

AMURE



CENTRE DE DROIT ET D'ECONOMIE DE LA MER

LES PUBLICATIONS AMURE



SÉRIE RAPPORT

N° R-36-2014

R
A
P
P
O
R
T

Projet Interreg IVa – GIFS



RAPPORT

Action 3 – Economie et revitalisation des communautés de pêche côtières

3.1.1 – Impacts économiques directs de la pêche

Myriam ROBERT*, Bertrand LE GALLIC**

*Ingénieur d'étude, UMR-AMURE

Ifremer



INSTITUT
UNIVERSITAIRE
EUROPÉEN
DE LA MER

www.umar-amure.fr

ISSN 1951-6428
Publications électroniques Amure
Série Rapport
www.umr-amure.fr



Pour citer ce document :

Robert M., Le Gallic B. (2014) [en ligne] « Projet Interreg IVa – GIFS. Rapport. Action 3 Economie et revitalisation des communautés de pêche côtières. 3.1.1 Impacts économiques directs de la pêche», Publications électroniques Amure, Série Rapports R-36-2014, 52p. Disponible : http://www.umr-amure.fr/electro_rapports_amure/R_36_2014.pdf (Consulté le jj.mm.aaaa*)

** Indiquez la date à laquelle vous avez consulté le document en ligne*



Action 3 – Economie et revitalisation des communautés de pêche côtières

3.1.1 – Impacts économiques directs de la pêche

Performances économiques des pêcheries commerciales côtières en Manche et sud de la Mer du Nord.
Comparaisons France/Angleterre/ Belgique/Pays-Bas
Projet Interreg IVa - GIFS

Myriam ROBERT*, Bertrand LE GALLIC**

*Ingénieur d'étude, UMR-AMURE

**Enseignant-Chercheur, UMR-AMURE

Février 2014

AVANT PROPOS

Cette étude sur les performances économiques des pêcheries commerciales côtières en Manche et sud de la Mer du Nord se situe dans le cadre des travaux sur « les impacts économiques directs de la pêche » de l'action 3 du projet GIFS (Geography of inshore Fishing and Sustainability). Ce projet a été sélectionné dans le cadre du programme européen de la coopération transfrontalière INTERREG IVa, cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

Le projet GIFS a débuté en 2012 et se termine en septembre 2014. Les travaux couvrent la Manche dans sa globalité, ainsi que le sud de la mer du Nord et impliquent des disciplines variées comme l'économie, la géographie, les statistiques et la sociologie. Ce projet regroupe des partenaires scientifiques anglais, français et flamands.

Les mers de la Manche et de la Mer du Nord abritent une activité importante de pêche qui aujourd'hui fait face à de nouvelles évolutions et de nouveaux enjeux. L'objectif du projet GIFS est d'étudier l'importance socio-économique et culturelle globale de la pêche côtière afin d'intégrer ces dimensions plus explicitement dans les politiques des pêches et dans la politique maritime, dans les stratégies côtières de revitalisation urbaine et plus largement dans développement durable des communautés.

Table des matières

Introduction	4
1. Définitions	5
1.1. Pêche côtière	5
1.2. Pêcheries de la Manche et du sud de la Mer du Nord	7
2. Caractéristiques des flottilles de pêche	9
2.1. Objectifs/méthodologie	9
2.2. Données	9
2.3. Résultats.....	9
2.3.1. Belgique	9
2.3.2. France	11
2.3.3. Royaume-Uni.....	12
2.3.4. Pays-Bas	13
3. Performances économiques des flottilles de pêche	15
3.1. Données et méthodes	15
3.1.1. Données	15
3.1.2. Méthodes	20
3.2. Résultats - Comparaison des flottilles	22
3.2.1. Flottilles des « grands arts trainants »	23
3.2.2. Flottilles des petits chalutiers.....	24
3.2.3. Flottilles des dragueurs.....	26
3.2.4. Flottilles des Caseyeurs et Fileyeurs	28
4. Comparaison d'indicateurs de performances économiques.....	30
4.1. Méthodes.....	30
4.1.1. Productivité des facteurs	30

4.2.	Résultats	31
4.2.1.	Productivité journalière du travail.....	31
4.2.2.	Productivité journalière du capital	32
4.2.3.	Valeur ajoutée par kW (€/KW)	32
4.2.4.	Intensité capitalistique.....	33
5.	Débarquements	34
5.1.	Évolution de la valeur des débarquements	34
5.2.	Métiers pratiqués et espèces ciblées	37
5.3.	Organisation de la vente.....	40
5.4.	Différents prix de débarquement pour une même espèce	43
6.	Création de richesse sur la zone GIFS	46
6.1.	Méthode et données.....	46
6.2.	Résultats	46
	Conclusion.....	49
	Sigles et acronymes	50
	Bibliographie	51

Introduction

Ce rapport a pour objectif d'établir un aperçu de l'importance économique de la pêche côtière en Manche et dans le sud de la mer du Nord et concernera les pêcheries françaises, anglaises, belges et hollandaises basées dans cette zone. Les navires pris en compte dans cette étude sont déterminés en fonction de leur lieu d'immatriculation et non en fonction de leurs zones de pêche.

La première partie a pour objet de déterminer les limites de cette étude. Tout d'abord, la définition de ce qui est considéré comme pêche côtière et navire de pêche côtière sera discutée. La délimitation de la zone d'étude et des individus étudiés sera ensuite abordée.

Dans une deuxième partie, une présentation des caractéristiques des flottes de pêche basées dans la zone d'étude sera entreprise par pays.

La troisième partie consiste en une comparaison des performances économiques de certaines flottilles¹ sélectionnées dans différentes régions de la zone d'étude en analysant leurs soldes intermédiaires de gestion.

Dans la quatrième partie, une comparaison de quelques indicateurs économiques moyens de ces flottilles sera effectuée. Puis, la valeur des débarquements et l'organisation de la vente seront abordées.

Dans une cinquième partie, la valeur des débarquements et leurs évolutions seront exposées.

La dernière partie présente la richesse créée par l'activité de l'ensemble des flottilles dans la zone d'étude.

¹ Une flottille est la combinaison d'une catégorie de technique de pêche particulière et une catégorie de longueur du navire (définition de la Commission Européenne). Il est supposé que les coûts d'exploitation sont assez semblables pour les différents navires regroupés au sein d'une même flottille. La flottille est utilisée comme unité d'échantillonnage dans la collecte de données économiques.

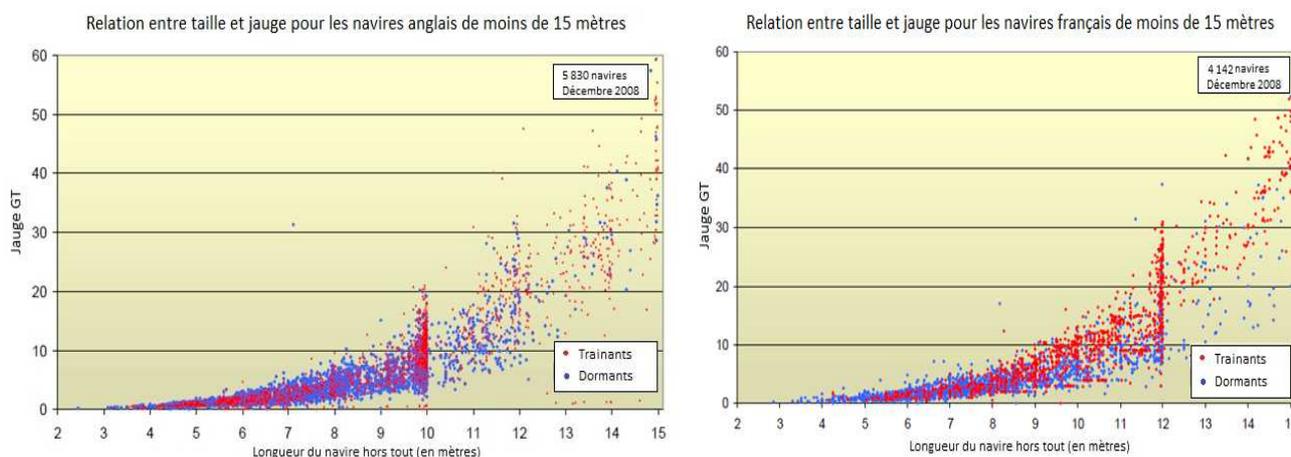
1. Définitions

1.1. Pêche côtière

Il est difficile d'établir une définition commune de la pêche côtière entre la France, l'Angleterre, la Belgique et les Pays-Bas à cause des divergences d'interprétation entre ces pays sur ce que constitue la pêche côtière dans leur contexte national. Bien que la bande côtière soit clairement définie comme les eaux en deçà des 12 milles nautiques de la côte, la distinction entre navire côtier et hauturier est devenue quelque chose de flou au fil des années, notamment avec l'émergence d'une classe de navire moyen exploitant aussi bien les zones côtières que hauturières.

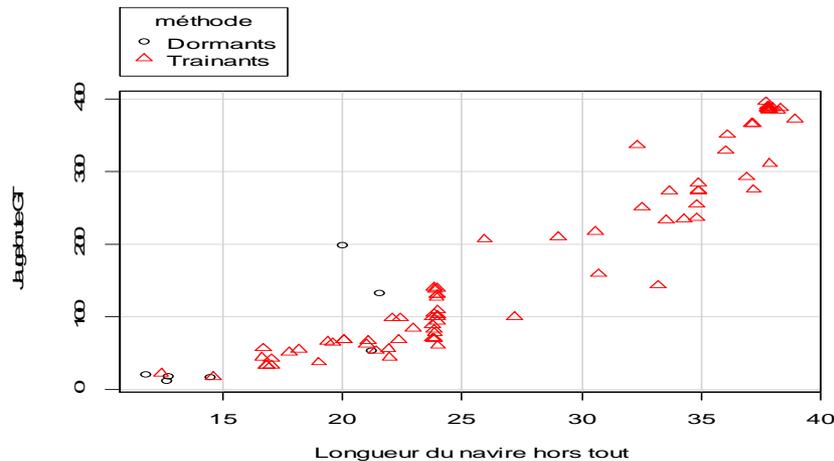
L'immatriculation des navires de pêche et la délivrance des licences de pêche sont réglementées par l'Etat Membre concerné. La législation et les contraintes administratives, pouvant être plus ou moins exigeantes d'un pays à l'autre, sont souvent allégées pour les navires de pêche en dessous d'une certaine taille limite, ce qui a des répercussions sur la structuration de la flotte en termes de classe de longueur des navires. En effet, il apparait clairement sur les figures de 1 à 3 ci-dessous qu'une concentration des navires en fonction de leur taille s'effectue en-deçà d'un plafond de longueur qui est de 10 mètres au Royaume-Uni, de 12 mètres en France et de 24 mètres en Belgique.

Figures 1 et 2



Source: Presentation on Small scale coastal fisheries under the CFP reform, Casto López pez Ben Benítez tez, Directorate General for Fisheries and Maritime Affairs. Brussels, 25 February 2010.

Figure 3 : Relation entre taille et jauge pour les navires belges



Source: Liste officielle des navires de pêche belges en 2011 - VLIZ

Ainsi, la délimitation entre pêcheries côtières et hauturières choisie pour publier des données économiques sur les flottilles au niveau national est de 10 mètres pour l'Angleterre et de 12 mètres en France. En Belgique, la limite choisie n'est pas une taille de navire mais une puissance du moteur exprimée en kW. Les navires belges de moins de 221 kW sont principalement répartis entre les deux flottilles suivantes: les « eurokkoteurs » les « kustvissers ». Les eurokotters sont des chalutiers à perche polyvalents construits après 1981. Les « kustvissers » sont des navires opérant dans la bande côtière et réalisant des marées ne dépassant pas les 24 heures.

Bien qu'il n'existe pas de définition communément admise au niveau européen, certains éclaircissements ont été fournis dans le cadre législatif du Fonds européen pour la pêche (FEP). Le Règlement (CE) n ° 1198/2006 relatif au FEP article 26 définit «la pêche côtière à petite échelle» comme « la pêche pratiquée par des navires de pêche d'une longueur hors tout est inférieure à 12 mètres et n'utilisant aucun engins trainants ». Dans le cadre de la collecte de données pour la Data Collection Framework (DCF), une distinction claire est faite entre les navires de plus et moins de 12 mètres de longueur.

À l'exception de la Belgique et des Pays-Bas, où prédominent les grands navires, les flottes des autres États Membres sont constituées principalement de navires mesurant moins de 12 mètres de long.

Remarque : Avec l'augmentation de la puissance des moteurs, une définition de la pêche côtière basée sur la taille du navire devient de moins en moins évidente. Des petits navires peuvent atteindre des zones de pêche au-delà des 12 milles nautiques, soit en dehors de ce qui est considéré comme étant les eaux côtières (Symes, 2001).

Une matrice des degrés d'inféodation à la bande côtière est proposée par Berthou *et al.* (Berthou *et al.*, 1999). Le critère de localisation des navires sur leurs sites de production s'appuie sur le gradient du rayon d'action des unités de pêche. Le tableau 1 indique le nombre de navires « côtiers » (plus de 75 % du temps d'activité en bande côtière), « mixtes » (25 % à 75 % en bande côtière) et du « large » (moins de 25 % en bande côtière) en fonction de la catégorie de longueur des navires basés sur la façade Manche française. Les résultats montrent qu'il n'est pas évident de déterminer une longueur de navire qui départagerait les navires côtiers des navires hauturiers. Des navires de moins de 12 mètres peuvent exploiter des espèces présentes au-delà de la zone côtière tandis que d'autres navires, plus grands, peuvent décider de rester plus proche des côtes pour pêcher.

Tableau 1: Répartition des navires par catégorie de longueur et par rayon d'action

Catégorie de longueur	Côtier	Mixte	Large	Total
Moins de 7 mètres	140	2		142
De 7 à 10 mètres	486	10		496
De 10 à 12 mètres	284	74	10	368
De 12 à 15 mètres	59	36	6	101
De 15 à 18 mètres	43	50	17	110
De 18 à 24 mètres	4	19	65	88
De 24 à 40 mètres		2	30	32
40 mètres et plus			11	11
Total	1 016	193	139	1 348

Source : SIH, Activité 2011 des navires de pêche de la façade Mer du Nord – Manche

ENCADRE 1 : Exception

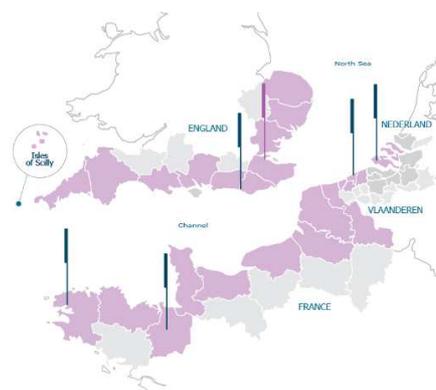
À l'exception de la Belgique et des Pays-Bas, où prédominent les grands navires, pour les autres pays étudiés les flottes sont constituées principalement de navires mesurant moins de 12 mètres de long.

