



# 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 Méditerranée*

Claire MACHER, Christelle LE GRAND, Fabienne DAURES, Sophie LEONARDI, Olivier GUYADER,  
François RUCHON

**Octobre 2013**

# Table des matières

1	Population et échantillon .....	4
2	Armateur et stratégie d'exploitation.....	5
2.1	Implication de l'entourage dans l'activité de pêche.....	5
2.2	Activité.....	6
2.3	Les circuits de commercialisation.....	7
2.4	Caisse intempérie .....	7
2.5	La spécialisation des productions.....	7
2.6	Les dépenses énergétiques .....	8
3	Caractéristiques générales du capital investi.....	8
3.1	Le navire .....	8
3.2	Les équipements embarqués .....	9
4	L'équipage - Organisation et mode de rémunération.....	9
4.1	L'équipage et son organisation.....	9
4.2	Clé de répartition et frais communs.....	10
4.3	Rémunération.....	11
4.4	Diversification de l'activité .....	11
4.5	Conflits d'usage .....	11
5	Informations générales sur les enquêtes .....	12
5.1	Accueil des enquêtés.....	12
5.2	Sources des données pour les données de coûts et de revenus.....	12
5.3	Durée de l'enquête.....	12

## 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 (dans le Languedoc-Roussillon par exemple dans le cadre de l'Observatoire régional des Pêches du Languedoc-Roussillon piloté par le CRPMEM LR). 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 telles que déclarées, sans validation ni corrections éventuelles sur la base d'analyse de tendances ou de croisement avec d'autres sources de données.

Cette analyse, présentée ici à l'échelle de la façade Méditerranée est déclinable à des échelles plus fines : régionales (ex : Languedoc-Roussillon) ou quartiers maritimes (ex : Sète) 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 1545 navires de pêche professionnelle immatriculés sur la façade Méditerranée au 31 décembre 2010, 276 navires ont fait l'objet d'une enquête économique en 2011, soit 18% de la population des navires immatriculés sur la façade Méditerranée.

L'échantillon est très majoritairement composé de navires de moins de 12 mètres (87%) travaillant principalement 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 (11 navires immatriculés en 2010).

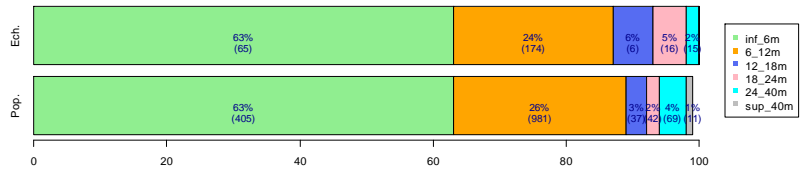


Figure 1 Distribution de la population et de l'échantillon par classe de taille

63% de la population est composé de navires de moins de 6 mètres (soit 405 navires). 63% de l'échantillon est composé de navires de moins de 6 mètres (soit 65 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 fileyeurs regroupe des navires d'étang (capéchades notamment) et des navires de mer.

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 en distinguant les métiers d'étang des autres métiers (<http://sih.ifremer.fr/Description-des-donnees/Les-donnees-collectees/Enquetes-activite-des-navires>).

