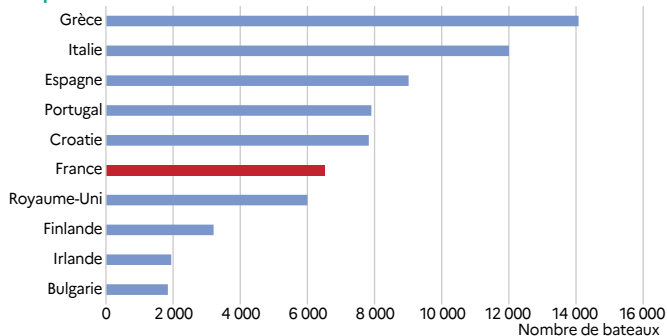
La flotte de pêche française est l'une des plus importantes de l'Union européenne. Seule la flotte espagnole se classe systématiquement devant, que ce soit en nombre de navires, en tonnage, en quantité débarquée ou en valeur de débarquements. Après trois années de résultats élevés, les performances économiques de la flotte française reculent nettement en 2019. La valeur ajoutée, la marge brute ou le bénéfice net de l'activité de pêche maritime sont au plus bas depuis 2014.

Au 31 décembre 2019, la flotte de pêche française comprend 6 513 bateaux dont 962 sont inactifs. La France se classe au 6^e rang des pays européens en nombre de navires (*graphique 1a*) mais ce classement

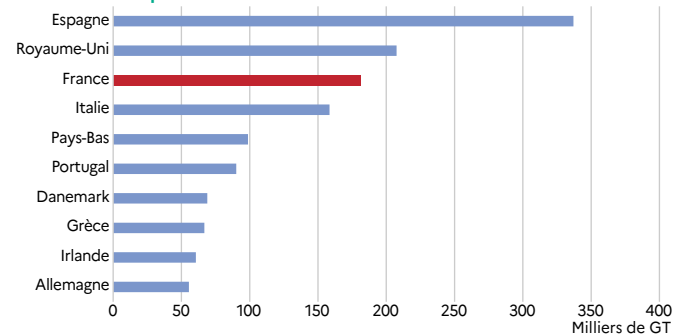
ne tient pas compte de leur taille. En prenant en compte leur volume, mesuré en équivalents de tonneaux de jauges brutes (*Gross Tonnage – GT* en anglais), la France se classe au 3^e rang des pays européens

derrière l'Espagne et le Royaume-Uni¹ (*graphique 1b*). La Grèce, l'Italie et le Portugal disposent d'une flotte de navires supérieure en nombre mais inférieure en tonnage.

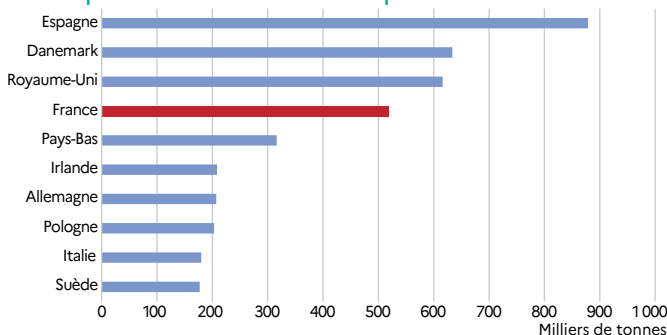
Graphique 1a
Les 10 premiers pays européens selon le nombre de bateaux de pêche en 2019



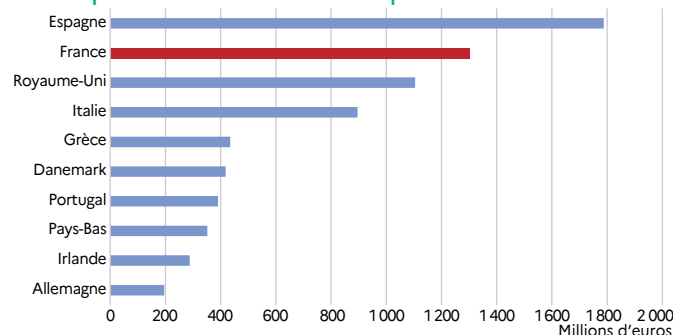
Graphique 1b
Les 10 premiers pays européens selon le tonnage des bateaux de pêche en 2019



Graphique 1c
Les 10 premiers pays européens selon le poids des débarquements des bateaux de pêche en 2019



Graphique 1d
Les 10 premiers pays européens selon la valeur des débarquements des bateaux de pêche en 2019



Source : Agreste - Data Collection Framework 2019

1. En 2019, le Royaume-Uni fait encore partie de l'Union Européenne, il est donc intégré dans le champ des comparaisons avec les autres pays de l'Union.

