ANALYSE ÉCONOMIQUE

MANCHE - MER DU NORD

ET SOCIALE

ANALYSE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE L'UTILISATION DE NOS EAUX MARINES ET DU COÛT DE LA DÉGRADATION DU MILIEU MARIN

MANCHE - MER DU NORD

JUIN 2012

UTILISATION DES EAUX MARINES

Activités industrielles

Pêche professionnelle

Fabienne Daurès,
Céline Jacob,
Christelle Le Grand,
Olivier Guyader,
Claire Macher (Ifremer / AMURE),
Céline Vignot,
Yoann Desbois,
Sophie Léonardi,
Sébastien Demanèche,
Emilie Leblond,
Patrick Berthou (Ifremer / STH-LBH).
Remerciements à Harold Levrel (partie Interactions).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Agence des aires marines protégées

Ifremer

Nota : **l'approche utilisée pour cette analyse est « terrestre » au sens où la flotte de pêche de la sous-région marine Manche-mer du Nord est constituée des navires regroupés en fonction de leur rattachement à terre (leur quartier d'immatriculation) et non de leurs zones de pêche, ce qui conduit à une identité entre la « sous-région marine » et la « façade maritime ».**

Le choix d'une approche « terrestre » des activités de pêche professionnelle obéit à un souci de cohérence de méthode pour l'appréhension de l'importance économique et sociale des activités en lien avec le milieu marin dans le cadre de l'analyse économique et sociale de l'utilisation de nos eaux.

De plus, cette approche est aisée à mettre en œuvre compte tenu de la facilité à identifier les quartiers maritimes d'immatriculation des navires sur la base du registre national de la flotte de pêche (FFPC). Par opposition, une approche « maritime » aurait supposé une réflexion préalable sur les critères d'affectation des navires à une zone de pêche. Les chiffres-clés et la description des activités de la flotte étudiés dans cette contribution intègrent néanmoins des éléments de spatialisation maritime de la production dans les différentes zones maritimes – qui distinguent les eaux sous et hors juridiction française – fréquentées par les navires au cours de l'année de référence. L'annexe méthodologique précise l'approche utilisée, et fera prochainement l'objet d'un rapport édité par l'Ifremer.

Faute de données précises, cette contribution traite très succinctement de la récolte d'algues par le biais d'un encadré dans la section 1.1.5. relative aux espèces majeures de la façade.

1. GÉNÉRALITÉS SUR L'ACTIVITÉ

En 2009, la flotte de pêche française de France métropolitaine regroupe près de 5 000 navires immatriculés dans les quartiers maritimes de trois façades : Manche-mer du Nord, Atlantique et Méditerranée (figure 1). Cette flotte développe une puissance motrice totale de près de 750 000 kW et embarque près de 11 000 marins en équivalent temps plein (ETP). Cette activité génère un chiffre d'affaires (CA) total estimé en 2009 à environ 1 milliard d'euros[1] pour une valeur ajoutée[2] d'environ 500 millions d'euros, selon une estimation Ifremer d'après des données issues du Data Collection Framework (DCF, Direction des Pêches maritimes et de l'Aquaculture - DPMA et Ifremer Système d'Informations Halieutiques-SIH)[3].

FAÇADE	NOMBRE DE NAVIRES	CHIFFRE D'AFFAIRES (MILLION D'EUROS)	VALEUR AJOUTÉE BRUTE (MILLIONS D'EUROS)	MARINS EMBARQUÉS (ETP)
MANCHE-MER DU NORD	1 444	369	181	3 974
ATLANTIQUE	1 833	428	222	4 492
MÉDITERRANÉE (HORS CORSE)	1 363	128	73	2 209
TOTAL FRANCE MÉTROPOLITAINE	4 640	925	477	10 675

Tableau 1 : Chiffres clés sur le secteur des pêches en France d'après le fichier Flotte de Pêche Communautaire (FPC) pour le nombre de navires et données 2009 de la Data Collection Framework (DCF), Direction des Pêches maritimes et de l'Aquaculture (DPMA), Ifremer Système d'Informations Halieutiques (SIH) pour les indicateurs économiques[4].