1.2. Pêcheries de la Manche et du sud de la Mer du Nord

La zone éligible du Programme GIFS regroupe les territoires suivants :

- 7 départements possédant une façade Manche pour la partie française ;
- 20 « counties » bordant la Manche ou la Mer du Nord pour la partie anglaise (de Norfolk à Cornwall) ;
- Les 7 arrondissements bordant le littoral de la Flandre ;
- 5 arrondissements bordant le littoral au sud des Pays-Bas (de Zeeuwsch-Vlaanderen à Delft en Westland).

Figure 4: Carte de la zone GIFS



La dénomination « Pêcheries de la Manche- sud de la Mer du Nord » peut recouvrir plusieurs réalités selon la nature des questions abordées. Ce problème de délimitation est lié au fait que ni les entreprises de pêche, ni les stocks halieutiques ne se cantonnent dans les limites administratives présentées ci-dessus. Puisque notre analyse porte sur les performances économiques des entreprises de pêche originaires de la Manche-sud de la Mer du Nord, c'est à dire celles dont le port d'attache se trouve à l'intérieur des limites administratives terrestres, tous les éléments de coûts et de recettes doivent être pris en compte, qu'ils concernent les activités réalisées dans la zone ou en-dehors. Une telle approche répond à une logique industrielle, dans laquelle la firme constitue le point central de l'analyse. Dans la suite du rapport, le terme « flotte de pêche de la Manche - sud de la Mer du Nord » devra être compris comme représentant les navires immatriculés dans les quartiers maritimes ou les districts de la zone géographique étudiée.

Les données économiques disponibles ne correspondent pas toujours précisément à la zone d'étude du programme GIFS. En effet, la plupart des rapports et des données sont publiés à l'échelle nationale alors que le projet ne concerne qu'une partie du littoral de la France, du Royaume-Uni et des Pays-Bas.



Pêcherie de Hastings (R-U), University de Greenwich

2. Caractéristiques des flottilles de pêche

2.1. Objectifs/méthodologie

Il s'agit de donner un aperçu de l'évolution des différentes flottes de pêche, premièrement au niveau national, puis au niveau de la Manche - sud de la mer du Nord et de montrer leur importance en termes de nombre de navires, d'emplois créés et de puissance de pêche totale. Les principaux métiers pratiqués et espèces ciblées seront également passés en revue. Une attention particulière sera donnée à la partie de la flotte regroupant les navires de moins de 12 mètres de longueur (pêcherie côtière).

2.2. Données

Les données principalement utilisées dans cette partie sont les données collectées dans le cadre de la DCF et publiées par le « Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries » (STECF) dans les rapports annuels sur la situation économique des flottes de pêche des Etats Membres « Annual Economic Report » (AER). Une présentation plus détaillée des données économiques est effectuée dans la troisième partie.

2.3. Résultats

En 2011, les navires inférieurs à 12 mètres représentent 56% de la flotte de pêche européenne en termes de nombre de navires, 6% du tonnage brut et 25% de la puissance de pêche exprimée en kilowatts (AER, 2013). La taille de la flotte de pêche des Etats Membres décroît depuis quelques années. Les caractéristiques des flottes de pêche de chacun des quatre pays concernés par cette étude sont détaillées ci-dessous au niveau national et au niveau spécifique de la façade Manche – sud de la Mer du Nord pour la France et le Royaume-Uni.

2.3.1. Belgique

Le nombre de navire de pêche en Belgique a diminué de 15,7% entre 2008 et 2012 et la puissance de pêche de 19% sur cette même période (Tableau 2).

Tableau 2: Evolution des caractéristiques de la flotte de pêche belge

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre total de navires	102	100	89	89	86
Nombre de pêcheurs employés	458	409	400	377	
Emploi (ETP)	380	335	352	342	
Puissance (kW)	60 620	60 620	51 590	51 198	49 135
Tonnage	19 292	19 007	16 048	15 812	15 326
Consommation de gasoil (litres)	42 440 390	52 863 599	46 424 856	40 265 705	
Nombre de jours de pêche	12 254	12 227	10 885	10 414	10 063
Nombre de jours en mer	19 526	17 736	17 904	17 202	16 781
Entreprises de 2 à 5 navires	5	7	6	1	2
Entreprises de plus de 5 navires	0	0	0	0	0
Entreprises avec un navire	92	85	77	87	78

La flotte belge se compose principalement de chalutiers à perche opérant dans la mer du Nord, la Manche et d'autres zones de l'Atlantique Nord. Au début de l'année 2013, la flotte se compose de 83 navires pour une puissance totale de 47 554 kW. La longueur moyenne des navires en 2013 est de 21,6 mètres.

Au niveau national, les navires de pêche belges sont regroupés en flottilles en fonction de leur puissance motrice. Ils étaient 45 navires à avoir une puissance motrice inférieure à 221 kilowatts et 41 navires au-delà au 31 décembre 2011. La quasi-totalité de la flotte belge est répartie entre 3 ports : Nieuwpoort, Oostende et Zeebrugge.

Le secteur de la pêche professionnelle marine en Belgique contribue pour seulement 0,04% du PIB national en 2006.

ENCADRE 2 : Différenciation des flottilles entre pays étudiés

Il n'existe pas en Belgique de flottille de pêche de moins de 12 mètres donc il n'y a pas, selon la définition retenue par la Commission Européenne, de pêche dite « côtière à petite échelle » bien que la quasi-totalité des entreprises de pêche ne comporte qu'un seul navire et que plusieurs navires opèrent majoritairement dans la bande des 12 milles nautiques.

2.3.2. France

Les données du tableau 3 ci-dessous incorporent les navires français basés dans les départements d'outre-mer et des collectivités d'outre-mer, qui comptent pour à peu près le tiers de la flotte française.

Tableau 3: Evolution des caractéristiques de la flotte de pêche française

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre total de navires	6 605	6 475	6 102	6 004	6 149
Nombre de pêcheurs employés	11 674	11 960	10 872	10 713	
Emploi (ETP)	8 375	9 058	8 433	7 447	
Puissance (kW)	958 312	929 414	885 137	879 898	884 207
Tonnage	188 232	176 348	163 914	161 041	156 051
Consommation de gasoil (litres)	294 585 257	383 502 311	357 256 359	341 596 632	
Nombre de jours de pêche			463 718	455 326	
Nombre de jours en mer			507 098	492 796	
Entreprises de 2 à 5 navires	299	577	607	623	610
Entreprises de plus de 5 navires	7	17	15	16	11
Entreprises avec un navire	3 860	4 499	4 563	4 420	4 372

Les navires de moins de 12 mètres représentent environ 70% de la flotte nationale en termes de navires actifs et consomment 9% de la quantité totale de carburant. Bien que la consommation de carburant ait augmenté de 30% sur la période 2008-2009, elle est en légère diminution depuis 2009.

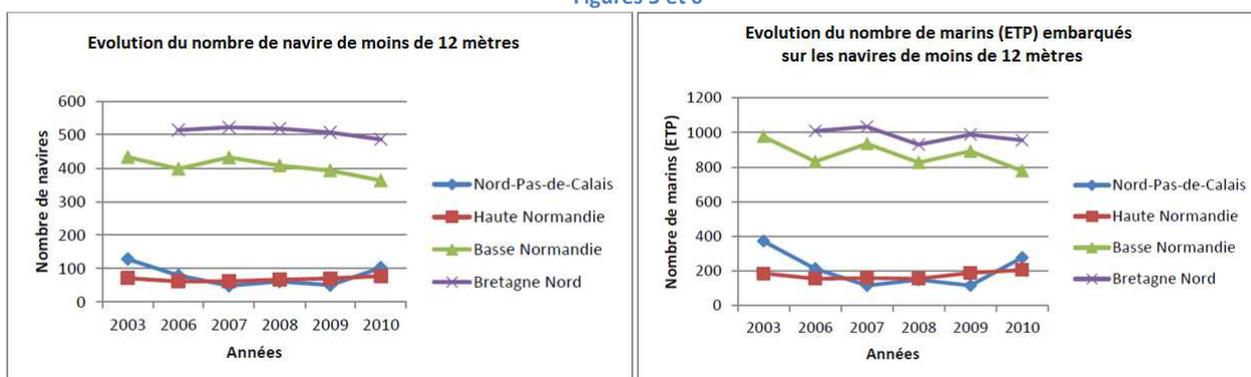
En 2011, la façade française en Manche compte 1 429 navires de pêche professionnelle (dont 1348 sont actifs²) employant 3871 marins équivalent temps plein (ETP) d'après le Système d'Informations Halieutiques (SIH) (SIH, 2011). Cette flotte a une puissance totale de 234 269 kW. Dans les publications du SIH, la flotte de pêche de la façade maritime française Manche-mer du Nord regroupe tous les navires immatriculés des quartiers maritimes de Dunkerque à Camaret, dans les régions littorales du Nord-Pas-de-Calais, Picardie, de Haute-Normandie, de Basse-Normandie et du nord de la Bretagne. Sur la période 2000-2010, la flottille de cette zone a connu une perte de navires de 14,5%, avec une diminution de 8,5% pour les navires de moins de 12 mètres, de 30,4% pour les navires de 12 à 24 mètres et de 40% pour les navires de plus de 40 mètres. La région Nord-Pas-de-Calais a connu une perte de 15,4% de sa flotte et qui s'est particulièrement ressenti pour les plus de 40 mètres.

² Navire de pêche français inactif : navire de pêche désarmé sans justification depuis au moins 6 mois, ou récipiendaire d'une décision de suspension ou de retrait de la licence de pêche communautaire ;

Source : Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, Sous-direction des ressources halieutiques CIRCULAIRE DPMA/SDRH/C2010-9634

Le quartier maritime de Dunkerque est surtout composé de grandes unités pratiquant la pêche offshore. Au contraire, la Bretagne est une région composée majoritairement de petites unités pratiquant une pêche côtière.

Figures 5 et 6



Source : SIH

2.3.3. Royaume-Uni

Tableau 4: Evolution des caractéristiques de la flotte de pêche du Royaume-Uni

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre total de navires	6 796	6 616	6 544	6 467	6 414
Nombre de pêcheurs employés	12 614	12 212	12 703	12 405	
Emploi (ETP)	7 983	7 519	7 589	7 192	
Puissance (kW)	860 104	839 598	834 688	825 914	807 134
Tonnage	212 242	207 156	207 555	207 168	201 509
Consommation de gasoil (litres)	298 162 001	287 989 853	283 315 063	268 136 946	
Nombre de jours de pêche	369 487	341 511	336 120	332 960	326 248
Nombre de jours en mer	446 271	424 678	420 443	414 488	397 319
Entreprises de 2 à 5 navires	174	182	175	184	188
Entreprises de plus de 5 navires	2	1	1	1	1
Entreprises avec un navire	4 314	4 258	4 196	4 242	4 147

Source : Données du Seafish

Le nombre de navires anglais continue de baisser régulièrement, passant de 6796 en 2008 à 6414 en 2012 (tableau 4). Cette tendance est également observée sur la façade Manche - sud de la Mer du Nord (tableau 5). L'augmentation du nombre de navires actifs dans les statistiques du Seafish est due à la part croissante de navires inférieurs à 10 mètres soumettant leur logbooks et qui étaient auparavant comptabilisés comme inactifs.

Tableau 5: Nombre de navires de pêche anglais immatriculés sur la façade Manche - sud de la Mer du Nord (de Newlyn à Kings Lynn)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Navires actifs	1520	1676	1733	1679	1582	1582	1586
Navires inactifs ³	833	711	647	635	646	685	685
Total	2353	2387	2380	2314	2228	2267	2271

Source : Données du Seafish

Sur cette façade, les navires de pêche anglais inférieurs à 12 mètres représentent 90% de la flotte active en termes de nombre de navires, 63% de la puissance de pêche et 30% du tonnage brut. Les navires de plus de 12 mètres immatriculés sur la façade Manche - sud de la Mer du Nord, bien que ne représentant que 10% du nombre de navire, contribuent à hauteur de 60% aux débarquements en quantité et à 65% aux débarquements en valeur.

Tableau 6: Evolution des caractéristiques de la flotte de pêche anglaise immatriculée sur la façade Manche et sud de la Mer du Nord (de Newlyn à Kings Lynn)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Navires actifs	1 520	1 676	1 733	1 679	1 582	1 582	1 586
Puissance (kW)	162 209	166 329	161 086	150 580	146 345	148 864	147 882
Tonnage (GT)	27 263	27 398	25 839	22 702	22 527	22 636	22 678
Débarquements (en tonnes)	51 287	60 797	55 396	54 181	59 926	61 388	65 196
Débarquements en valeur (1000 £)	90 508	107 377	107 448	99 054	112 644	123 733	123 283
Jours de mer	118 761	136 203	132 372	116 082	116 102	116 465	112 784

Source : Données du Seafish

2.3.4. Pays-Bas

La principale conclusion tirée d'un rapport sur l'importance économique de la flotte de pêche artisanale non-commerciale aux Pays-Bas, c'est-à-dire les navires de moins de 24 mètres dont le revenu brut annuel est inférieur à 50 000 euros, est qu'elle est très limitée. Bien que ces navires représentent 50% des navires néerlandais, ils ne contribueraient qu'à 1% du revenu et des coûts totaux de la flotte de pêche nationale (Bartelings & Oostenbrugge, 2007). En 2011, les navires néerlandais inférieurs à 12 mètres représentent 27% de la flotte nationale mais seulement 1,5% de l'ensemble des ETP dans la pêche (AER, 2013).

L'augmentation du nombre de navire observée dans le tableau 7 est due à l'enregistrement dans le fichier national des navires de petite taille qui sont souvent inactifs. Si l'on prend en compte uniquement les navires actifs (figure 7), le nombre de navire de pêche aux Pays-Bas est bien inférieur. La pêche industrielle est importante aux Pays-Bas et 26% des entreprises de pêche possèdent au moins deux navires.

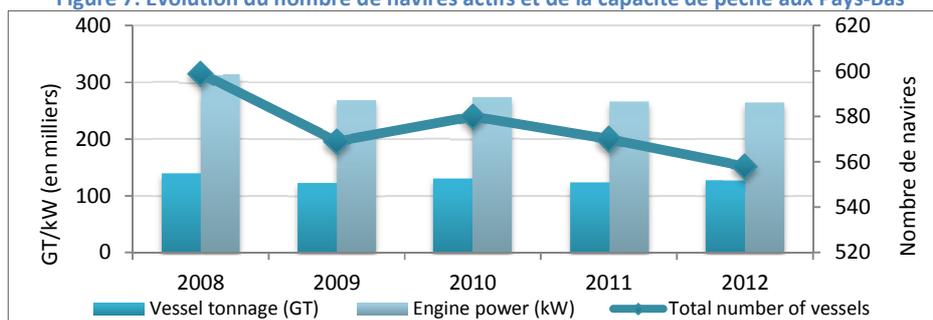
³ Les navires inactifs anglais comprennent les navires de moins de 10 mètres de soumettant pas de logbooks.

