



# 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*

Fabienne DAURES, Christelle LE GRAND, Claire MACHER, Sophie LEONARDI, Olivier GUYADER, Emilie ROSTIAUX, Jérôme QUINQUIS, Hervé BARONE, Dominique MIOSSEC, Pierre RAGUENES, François TRUFFY, Loïc LE RU, Lise MONHUREL

**Juin 2013**

# Table des matières

1	Population et échantillon .....	4
2	Armateur et stratégie d'exploitation.....	5
2.1	L'implication de l'entourage dans l'activité de pêche .....	6
2.2	Activité.....	6
2.3	Les circuits de commercialisation.....	8
2.4	Caisse intempérie .....	8
2.5	La spécialisation des productions.....	8
2.6	Les dépenses énergétiques .....	9
3	Caractéristiques générales du capital investi .....	9
3.1	Le navire .....	9
3.2	Les équipements embarqués .....	10
4	L'équipage - Organisation et mode de rémunération .....	10
4.1	L'équipage et son organisation.....	10
4.2	Clé de répartition et frais communs.....	11
4.3	Rémunération.....	11
5	Informations diverses .....	12
5.1	Diversification de l'activité .....	12
5.2	Conflits d'usage .....	12
6	Informations générales sur les enquêtes .....	13
6.1	Accueil des enquêtés.....	13
6.2	Sources des données pour les données de coûts et de revenus.....	13
6.3	Durée de l'enquête.....	13

## Introduction

Dans le cadre du Système d'Informations Halieutiques (SIH) de l'Ifremer, des données économiques sont collectées chaque année par enquêtes auprès des professionnels de la pêche. La collecte des données économiques fait ainsi partie des actions pérennes du SIH depuis 2001. Elle fait l'objet de divers co-financements : l'Ifremer, l'Union Européenne et la DPMA dans le cadre du règlement DCF (Data Collection Framework) de collecte des données pour l'application de la Politique Commune des Pêches ; des financements locaux pour des sur-échantillonnages sur des zones particulières (le Parc Naturel Marin d'Iroise par exemple). Les données sont collectées par le biais d'un réseau d'observateurs interne et externe au SIH présents sur le terrain et cette action de collecte ne saurait perdurer sans la forte collaboration et compréhension des pêcheurs professionnels.

L'objectif de ces enquêtes est d'obtenir des informations annuelles sur la situation économique de navires (revenus, coûts, capital, équipage) sur la base d'un questionnaire. Ces navires sont tirés au hasard selon un plan d'échantillonnage tenant compte de l'hétérogénéité des différentes flottilles et zones géographiques. Les éléments méthodologiques (questionnaire, plan d'échantillonnage,...) sont décrits sur le site internet du SIH (<http://sih.ifremer.fr/>).

Les indicateurs moyens décrivant la situation économique des segments de flotte à l'échelle française et par façade sont présentés annuellement dans les synthèses des flottilles de pêche publiées par le SIH (<http://sih.ifremer.fr/Publications/Syntheses>). En complément de ces synthèses, ce document présente des données agrégées sur les navires enquêtés, leurs stratégies, les équipages et la population des patrons pêcheurs qui ont accepté de répondre au questionnaire économique du SIH en 2011 (sur les données 2010)<sup>1</sup>. Ces données sont restituées dans leur format initial c'est-à-dire sans correction des déclarations effectuées.

Cette analyse, présentée ici à l'échelle de la façade Mer du Nord, Manche et Atlantique (MNMA) est déclinable à des échelles plus fines : grandes régions maritimes (Mer du Nord, Manche, Atlantique), régionales (ex : Bretagne) ou quartiers maritimes (ex : Brest) dès lors que les échantillons sont suffisants notamment pour préserver la confidentialité des informations communiquées.

