



Résultats économiques de la flotte de pêche

Un bénéfice net à nouveau en hausse en 2017

La flotte de pêche française est l'une des plus importantes parmi celles 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. Après une année 2016 favorable, les résultats économiques de la flotte française ont à nouveau progressé en 2017 sous l'effet d'une hausse modérée des quantités pêchées et des valeurs débarquées et de coûts maîtrisés. Le bénéfice net atteint sa valeur record de la décennie.

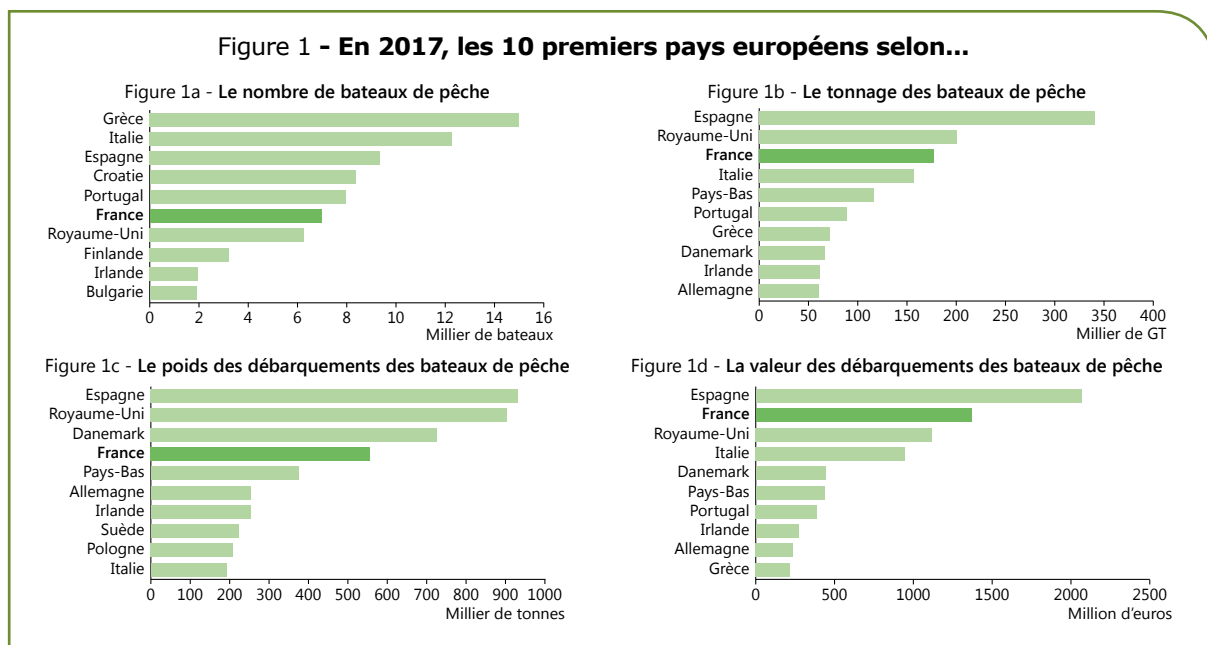
Au 31 décembre 2017, la flotte de pêche française comprend 6 970 bateaux dont 1 231 sont inactifs. La France se classe au 6^e rang des pays européens en nombre de navires (figure 1) mais ce classement ne tient pas compte de leur taille. En tenant compte de leur volume, mesuré en équivalents de tonneaux de jauges brutes (*Gross Tonnage – GT en anglais*), la France se classe au 3^e rang des pays européens derrière l'Espagne et le Royaume-Uni.

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 2017, la flotte française a permis de pêcher 556 000 tonnes de marchandises (débarquements en équivalents poids vifs) pour une valeur de 1,37 Md€. Ces quantités sont

supérieures à celles des années précédentes : entre 463 et 540 milliers de tonnes pêchées entre 2011 et 2017 pour des valeurs de débarquements comprises entre 1,08 et 1,22 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 et elle se situe au 2^e rang européen pour la valeur de ces débarquements, loin derrière l'Espagne (2,07 Md€) et devant le Royaume-Uni (1,12 Md€).



Source: Agreste - Data Collection Framework 2017

» **Légère baisse de la charge de travail et augmentation de la productivité conformément à la tendance de long terme**

Les navires de pêche français emploient environ 13 500 personnes pour une charge travail équivalente à 6 960 emplois à temps plein. Depuis 2014, le nombre total de marins est stable. En revanche la charge de travail en équivalent temps plein évolue entre 6 500 et 7 200 et s'établit donc à un niveau relativement moyen en 2017. La tendance de long terme est à la baisse de la charge de travail, qui n'empêche pas cependant une hausse des quantités débarquées. La productivité du travail a ainsi fortement augmenté entre 2014 et 2017. En 2017, 87 % des entreprises comptent un seul navire, proportion stable sur un an après quelques années de baisse.