Tableau 7: Evolution des caractéristiques de la flotte de pêche néerlandaise (incluant les navires inactifs)

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre total de navires	726	712	725	738	740
Nombre de pêcheurs employés	3 265	3 220	3 358	2 763	
Emploi (ETP)	2 200	2 207	2 205	1 768	
Puissance (kW)	332 213	288 572	293 784	290 121	286 483
Tonnage	145 859	129 403	137 195	130 522	133 698
Consommation de gasoil (litres)	246 875 743	223 244 753	212 747 894	193 816 246	
Nombre de jours de pêche	44 268	43 086	44 606	36 312	43 973
Nombre de jours en mer	50 486	49 164	50 845	46 102	49 926
Entreprises de 2 à 5 navires	121	120	111	109	110
Entreprises de plus de 5 navires	11	10	14	11	11
Entreprises avec un navire	341	325	342	350	350

Source : AER

Figure 7: Evolution du nombre de navires actifs et de la capacité de pêche aux Pays-Bas



Source : AER

3. Performances économiques des flottilles de pêche

Ce chapitre présente les données économiques disponibles sur les flottilles de pêche dans la zone étudiée et leurs limites, puis compare les soldes intermédiaires de gestion des flottilles sélectionnées en décrivant la méthodologie utilisée pour leur calcul.

3.1. Données et méthodes

3.1.1. Données

3.1.1.1. *Rapport économique annuel sur la flotte de pêche européenne (AER)*

Les pays membres de l'UE sont tenus par la Data Collection Framework (DCF) de récolter et de transmettre des données économiques sur leurs flottilles de pêche (European Commission Decision 2008/949/EC). Les Etats-Membres décrivent la situation économique de leur propre flottille soit à partir de source comptable, ou à partir de données d'enquêtes. Ces données sont ensuite regroupées et harmonisées par le Joint Research Centre (JRC). L'« Annual Economic Report » (AER) est le rapport publié annuellement par le Comité Scientifique, Technique et Economique de la Pêche (CSTEP) donnant des informations sur la structure et les performances économiques des flottes de pêche des Etats Membres de l'Union européenne (UE).

Dans l'AER, les navires sont regroupés en flottilles selon l'engin de pêche principalement utilisé, leur classe de longueur et leur nationalité. Bien que des navires puissent pratiquer différents métiers dans l'année, ils ne peuvent être classés que dans une seule flottille.

La segmentation DCF est une segmentation en vigueur à l'échelle européenne mais parfois peu représentative des réalités aux échelles nationales (Daurès *et al.*, 2013). En France, cette segmentation peut ainsi regrouper dans une même flottille des navires aux comportements très hétérogènes : ainsi la flottille des chalutiers de fond regroupe des navires pratiquant exclusivement cette activité avec des navires combinant au cours de l'année cette activité avec une ou plusieurs (dragues et/ou tamis...). D'autres segmentations sont donc souvent proposées par les Etats Membres pour leurs publications nationales.

Bien que les données des AER présentent l'avantage d'harmoniser la classification des navires des différents Etats Membres par classe de longueur et engin de pêche principal, il n'est pas possible de désagréger ces données nationales à la zone spécifique Manche - sud de la Mer du Nord. Cette limite concerne particulièrement la France et le Royaume-Uni qui détiennent plusieurs façades maritimes très variées. Pour les flottilles françaises de moins de 12 mètres, les données économiques sont disponibles à

l'échelle de la façade Atlantique-Manche mais les données sur celles de plus de 12 mètres englobent les navires immatriculés en Méditerranée. De même, les flottilles anglaises classent tous les navires immatriculés en Grande-Bretagne par classe de longueur et engin de pêche principal sans possibilité de désagréger les données économiques à la zone Manche - mer du Nord. Concernant la Belgique et les Pays-Bas, leur façade maritime unique permet de se libérer du problème de l'échelle des données disponibles.

3.1.1.2. Rapports économiques nationaux sur les flottilles de pêche

Les rapports nationaux publiant annuellement des indicateurs économiques par flottille pour les façades de la zone qui nous intéressent sont les suivants:

- **Pour les flottilles françaises :** La *Synthèse des flottilles de pêche* à l'échelle Mer du Nord - Manche dans le cadre du SIH de l'IFREMER. A une échelle encore plus fine, l'Observatoire économique régional des pêches de Bretagne publie les *Résultats des flottilles artisanales* pour les navires immatriculés dans les quartiers maritimes de la région Bretagne.
- **Pour les flottilles anglaises :** Les *Economic fleet report* publiés par le Seafish Industry.
- **Pour les flottilles belges :** *De Belgische Zeevisserij, Economische situatie van de Belgische rederijen*, publiés par le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche de Belgique (Departement Landbouw en Visserij).

Synthèse des flottilles de pêche, SIH

Le Système d'Informations Halieutiques (SIH) de l'Ifremer propose une segmentation des flottilles françaises s'appuyant sur les combinaisons de métiers pratiqués par le navire au cours de l'année et sur les classes de longueur inférieur ou supérieur à 12 mètres. Les données économiques sur les navires constituant l'échantillon sont collectées dans le cadre de l'enquête économique du SIH. Les caractéristiques par flottilles et certains indicateurs économiques sont disponibles à l'échelle de la façade Manche - Mer du Nord, c'est-à-dire pour les flottilles constituées par les navires immatriculés de Dunkerque à Camaret.

Observatoire économique régional des pêches de Bretagne

La population de référence est la flottille des navires de pêche immatriculés dans les quartiers maritimes de Bretagne. Les données économiques sont fournies par les centres de gestion et les données de production par les Organisations de Producteurs. La segmentation des flottilles tient compte de la combinaison de métiers utilisés et de la classe de longueur. La flotte étudiée est ainsi répartie en six grandes flottilles dont une regroupant les navires pratiquant uniquement des arts dormants.

Economic fleet report, Seafish

Les principaux critères de segmentation en flottilles dans ces rapports du Seafish sont la longueur du navire et l'engin de pêche principalement utilisé. Certaines flottilles tiennent compte d'autres critères dans leur composition tels que les principales espèces composant la valeur totale des débarquements, la principale zone de pêche et la puissance du moteur exprimée en kW. Avant 2006, les données sur les flottilles de moins de 10 mètres étaient indisponibles.

Une re-segmentation des données économiques à l'échelle de la zone d'étude a été requise auprès du Seafish. Les navires de pêche ont été identifiés par rapport à leur lieu d'immatriculation, leur taille et l'engin de pêche principalement utilisé au cours de l'année. Les navires anglais immatriculés dans la zone couverte par le projet GIFS ont été séparés en deux zones géographiques : une zone au sud-ouest de l'Angleterre comprenant les navires immatriculés dans les ports de Newlyn (Cornwall) à Swanage (Dorset), et l'autre au sud-est comprenant les navires immatriculés de Poole (Dorset) à Kings Lynn (Norfolk). Dans les parties suivantes, ces deux zones distinctes seront désignées par « Sud-Est » et « Sud-Ouest ».

Uitkomsten Belgische Zeevisserij

La segmentation des flottilles dans les rapports sur les performances économiques des navires belges repose principalement sur la puissance de motorisation du navire en kilowatts (kW). La flotte est tout d'abord divisée entre les navires dont la puissance motrice est inférieure à 221 kW et ceux dont elle est supérieure. Trois sous-catégories sont distinguées dans les navires de moins de 221 kW : les côtiers (*Kustvissers*) font des marées de moins de 24 heures et pêchent uniquement dans la bande côtière des 12 miles nautiques, les Eurokotters sont spécialement conçus pour le chalutage à perche, et les autres navires (*Andere Klein Vlootsegment*).

La flotte de pêche belge étant composée d'un faible nombre de grands navires débarquant dans un nombre de port très limité, les données économiques disponibles sont relativement bien complètes et détaillées.

3.1.1.3. Taux d'échantillonnage

Les performances économiques des flottilles rassemblées ici seront comparées.

Tableau 8: Taux d'échantillonnage des flottilles étudiées

Pays	Zone d'immatriculation	Flottille	Nombre de navires actifs	Navires dans l'échantillon	Taux d'échantillonnage
Belgique	Belgique	Kustvisser	20	16	80%
Belgique	Belgique	Eurokotters	20	20	100%
Pays-Bas	Pays-Bas	Chalutiers à perche 12-18m	11	3	27%
Pays-Bas	Pays-Bas	Chalutiers à perche 18-24m	170	36	21%
France	Bretagne	Dragueurs <12m	217	89	41%
France	Façade Manche	Dragueurs <12m	209	138	66%
France	Bretagne	Chalutiers à panneaux 12-16m	108	45	42%
France	Bretagne	chalutiers polyvalents	93	38	41%
France	Bretagne	chalutiers dragueurs <12m	76	31	41%
France	Façade Manche	Fileyeurs <12m	122	38	31%
France	Façade Manche	Fileyeurs caseyeurs <12m	129	55	43%
France	Bretagne	Arts dormants <12m	559	219	39%
Angleterre	sud-est	chalutiers à panneaux <12m	60	4	7%
Angleterre	sud-ouest	chalutiers à panneaux <12m	47	3	6%
Angleterre	sud-est	Chalutiers à perche <221kW	8	2	25%
Angleterre	sud-ouest	Chalutiers à perche <221kW	8	0	0%
Angleterre	sud-est	Dragueurs <10m	36	0	0%
Angleterre	sud-ouest	Dragueurs <10m	13	0	0%
Angleterre	sud-est & sud-ouest	Dragueurs [10-12[m	13	4	31%
Angleterre	sud-est	Caseyeurs <10m	120	5	4%
Angleterre	sud-ouest	Caseyeurs <10m	109	5	5%
Angleterre	sud-est	Caseyeurs [10-12m[	21	0	0%
Angleterre	sud-ouest	Caseyeurs [10-12m[	21	1	5%
Angleterre	sud-est	Fileyeurs <12m	165	10	6%
Angleterre	sud-ouest	Fileyeurs <12m	75	7	9%

Les faibles taux d'échantillonnage des données anglaises sont dus à la re-segmentation spécifique des flottilles requise auprès du Seafish pour cette étude. Lorsqu'il y a absence de navire enquêté dans l'échantillon pour l'année 2011, les estimations de la structure des coûts pour ces flottilles sont basées sur les données des années antérieures ou sur des flottilles dont les caractéristiques sont très similaires.

3.1.1.4. Limites des comparaisons des données économiques

Différents critères de segmentation en flottilles

Dû aux différentes classifications utilisées par les pays pour segmenter leur flotte en flottilles, la comparaison des flottilles peut paraître délicate. Un des problèmes majeurs découle des différentes définitions de ce que sont les « navires inactifs à la pêche sur l'année » dans les statistiques nationales officielles, ce qui a des répercussions sur les résultats économiques moyens.

Absence de données

Même lorsque les pêcheurs acceptent de transmettre des informations sur leur situation économique, certaines données peuvent être manquantes ou incomplètes. Parfois, seulement un ou deux navires forment un segment de la flotte, et en raison des questions de confidentialité les données ne peuvent pas être publiées.

Précision des coûts d'exploitations

Lorsque certains coûts d'exploitation ne sont pas relatés, il est impossible de calculer l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) moyen par flottille. Ce qui est le cas pour les données économiques disponibles dans les publications annuelles du SIH.

Différentes méthodes de récolte des données

Les données sur les comptes d'exploitation des pêcheurs sont récoltées soit sur la base des sources comptables, soit à partir d'enquêtes menées auprès d'un échantillon de pêcheur. Il a été constaté une surévaluation de la rémunération du propriétaire, représentée par l'EBE, avec des données comptables par rapport aux données par voie d'enquête (Le Corre, 2010). Cela est dû au mode d'affectation des salaires chez les pêcheurs artisans, basé sur le système de partage de la valeur ajoutée qui n'est pas systématiquement appliqué pour les plus petites embarcations constituées d'un ou de deux marins (Boncoeur et al., 2000). Lorsque les propriétaires embarquants seuls se rémunèrent sur le revenu du capital, cela conduit mécaniquement à surévaluer la rentabilité et donc la performance économique de ces navires. Cette caractéristique, soulignée par Alfred Marshall dans « Principles of Economics » (Marshall, A. 1890), est fréquente au sein des petites unités de production, pour lesquelles il n'existe pas automatiquement une séparation des rémunérations du travail et du capital. L'excédent brut d'exploitation calculé d'après les données comptables sur un échantillon composé de 77 navires de moins de 24 mètres immatriculés en Bretagne en 2003 est supérieur de 12% à celui obtenu par la méthode du questionnaire. Cet écart atteint 39% lorsque seules les navires de moins de 12 mètres sont retenus (Le Floc'h, P. 2009).

ENCADRE 3 : Traitement des données

Les données utilisées sont fusionnées avec les données de rapports économiques annuels (les Pays-Bas / la Belgique), les données publiées dans des rapports nationaux et régionaux (la Belgique / la France) et les données retraitées provenant du Seafish (le Royaume-Uni). L'accès aux données représente toujours un défi majeur quand l'analyse concerne des zones spécifiques comme celles de GIFS et peut provoquer des limites (des manques en matière de moyens financiers et de temps). Quant au choix d'indicateurs économiques pertinents pour répondre à la question du rapport, il a été décidé d'utiliser ceux les plus communément disponibles: le Chiffre d'affaires (CA), la Valeur ajoutée Brute (VAB) (3.4 milliards pour le secteur de la pêche en UE), les prix moyens (PM), le nombre de membres d'équipage par navires (en équivalent temps plein).

3.1.2. Méthodes

3.1.2.1. Soldes intermédiaires de gestion des entreprises de pêche

La nécessité de suivre l'activité économique des entreprises a conduit à définir, à partir des produits et charges du plan comptable général, une série de soldes intermédiaires de gestion tels que la valeur ajoutée (VA), l'excédent brut d'exploitation (EBE), le résultat d'exploitation (RE) et résultat courant avant impôt (RCAI).

La valeur ajoutée est égale à la différence entre la valeur de production (assimilable au chiffre d'affaire en l'absence de variation de stocks) et celle des consommations intermédiaires (biens non durables et services extérieurs consommés dans le processus productif). Elle représente l'excédent de la valeur créée sur la valeur détruite dans le cadre du processus productif.

L'excédent brut d'exploitation est égal à la différence entre la valeur ajoutée brute et les charges salariales et fiscales (autre que l'impôt sur les bénéfices) supportés par l'entreprise. L'EBE doit normalement permettre d'amortir le capital fixe, de rémunérer les créanciers et propriétaires de l'entreprise et de payer l'impôt sur les bénéfices.

On obtient le résultat d'exploitation en retranchant de l'EBE l'amortissement du capital fixe. Ce solde représente le bénéfice que tirerait l'entrepreneur de l'exploitation de son entreprise dans l'hypothèse d'un autofinancement complet de son activité.

Le résultat courant avant impôt est obtenu en ajoutant les produits financiers au résultat d'exploitation, et en retranchant de celui-ci les charges financières supportées par l'entreprise. Alors que le résultat d'exploitation représente en principe la rentabilité économique de l'entreprise, le résultat courant avant impôt représente sa rentabilité financière. Ici, il n'est pas tenu en compte des produits et des charges à caractère exceptionnel.