La France deuxième pays européen pour la valeur des débarquements

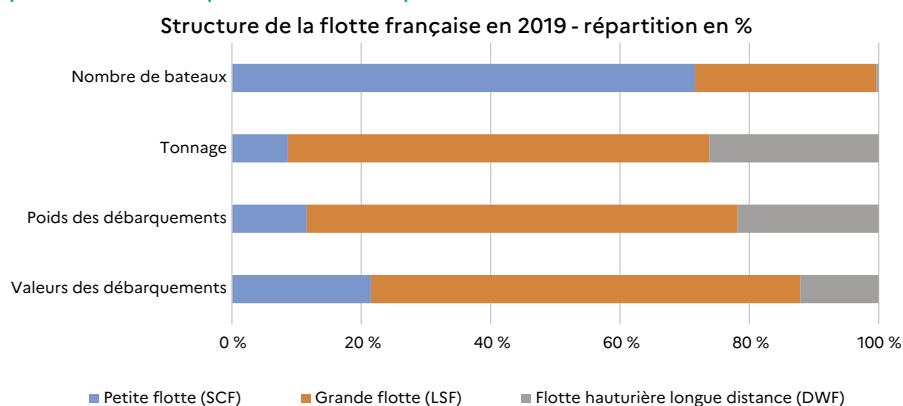
En 2019, la flotte française a permis de pêcher 519 000 tonnes de marchandises (débarquements en équivalents poids vifs) pour une valeur de 1,30 Md€ (France y compris DOM). La France se situe au 4^e rang européen pour le poids des quantités débarquées derrière l'Espagne, le Danemark et le Royaume-Uni (*graphique 1c*) et elle se situe au 2^e rang européen pour la valeur de ces débarquements (*graphique 1d*), loin derrière l'Espagne (1,79 Md€) et devant le Royaume-Uni (1,10 Md€).

Baisse de l'emploi en 2019

Les navires de pêche français emploient environ 13 100 personnes pour une charge de travail équivalente à 7 500 emplois à temps plein (- 3,6 % par rapport à 2018). Il s'agit du niveau d'emploi le plus faible sur la période 2011-2019, inférieur de plus de 5 % à la moyenne sur la période. L'emploi a cependant été partiellement préservé puisque la baisse est moins forte que celle des recettes ou de la valeur ajoutée. La valeur ajoutée par emploi ou la valeur ajoutée par ETP baissent ainsi par rapport

Graphique 2

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



Source : Agreste - Data Collection Framework 2019

aux années récentes; ils s'établissent à des niveaux comparables à ceux de 2013 à 2015 (*tableau 1*).

En 2019, 86 % des entreprises comptent un seul navire. Cette proportion diminue très lentement depuis plusieurs années, elle était de 88 % en 2008.

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. Celle-ci 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, 34 % sur la façade atlantique et en mer du Nord et 28 % en Méditerranée. L'importance relative de la petite flotte est très différente suivant les régions : elle représente 50 % des navires de la façade atlantique, 89 % de ceux de la façade méditerranéenne et 96 % de la flotte ultramarine.

Tableau 1

Des indicateurs économiques nettement inférieurs à la moyenne « décennale »