*Nota Bene* : Les résultats agrégés sont présentés sous forme de figures ou de tables. Les tables proposent des statistiques générales telles que le nombre de navires (N), la valeur minimum (Min), la valeur médiane (qui partage la population en 2 parts égales), la valeur maximum (Max), la valeur moyenne (Moyenne) et le coefficient de variation (CV).

---

<sup>1</sup> Le questionnaire ainsi que l'ensemble des documents méthodologiques de support aux enquêtes sont téléchargeables sur le site (<http://sih.ifremer.fr/Description-des-donnees/Les-donnees-collectees/Enquetes-economiques>)

# 1 Population et échantillon

Sur une population de 3177 navires de pêche professionnelle immatriculés sur la façade Mer du Nord, Manche, Atlantique au 31 décembre 2010, 488 navires ont fait l'objet d'une enquête économique du SIH en 2011, soit 15% de la population des navires immatriculés sur la façade Mer du Nord, Manche, Atlantique.

L'échantillon est principalement composé de navires de moins de 12 mètres (78%) travaillant essentiellement près de la côte.

L'échantillon total est globalement représentatif de la structure en taille de la flotte de pêche de cette façade même s'il ne couvre pas la flotte des navires de plus de 40 m (composée de 34 navires immatriculés en 2010).

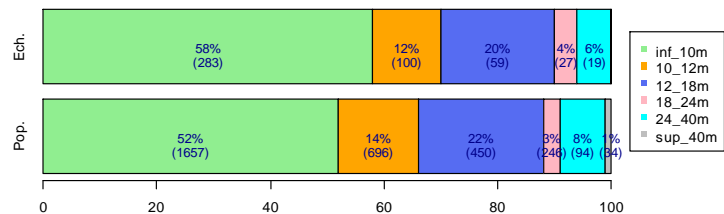


Figure 1 Distribution de la population et de l'échantillon par classe de taille

52% de la population est composé de navires de moins de 10 mètres (soit 1657 navires). 58% de l'échantillon est composé de navires de moins de 10 mètres (soit 283 navires)

Dans le cadre de la segmentation DCF, les navires sont regroupés en fonction de l'engin (ou de l'activité) dominant au cours de l'année (Annexe 6 de la décision 2010/93/ UE <http://sih.ifremer.fr/Description-des-donnees/Autour-de-la-DCF>). La segmentation DCF est une segmentation en vigueur à l'échelle européenne mais parfois peu représentative des réalités aux échelles nationales. 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 d'autres (dragues et/ou tamis...).

Une autre segmentation est proposée par le SIH de l'Ifremer et s'appuie sur les combinaisons de métiers pratiqués par le navire au cours de l'année (<http://sih.ifremer.fr/Description-des-donnees/Les-donnees-collectees/Enquetes-activite-des-navires>).