Tableau 9: Soldes intermédiaires de gestion disponibles par flottille pour l'année 2011 selon les différentes sources de données économiques

Source des données	IFREMER - Système d'Information Halieutique (SIH)	Observatoire économique régional des pêches de Bretagne	Seafish Industry	Departement Landbouw en Visserij	Annual Economic Report
zone couverte	Façade française Manche - Mer du Nord	Bretagne	Façade anglaise Manche – sud de la Mer du Nord	Belgique	Pays-Bas
Valeur ajoutée (VA)	X	X	X	X	X
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)		X	X	X	X
Résultat d'Exploitation			X	X	X
Résultat Courant Avant Impôts (RCAI)			X	X	X

Pour faciliter les comparaisons entre les données économiques moyennes des différentes flottilles, celles-ci ont été regroupées dans quatre groupes :

- **les « grands arts trainants »** regroupant des chalutiers de 12 à 24 mètres ;
- **les « petits chalutiers »** comprenant quatre flottilles de chalutiers inférieurs à 12 mètres, dont les navires combinent souvent l'usage du chalut avec d'autres engins selon les saisons ;
- **les « dragueurs »** inférieurs à 12 mètres ;
- **les « filayers-caseyeurs »** qui regroupent différentes flottilles anglaises et françaises de moins de 12 mètres pratiquant les métiers du filet et/ou du casier

Remarque : Les données économiques anglaises provenant du Seafish sont exprimées à l'origine en pounds. Le taux de change GBP/EUR retenu pour effectuer les conversions dans les tables suivantes est le taux de change GBP/EUR moyen de 2011⁴ qui est de 1,1525.

⁴ Source: www.oanda.com/lang/fr/currency/historical-rates

3.2. Résultats⁵ - Comparaison des flottilles

Le ratio VAB/CA, est indicateur d'efficacité classique qui permet de constater l'efficacité des flottilles de pêche se développant dans la zone GIFS. Ce ratio indique le niveau de richesse produite pour 1 euro de produit de la mer vendu. Plus le ratio est élevé, plus la flotte est efficace.

Tableau 10 : Efficacité économique des flottilles de pêche sur la zone de GIFS

	Pays	Zone de pêche	Flotte	% de la VAB dans le CA
Dormants	France	Manche	Fileyeurs < 12m	63,0
		Manche	Fileyeurs, Caseyeurs < 12m	65,0
		Bretagne	Engins dormants <12m	60,3
		Bretagne	Engins dormants >12m	58,4
	Angleterre	Sud-Est	Caseyeurs <10m	57,5
		Sud-Ouest	Caseyeurs <10m	59,0
		Sud-Est	Caseyeurs [10-12m[	49,1
		Sud-Ouest	Caseyeurs [10-12m[	52,7
		Sud-Est	Fileyeurs < 12m	66,6
		Sud-Ouest	Fileyeurs < 12m	64,4
Traînants	France	Bretagne	Dragueurs < 12m	59,4
		Manche	Dragueurs < 12m	63,0
	Angleterre	Sud-Est	Dragueurs < 10m	46,7
		Sud-Ouest	Dragueurs < 10m	38,5
		Sud-Est et Sud-Ouest	Dragueurs [10m-12m[	42,0
		Sud-Est	Chalutiers <12m	57,5
		Sud-Ouest	Chalutiers <12m	58,8
	France	Bretagne	Chalutiers [12m-16m[	49,3
	Angleterre	Sud-Est	Chalutiers à perche <221kW	27,7
		Sud-Ouest	Chalutiers à perche <221kW	58,2
	Belgique		Chalutiers à perche <221kW	43,1
	Pays-Bas		Chalutiers à perche 12-18m	42,9
			Chalutiers à perche 18-24m	35,2

Le tableau 10 montre que les navires les plus efficaces et leur capacité à dégager de la valeur ajoutée sont les navires de moins de 12 mètres qui utilisent des engins de capture passifs, à l'exception de la flotte bretonne. Au contraire, les navires utilisant de grands chaluts et principalement les plus gros ont un ratio d'efficacité relativement bas. On peut expliquer une telle caractéristique du fait que les chalutiers embarquent plus de personnels, la charge de carburant est conséquente et les grands navires ne peuvent pas utiliser des « stratégies marketing » semblables aux navires côtiers.

⁵ Tous les résultats économiques dans la partie 3.2. ont comme période de référence l'année 2011.

3.2.1. Flottes des « grands arts trainants »

A noter une différence très significative des caractéristiques moyennes des chalutiers à perche anglais d'une puissance inférieure à 221 kW entre les zones « sud-est » et « sud-ouest » qui est dû à une proportion relativement plus élevée de grands navires dans la flottille en Manche ouest, notamment en Cornouailles (Cornwall). Les chalutiers à perche du sud-est de l'Angleterre ont un chiffre d'affaires moyen par navire faible qui couvre à peine le total des charges alors que ceux basés dans l'ouest parviennent en moyenne à un EBE représentant 31,6% du chiffre d'affaire.

Les chalutiers à perche hollandais de 12-18 mètres ciblent majoritairement la crevette grise, espèce à forte valeur ajoutée. Malgré un chiffre d'affaires moyen par navire en 2011 de 1,25 million d'euros, ces chalutiers à perche ont eu des coûts en carburant tellement élevés qu'ils n'ont pas dégagé une valeur ajoutée en pourcentage du chiffre d'affaire à laquelle on aurait pu s'attendre. Pour 1€ perçu par la vente de la ressource, 57 centimes d'€ ont été utilisés dans le processus de production et seulement 43 centimes d'€ représentent réellement de la création de richesse. La moyenne d'âge de ces navires est de 43 ans.

Remarque : Les Kustvissers belges, les chalutiers à perche hollandais de 18-24 mètres et les petits chalutiers à perche du sud-est de l'Angleterre ont en moyenne un résultat d'exploitation négatif.

Tableau 11: Caractéristiques moyennes des flottes « grands arts trainants » sélectionnées

Pays	Belgique	Belgique	France	Pays-Bas	Pays-Bas	Angleterre	Angleterre
Zone d'immatriculation	x	x	Bretagne	x	x	sud-est	sud-ouest
Flottille	Kustvissers	eurokotters	chalutiers à panneaux 12-16m	Chalutiers à perche 12-18m	Chalutiers à perche 18-24m	Chalutiers à perche <221kW	Chalutiers à perche <221kW
Nombre de navires	20	20	108	11	170	8	8
Longueur du navire (m)			14	13,8	21,1	13,3	22,3
Puissance (kW)	210	221	228	179	198	184	220
Jauge (GT)	56	106	39	40,5	64	26	123
Débarquements (T)						51	196
Jours de mer par an	152	181				129	232
Age du navire			23	43	38	13	21
Coût moyen de gasoil par jour de mer (euros)	537	968				526	529

Tableau 12: Données économiques moyennes des flottilles « grands arts trainants »

Pays	Belgique	Belgique	France	Pays-Bas	Pays-Bas	Angleterre	Angleterre		
Zone			Bretagne			sud-est	sud-ouest		
Flottille	Kustvisiers	eurokotters	chalutiers à panneaux 12-16m	Chalutiers à perche 12-18m	Chalutiers à perche 18-24m	Chalutiers à perche <221kW	Chalutiers à perche <221kW		
données moyennes par navire	Valeur des ventes			1 246 433	213 308	145 625	760 303		
	Autres revenus			3 892	5 743	2 281	457		
	Chiffre d'affaires	297 419	662 927	421 638	1 250 325	219 052	760 760		
	Coûts totaux	280 258	583 997	374 836	968 873	198 024	142 472		
	Valeur ajoutée brute	96 274	285 763	207 868	536 585	77 159	40 916		
	EBE	17 161	78 930	46 802	281 452	21 027	5 434		
	Résultat d'exploitation	-20 756	7 777		228 022	-4 824	-647		
	RCAI	-13 792	24 274		196 364	-23 459	-3 560		
frais en % du CA	frais variables	Carburant	29,1	30	23,8	26,9	26,2	47,6	23,6
		frais de vente	7,5	6,9	6				
		Glace	0,4	0	0,1	8,1	8,3	5,8	0,2
		Vivres	0	0	1,8				
		charges de personnel	26,6	31,2	38,2	20,4	25,6	24,0	26,7
	frais non-variables	entretien réparation	13	5,9	9,9	10,2	11,1		
		Location appareil divers	0	0	0,2				
		matériel de pêche	3,8	6,2	4,2	10,3	16,9	18,9	17,9
		assurances	3,8	3	3,4				
		autres charges	10,1	4,8	1,3				
		right costs				1,6	2,3		
	Coûts totaux	94,2	88,1	88,9	77,5	90,4	96,3	68,4	
	VAB en % du CA	32,4	43,1	49,3	42,9	35,2	27,7	58,2	
EBE en % du CA	5,8	11,9	11,1	22,5	9,6	3,7	31,6		

3.2.2. Flottilles des petits chalutiers

Bien que les caractéristiques techniques moyennes des navires composant ces flottilles soient assez similaires, les chalutiers français ont un chiffre d'affaires annuel moyen nettement supérieur à celui des chalutiers anglais. Cependant, les postes de charges variables des chalutiers anglais sont plus faibles que ceux de leurs homologues français, en particulier le poste « charge de personnel » où on obtient au final un EBE en pourcentage du chiffre d'affaire de plus de 29% pour les chalutiers anglais et d'environ 17% pour les chalutiers français.

Tableau 13: Caractéristiques moyennes des flottilles « petits chalutiers » sélectionnées

Pays	France	France	Angleterre	Angleterre
Zone d'immatriculation	Bretagne	Bretagne	sud-est	sud-ouest
Flottilles	chalutiers polyvalents	chalutiers dragueurs <12m	chalutiers à panneaux <12m	chalutiers à panneaux <12m
Nombre de navires	93	76	60	47
Longueur du navire (m)	11	11	9,7	10,2
Puissance (kW)	141	132	114	131
Jauge (GT)	16	14	10	14
Débarquements (tonnes)			23	36
Jours de mer par an			94	115
Age du navire	23	28	18	23
Coût moyen de gasoil par jour de mer (euros)			141	183

Tableau 14: Données économiques moyennes des flottilles « petits chalutiers »

		Pays	France	France	Angleterre	Angleterre
		Zone	Bretagne	Bretagne	sud-est	sud-ouest
		Flottille	Chalutiers polyvalents	Chalutiers dragueurs <12m	Chalutiers à panneaux <12m	Chalutiers à panneaux <12m
données moyennes par navire		Valeur des ventes	211 205	186 545	67 221	95 796
		Autres revenus	351	0	1 705	1 137
		Chiffre d'affaire	211 556	186 545	68 925	96 933
		Coûts totaux	177 284	160 056	48 882	68 318
		Valeur ajoutée brute	110 009	99 428	39 660	57 015
		EBE	109 980	30 627	20 043	28 615
		Résultat d'exploitation			16 689	25 218
		RCAI			15 819	24 252
frais en % du CA	frais variables	Carburant	19,9	14,8	19,3	21,6267455
		frais de vente	4,7	4,6		
		Glace	0,1		2,8	1,8
		Vivres	1,1	0,8		
		charges de personnel	35,8	39,1	28,5	29,3
	frais non-variables	entretien réparation	8,7	7,2		
		matériel de pêche	4,2	6,3		
		Location appareil divers	0,2	0	20,4	17,7
		assurances	4,2	4,5		
		autres charges	4,9	8,5		
		Coûts totaux	83,8	85,8	70,9	70,5
		VAB en % du CA	52	53,3	57,5	58,8
	EBE en % du CA	17,6	16,4	29,1	29,5	

3.2.3. Flottes des dragueurs

Les navires français armés principalement à la drague ont une moyenne d'âge plus élevée que celle des dragueurs anglais.

La structure des coûts d'exploitation est très différente entre les dragueurs français et anglais. La part des frais de carburant dans le chiffre d'affaires est nettement supérieur chez les dragueurs anglais.

Le ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires permet d'évaluer la part de l'excédent de valeur créée, après avoir retranché les coûts mis en œuvre dans le processus productif, par rapport au chiffre d'affaires. Un niveau relativement plus élevé de cet indicateur peut traduire soit un revenu plus important tiré de la vente de la ressource prélevée, soit des coûts plus faibles dus par exemple à une meilleure efficacité énergétique.

Tableau 15: Caractéristiques moyennes des flottes « dragueurs » sélectionnés

Pays	France	France	Angleterre	Angleterre	Angleterre
Zone d'immatriculation	Bretagne	Façade Manche	sud-est	sud-ouest	sud-est & sud-ouest
Flottille	Dragueurs <12m	Dragueurs <12m	Dragueurs <10m	Dragueurs <10m	Dragueurs [10-12[m
Nombre de navires	217	209	36	13	13
Longueur du navire (m)	10	10	8	9	11
Puissance (kW)	100	101	63	96	191
Jauge (GT)	9		4	10	18
Débarquements (tonnes)			23	50	93
Jours de mer par an		138	61	81	142
Age du navire	29	29	22	17	20
Coût moyen de gasoil par jour de mer (euros)		52	206	418	452

Tableau 16: Données économiques moyennes des flottilles « dragueurs »

		France	France	Angleterre	Angleterre	Angleterre	
		Bretagne	Façade Manche	sud-est	sud-ouest	sud-est & sud-ouest	
		Dragueurs <12m	Dragueurs <12m	Dragueurs <10m	Dragueurs <10m	Dragueurs [10-12[m	
données moyennes par navire	Valeur des ventes	132 694		50 826	99 939	214 331	
	Autres revenus	0		302	665	1 336	
	Chiffre d'affaires	132 694	118 345	51 128	100 604	215 668	
	Coûts totaux	104 696		41 623	92 776	188 019	
	Valeur ajoutée brute	78 820	74 557	23 901	38 717	90 630	
	EBE	30 546		9 505	7 827	27 649	
	Résultat d'exploitation			6 188	1 131	13 509	
	RCAI			5 242	-954	9 321	
frais en % du CA	frais variables	Carburant	7,5	6,1	24,6	33,7	29,7
		frais de vente	3,9	4,2			
		Glace	0,0		2,9	2,3	2,7
		Vivres	1,5				
		charges de personnel	38,3		28,2	30,7	29,2
	frais non-variables	entretien réparation	9,1				
		matériel de pêche	5,0				
		Location appareil divers	0,8		25,7	25,5	25,6
		assurances	4,1				
		autres charges	8,7				
		Coûts totaux	78,9		81,4	92,2	87,2
		VAB en % du CA	59,4	63,0	46,7	38,5	42,0
		EBE en % du CA	23,0		18,6	7,8	12,8

3.2.4. Flottes des Caseyeurs et Fileyeurs

Bien que différentes les flottes des caseyeurs et fileyeurs ont des performances économiques assez similaires aux flottes des dragueurs. Ces deux flottes utilisent des petits navires, peu consommateurs en carburant et souvent avec de faibles charges de personnels. De même pour ces flottes, la structure des coûts d'exploitation est très différente entre les flottes françaises et anglaises. La part des frais de carburant dans le chiffre d'affaires est supérieure chez les flottes anglaises.