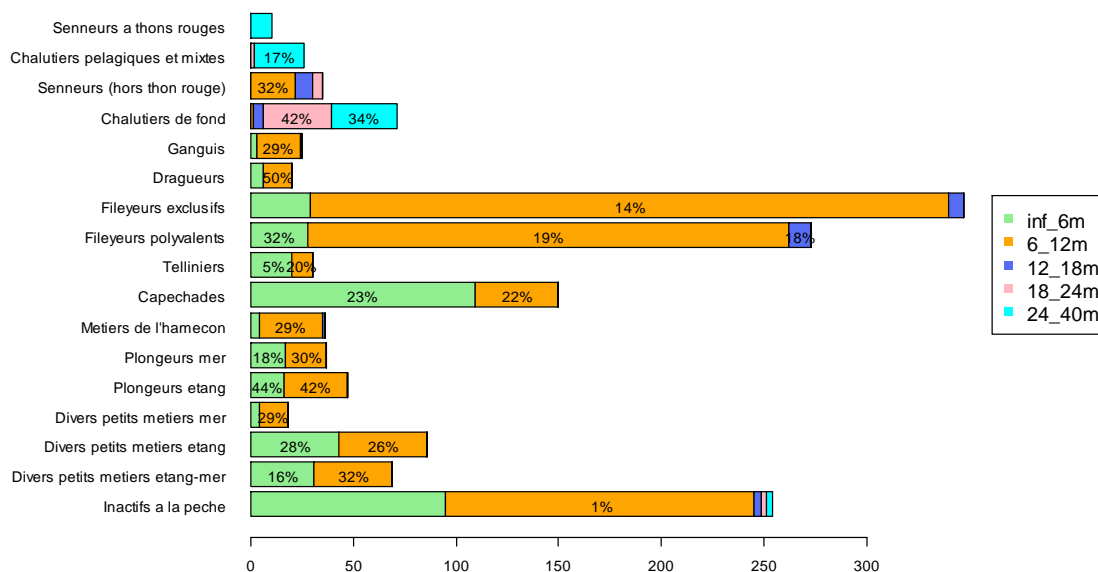


Figure 2 Distribution de la population et taux d'échantillonnage par flottille et classe de longueur (selon la segmentation du SIH)

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. Des difficultés de collecte (taux d'échantillonnage < 10%) sont observées pour certains segments. Cependant, 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 95% des cas, et armateur non embarqué dans 2% des cas (Non réponse 1% des cas).

Les navires travaillent majoritairement seuls et sans association (90% des cas) et cela quelle que soit la taille des navires. Dans 9% des cas, le navire travaille en association et dans 18% des cas, la personne interrogée exploite d'autres navires.

Table 1 Statut de l'enquêté

	Nombre de navires	%
Non réponse	4	1
patron/armateur	261	95
armateur non embarqué	5	2
patron employé de l'armement	3	1
directeur de l'armement	2	1
autre	1	0

Table 2 Le navire travaille-t-il seul ?

	Nombre de navires	%
travaille seul	249	90
ne travaille pas seul :	27	10
* en boeuf	1	0
* en association	26	9
exploite d'autres navires :	51	18
* 1 navire	29	11
* > 1 navire	22	8

### 2.1 Implication de l'entourage dans l'activité de pêche

Dans la majorité des cas (70%), 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 (73%) par rapport à la catégorie des plus de 12 mètres (49%).

Lorsque l'entourage est impliqué dans l'activité (30% 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 (22% des cas), devant la commercialisation.

Les conjoints sont très peu impliqués dans l'entretien du navire et autre;

- l'implication du reste de la famille est moins fréquente mais concerne tous les volets soulevés ;
- cette implication est jugée essentielle par la plupart des enquêtés (65% des patrons dont les conjoints sont impliqués ; 83% des patrons dont le reste de la famille est impliquée). Cette participation est difficile à évaluer, autour de 97 à 169 jours en moyenne par an.

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

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Conjoint	49	2	90	300	97	76
Famille	40	12	150	365	169	68

Le statut légal du conjoint (lorsqu'il est impliqué) est difficile à appréhender (taux de non réponse élevé), 14% sont conjoint-collaborateur et 1% sont salariés.

Figure 3 Domaines d'implication des proches

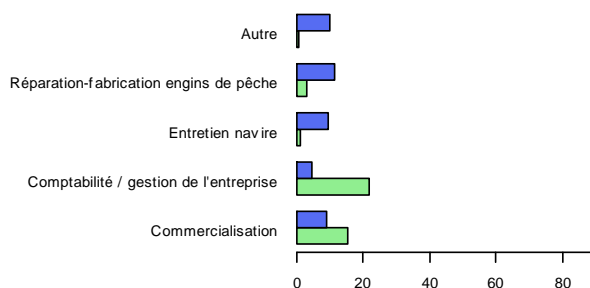


Table 4 Statut légal de l'entourage

	Conjoint	%	Famille	%
Non réponse	195	71	219	79
Salarié	4	1	12	4
Associé	2	1	6	2
Conjoint-collaborateur	39	14	1	0
Autre	36	13	38	14

## 2.2 Activité

Les navires enquêtés travaillent en moyenne 153 jours par an (mais plus de 50% d'entre eux travaillent au moins 159 jours). On observe une moyenne de 938 heures moteur (plus de 775 heures pour 50% d'entre eux). La marée dure en moyenne 6 heures avec une variabilité importante des situations individuelles et une forte proportion des navires dont les marées sont à la journée (les marées durent moins de 5 heures pour 50% des navires).

Les navires sortent en moyenne 15 fois dans le mois.