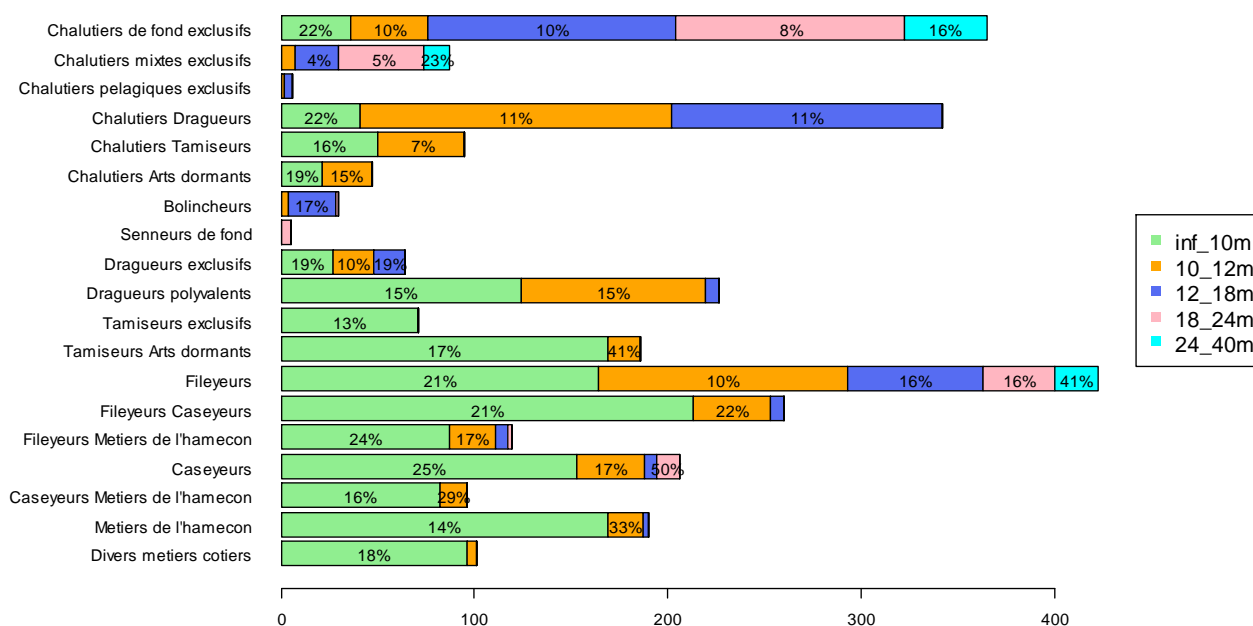


Figure 2 Distribution de la population (en nombre) et de l'échantillon (en %) par flottille et classe de longueur (selon la segmentation du SIH)

La figure 2 présente la distribution de la population des navires de la façade par flottille et au sein de ces flottilles, par classe de longueur. Globalement, les taux d'échantillonnage sont homogènes (autour de 15%) entre les segments de la façade. Cependant, des difficultés de collecte (taux d'échantillonnage < 10%) sont observées pour certains segments comme les chalutiers de fond 18-24m, les chalutiers mixtes de 18-24m et les chalutiers tamiseurs de 10-12m. Dans l'ensemble, l'échantillon est bien représentatif de la diversité des stratégies d'exploitation.

## 2 Armateur et stratégie d'exploitation

Les personnes interrogées sont patron/armateur dans 90% des cas, ou armateur non embarqué (5%) ou directeur de l'armement (2%).

Les navires travaillent majoritairement seuls et sans association (97% des cas) et cela quelle que soit la taille des navires. Dans 15% des cas, la personne interrogée exploite d'autres navires. Ce taux est plus élevé dans la catégorie des plus de 12 mètres.

Table 1 Statut de l'enquêté

	Nombre de navires	%
Non réponse	7	1
patron/armateur	438	90
armateur non embarqué	22	5
patron employé de l'armement	4	1
directeur de l'armement	11	2
autre	6	1

Table 2 Le navire travaille-t-il seul ?

	Nombre de navires	%
travaille seul	475	97
ne travaille pas seul :	13	3
* en bœuf	4	1
* en association	9	2
exploite d'autres navires :	72	15
* 1 navire	48	10
* > 1 navire	15	3

## 2.1 L'implication de l'entourage dans l'activité de pêche

Dans la majorité des cas (63%), la personne interrogée ne déclare pas d'implication de son entourage dans l'activité de pêche ; ce pourcentage est un peu plus élevé pour la catégorie des moins de 12 mètres (65%) par rapport à la catégorie des plus de 12 mètres (56%).

Lorsque l'entourage est impliqué dans l'activité (37% des enquêtés, avec possibilité de réponses multiples) :

- il s'agit principalement du conjoint, dont le domaine d'implication le plus courant est la comptabilité / gestion de l'entreprise (30% des cas), devant la commercialisation. Les conjoints sont très peu impliqués dans la réparation des engins de pêche et l'entretien du navire;

- l'implication du reste de la famille est faible mais concerne toutes les activités ;

- cette implication est jugée essentielle par la plupart des enquêtés (79% des patrons dont les conjoints sont impliqués). Cette participation est difficile à évaluer, autour de 99 à 139 jours en moyenne par an.