Tableau 17: Caractéristiques moyennes des flottes « caseyeurs-fileyeurs » sélectionnées

Pays	France	France	France	Angleterre	Angleterre	Angleterre	Angleterre	Angleterre	Angleterre
Zone d'immatriculation	Façade Manche	Façade Manche	Bretagne	sud-est	sud-ouest	sud-est	sud-ouest	sud-est	sud-ouest
Flotte	Fileyeurs <12m	Fileyeurs caseyeurs <12m	Arts dormants <12m	Caseyeurs <10m	Caseyeurs <10m	Caseyeurs [10-12m[	Caseyeurs [10-12m[	Fileyeurs <12m	Fileyeurs <12m
Nombre de navires	122	129	559	120	109	21	21	165	75
Longueur du navire (m)	10,3	8,6	9	8,2	7,8	11,2	11,3	7,8	8,2
Puissance (kW)	137	98	105	84	77	118	134	76	81
Jauge (GT)			6	5	4	13	13	5	6
Débarquements (tonnes)				34	28	63	99	18	46
Jours de mer par an	161	186		109	92	122	141	99	79
Age du navire	21	20	23	19	25	27	33	19	22
Coût moyen de gasoil par jour de mer (en €)	97	62		92	92	86	87	68	82

Tableau 18: Données économiques moyennes des flottilles « caseyeurs-fileyeurs»

Pays	France	France	France	Angleterre	Angleterre	Angleterre	Angleterre	Angleterre	Angleterre		
Zone	Façade Manche	Façade Manche	Bretagne	sud-est	sud-ouest	sud-est	sud-ouest	sud-est	sud-ouest		
Flottille	Fileyeurs <12m	Fileyeurs caseyeurs <12m	Arts dormant s <12m	Caseyeurs <10m	Caseyeurs <10m	Caseyeurs [10-12m[	Caseyeurs [10-12m[	Fileyeurs <12m	Fileyeurs <12m		
données moyennes par navire	Valeur des ventes		115 097	59 359	55 220	98 475	172 830	50 149	61 399		
	Autres revenus		112	2 595	2 414	304	533	4 836	3 843		
	Chiffre d'affaires	213 371	147 929	115 209	61 954	57 634	98 779	173 363	54 986	65 242	
	Coûts totaux			82 605	41 342	37 586	76 358	127 720	32 781	41 808	
	Valeur ajoutée brute	134 424	96 154	69 471	35 614	34 003	48 509	91 429	36 647	42 048	
	EBE			34 193	20 612	20 048	22 421	45 643	22 205	23 434	
	Résultat d'exploitation				17 463	17 118	18 988	39 618	19 781	20 778	
	RCAI				16 359	16 090	17 819	37 567	18 059	19 395	
frais en % du CA	frais variables	Carburant	7,3	7,8	9,2	16,2	14,7	10,7	7,1	12,3	10,0
		frais de vente	5		4,4						
		Glace			0,1	6,5	6,5	26,0	26,0	4,5	3,3
		Vivres			1						
		charges de personnel			32	24,2	24,2	26,4	26,4	26,3	28,5
	frais non-variables	entretien réparation			7,6						
		matériel de pêche	10,3	7,6	6,6	19,8	19,8	14,2	14,2	16,6	22,3
		Location appareil divers			0,7						
		assurances			4						
		autres charges			6,1						
Coûts totaux			71,7	66,7	65,2	77,3	73,7	59,6	64,1		
VAB en % du CA	63,0	65,0	60,3	57,5	59,0	49,1	52,7	66,6	64,4		
EBE en % du CA			29,7	33,3	34,8	22,7	26,3	40,4	35,9		

ENCADRE 4 : Analyse

Après une confrontation des données de l'étude à celles de l'Enquête économique sur la pêche professionnelle française en Manche (Boncoeur & Le Gallic, 1998), le ratio de la VAB sur le CA s'est nettement détérioré. En 1996, les flottilles de moins de 16 mètres et celles de 16 à 25 mètres en Manche avaient en moyenne une VAB rapporté au CA de respectivement 75% et 70%. En 2011, les flottilles des dragueurs, des fileyeurs et des caseyeurs de moins de 12 mètres dégagent une VAB entre 60 et 65% du CA. Celle des chalutiers de 12 à 16 mètres parvient à peine à retirer 50% de VAB par rapport à la vente de leur production.

4. Comparaison d'indicateurs de performances économiques

Dans le but d'analyser les similarités et les différences entre les performances économiques des flottes de pêche basées dans la zone Manche-Mer du Nord, plusieurs indicateurs seront établis pour faciliter les comparaisons.

4.1. Méthodes

4.1.1. Productivité des facteurs

La productivité mesure l'efficacité d'une production, c'est-à-dire les quantités produites divisées par les quantités de facteurs de production utilisées. La productivité apparente d'un facteur est un ratio obtenu en divisant un indicateur du niveau de production par un indicateur du niveau d'utilisation du facteur considéré. L'indicateur économique du niveau de production retenu ici est soit le chiffre d'affaire (CA), soit la valeur ajoutée brute (VAB) car ils sont plus significatifs que le tonnage débarqué compte tenu des prix très variables en fonction des espèces pêchées. La mesure de performance obtenue en fonction de la valeur ajoutée brute exclue les facteurs intermédiaires détruits au cours du cycle de production.

Lorsque les données sont disponibles, ces indicateurs économiques seront calculés pour chaque flottille en Manche :

- **La productivité du travail :**
 - o Simple : VAB par homme embarqué
 - o Journalière : VAB par homme embarqué et par jour de mer

- **La productivité du capital :**
 - o Simple : CA rapporté au capital et VAB rapportée au capital
 - o Journalière : CA/homme embarqué/jour

- **L'intensité capitalistique :**
 - o Nombre d'emploi (ETP) divisé par le capital

- **La productivité apparente du capital :**
 - o VAB par kW

4.2. Résultats

4.2.1. Productivité journalière du travail

Les graphiques ci-dessous montrent la création de richesse moyenne obtenue par jour de pêche et par homme embarqué, c'est-à-dire la productivité journalière du travail pour les flottilles de la façade Manche en 2011.

Tableau 19: Données moyennes par flottille française de moins de 12 mètres de la façade Manche en 2011

	Chalutiers polyvalents	Fileyeurs-Caseyeurs	Fileyeurs	Caseyeurs	Fileyeurs-ligneurs	Caseyeurs-ligneurs	Dragueurs
Nombre de navires	180	129	122	172	31	42	209
Chiffre d'Affaires	224 214	147 929	213 371	124 655	43 305	61 490	118 345
VAB	125 560	96 154	134 424	78 533	26 416	41 813	74 557
ETP	2,5	2,1	2,9	2	1,5	1,3	2,1
jours de mer par an	155	186	161	152	151	54	138
VA/ETP	50224	45788	46353	39267	17611	32164	35503
VAB/ETP/jour	327	246	293	260	119	596	258

Source : SIH

Tableau 20: Données moyennes par flottille anglaise du sud-ouest de l'Angleterre en 2011

	Chalutiers demerseaux <12m	Chalutiers à perche <221kW	Fileyeurs <12m	Caseyeurs [10-12[m	Caseyeurs <10m	Ligneurs	Dragueurs <10m
nombre de navires	47	8	75	21	109	70	13
Chiffre d'Affaire	96 933	760 760	65 242	173 363	57 634	31 912	100 604
VAB	57 015	443 123	42 048	91 429	34 003	14 085	38 717
ETP	2,2	8,3	1,0	2,5	0,8	1,0	1,1
jours de mer par an	115	232	79	141	92	76	81
VA/ETP	25859	53598	43200	36092	43601	13677	35464
VAB/ETP/jour	225	231	547	256	474	180	438

Source : Seafish

Tableau 21: Données moyennes par flottille anglaise du sud-est de l'Angleterre en 2011

	Chalutiers demerseaux <12m	Chalutiers à perche <221kW	Fileyeurs <12m	Caseyeurs [10-12[m	Caseyeurs <10m	Ligneurs	Dragueurs <10m
nombre de navire	60	8	165	21	120	17	36
Chiffre d'Affaire	68 925	147 906	54 986	98 779	61 954	61 177	51 128
VAB	39 660	40 916	36 647	48 509	35 614	27 155	23 901
ETP	1,7	2,9	1,1	2,2	1,0	1,6	0,7
jours de mer par an	94	129	99	122	109	81	61
VA/ETP	22942	14100	33215	21936	36061	17401	33970
VAB/ETP/jour	244	109	336	180	331	215	557

Source : Seafish

Tableau 22: Données moyennes par flottille anglaise de la façade Manche-sud de la Mer du Nord en 2011

	Chalutiers demerseaux $\geq 20\text{m}$	Chalutiers à perche $\geq 221\text{ kW}$	Dragueurs $\geq 12\text{m}$	Dragueurs [10-12[m	Caseyeurs $\geq 12\text{m}$	Fileyeurs $\geq 12\text{m}$
nombre de navire	7	28	26	13	28	30
Chiffre d'Affaire	1 569 873	902 918	578 864	215 668	902 918	451 102
VAB	820 885	462 179	316 747	90 630	462 179	245 456
ETP	22,7	8,5	7,6	2,4	9,4	2,0
jours de mer par an	284	236	179	142	236	195
VA/ETP	36213	54374	41806	38436	49126	121822
VAB/ETP/jour	128	230	234	271	208	625

Source : Seafish

On remarque que lorsque le système de rémunération à la part est appliqué, la clé de répartition de la valeur ajoutée diffère selon les armements et varie entre 30 et 50% pour la part équipage. Pour les navires de moins de 12 mètres, la part équipage est en moyenne de 46%. Elle est de 42% en moyenne pour les plus de 12 mètres (Daurès et al., 2013).

4.2.2. Productivité journalière du capital

Tableau 23: Productivité journalière du capital des flottilles françaises de moins de 12 mètres en Manche en 2011

	Chalutiers polyvalents	Fileyeurs-Caseyeurs	Fileyeurs	Caseyeurs	Fileyeurs-Ligneurs	Dragueurs
valeur assurée du navire	268 783	129 955	198 947	91 038	85 600	139 500
CA/valeur assurée du navire	0,83	1,14	1,07	1,37	0,51	0,85
CA/valeur assurée du navire/j (x 1000)	5,38	6,12	6,66	9,01	3,35	6,15
VAB/valeur assurée du navire	0,47	0,74	0,68	0,86	0,31	0,53

Source : SIH

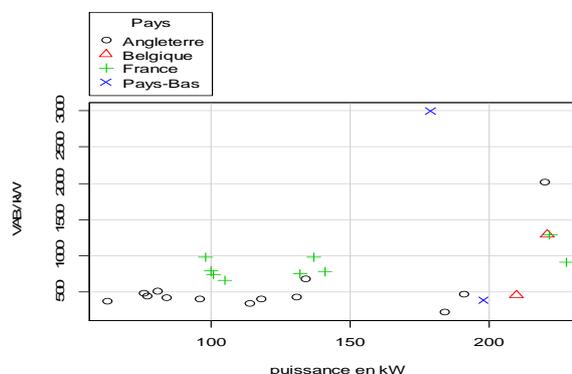
4.2.3. Valeur ajoutée par kW (€/KW)

Ce ratio évalue la productivité apparente du capital. Il s'agit donc d'une mesure de rendement. Il montre quels sont les types de navires qui ont le meilleur rendement en valeur par kW. Il est particulièrement intéressant dans un contexte où le nombre de kW de certaines flottilles fait maintenant l'objet d'un contrôle et d'une limitation au niveau Communautaire.

Le ratio a été calculé pour l'ensemble des flottilles identifiées dans la partie 3.

Sur la figure 8, on remarque que les flottilles côtières de la façade française ont une meilleure productivité apparente du capital que les flottilles immatriculées sur la façade anglaise. Seule la flottille des chalutiers à perche inférieur à 221kW du sud ouest de l'Angleterre échappe à cette tendance. Les chalutiers à perche hollandais entre 12 et 18 mètres atteignent en moyenne 3000 euros de valeur ajoutée par kW.

Figure 8: Productivité apparente du capital

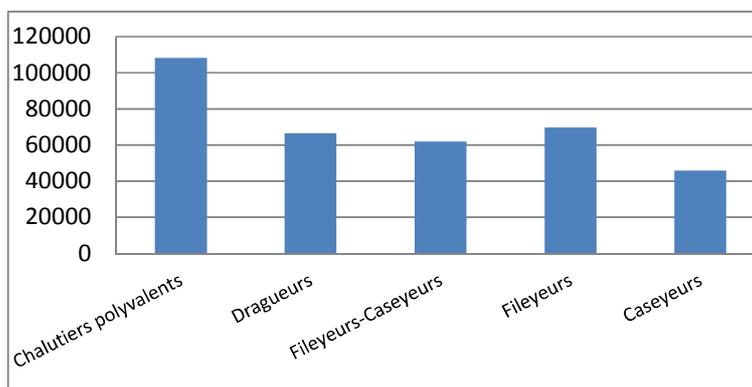


Source : SIH, Seafish, AER, Departement Landbouw en Visserij

4.2.4. Intensité capitalistique

L'intensité capitalistique de la production désigne le rapport entre le capital et le travail mis en œuvre dans l'activité productive. L'intensité capitalistique de chacune des flottilles identifiées est calculée en rapportant la valeur assurée des navires au nombre d'hommes employés sur les navires composant la flottille (patron compris).

Figure 9: Intensité capitalistique des flottilles françaises en Manche de moins de 12 mètres en 2011



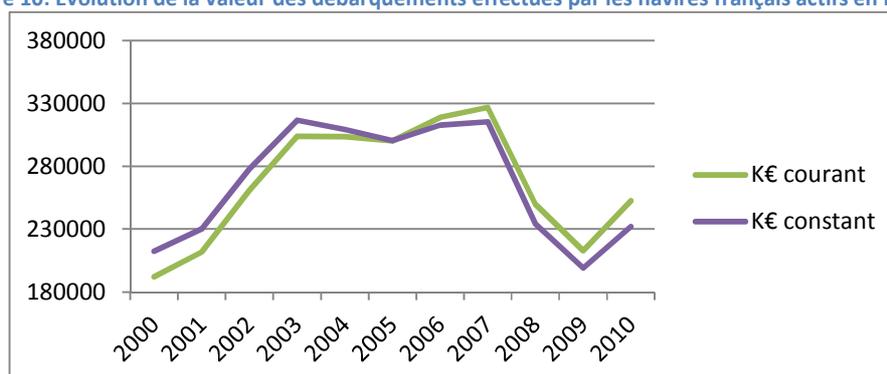
5. Débarquements

5.1. Évolution de la valeur des débarquements

Entre 2007 et 2009 la valeur annuelle des débarquements dans la zone Manche-Mer du Nord (zone GIFS) a eu une tendance à la baisse, en 2009 elle atteint un niveau historiquement bas en Angleterre et en Belgique. Si l'on raisonne en euros constant (déflaté par rapport à l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) sur le site Eurostat, base 100 en 2005), le niveau de production en valeur en France en 2009 est plus faible que celui de 2000. L'IPCH est une mesure qui permet une comparaison correcte des taux d'inflation des États membres de l'Union européenne. Cet indice est calculé selon une méthodologie commune aux différents États membres.