Table 5 Activité pêche du navire

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Nombre de jours de mer en 2010	276	21	159	346	153	42
Nombre de jours de mer en 2009	13	40	180	300	166	43
Nombre d'heures moteur en 2010	234	20	775	3300	938	86
Nombre d'heures moteur en 2009	13	50	1000	3045	1192	92
Nombre de marées par mois	246	3	15	NR	15	56
Durée moyenne de la marée	273	1	5	18	6	58

NR : Non restitué car existence de données aberrantes.

24% des navires déclarent au moins une licence. Elles sont le plus souvent liées aux métiers : Capéchades et Palangres dérivantes à Thon rouge.

Les navires peuvent déclarer une ou plusieurs licences : une seule licence pour 23 % des navires, 2 licences pour 1%. Le nombre maximum de licences déclarées pour un navire s'élève à 4.

Table 6 Nombre de licences possédées par navire

	Nombre de navires		Nombre de navires < 12m		Nombre de navires > 12m	
	N	%	N	%	N	%
0 licence	209	76	176	74	33	89
1 licence	63	23	59	25	4	11
2 licences	3	1	3	1		
4 licences	1	0	1	0		

## 2.3 Les circuits de commercialisation

Le taux de passage des débarquements en criée s'élève en moyenne à 28%. On observe une proportion très élevée des taux de passage nul. Au total, 14% des enquêtés déclarent débarquer exclusivement sous criée (représentés dans les 2 catégories de taille) et inversement 61% déclarent débarquer exclusivement hors criée.

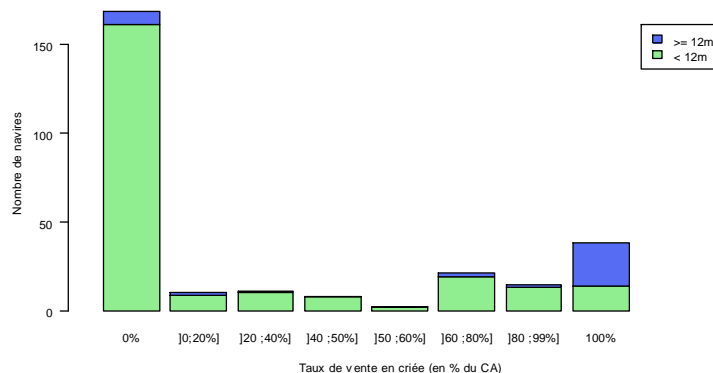


Figure 4 Histogramme du taux de passage en criée

## 2.4 Caisse intempérie

56% des navires déclarent cotiser à une caisse intempéries pour un montant d'environ 1100 euros par an et 52% des cotisants ont reçu une indemnisation en 2010 pour un montant le plus souvent autour de 2400 euros.

## 2.5 La spécialisation des productions

80% 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 sont : la dorade royale (40%) ; le bar (27%) ; l'anguille (18%).

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

Lorsque les espèces sont débarquées hors criée, leurs prix sont supérieurs

aux prix observés en criée mais ces informations sont à prendre avec 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 espèces constituent de véritables spécialisations de production (anguille, rascasse, murex...).

Table 7 Spécialisation des productions

	N	Prix moyen en criée	Prix moyen hors criée	Contribution moyenne au CA
Dorade royale	91	10.5	15.1	30.4
Bar européen	61	14.9	15.8	19.6
Anguille d'Europe	41	5.5	6.1	70
Rascasses, etc. nca	31	12	10.7	40.8
Merlu européen	29	5.5	10.1	22.8
Sole commune	28	18.5	20.4	27.8
Murex-droite épine	27	8.7	9.3	44.4
Rouget de roche	25	18	22.7	17.3
Sar commun	20	5.7	14.8	8.2
Poulpes nca	18	6.6	6.4	16

## 2.6 Les dépenses énergétiques

Le carburant le plus utilisé est le gasoil (56% 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 (et la flottille) :

- un navire de moins de 6 mètres consomme en moyenne 2 225 litres par an, mais plus de 50% des navires consomment moins de 1 800 litres par an.
- un navire de 6-12 mètres consomme en moyenne 6 826 Litres par an, mais plus de 50% des navires consomment moins de 4 000 litres par an
- un navire de plus de 12 mètres consomme en moyenne 287 000 litres par an, mais plus de 50% des navires consomment moins de 278 000 litres par an.