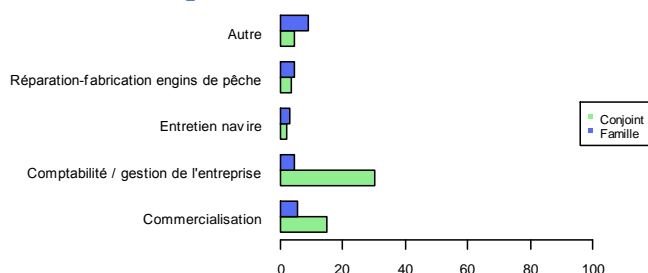


Figure 3 Domaines d'implication des proches

Table 3 Implication de l'entourage (nombre de jours)

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Conjoint	170	1	75	365	99	89
Famille	71	3	155	365	139	71

Le statut légal du conjoint (lorsqu'il est impliqué) est difficile à appréhender, 12% sont conjoint-collaborateur et 6% sont salariés.

Table 4 Statut légal de l'entourage

	Conjoint	%	Famille	%
Non réponse	316	65	413	85
Salarié	28	6	26	5
Associé	1	0	10	2
Conjoint-collaborateur	58	12	NA	NA
Autre	85	17	39	8

## 2.2 Activité

Les navires enquêtés travaillent en moyenne 187 jours par an (mais 50% d'entre eux travaillent au moins 200 jours). On observe une moyenne de 2112 heures-moteur par an (plus de 1700 heures pour 50% d'entre eux). L'activité annuelle moyenne a légèrement diminué entre 2009 et 2010.

Une marée dure en moyenne 31 heures avec une variabilité importante des situations individuelles et une forte proportion de navires dont les marées sont à la journée (les marées durent moins de 10 heures pour 50% des navires de l'échantillon).

Les navires sortent en moyenne 17 fois dans le mois.

Table 5 Activité pêche du navire

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Nombre de jours de mer en 2010	487	20	200	330	187	32
Nombre de jours de mer en 2009	217	40	200	318	192	31
Nombre d'heures moteur en 2010	475	8	1700	NR	2112	117
Nombre d'heures moteur en 2009	212	6	1950	NR	2285	124
Nombre de marées par mois	462	1	18	NR	17	75
Durée moyenne de la marée	476	2	10	504	31	225

NR : Non restitué car existence de données aberrantes.

87% des navires déclarent au moins une licence. Elles sont le plus souvent liées aux métiers : Dragues remorquées par un bateau à Coquille St-Jacques Atlantique, Nasses/Casiers à Araignée, Tourteau, Homard, Tamis à Anguilles, Civelle...

Les navires peuvent déclarer une ou plusieurs licences : une seule licence pour 26 % des navires, 2 licences pour 25% et 3 licences pour 15%. Le nombre maximum de licences déclarées pour un navire s'élève à 6 et un navire possède en moyenne 3 licences.

149 navires déclarent au moins une licence de précaution<sup>2</sup> (crustacés, coquilles...) et/ou des licences non liées à des métiers particuliers (crustacés...) mais les résultats de l'enquête sur cette question sont difficiles à exploiter.

Table 6 Nombre de licences possédées par navire

	Nombre de navires	%	Nombre de navires < 12m	%	Nombre de navires > 12m	%
0 licence	65	13	38	10	27	26
1 licence	125	26	86	22	39	37
2 licences	120	25	100	26	20	19
3 licences	73	15	63	16	10	10
4 licences	49	10	44	11	5	5
5 licences	40	8	37	10	3	3
6 licences	16	3	15	4	1	1

<sup>2</sup> Licence détenue mais non utilisée compte tenu des activités pratiquées actuellement par le navire

## 2.3 Les circuits de commercialisation

Le taux de passage des débarquements en criée s'élève en moyenne à 55% mais avec une très forte dispersion des situations par navire. 33% des enquêtés déclarent débarquer exclusivement sous criée (toutes tailles de navires confondues), 24% des enquêtés déclarent débarquer exclusivement hors criée (ces navires font majoritairement moins de 12 mètres).