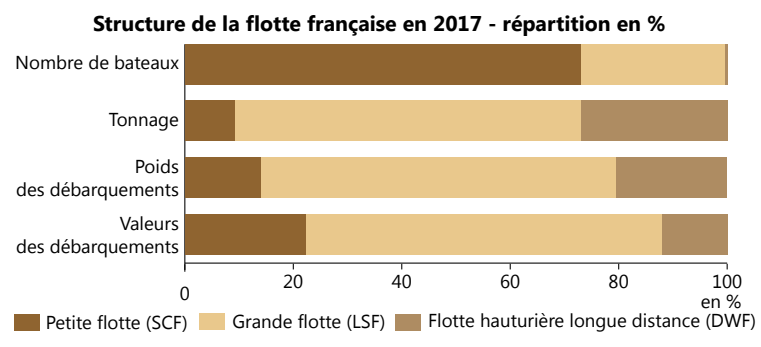
Une majorité de petits navires...

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 constituent la petite flotte. Elle regroupe 73 % des navires actifs mais seulement 9 % du tonnage (figure 2). Ces bateaux se retrouvent 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, cf. ci-dessous) 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 sont plus présents sur la façade atlantique et la mer du Nord. Enfin, la France possède un petit contingent de gros senneurs qui

Figure 2 - La flotte hauturière longue distance : moins de 1 % des navires mais plus de 20 % des poids des débarquements



Source: Agreste - Data Collection Framework 2017

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 27 % du tonnage, 21 % du poids des marchandises débarquées et 12 % des valeurs débarquées par la flotte de pêche française.

Hausse modérée du chiffre d'affaires en 2017

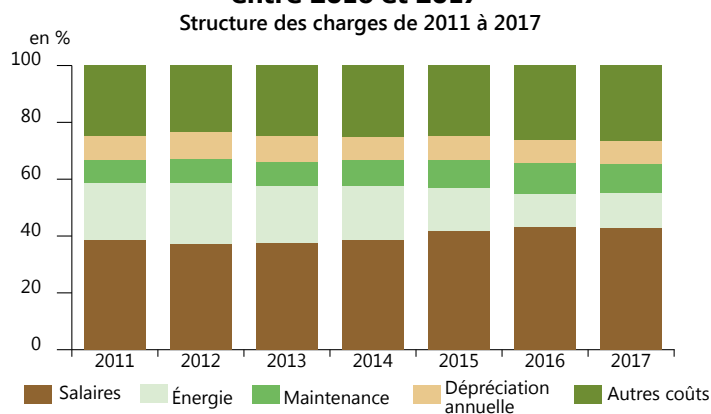
Entre 2016 et 2017, le poids des débarquements a augmenté de presque 3 % et la valeur des débarquements a progressé de 2 %. Le chiffre d'affaires de la flotte de pêche française a

augmenté de 1,4 % entre 2016 et 2017 et s'établit à 1,36 Md€, un chiffre supérieur de 13 % à la moyenne des six années précédentes (tableau 1). La hausse des recettes reste supérieure à celle des coûts en moyenne : + 1,4 % contre + 0,8 % entre 2016 et 2017 et + 13 % contre + 7 % en moyenne sur les six années précédentes.

Une évolution des coûts très maîtrisée en 2017

Entre 2016 et 2017, l'évolution de l'ensemble des postes de charges est très modérée. Après deux années de baisse sensible de la facture énergétique, les pêcheurs français ont dû faire face à des dépenses en carburants en hausse de 7 % sur un an. Ces dépenses restent cependant à un niveau très inférieur à celui connu lors des années 2011 à 2014.

Figure 3 - Stabilité de la structure des coûts entre 2016 et 2017



Source: Agreste - Data Collection Framework 2011-2017

Tableau 1 - Nouvelle hausse des résultats en 2017
Performances économiques des bateaux de pêche français de 2011 à 2017