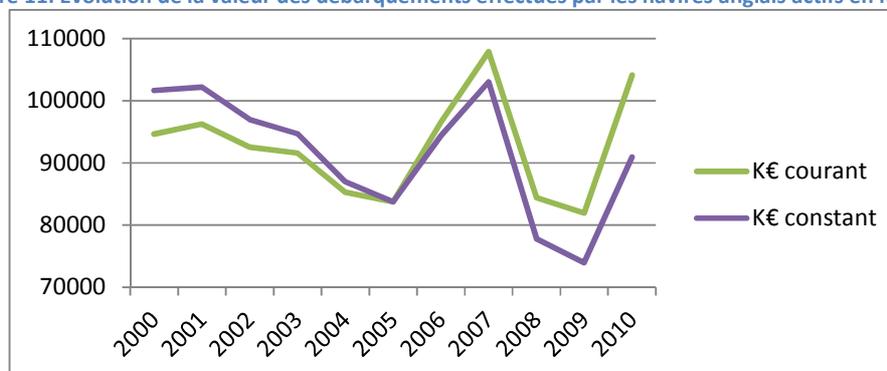
Bien que l'on constate depuis une légère hausse de la valeur des débarquements, la période 2008-2011 reste la plus faible de la série chronologique et témoigne des difficultés du secteur de la pêche.

Figure 10: Evolution de la valeur des débarquements effectués par les navires français actifs en Manche



Source : Atlas des pêcheries de la Manche

Figure 11: Evolution de la valeur des débarquements effectués par les navires anglais actifs en Manche

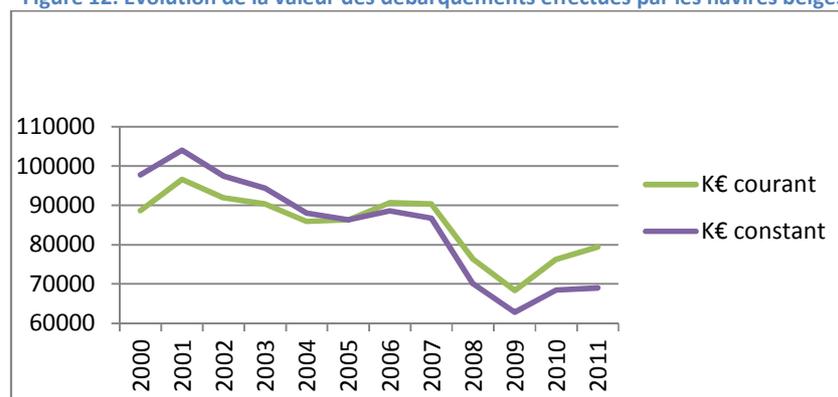


Source : Atlas des pêcheries de la Manche

L'augmentation de la valeur des débarquements de 22 % de 2008 à 2012 effectués par l'ensemble des navires du Royaume-Uni correspond presque exactement à l'augmentation de 23% de l'indice des prix à la consommation de poissons et de fruits de mer et représente un taux réel de croissance de 7 % sur la période, provoquée par une augmentation de 9 % des débarquements en quantité (AER, 2013).

Les débarquements en Angleterre ou à l'étranger des navires anglais immatriculés sur la façade Manche pour la période 2006-2012 ont augmenté de 27% en quantité et de 36,2% en valeur.

Figure 12: Evolution de la valeur des débarquements effectués par les navires belges



Source : Departement Landbouw en Visserij

Lorsque l'on se penche sur l'évolution de la valeur des débarquements par halle à marée sur la dernière décennie, on remarque que la majorité d'entre elles en Angleterre et en France ont vu leurs ventes en valeur diminuer. La halle à marée de Boulogne, première en termes de valeur de produits de la mer vendus en France, a vu ses ventes diminuer de moitié en 10 ans (tableau 24).

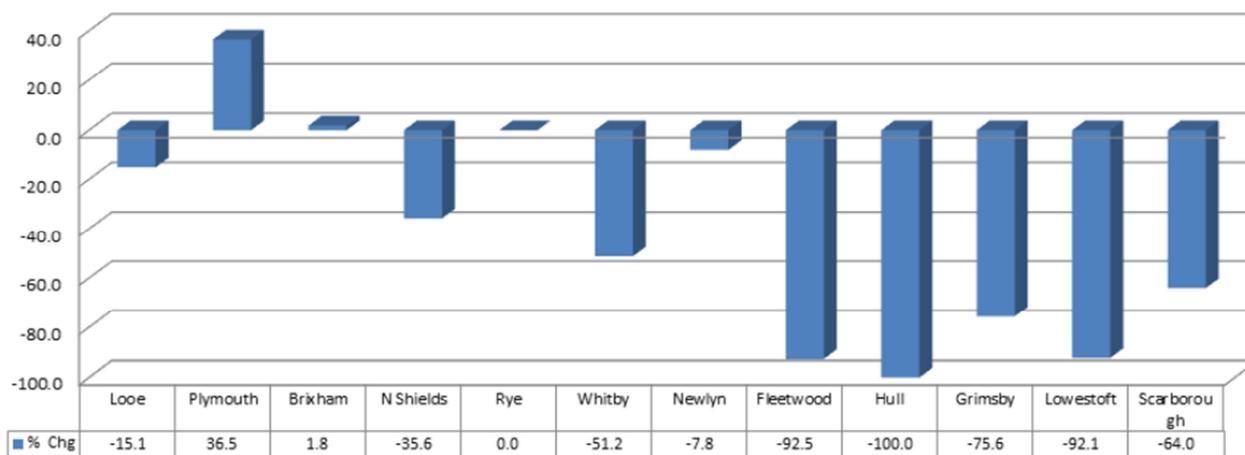
Tableau 24: Evolution de la valeur des ventes (en milliers d'euros) déclarée en halle à marée en France de 2002 à 2012

		2002	2012	% Δ
Nord-Pas-de-Calais	Boulogne	104 773	51 933	-50,4%
	Dunkerque	7 394	6101	-17,5%
Haute Normandie	Dieppe	12 024	8205	-31,8%
	Fecamp	16 896	6156	-63,6%
Basse Normandie	Grandcamp	6 437	4692	-27,1%
	Cancale	1 054	1161	10,2%
	Cherbourg	19 515	13875	-28,9%
	Granville	25 855	17623	-31,8%
	Port en Bessin	20 805	18838	-9,5%
Bretagne Nord	Brest	6 532	8060	23,4%
	Erquy	24 129	32094	33,0%
	Loguivy	2 916	1025	-64,8%
	Roscoff	13 530	23950	77,0%
	St Malo	5 261	3467	-34,1%
	St Quay Portrieux	24 042	24231	0,8%

Source : Réseau Inter Criées (RIC)/ FranceAgriMer

La valeur des ventes à Lowestoft a diminué de 92,1% de 2000 à 2008 (figure 13), en partie due aux débarquements de la flotte de chalutiers à perche basée à Lowestoft et effectués aux Pays-Bas depuis 2005 en raison de prix plus élevés.

Figure 13: Evolution de la valeur des ventes déclarées en halle à marée en Angleterre de 2000 à 2009



Source : Defra, a review of English fish markets, april 2011

Cette tendance à la baisse de la valeur des ventes, en lien avec la diminution des débarquements en volume, est en partie due à la diminution du nombre de navire de pêche et aux limitations de captures imposées.

5.2. Métiers pratiqués et espèces ciblées

En France et en Angleterre, une grande diversité d'engin de pêche est utilisée. Aux Pays-Bas et en Belgique, la taille des navires est relativement plus importante et l'utilisation d'arts trainants dominent les pratiques de pêche.

France

Les principales espèces pêchées et débarquées en Manche en 2008 par les navires français dépendant de la Manche sont indiquées en volume dans le tableau 25 et en valeur dans le tableau 26.

Tableaux 25 et 26 : Principales espèces pêchées et débarquées en Manche en 2008 par les navires français

Espèces débarquées	Volume (en tonnes)	Espèces débarquées	Valeur (K€)
Coquille-St-Jacques	20 012	Coquille-St-Jacques	47 251
Buccin	8 702	Sole commune	19 372
Sardine commune	8 146	Buccin	13 248
Algues	7 240	Bar commun	10 471
Seiches	3 546	Seiches	7 090
Maquereau commun	3 430	Calmars	6 401

Source : Phéllippé, D., Daurès, F. et Le Gallic, B. (2011)

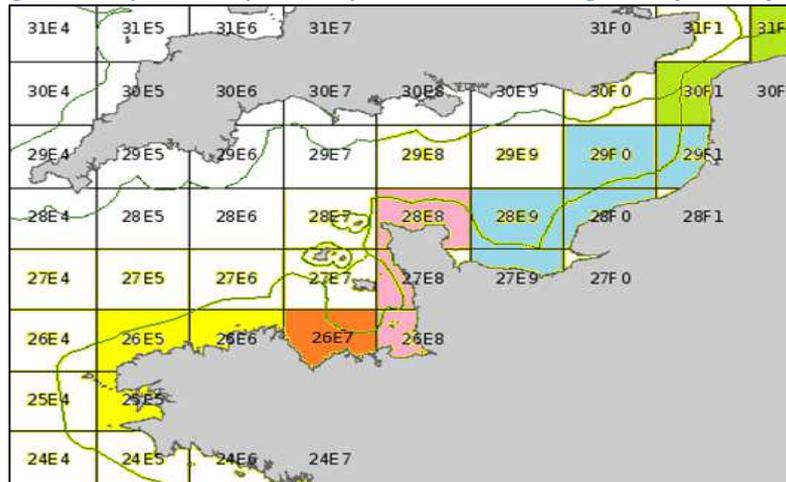
Le métier de la drague à la coquille Saint-Jacques représente à lui seul 17,5% de l'activité réalisée en Manche par les navires considérés comme dépendants de la Manche⁶ (Phéllippé *et al.*, 2011)

A partir des fiches de synthèse réalisées par le SIH présentant l'activité de pêche exercée dans chaque rectangle statistique sur la base des données d'enquêtes « Activité » réalisées chaque année par le réseau des observateurs du SIH et des déclarations de captures et d'effort de pêche transmises à la DPMA, nous allons décrire les principaux engins utilisés par zone et par saison pour l'année 2011 le long de la façade française Mer du Nord-Manche (figure 14). Un navire est considéré comme actif un mois donné dès lors qu'il utilise un engin au moins un jour dans le mois.

⁶ Navire dépendant de la Manche : navire fréquentant la Manche à plus de 90% de leur temps, qu'ils soient immatriculés en Manche ou en dehors de la zone. En 2008, cela représentait 1259 navires.

Nous avons regroupé certains rectangles ICES⁷ pour décrire les principaux métiers dans la zone lorsque l'intensité des engins utilisés selon les saisons et les ressources prélevées étaient très similaires. Par «métier», on entend la mise en œuvre d'un engin de pêche afin de capturer une ou plusieurs espèces cibles.

Figure 14: principaux engins utilisés par zone et par saison pour l'année 2011 le long de la façade française Mer du Nord-Manche



Source : sih.ifremer.fr/Publications/Syntheses/Synthese-par-secteur-de-peche/2011

25E5, 26E5, 26E6 : Le filet est l'engin le plus utilisé en terme de nombre de mois d'activité et est pratiqué tout au long de l'année. La drague est utilisée en hiver seulement. Les métiers de l'hameçon (ligne à main et palangre) s'effectuent plutôt l'été, bien que dans le rectangle 25E5 ils sont pratiqués tout au long de l'année. Le casier s'utilise principalement en période estivale.

26E7 : C'est dans cette zone que l'on trouve le gisement de coquille Saint-Jacques de Saint-Brieuc. La drague est de loin l'engin le plus utilisé. En 2011, 247 navires ont pratiqué la drague dans cette zone et plus de 7000 tonnes de coquilles ont été extraites. Viennent ensuite le chalut, le casier et le filet qui sont pratiqués tout au long de l'année.

26E8, 27E8, 28E8 : Dans ces zones, le casier est l'engin le plus utilisé. Bien qu'il soit pratiqué toute l'année, c'est au printemps que l'activité est la plus forte. Alors que la saisonnalité est assez marquée dans les zones 26E8 et 27E8 avec l'usage du chalut et du filet l'été et le dragage l'hiver, elle l'est beaucoup moins dans le rectangle 28E8 où tous ces engins de pêche, y compris la ligne à main et la palangre aussi, sont utilisés toute l'année.

⁷ Rectangles de statistiques utilisés fréquemment pour faciliter l'analyse et la visualisation

28E9, 27E9, 28F0, 29F0, 29F1 : Quelques navires utilisent des filets le long des côtes une grande partie de l'année mais les deux principaux engins utilisés dans cette zone sont la drague durant la période hivernale pour exploiter le gisement de coquille de la Baie de Seine et le chalut pendant la période estivale.

30F1, 31F1, 31F2 : Le filet est quasiment le seul engin de pêche utilisé près des côtes dans la zone et se pratique toute l'année. Le chalut se pratique plus au large.

Belgique

La grande majorité de la flotte belge utilise le chalut à perche pour l'exploitation des poissons plats comme la sole, la plie, le turbot et la limande. Les grands et les petits chalutiers à perche sont actifs pendant toute l'année. Entre mai et juin, les grands chalutiers à perche pêchent principalement dans le golfe de Gascogne. Les petits chalutiers à perche ont plutôt une faible saisonnalité. Cet engin existe en France sous le nom de « drague à dents » mais son autorisation d'usage n'est délivrée qu'aux marins-pêcheurs qui en avaient jadis équipé leur chalutier et donc va bientôt être totalement interdite⁸.

Les autres méthodes de pêche sont utilisées selon les différentes saisons. La seiche se pêche avec des casiers entre mai et juin. Pour les navires ciblant la crevette, la saisonnalité est marquée avec un pic d'exploitation d'août à octobre, bien que les crevettes soient pêchées entre avril et décembre. La pêche à la ligne se déroule tout au long de l'année, principalement pour le bar et le filet maillant est utilisé au printemps de mars à mai pour la sole commune (Delaney & al, 2010).

⁸ <http://www.senat.fr/questions/base/2009/qSEQ090910112.html>
<http://envlit.ifremer.fr/content/download/34119/281746/version/2/file/chalutpercheest.pdf>

5.3. Organisation de la vente

Vente sous halle à marée

France : La façade française Manche-Mer du Nord dénombre 15 criées (de Dunkerque à Brest). En 2011, 91715 tonnes ont été vendues dans les criées de la façade pour une valeur de 22,5 millions d’euros (tableau 26).

Tableau 27: Répartition des quantités vendues en halle à marée par région administrative en 2011:

	Quantité vendue (T)	Valeur (k€)	prix moyen (euros/kg)
Nord Bretagne	32 399	93 694	2,89
Basse-Normandie	24934	55124	2,21
Haute-Normandie	5570	15170	2,72
Nord-Pas de Calais	28812	61128	2,12
TOTAL façade Manche et Mer-du-Nord	91 715	225 116	2,45

Source : RIC

Angleterre : Il y a 12 criées en Angleterre répertoriées par le Marine Management Organisation (MMO) sur le site Electronic Reporting System (ERS). En 2009, ces halles à marée ont vendu environ 15438 tonnes de poisson débarquées par des navires immatriculés au Royaume-Uni pour un montant estimé à 34,2 millions de pounds. Le prix moyen en criée toutes espèces confondues est donc de 2,218£/kg (soit 2,49 euros/kg au taux de conversion annuel en 2009 de 1,122 (source : Banque centrale européenne)).