Les navires de plus de 12 mètres empruntent en grande majorité le circuit du passage en criée exclusif.

Pour les navires de moins de 12 mètres, les stratégies sont très variables avec un nombre de navires passant la totalité de leurs débarquements en criée élevé mais équivalent à celui des navires passant exclusivement hors criée.

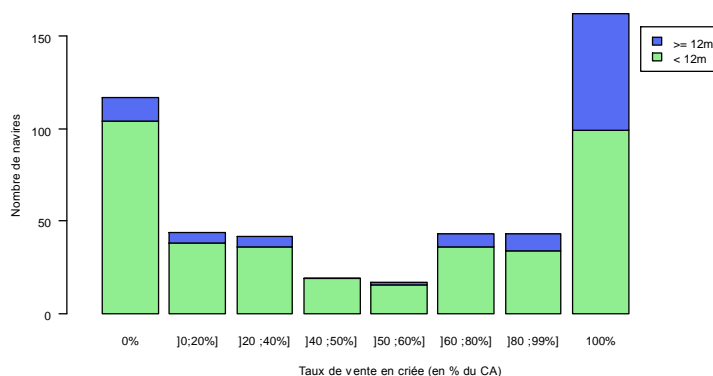


Figure 4 Histogramme du taux de passage en criée

## 2.4 Caisse intempérie

67% des navires déclarent cotiser à une caisse intempéries pour un montant d'environ 1200 euros par an et 64% des cotisants ont reçu une indemnisation en 2010 pour un montant le plus souvent autour de 2300 euros.

## 2.5 La spécialisation des productions

90% des enquêtés ont renseigné la distribution de leur recette annuelle par espèce (plusieurs espèces peuvent être identifiées par un même navire) mais le nombre de répondants diminue avec les questions ou les précisions sur les productions.

Les espèces le plus souvent citées dans la composition des revenus annuels sont: le bar (28%), la sole (25%), le lieu jaune (17%).

Ces espèces sont des espèces commerciales majeures de la façade en termes de contribution au chiffre d'affaires national des pêches maritimes.

Lorsque les espèces sont débarquées hors criée, leurs prix sont supérieurs aux prix observés en criée (10% pour le bar et la sole par exemple) mais ces informations sont à prendre avec beaucoup de précaution compte tenu du fort taux de non réponse sur cette question. Enfin, la contribution moyenne des espèces au chiffre d'affaires des navires montre que certaines d'entre elles constituent de véritables spécialisations de production (coquille Saint-Jacques, bar, homard ou sole).

Table 7 Spécialisation des productions

	N	Prix moyen en criée	Prix moyen hors criée	Contribution moyenne au CA
Bar européen	122	13.4	14.7	40.6
Sole commune	109	12.7	13.9	31.5
Lieu jaune	76	5.2	7	18.4
Araignée	74	2.2	3.1	13.6
Homard européen	74	17.2	19.4	31.8
Coquille St-Jacques	73	3	3.5	45.9
Seiche commune	67	2.9	2.6	25.1
Tourteau	57	3.4	3	24.8
Rougets barbets	38	11.4	12.1	18.8



## 2.6 Les dépenses énergétiques

Le carburant le plus utilisé est le gasoil (83% des navires enquêtés), par rapport à l'essence. La consommation annuelle et les dépenses totales liées au carburant sont extrêmement variables selon la taille et la puissance des navires :

- un navire de moins de 12 mètres consomme en moyenne 27000 litres par an, mais plus de 50% des navires de cette catégorie consomment moins de 11000 litres par an.