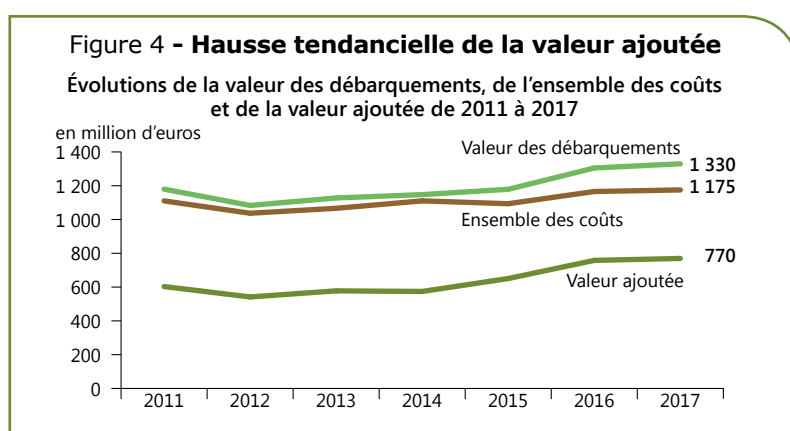
	Données annuelles							Évolution	
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016	2017/ moyenne (2011-2016)
	en million d'euros							en %	
Chiffre d'affaires	1 205,7	1 112,9	1 163,4	1 178,2	1 208,4	1 337,6	1 356,0	+ 1,4	+ 13
Valeur des débarquements	1 179,7	1 083,2	1 127,6	1 147,4	1 178,7	1 305,0	1 329,9	+ 1,9	+ 14
Autres recettes	17,2	15,5	22,5	18,7	16,1	21,95	19,6	- 10,8	+ 5
Subventions directes aux revenus	8,7	14,1	13,3	12,1	13,6	10,7	6,5	- 39,4	- 47
Ensemble des coûts	1 110,2	1 037,2	1 066,4	1 110,3	1 093,5	1 165,7	1 175,1	+ 0,8	+ 7,1
Salaires et traitements de l'équipage	426,1	384,2	399,1	429,5	457,7	501,5	501,4	+ 0,0	+ 16
Énergie	223,2	225,4	214,1	209,1	161,8	137,7	147,7	+ 7,2	- 24
Maintenance et réparations	92,5	86,7	91,3	102,0	110,1	123,7	118,0	- 4,6	+ 17
Autres coûts variables	133,2	117,8	136,3	145,2	139,6	156,6	154,5	- 1,3	+ 12
Autres coûts fixes	145,0	127,2	130,7	135,7	132,7	150,8	159,9	+ 6,0	+ 17
Amortissement annuel	90,3	96,0	95,0	88,8	91,7	95,4	93,7	- 1,8	+ 1
Coût du capital (amortissement et intérêts)	95,7	97,9	102,0	94,6	95,9	96,3	91,2	- 5,3	- 6
Valeur ajoutée	603,2	541,7	577,7	574,2	650,7	758,1	769,5	+ 1,5	+ 25
Taux de valeur ajoutée (en %)	50,4	49,3	50,2	49,2	54,5	57,1	57,0	- 0,2	+ 10
Valeur ajoutée par emploi (en €)	41 228	38 308	42 196	42 380	48 408	56 005	56 830	+ 1,5	+ 27
Valeur ajoutée par ETP (en €/personne)	80 821	75 274	83 728	81 713	99 058	106 210	110 544	+ 9,4	+ 32
Marge brute	177,1	157,5	178,6	144,7	193,0	256,7	268,1	+ 4,5	+ 45
Taux de marge brute (en %)	14,8	14,3	15,5	12,4	16,2	19,3	19,9	+ 2,7	+ 29
Bénéfice net ou marge nette	81,4	59,6	76,7	50,1	97,1	160,4	177,0	+ 10,3	+ 102
Taux de marge nette (en %)	6,8	5,4	6,7	4,3	8,1	12,1	13,1	+ 8,5	+ 81

Source : Agreste - Data Collection Framework 2011-2017

En lien avec la baisse modérée de la charge de travail, les charges de personnel sont stables, en dépit d'une hausse des salaires moyens (fixes ou à la part). Après cinq années de hausse continue, les coûts de maintenance et de réparation diminuent de près de 5 % entre 2016 et 2017. Ces coûts restent cependant très supérieurs (+ 17 %) à leur moyenne depuis le début de la décennie (2011-2016). La moyenne d'âge de la flotte dépasse les 25 ans en 2017 alors qu'elle n'était que de 22 ans en 2011.

En raison de ces évolutions modérées, la structure des coûts (figure 3) est stable entre 2016 et 2017. La part des salaires et traitements reste le premier poste de coûts (43 %), la part des coûts de maintenance s'élève à 10 % et celle des coûts de carburants à 12, 5 %.

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...).



Source : Agreste - Data Collection Framework 2011-2017

Nouvelle progression des indicateurs économiques en 2017

Après une bonne année 2016, les indicateurs économiques de la pêche française sont à nouveau bien orientés en 2017. La hausse modérée des recettes issues de débarquements combinée à la maîtrise des coûts entraîne une amélioration des indicateurs de performances économiques (figure 4). En 2017, la valeur ajoutée créée par la flotte française représente 57,0 % du chiffre d'affaires et s'établit à

769,50 M€, un chiffre supérieur de 2 % à celui de 2016 et de 25 % à la moyenne des six 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 de nouvelles valeurs records sur la période 2011-2017.

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 pour les années 2011 à 2016 et au règlement européen CE n° 2017/1004 du 17 mai 2017 pour l'année 2017.

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* »).

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. (5 739 navires actifs au 31/12/2017).

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 2017, les données de 1 121 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)* en anglais). Le tonneau de jauge brute est équivalent à 2,83 m³.

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) : 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* en anglais) : 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.

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.

Flotte « hauturière longue distance » (*DWF : distant water fleet* en anglais) : 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 dégagée 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 2019 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet (STECF 19-06)