Bien que la vente aux enchères soit une pratique bien établie dans l'industrie de la pêche au Royaume-Uni, il y a seulement quatre halles à marée situées sur la côte de la Manche : Newlyn, Brixham, Looe et Plymouth. Étant donné que chacun de ces endroits est au sud-ouest, la pratique de la vente aux enchères est largement confinée aux pêcheurs de la Manche occidentale. Le port de Rye comportait une criée jusqu'en 2006 mais les réductions de quotas ont réduit les volumes de poissons débarqués et la criée dès lors n'a plus été viable.

Les débarquements à Plymouth, Brixham et Newlyn constituent 40% du poids total des débarquements par les navires britanniques en Angleterre. Les autres débarquements sont plutôt uniformément répartis autour de la côte anglaise (MMO, 2012). Le MMO liste 71 ports de pêche actifs en Manche dont 5 d'entre eux sont des ports administratifs: Hastings et Poole en Manche orientale, et Newlyn, Brixham et Plymouth en Manche occidentale.

Belgique : Il convient de noter que les marchés aux poissons d'Ostende et de Zeebrugge à la fin de l'année 2010 ont fusionné en une seule société : la Visveiling flamande (VLV). Elle représente 90% des débarquements⁹. Les enchères s'effectuent distinctement dans les 2 ports.

ENCADRE 5 : Rôle et fonctions des halles à marée

Les halles à marées assurent une mise en marché efficace et cohérente, d'une part des quantités mises sur le marché dans des conditions sanitaires conformes aux règles d'hygiène et préservant la qualité des produits et d'autre part, par la fixation d'un « prix juste »¹⁰. Les halles à marée permettent donc la première mise en marché des produits de la mer (des opérations de débarquement à celle de mise en vente et de livraison des ateliers de mareyage). Le pêcheur peut améliorer la valorisation de sa marée par sa transmission à la criée. De même, les halles à marée organisent des formes de mutualisation (matériels, vente, installation des pêcheurs, etc.).

Ventes hors halles à marée

La vente hors criée est effectuée soit en vente de gré à gré, où un contrat est signé entre les pêcheurs et les acheteurs qui sont principalement des mareyeurs, commerçants, restaurateurs ou petites et moyennes surfaces, soit en vente directe au consommateur final.

Ces types de marché sans mise aux enchères concernent essentiellement des débarquements de quantités modestes et surviennent fréquemment dans les situations où le circuit de vente traditionnel de certaines espèces ne passe pas par les halles à marée, où le port de débarquement est éloigné des halles à marées et sans possibilité d'acheminement vers celles-ci ou encore dans une démarche de meilleure valorisation du produit.

⁹ <http://www.freshfrombelgium.com/fr/sector/poisson/about-us>

¹⁰ Plan régional de développement des ports de pêche bretons 2007-2013, Région Bretagne.

Tableau 28: Prix moyens en criée et hors criée (en euros par Kg) perçus par les pêcheurs français sur la façade Manche en 2010

France : Les espèces débarquées hors criée sont vendues en moyenne à un prix supérieur au prix observé en criée (tableau 28). 33% des navires immatriculés sur les façades Manche-Atlantique déclarent débarquer exclusivement sous criée, tandis que 24% d'entre eux, majoritairement des navires de moins de 12 mètres, débarquent exclusivement hors criée (Daurès et al., 2013).

	Prix moyen en criée	Prix moyen hors criée
Bar européen	13.4	14.7
Sole commune	12.7	13.9
Lieu jaune	5.2	7
Araignée	2.2	3.1
Homard européen	17.2	19.4
Coquille St-Jacques	3	3.5

Source : questionnaire économique du SIH en 2011

D'après une enquête menée par le Pôle halieutique de l'Agrocampus Ouest en 2010 sur les activités de diversification des pêcheurs¹¹, 63% d'entre eux ont déclaré pratiquer la vente directe de façon régulière ou occasionnellement. Cependant, des différences dans la fréquence de cette pratique de vente ont été observées entre les régions : vente directe pour 90% des pêcheurs de Haute-Normandie alors qu'il y a moins de la moitié en Basse-Normandie (Henichart, 2011). Les espèces débarquées hors criée sont vendues en moyenne à un prix supérieur au prix observé en criée.

Angleterre : Dans une étude sur la diversification et la pluriactivité des pêcheurs anglais en Manche, plusieurs de ces pêcheurs ont rapporté leur insatisfaction de vendre leur production par le biais de la vente aux enchères sous halle à marée en raison de la faiblesse des prix perçus. En l'absence de halles à marée, les pêcheurs de la Manche orientale comptent davantage sur la vente de gré à gré aux mareyeurs (ie « grossistes » ou « marchands ») ou aux transformateurs. Cette pratique est également répandue en Manche occidentale notamment parmi les petits bateaux de pêche côtiers dont les quantités débarquées sont insuffisantes pour rendre la vente aux enchères financièrement viable. Bien que les pêcheurs ont évoqué la possibilité d'obtenir des prix plus élevés en vendant en directe leur production, l'avantage de la vente de gré à gré est l'assurance de pouvoir vendre leur production, y compris les espèces à moindre valeur commerciale (Morgan, 2013).

Une partie de la production des pêcheurs de la côte sud-est de l'Angleterre vendue aux mareyeurs et grossistes locaux est ensuite transbordée par des camions de la Coopérative Maritime Etaploise pour être vendue aux enchères à la criée française de Boulogne-sur-Mer.

¹¹ Pannel de 129 pêcheurs interrogés dans le cadre de cette enquête

Débarquements des navires dans des ports étrangers : statistiques et éléments d'explication

Belgique : Les débarquements des navires belges dans les ports étrangers se fait pour 91% dans les ports néerlandais, 7% dans les ports britanniques et 2% dans les ports français (Lara, 2008). La valeur des débarquements des navires belges dans les ports étrangers s'élève à 12,2 millions d'euros en 2012, soit 18% de plus qu'en 2011.

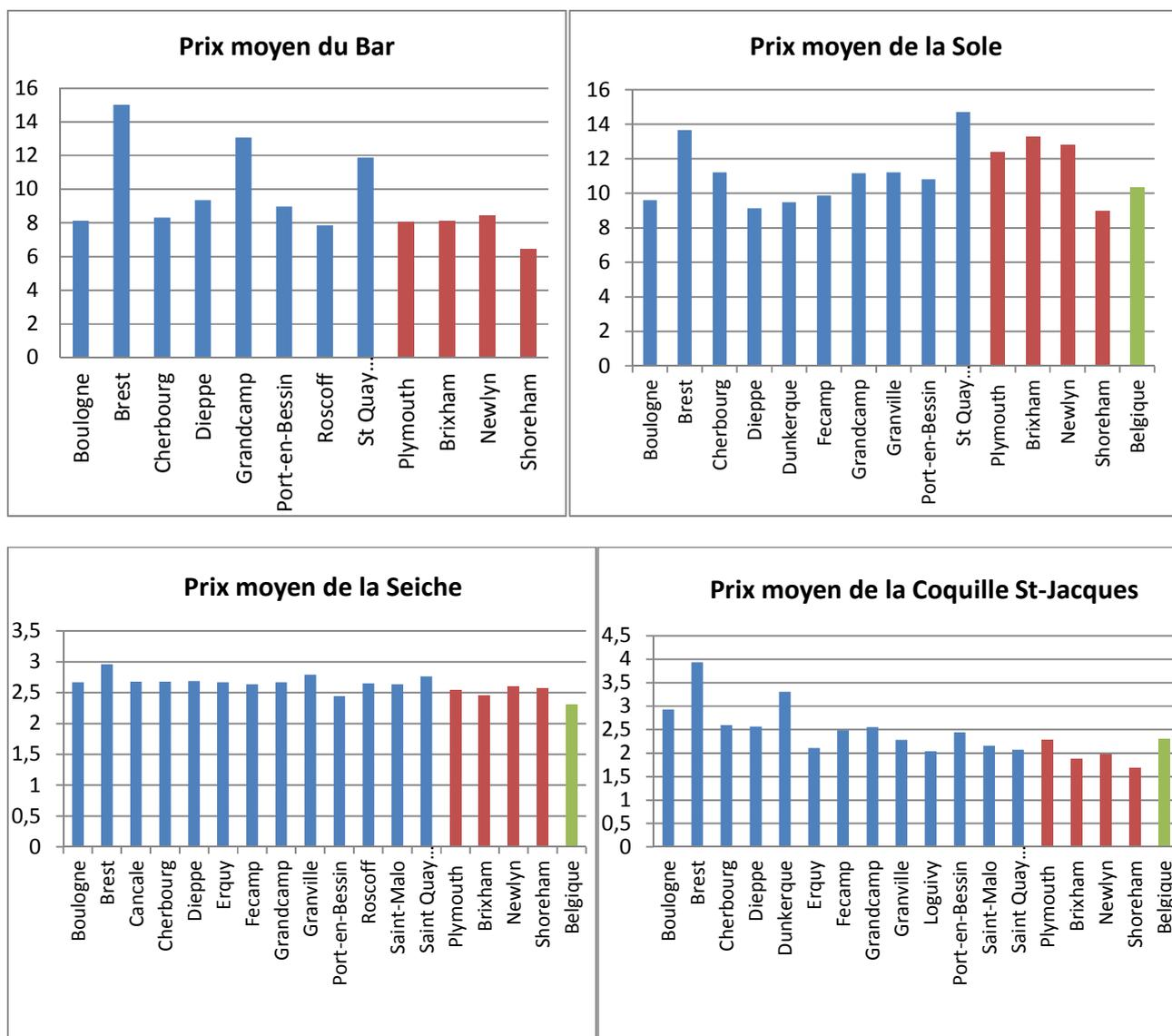
Angleterre : En 2012, les navires britanniques ont débarqué 234 000 tonnes de poissons à l'étranger : 101 132 tonnes en Norvège, dont 97% étaient des espèces pélagiques. 65376 tonnes ont été débarquées par les navires britanniques aux Pays-Bas, 21000 tonnes en Irlande, 16393 tonnes au Danemark, 13488 tonnes en Allemagne, 9580 tonnes en Espagne et 2518 tonnes en France. Un petit secteur de la flotte de pêche immatriculé au Royaume-Uni est sous capitaux néerlandais; les débarquements de ces navires contribuent aux grandes quantités de poisson débarquées dans les Pays-Bas (MMO, 2012).

5.4. Différents prix de débarquement pour une même espèce

Données :

- **En France :** Les prix moyens par espèce et par halle à marée sont publiés par le Réseau Inter-Criées (RIC).
- **En Belgique :** Les données de débarquements sont publiées par le Département de l'Agriculture et de la Pêche de l'autorité flamande, le « Beleidsdomen Landbouw en Visserij ».
- **En Angleterre :** Les données sur les débarquements britanniques proviennent des « Fisheries Administrations in the UK » et du Marine Management Organisation (MMO), et sont donc exprimées à l'origine en pounds. Le taux de change GBP/EUR retenu pour effectuer les conversions dans les figures suivantes est le taux de change GBP/EUR moyen de 2012 qui est de 1,2331.

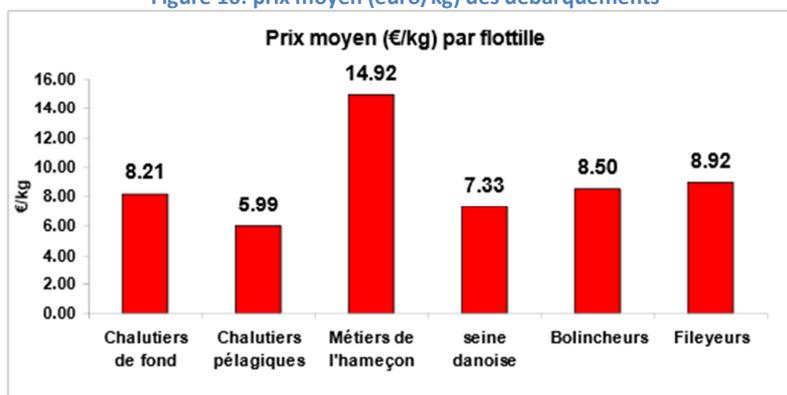
Figure 15: Prix moyens (en euro/kg) en 2012 de différentes espèces par lieu de débarquement



Différence selon les espèces : Pour certaines espèces comme la Baudroie, la Seiche ou le Saint-Pierre, le prix annuel moyen ne diffèrent que légèrement d'une criée à l'autre. En revanche, pour la Coquille Saint-Jacques ou le Bar, le prix moyen peut varier beaucoup entre les criées. En effet, le bar s'est vendu en moyenne à un prix de 15,1 euros du kg à Brest en 2011 alors qu'à Boulogne, Cherbourg ou Roscoff le prix moyen a dépassé à peine les 8 euros du kg.

Différence selon le type de capture : Cette différence de prix du bar s'explique principalement par le type d'engin de pêche utilisé pour la capture, ce qui influe sur la qualité du poisson. Le bar pêché à la ligne est généralement mieux valorisé que le bar prélevé au filet ou au chalut (figure 16). D'autre part, la labellisation du produit mis en vente permet aussi de valoriser celui-ci en le démarquant parmi tous les autres produits sur le marché, qu'elle porte sur la qualité, la traçabilité, la technique de prélèvement employée ou encore sur la provenance géographique. L'appellation bar de ligne lancée par l'Association des ligneurs de la pointe de Bretagne et le label rouge sur la coquille Saint-Jacques de la Baie de Seine sont des exemples de valorisation du produit par le biais de la labellisation.

Figure 16: prix moyen (euro/kg) des débarquements



Source : Prix moyens en €/kg en 2009 issus des données RIC

6. Création de richesse sur la zone GIFS

6.1. Méthode et données

La somme des valeurs ajoutées des entreprises d'un secteur d'activité permet d'évaluer son poids dans l'économie. La valeur ajoutée bénéficie à tous ceux qui ont participé à la création de richesse. Elle permet de rémunérer : le personnel (paiement des salaires), les apporteurs de capitaux (versement des dividendes aux actionnaires, versement des intérêts aux prêteurs), les administrations (impôts, taxes et cotisations sociales versés), et l'entreprise elle-même (bénéfice, réserves indispensables aux futurs investissements).

Dans cette partie sera tout d'abord rappelée la contribution de chacune des flottilles à la création de VAB par territoire national avant d'exposer le poids de chacun de ces territoires dans la VAB totale créée par les navires immatriculés dans la zone Manche-sud de la Mer du Nord. Les navires de plus de 40 mètres ne sont pas pris en compte.