- un navire de plus de 12 mètres consomme en moyenne 197000 litres par an, mais plus de 50% des navires de cette catégorie consomment moins de 138000 litres par an.

Table 8 Consommation de carburant (en volume et en valeur)

		N	Médiane (50%)	Moyenne	CV
< 12m	Volume de carburant	309	10 600	26 871	179
	Coût du carburant (en €)	374	5 853	13 524	167
≥ 12m	Volume de carburant	84	137 500	196 866	258
	Coût du carburant (en €)	104	73 843	104 867	263

Le prix du carburant s'élève en moyenne à 0.54 €/litre (de 0.4€/l à 1 €/l selon le type de carburant).

## 3 Caractéristiques générales du capital investi

### 3.1 Le navire

Les traitements qui suivent sont effectués sur la base des données collectées en 2011 lorsqu'un navire participe pour la première fois à l'enquête économique et des données collectées en 2010 (ou antérieurement) lorsqu'il a participé à l'enquête la ou les années précédentes.

Les navires de l'échantillon économique sont en moyenne âgés de 23 ans (le plus ancien a été construit en 1933) et ont été acquis (majoritairement sur le marché de l'occasion) 10 ans plus tôt.

64% des navires de l'échantillon ont été acquis à partir de l'année 2000. Les constructions neuves représentent 27% de ces acquisitions. Pour 40% des enquêtés (197 patrons), il s'agit d'une première acquisition de navire de pêche.

Les modalités de financement sont diverses : 78% des patrons ont financé leur navire à l'aide d'un emprunt, 12% d'entre eux ont entièrement auto-financé leur navire.

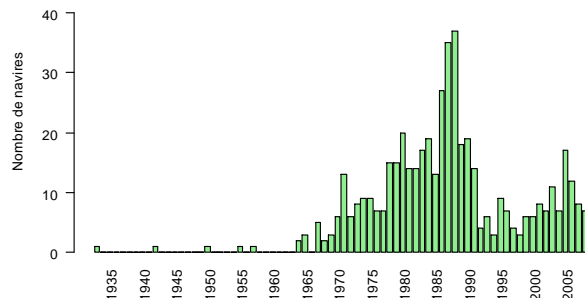


Figure 5 Histogramme de l'année de construction du navire

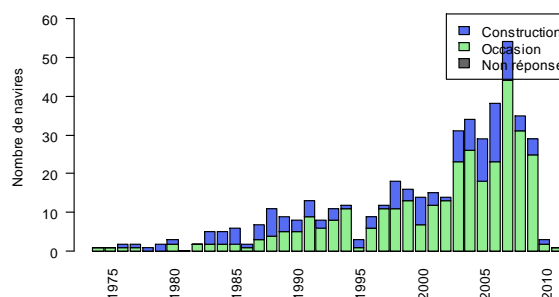


Figure 6 Histogramme de l'année d'acquisition du navire (construction ou occasion)

## 3.2 Les équipements embarqués

En 2010, 8% des navires de l'échantillon ont changé de moteur avec une proportion plus faible de changement pour les plus de 12 mètres.

Le stockage et le conditionnement des captures impliquent l'embarquement de glace pour 32% des navires. Les navires peuvent aussi être équipés de systèmes de réfrigération : 20 navires sont équipés d'une machine à glace et 75 navires sont équipés d'une cale réfrigérée.