Contribuant à plus de 15 % de la production totale en valeur des pêches maritimes européennes, la France se place au troisième rang des pays pêcheurs en Europe, derrière l'Espagne et l'Italie. La production française est essentiellement orientée vers la pêche fraîche[5] – 81 % de la production totale, y compris congelée – et notamment le poisson frais (baudroies, sole, merlu, bar). Cette catégorie représente près de 75 % des débarquements totaux en valeur de pêche fraîche, devant les crustacés (8 %), les coquillages et les céphalopodes (Sources : France Agrimer).

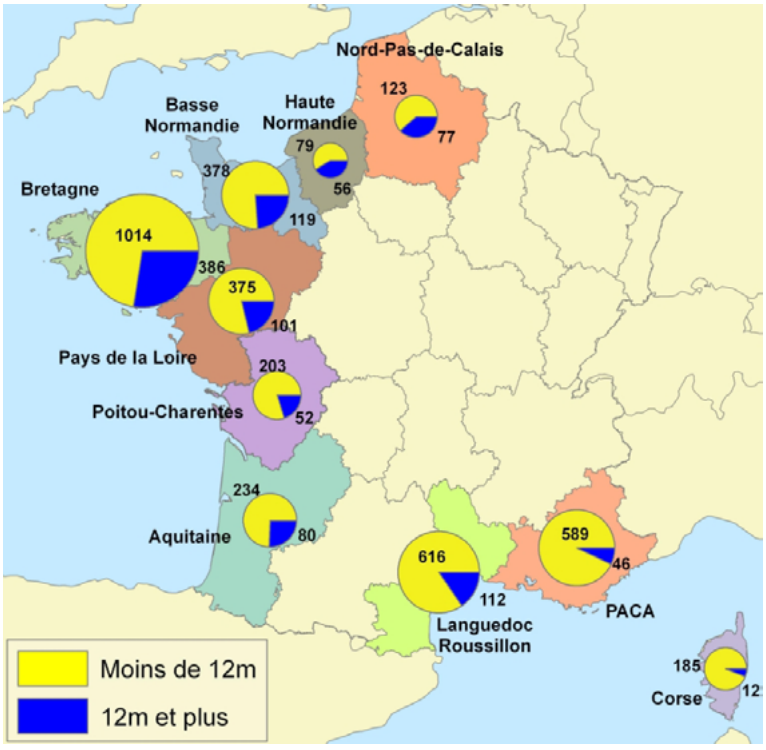


Figure 1 : Répartition des navires par région / Façade
(Sources : SIH Synthèse des flottilles, 2010).

1 Hors chiffre d'affaires réalisé par les thoniers-senneurs estimé à 83 millions d'euros en 2009 (Source : DPMA ; données DCF).
2 La valeur ajoutée correspond à la richesse brute générée par l'activité, c'est-à-dire le chiffre d'affaires moins les consommations intermédiaires (gasoil notamment). Cette richesse sert à rémunérer l'équipage (salaires, y compris celui du patron lorsqu'il est embarqué) et le(s) propriétaire(s) du capital (profit).
3 Voir annexe méthodologique.
4 La méthode de ventilation des agrégats économiques par façade et par flottille et le calcul de la valeur ajoutée à partir des indicateurs de la DCF sont explicités dans l'annexe « sources de données et méthodologie ».
5 Débarquements de produits de la mer frais.

Le navire de pêche moyen se caractérise par une taille de 11 mètres (longueur Hors Tout) et une puissance motrice de 150 kW. La flotte de pêche est majoritairement concentrée sur des navires de moins de 12 mètres (75 % des navires) qui contribuent à près de 50 % de la richesse totale et de l'emploi du secteur.
Les navires sont distribués le long du littoral métropolitain et l'importance de la pêche professionnelle est variable selon les régions. La région Bretagne, qui contribue à la production de 2 façades maritimes, concentre à elle seule près de 30 % des navires et des effectifs de marins et 50 % de la puissance motrice totale de la flotte de pêche métropolitaine.

L'effort de pêche de la flotte se concentre principalement dans les eaux côtières, notamment autour de la Bretagne (figure 2). 70 % du chiffre d'affaires généré par la pêche professionnelle (valeur des débarquements – hors activité eaux tropicales) provient des eaux sous juridiction française dont 32 % dans le golfe de Gascogne, 25 % en Manche-mer du Nord, 11 % en Méditerranée et enfin 3 % en mers celtiques[6].