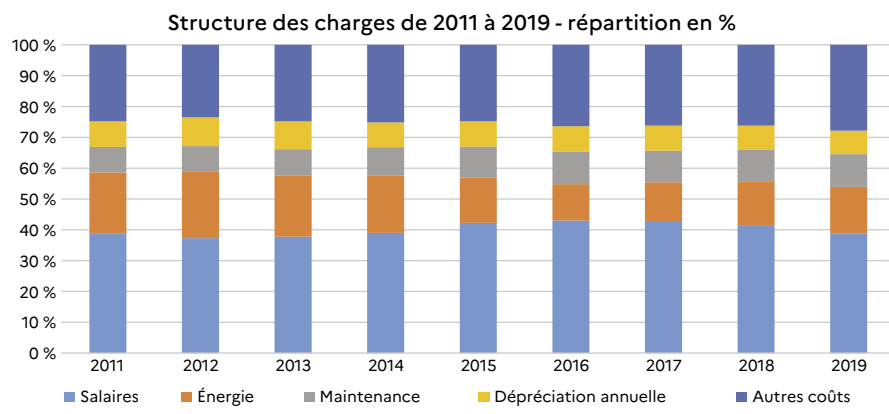
Performances économiques des bateaux de pêche français de 2011 à 2019							
	Données annuelles					Évolution	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2018	2019/moyenne (2011-2018)
Chiffre d'affaires (en M€)	1 241,9	1 336,9	1 320,0	1 313,6	1 229,5	-6,4 %	-1,8 %
- Valeur des débarquements (en M€)	1 209,8	1 304,0	1 291,7	1 287,0	1 195,4	-7,1 %	-2,0 %
- Autres recettes (en M€)	18,5	22,2	20,0	22,3	27,9	25,2 %	35,5 %
- Subventions directes au revenu (en M€)	13,6	10,7	8,3	4,3	6,2	44,3 %	-42,0 %
Ensemble des coûts (en M€)	1 121,7	1 165,3	1 162,8	1 186,5	1 179,0	-0,6 %	3,7 %
- Salaires et traitements de l'équipage (en M€)	474,0	500,9	498,8	492,7	458,1	-7,0 %	-0,1 %
- Énergie (en M€)	165,4	137,8	145,7	166,5	178,0	6,9 %	-5,5 %
- Maintenance et réparations (en M€)	112,1	123,7	119,1	124,7	124,8	0,1 %	15,9 %
- Autres coûts variables (en M€)	141,2	156,7	156,8	153,0	182,7	19,4 %	27,3 %
- Autres coûts fixes (en M€)	137,2	150,6	147,7	157,8	145,4	-7,9 %	1,2 %
- Amortissement annuel (en M€)	91,7	95,5	94,7	91,8	89,9	-2,0 %	-5,2 %
Coût du capital (amortissement et intérêts) (en M€)	97,8	97,0	91,4	80,1	79,7	-0,5 %	-18,5 %
Valeur ajoutée (en M€)	672,3	757,5	742,4	707,3	592,3	-16,3 %	-9,9 %
Taux de valeur ajoutée (en %)	54,7	57,1	56,6	54,0	48,4	-10,4 %	-8,4 %
Valeur ajoutée par emploi	49 506	55 606	54 828	53 309	45 147	-15,3 %	-5,4 %
Valeur ajoutée par ETP (en €/personne)	85 344	93 226	92 979	90 475	78 625	-13,1 %	-3,4 %
Marge brute	198,4	256,6	243,6	214,6	134,2	-37,5 %	-32,4 %
Taux de marge brute (en %)	16,2	19,3	18,6	16,4	11,0	-33,1 %	-31,1 %
Bénéfice net ou marge nette	100,6	159,5	152,2	134,5	54,5	-59,5 %	-46,0 %
Taux de marge nette (en %)	8,2	12,0	11,6	10,3	4,5	-56,6 %	-44,3 %
Navires et emplois							
Navires actifs	5 787	5 717	5 739	5 570	5 551	-0,3 %	-5,4 %
Tonnage des navires (milliers de GT)	166 630	170 803	170 642	175 358	175 580	0,1 %	5,3 %
ETP	7 878	8 125	7 985	7 817	7 533	-3,6 %	-6,9 %
Emplois	13 581	13 623	13 540	13 267	13 119	-1,1 %	-5,1 %

Source : Agreste - Data Collection Framework 2011-2019

Champ : France hors Mayotte et navires de moins de 12 m à La Réunion

Graphique 3

Faible variation de la structure des coûts



Source : Agreste - Data Collection Framework 2011-2019

... 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. Celle-ci regroupe 28 % des navires actifs et concentre 65 % 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 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, 22 % du poids des marchandises débarquées et 12 % des valeurs débarquées par la flotte de pêche française.

Baisse du chiffre d'affaires en 2019...

Entre 2018 et 2019, la valeur des débarquements, qui constitue la très grande majorité des recettes (98 %), a chuté de 7,1 %. Le chiffre d'affaires de la flotte de pêche française (hors Mayotte et la petite flotte réunionnaise) s'établit à 1,23 Md€ ; il baisse de 6,4 % sur un an et est inférieur de près de 2 % à la moyenne du chiffre d'affaires sur les huit années précédentes (tableau 1).