## 4 L'équipage - Organisation et mode de rémunération

### 4.1 L'équipage et son organisation

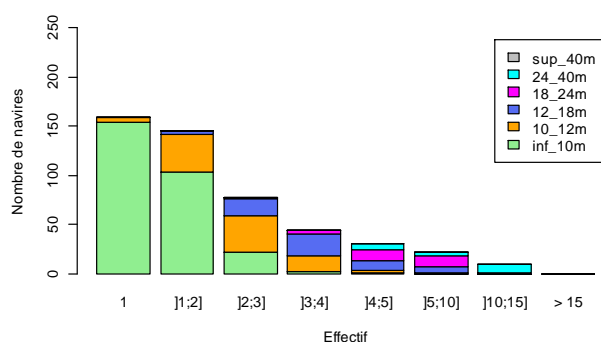


Figure 7 Diagramme des effectifs

L'effectif embarqué est fortement corrélé à la taille des navires (plus la taille des navires augmente, plus le nombre de marins embarqués est élevé) mais dépend également des stratégies d'exploitation. Ainsi, des navires appartenant à la même catégorie de taille peuvent embarquer des équipages de taille différente (figure 7). Par ailleurs, la taille de l'équipage peut varier en cours d'année, selon le métier pratiqué par le navire.

Table 9 Effectif embarqué (navires < 12m)

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Nombre de mois patron seul à bord	40	1	5	11	5	60
Effectif moyen	383	1	1.8	5.3	1.8	50
Effectif total (si rotation)	19	2	3	6	3.6	27
Nombre de marins étrangers	<3					

Les navires de moins de 12 mètres embarquent en moyenne 1 à 2 hommes (y compris le patron embarqué). Ce patron est parfois seul à bord (40 navires), tout ou partie de l'année.

Table 10 Effectif embarqué (navires > 12m)

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Nombre de mois patron seul à bord	0					
Effectif moyen	105	2	5	14	5.4	54
Effectif total (si rotation)	41	3.5	6	9	5.9	22
Nombre de marins étrangers	22	1	7.5	13	6.8	72
* cotisant à l'ENIM	12	1	2	12	2.7	113
* ne cotisant pas à l'ENIM	11	5	11	13	10.7	23

L'effectif moyen est d'environ 5 hommes à bord dans la catégorie des navires de plus de 12 mètres. Les cas de rotation d'équipage concernent 39% des navires de cette catégorie et dans ces cas, on compte en moyenne un marin de plus dans l'équipage. Dans cette catégorie de plus de 12 mètres, 21% des patrons déclarent embarquer quelques marins étrangers, dont certains d'entre eux cotisent à l'ENIM.

## 4.2 Clé de répartition et frais communs

Lorsque le système de rémunération à la part est en application, la clé de répartition 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.

Part Equipage	Nombre de navires	%	Nombre de navires < 12m	%	Nombre de navires ≥ 12m	%
[20;30[%	1		1			
[30;40[%	99	34	43	23	56	54
[40;50[%	122	42	82	43	40	38
50%	59	20	52	28	7	7
[50;60[%	2	1	2	1		
[60;80[%	2	1	2	1		
>= 80%	1		1			

Table 11 Clé de répartition entre équipage et armement

Les dépenses les plus fréquemment comprises dans les frais communs pour déterminer le reste à partager entre armement et équipage sont : les taxes de débarquement, le carburant, les lubrifiants (huile), les appâts, les vivres et la glace.

D'autres dépenses sont parfois prises en compte (frais de transport, charges salariales et/ou patronales, licences, frais de location, engins...), mais de manière très marginale.

Il est difficile d'évaluer le nombre d'entreprises concernées par le versement de primes aux équipages compte tenu du taux de réponse faible à cette question.

## 4.3 Rémunération

65% des patrons de pêche, ont accepté de fournir des données brutes sur les niveaux de rémunération des équipages. Pour les équipages de plus d'une personne (cas où le patron n'est jamais seul à bord), le salaire annuel moyen net d'un matelot embarqué (hors primes) est évalué à 21 000 € en 2011 (la médiane est à 23 000 €).

Ces informations sont toutefois à prendre avec précaution compte tenu du faible taux de réponse.

## 5 Informations diverses

### 5.1 Diversification de l'activité

Le patron est interrogé sur les activités qu'il pratique en dehors de la pêche et qui peuvent nécessiter ou pas l'utilisation de son navire de pêche.