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

		N	Min	Médiane	Max	Moyenne	CV
<6 m	Volume de carburant (en litre)	61	100	1 800	9 600	2 225	5
	Coût du carburant (en €)	65	70	975	6 720	1 345	5
6- 12m	Volume de carburant (en litre)	166	134	4 029	100 000	6 826	27
	Coût du carburant (en €)	171	93	2 500	70 000	4 179	30
≥ 12m	Volume de carburant (en litre)	32	3700	278 250	669 500	286 820	488
	Coût du carburant (en €)	37	2405	135 000	360 000	146 764	445

Le prix du carburant s'élève en moyenne à 0.61 €/litre (de 0.45€/l à 0.8 €/l selon le type de carburant).

## 3 Caractéristiques générales du capital investi

### 3.1 Le navire

Les navires de l'échantillon économique sont en moyenne âgés de 28 ans (le plus ancien a été construit en 1932) et ont été acquis (majoritairement sur le marché de l'occasion) en moyenne 11 ans plus tôt.

60% des navires de l'échantillon ont été acquis à partir de l'année 2000. Les constructions neuves représentent 21% des acquisitions. Pour 29% des enquêtés (80 patrons), il s'agit d'une première acquisition.

Les modalités de financement sont diverses : 33% des patrons ont financé leur navire à l'aide d'un emprunt, 29% ont entièrement autofinancé leur navire.

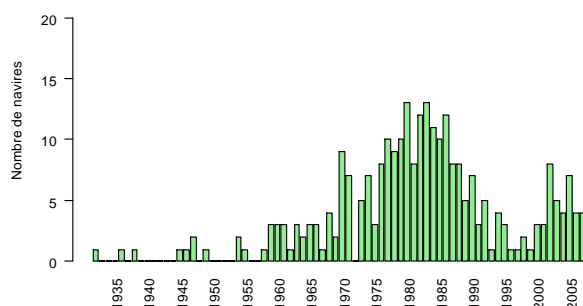


Figure 5 Histogramme de l'année de construction du navire

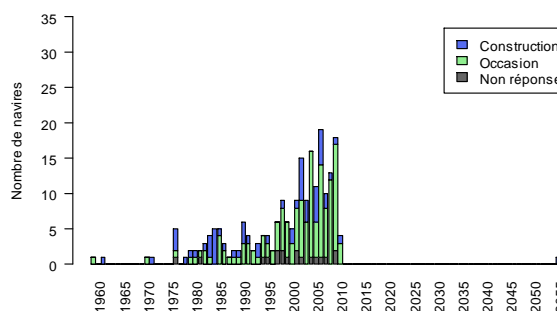


Figure 6 Histogramme de l'année d'acquisition du navire (construction ou occasion)



## 3.2 Les équipements embarqués

En 2010, 8% des navires de l'échantillon ont changé de moteur.

Le stockage et le conditionnement des captures impliquent l'embarquement de glace pour 50% des navires. Les navires peuvent aussi être équipés de systèmes de réfrigération : 33 navires sont équipés d'une machine à glace et 4 navires sont équipés d'une cale réfrigérée.

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

### 4.1 L'équipage et son organisation

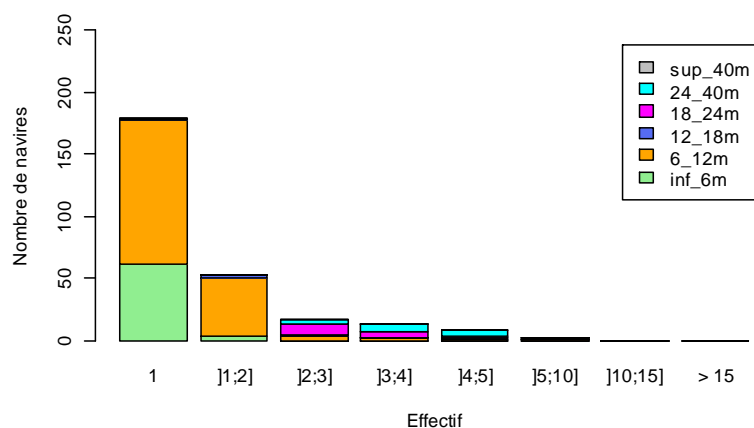


Figure 7 Diagramme des effectifs

L'effectif moyen 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 selon leur flottille. Par ailleurs, la taille de l'équipage peut varier en cours d'année, selon le métier pratiqué par le navire.

Table 9 Effectif embarqué < 12m

	Nombre de navires de l'échantillon	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Effectif moyen	236	1	1	6	1.3	50

Les navires de moins de 12 mètres embarquent en moyenne 1 à 2 hommes (y compris le patron embarqué). Dans 66 % des cas, le patron est seul à bord toute l'année et dans 10 % des cas, le patron est seul à bord une partie de l'année.