... et légère baisse de l'ensemble des charges

Entre 2018 et 2019, les postes de charges diminuent légèrement (- 0,6 %). Les évolutions des différents coûts supportés par les navires sont contrastées. La facture énergétique reste inférieure en 2019 à ce qu'elle était entre 2011 et 2014 mais croît cependant de 7 % entre 2018 et 2019 après une hausse de 14 % l'année précédente.

La baisse des résultats se traduit en partie par une baisse des salaires versés aux marins intéressés aux produits de la pêche du navire et rémunérés à la part de pêche. Les charges de personnel décroissent nettement (- 7 %) sous l'effet de la diminution de la charge de travail et de cette baisse des résultats. Les coûts de maintenance restent au niveau record atteint en 2018. La moyenne d'âge de la flotte atteint presque 27 ans en 2019 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. Entre 2011 et 2019, le coût moyen de maintenance et réparation rapporté au navire a augmenté de

15 200 € à 22 500 €, soit une hausse de 48 %. Dans le même temps, le tonnage moyen des navires a progressé de 21 %.

Dans l'ensemble, la structure des coûts (graphique 3) est quasi stable depuis 2015. La part des salaires et traitements est le premier poste de coûts (39 %), la part des coûts de carburants s'élève à 15 % et celle des coûts de maintenance à 11 %.

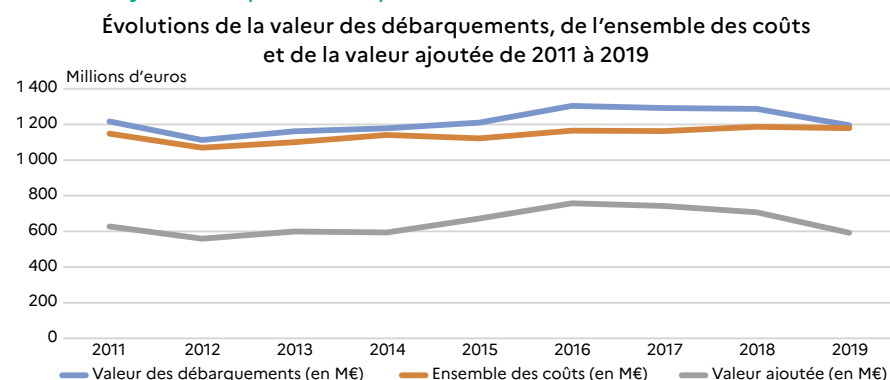
Les autres coûts fixes (prime d'assurance du navire, dépenses d'armement et taxes diverses, cotisation aux centres de gestion/cabinets comptables...) diminuent de 7 % en un an tandis que les autres coûts variables (taxes sur la valeur des ventes, huile, appâts, glace, vivres) augmentent fortement (+ 19,4 %).

Forte baisse des indicateurs économiques en 2019

Après trois années de résultats stables, les indicateurs économiques de la pêche française baissent en 2019, en lien avec la diminution des recettes issues de débarquements. En 2019, la valeur ajoutée créée par la flotte française s'établit à 592 M€, chiffre inférieur de 16 % à celui de 2018 et inférieur de 10 % à la moyenne des huit années précédentes (graphique 4). La valeur ajoutée par emploi (en équivalent temps plein) diminue un peu moins, compte tenu de la réduction concomitante du nombre d'emplois; la marge brute diminue de près de 37 % et atteint son plus bas niveau sur la période 2011-2019. Le bénéfice net, obtenu en retranchant à la marge brute le coût du capital, représente 4,5 % du chiffre d'affaires (hors subvention directe au revenu), chiffre proche du plus bas sur la période 2011-2019 atteint en 2014.

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

Graphique 4 La valeur ajoutée au plus bas depuis 2014



Source : Agreste - Data Collection Framework 2011-2019

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° 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 (5 551 navires actifs au 31/12/2019).

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 par 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 mesurer les indicateurs économiques.

L'Ifremer procède par enquête directe auprès des patrons pêcheurs. Cependant, en 2020, en pleine crise sanitaire (l'enquête commence au printemps), ces données n'ont pu être collectées en métropole. Les résultats ont été estimés à partir de la valeur des débarquements de l'année, connue pour l'ensemble des navires et d'une estimation de la structure de coûts connue à partir des observations des années précédentes et des évolutions constatées sur les données comptables disponibles (pour tenir compte de l'évolution du coût de l'énergie par exemple).

En 2019, les données de 760 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 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 (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'Union Européenne.

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 2021 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet](#)



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 : Desk (www.desk53.com.fr)
Dépot légal : À parution
ISSN : 0246-1803
© Agreste 2021