S'agissant de l'exercice d'une autre activité ne nécessitant pas l'utilisation du navire :

- elle concerne 14% des personnes interrogées (69 enquêtés, majoritairement patrons de navires de moins de 12 mètres), qui ne déclarent pas précisément la nature de cette activité sauf lorsqu'il s'agit d'aquaculture à terre ;

- il n'y a pas de saisonnalité marquée pour la pratique de cette autre activité. Elle est pratiquée à des niveaux de fréquences élevés pour les personnes concernées.

S'agissant de l'exercice d'une autre activité nécessitant l'utilisation du navire, elle concerne 2% des personnes interrogées (12 navires, majoritairement de moins de 12 mètres), sans précision sur l'activité pratiquée.

Quelques patrons interrogés disposent de revenus complémentaires à ceux de la pêche, notamment une retraite (pour 10% des personnes interrogées). Il s'agit quasi exclusivement d'une retraite de l'ENIM.

### 5.2 Conflits d'usage

41% des personnes enquêtés évoquent des conflits avec les autres usagers de la mer. Pour la plupart, il s'agit de conflits de cohabitation avec des pêcheurs professionnels, ou des pêcheurs plaisanciers.

Table 12 Quelle activité sans utiliser le navire ?

Activité	Nombre de navires
agriculture	2
bâtiment, manutention, hôtellerie, gîte, restauration	2
aquaculture à terre	3
tourisme à terre	23
autre	1
	42

Table 13 Quelle activité en utilisant le navire ?

Activité	Nombre de navires
promenade	1
location de navire	0
remorquage	0
autre à préciser	12

Table 14 Conflits, avec qui ?

Conflits	Nombre de navires	%
pêcheurs professionnels	132	66
pêcheurs à pied	10	5
pêcheurs plaisanciers	86	43
conchyliculteurs pêcheurs	4	2
plongée sous-marine	19	10
navigaton de plaisance	40	20
navigaton de commerce	6	3
autre	22	11

## 6 Informations générales sur les enquêtes

### 6.1 Accueil des enquêtés

Globalement l'accueil des enquêtés est favorable et 427 patrons sur les 488 interrogés avaient accepté d'être ré enquêtés dans un an, si le plan d'échantillonnage les sélectionnait de nouveau.

### 6.2 Sources des données pour les données de coûts et de revenus

Les sources de données utilisées pour restituer l'information sur les coûts et les revenus des navires (plusieurs sources peuvent être utilisées) sont des données reconstituées avec le pêcheur sans la base des données comptables (53% des enquêtés), des données reconstituées avec le pêcheur sur la base de données comptables (35% des cas) et des données comptables provenant d'un centre de gestion, d'un expert-comptable ou d'un comptable (16% des cas), et ceci toutes catégories de navires confondues. La proportion des navires s'appuyant sur des données comptables est plus importante dans la catégorie des navires de plus de 12 m (62% des navires).

### 6.3 Durée de l'enquête

La durée de l'enquête est très variable d'un navire à l'autre, entre 15 minutes et 3 heures.

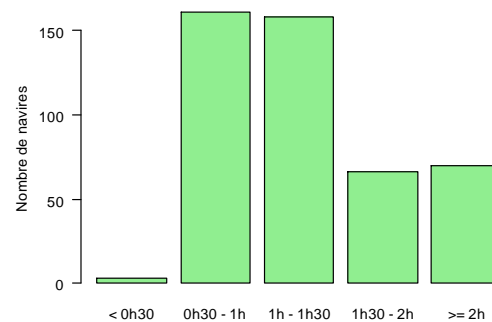


Figure 8 Histogramme de la durée de l'enquête

Nos remerciements aux pêcheurs professionnels qui acceptent de consacrer un peu de leur temps pour répondre à nos enquêtes, aux observateurs du SIH, qui sont leurs interlocuteurs au quotidien sur le terrain, sans oublier nos partenaires de collecte (OD - Océanic Développement et IMA - Institut des Milieux Aquatiques)