6.2. Résultats

Belgique :

Tableau 29: Richesse créée par les flottilles belges

		nombre de navires par flottille	VA moyenne par navire	VA totale par flottille (en milliers d'€)	contribution à la VAB totale de la zone (en %)
Navires ≤221 kW	Kustvissers	20	96 274	1 925	5%
	eurokotters	20	285 763	5 715	15%
	Autres navires ≤221kW	5	126 984	635	2%
Navires >221 kW	Bokken ≥662 kW	32	820 907	26 269	69%
	Autres > 221 kW	9	363 460	3 271	9%
Total		86		37 816	100%

Les navires de pêche belges sont sur-représentés par les « bokken » contribuant à 69% de la VAB totale sur la zone concernée.

Pays-Bas :

Tableau 30: Richesse créée par les flottilles hollandaises

		nombre de navires par flottille	VA moyenne par navire	VA totale par flottille (en milliers d'€)	contribution à la VAB totale de la zone (en %)
Dormants	<10 mètres	199	22 106	4 399	7%
	12-18 mètres	4	-3 750	-15	0%
Dragueurs	<10 mètres	16	736 375	11 782	20%
Chalutiers à perche	12-18 mètres	11	555 182	6 107	10%
	18-24 mètres	170	77 218	13 127	22%
	24-40 mètres	32	194 594	6 227	11%
Chalutiers démerseaux et seineurs	<10 mètres	25	132 400	3 310	6%
	18-24 mètres	14	324 071	4 537	8%
	24-40 mètres	23	416 652	9 583	16%
Total		494		59 057	100%

La flottille néerlandaise des chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres, composée de 14 unités, a rencontré des difficultés avec les diminutions de quotas alloués par le biais d'accords de pêche dans les eaux de pays étrangers, ce qui explique en partie l'effarante négativité de la VAB de cette flottille qui s'élevait à moins 29,5 millions d'euros en 2011. En 2010, bien que les 13 navires composant la flottille montraient une VAB positive de 30,4 millions d'euros, leur résultat net était déficitaire et s'élevait à 25,5 millions d'euros.

France :

Tableau 31: Richesse créée par les flottilles françaises immatriculées sur la façade Manche

		nombre de navire par flottille	VA moyenne par navire	VA totale par flottille (en milliers d'€)	contribution à la VAB totale de la zone (en %)
Dormants	Moins de 12 mètres	586	82 024	48 066	26%
	De 12 à 40 mètres	58	386 943	22 443	12%
Traînants	Moins de 12 mètres	428	95 230	40 758	22%
	De 12 à 40 mètres	276	268 523	74 112	40%
Total		1348		185 379	100%

Les navires de pêche français immatriculés sur la façade Manche génèrent 185 millions d'euros dans l'économie française.

Angleterre :

Tableau 32: Richesse créée par les flottilles anglaises immatriculées sur la façade Manche-sud de la Mer du Nord

		nombre de navires par flottille	VA moyenne par navire	VA totale par flottille (en milliers d'€)	contribution à la VAB totale de la zone (en %)
Dormants	Faible activité	661	1 399	925	1%
	Moins de 12 mètres	598	31 293	18 713	27%
	Plus de 12 mètres	38	235 722	8 957	13%
Traînants	Moins de 12 mètres	185	53 813	9 955	14%
	Plus de 12 mètres	100	303 683	30 368	44%
Total		1582		68 919	100%

Synthèse des pays de la zone GIFS :

Tableau 33: Richesse créée par l'ensemble des flottilles de pêche basées dans la zone Manche-sud de la Mer du Nord *

		Belgique	Pays-Bas	France	Angleterre	Total "zone GIFS"
Dormants	Navires* <12m	0%	0,9%	14,4%	5,9%	21,2%
	navires >12m	0%	0%	6,7%	2,7%	9,4%
Traînants	navires <12m	0%	3,3%	12,2%	3%	18,4%
	navires >12m	11,3%	8,5%	22,1%	9,1%	51%
Total		11,3%	12,7%	55,4%	20,6%	100%

*Les navires considérés sont enregistrés dans les pays de la zone GIFS (Manche – sud de la mer du nord), ils mesurent en moins de 40 mètres.

Le total de la VAB produite par le secteur de pêche dans la zone GIFS représente environ 350 millions d'euros (soit 10 % du secteur de pêche de l'Union européenne). La flotte française est le plus grand contributeur à la création de richesse (52.8% du total et elle représente 185 millions d'euros dans l'économie française.). Comme la moitié de la VAB française est créée par des flottes côtières, cela signifie que le secteur côtier en France contribue à 25 % de création de richesse totale dans la zone GIFS. La flottille néerlandaise de chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres a rencontré des difficultés avec les diminutions de quotas allouées par le biais d'accords de pêche dans les eaux de pays étrangers, ce qui explique en partie l'effondrement de la VAB de cette flottille qui s'élevait à moins de 29,5 millions d'euros en 2011 (Le Gallic, B., Robert, M. 2014).

Conclusion

Cette étude sur les impacts directs de la pêche sur la zone GIFS (Manche-sud de la Mer du Nord) ont permis de caractériser les différentes flottilles présentes sur la zone et les métiers pratiqués : les flottilles des « grands arts trainants », les « petits chalutiers », les « dragueurs » inférieurs à 12 mètres et les « filayeurs-caseyeurs ». Pour chaque flottille, leur contribution économique à leur communauté côtière et à leur région ont été menées. A travers le calcul des performances économiques de chaque flottille, il a été démontré que les navires les plus efficaces et leur capacité à dégager de la valeur ajoutée sont les navires de moins de 12 mètres car ils utilisent des engins de capture passifs (à l'exception de la flotte bretonne).

En effet, les navires utilisant de grands chaluts et principalement les plus gros ont un ratio d'efficacité relativement bas du fait que ces navires embarquent plus de personnels, la charge de carburant est conséquente et les grands navires ne peuvent pas utiliser des « stratégies marketing » semblables aux navires côtiers (différents types de capture pour la même espèce).

Selon les pays de la zone GIFS, les valeurs de débarquements sont différents pour le même type d'espèces, en fonction du lieu de débarquement, mais aussi en fonction de l'organisation de la vente. Dans certaines régions, les halles à marée sont généralisées et la vente se déroule en majorité avec ce système. D'autre région où les grands ports sont éloignés, la vente directe est pratiquée couramment la transformation du poisson se déroule proche de la zone. Et, certaines pêcheries comme la flotte belges qui pêche loin de ses ports d'attache va débarquer principalement ses marées chez son voisin : les Pays-Bas et pour certains navires dans les autres pays des façades Atlantique – Manche – Mer du Nord.

Les différents types de pêche pratiqués sur la zone d'étude sont complémentaires. Les pêcheries côtières sont incontournables dans l'activité économique du territoire. Ces activités de pêche deviennent des acteurs majeurs pour le maintien d'emplois directs (pêcheurs, mareyeurs, « marchants » et revendeurs) et pour les emplois indirects ou induits (tourisme, restaurations, construction et maintenance navales, etc.). (cf. Rapports spécifiques du projet GIFS - Actions 3.1.2 et 3.1.3, 2014).

Sigles et acronymes

AER	Annual Economic Report
BCE	Banque Centrale Européenne
CA	Chiffre d'Affaire
CSTEP	Comité Scientifique, Technique et Economique de la Pêche
DCF	Data Collection Framework
DEFRA	Department for Environment, Food and Rural Affairs
DPMA	Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
EBE	Excédent Brut d'Exploitation
ETP	Equivalent Temps Plein
FEP	Fond Européen pour la Pêche
GIFS	Geography of Inshore Fishing and Sustainability
HAM	Halles à Marée
IFREMER	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
IPCH	Indice des Prix à la Consommation Harmonisé
JRC	Joint Research Center
MMO	Marine Management Organisation
PIB	Produit Intérieur Brut
RCAI	Résultat Courant Avant Impôt
RIC	Réseau Inter-Criées
SIH	Système d'Information Halieutique
TBB	Trawl and Beam Trawlers
UE	Union Européenne
VAB	Valeur Ajoutée Brute

Bibliographie

Bartelings H., Van Oostenbrugge H. (2007). « Economic importance of the Dutch non-commercial small-scale fleet The Hague ». Agricultural Economics Research Institute (LEI), Hague (Netherlands).

Berthou P., Talidec C., Jezequel M., Lespagnol P. (1999). « La flotte de pêche commerciale bretonne : Description des métiers et des flottilles ». Rapport Ifremer.

Daurès F. et al. (2013). « Caractéristiques socio-économiques de la pêche professionnelle française. Synthèse des enquêtes réalisées auprès des pêcheurs professionnels en 2011 dans le cadre du Système d'Informations Halieutiques (SIH) de l'Ifremer -Façade Mer du Nord Manche Atlantique ». Rapport Ifremer.

Delaney A., De Smet S., Verhaeghe D. (2010). “Assessment of the status, development and diversification of fisheries-dependent communities”, Oostende Case Study Report, Oostende.

Departement Landbouw en Visserij (2012). « De Belgische Zeevisserij 2011, Economische situatie van de Belgische rederijen ». Visserij.

DG Mare (2010). “Presentation Facts and Figures on the Small-Scale Coastal Fleet”, “Stakeholder Seminar on the Small-Scale Coastal Fleet under the CFP reform”. Brussels.
http://ec.europa.eu/fisheries/news_and_events/events/workshop_250210/session01_en.pdf.

FAO (2014). “United Nations Fisheries Glossary”. <http://www.fao.org/fi/glossary>

Henichart L.M., Lesueur M. (2011). « La vente directe au consommateur sur le littoral français de la Manche - stratégies et facteurs de développement dans le secteur de la pêche ». Programme Interreg Manche - CHARM 3. Les publications du Pôle halieutique AGROCAMPUS OUEST.

Le Corre L., Daurès F., Le Floc'h P., Guyader O., Brigaudeau C., Van Iseghem S. (2010). « Les indicateurs économiques dans le secteur des pêches maritimes. Analyse comparative des données comptables et d'enquête ». Les publications AMURE, N° R-17-2010, version provisoire.

Marine Management Organisation (2012). « UK Vessel Lists 2012 ». <http://www.marinemangement.org.uk/fisheries/statistics/vessel.htm>

Morgan R. (2013). “Exploring how fishermen respond to the challenges facing the fishing industry: a study of diversification and multiple-job holding in the English Channel fishery”. PhD thesis, University of Portsmouth.

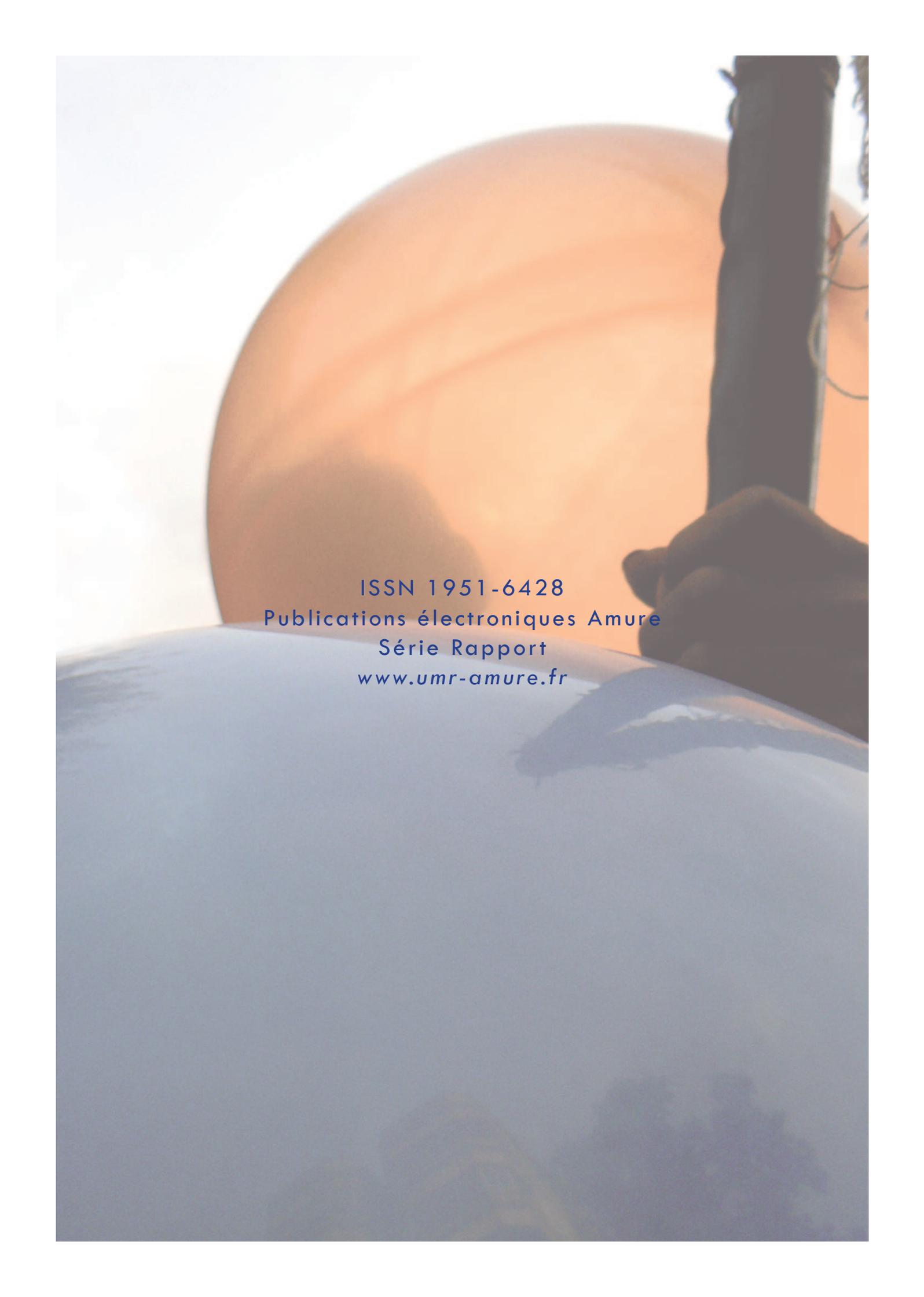
Phélippe D., Daurès, F., et Le Gallic B. (2011). « Panorama des caractéristiques d'exploitation des ressources halieutiques par la flotte de pêche française en manche ». Les publications AMURE, N° R-19-2011.

Symes D. (2001). « Inshore Fisheries in Europe at the Turn of the Century”, “Methods and Technologies in Fish Biology and Fisheries”, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, pp. 3-23.

Taal, C., H. Bartelings, R. Beukers, A.J. Klok en W.J. Strietman. (2010). « Visserij in cijfers 2010 ». LEI report n°2010.057.

Tegen-Mor Fisheries Consultants (2011). «A review of English fish markets ». Final report on the Work Package 5, 'Fishing for the Markets' program (Market led Sustainability). Defra R & D project code: MF1219.

Talidec C., Boncœur J., Boude J. (2010). « Les Pêches côtières bretonnes. Méthodes d'analyse et aménagement ». Edition Quae.

A photograph of a hand holding a large, glowing orange sphere against a bright sky, with a blue sphere in the foreground.

ISSN 1951-6428
Publications électroniques Amure
Série Rapport
www.umr-amure.fr