Table 10 Effectif embarqué > 12m

	N	Min	Médiane (50%)	Max	Moyenne	CV
Effectif moyen	37	1	4	8	3.7	33

L'effectif moyen est de 3 à 4 hommes à bord dans la catégorie des navires de plus de 12 mètres. Pour cette classe de taille, le patron n'est jamais seul à bord dans 97% des cas.

## 4.2 Clé de répartition et frais communs

Lorsque le système de rémunération à la part est en application (33% des cas<sup>2</sup>), la clé de répartition entre équipage et armateur diffère selon les armements. Pour les navires de moins de 12 mètres, la part équipage est en moyenne de 50%<sup>3</sup>. Elle est de 47% en moyenne pour les plus de 12 mètres.

Part Equipage	Nombre de navires	%	Nombre de navires < 12m	%	Nombre de navires ≥ 12m	% >
< 20%	1	1			1	3
[20;30[%	6	7	5	9	1	3
[30;40[%	3	3	2	4	1	3
[40;50[%	13	14			13	36
50%	54	59	38	68	16	44
[50;60[%	4	4	1	2	3	8
[60;80[%	7	8	6	11	1	3
>= 80%	1	1	1	2		

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 : 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, 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.

<sup>2</sup> Dans plus de la moitié des cas, le patron est seul à bord et le système à la part n'est donc pas adopté.

<sup>3</sup> La part équipage inclut le salaire du patron.

### 4.3 Rémunération

33% des patrons de pêche ont accepté de fournir des données brutes sur les niveaux de rémunération des équipages. L'activité de ces navires est cependant trop hétérogène pour pouvoir restituer un salaire moyen net par matelot embarqué par navire.

Informations diverses

### 4.4 Diversification de l'activité

Le patron est interrogé sur les activités rémunératrices 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 24% des personnes interrogées (66 navires, majoritairement 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 8% des personnes interrogées (22 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

### 4.5 Conflits d'usage

33% des personnes enquêtés évoquent des conflits d'usage avec les autres usagers de la mer. Pour la plupart, il s'agit de conflits de cohabitation avec des pêcheurs plaisanciers, des plaisanciers ou des pêcheurs professionnels.

retraite (pour 12% des personnes interrogées). Il s'agit quasi exclusivement d'une retraite de l'ENIM.

Table 12 Quelle activité sans utiliser le navire ?

Activité	Nombre de navires
agriculture	0
bâtiment, manutention, entretien	0
hôtellerie, gîte, restauration	4
aquaculture à terre	4
tourisme à terre	1
autre	54

Table 13 Quelle activité en utilisant le navire ?

Activité	Nombre de navires
promenade	0
location de navire	0
remorquage	0
autre à préciser	21

Table 14 Conflits, avec qui ?

Conflits	Nombre de navires	%
pêcheurs professionnels	44	48
pêcheurs à pied professionnels	1	1
pêcheurs plaisanciers	60	66
conchyliculteurs pêcheurs	5	5
plongée sous-marine	7	8
navigation de plaisance	45	49
navigation de commerce	6	7
autre	10	11

## 5 Informations générales sur les enquêtes

### 5.1 Accueil des enquêtés

Globalement l'accueil des enquêtés est favorable et 237 patrons sur les 276 interrogés ont accepté d'être ré enquêtés dans un an, si le plan d'échantillonnage les sélectionnait de nouveau.

### 5.2 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 (87% des enquêtés) et des données reconstituées avec le pêcheur sur la base données comptables (10%).

### 5.3 Durée de l'enquête

La durée de l'enquête est très variable d'un navire à l'autre, l'enquête dure en moyenne entre 30 minutes et une heure.

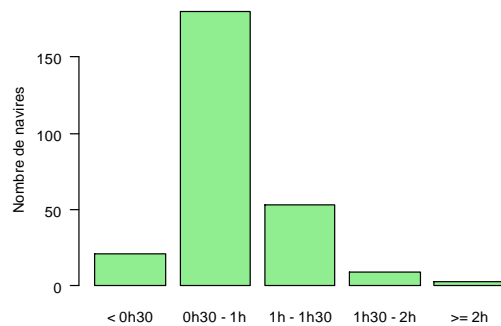


Figure 8 Histogramme de la durée de l'enquête

Nos remerciements aux pêcheurs professionnels qui acceptent de consacrer un peu de leur temps pour répondre à nos enquêtes et aux enquêteurs de notre partenaire de collecte El Groupe, qui sont leurs interlocuteurs au quotidien sur le terrain.