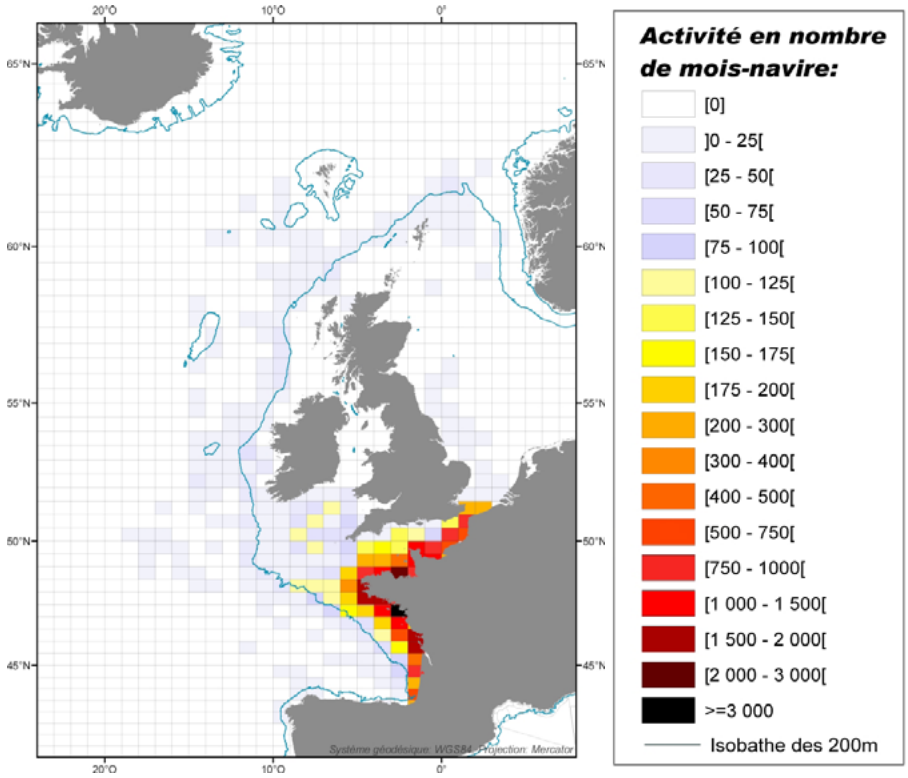


Figure 2 : Distribution spatiale de l'activité des navires en nombre de mois*navires passés dans chaque rectangle en 2009 (Sources : SIH Synthèse des flottilles, 2010).

L'inadéquation croissante des capacités de production à la ressource disponible suite au développement continu de ce secteur après la seconde guerre mondiale en Europe a progressivement compromis la viabilité écologique et économique de ce secteur d'activité. Alors que la production française stagne en tonnage et en valeur depuis le début des années 1970, la puissance nominale embarquée totale continue sa progression jusqu'à la fin des années 1980. Elle a été multipliée par 3,4 de 1954 à 1989 [1]. La réorientation des subventions publiques vers la réduction des capacités de production au début des années 1990 puis l'interdiction de toutes aides publiques à la construction à partir de 2004 a conduit à une baisse de 45 % du nombre de navires de la flotte de pêche entre 1990 et 2009, mais l'entrée en flotte de navires toujours plus puissants – + 65 % d'augmentation de la puissance moyenne nominale sur les 25 dernières années – s'est traduite par une diminution de la puissance totale embarquée plus modérée, de 29 %. La réforme de la Politique Commune des Pêches (PCP) en 2002 n'a pas atteint tous ses objectifs et la viabilité économique de certaines flottilles reste par ailleurs très sensible à l'évolution du coût de l'énergie (carburant). Une nouvelle réforme à l'échelle européenne est en discussion, pour adoption en 2013.

6 La méthode de ventilation du chiffre d'affaires par zone de pêche (en différenciant au sein de ces zones les eaux sous et hors juridiction française) est explicitée dans l'annexe « sources de données et méthodologie ».

1.1. CHIFFRES CLÉS DE LA SOUS-RÉGION MARINE

1.1.1. Caractéristiques de la flotte de pêche

La flotte de pêche de la façade maritime 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, de Haute-Normandie, de Basse-Normandie et de Bretagne (Nord).

Cette flotte de pêche regroupe plus de 1 500 navires qui développent une puissance totale de près de 250 000 kW et embarquent près de 4 000 marins (en ETP) (Tableau 2). Elle représente 31 % de la flotte de pêche française, 34 % de la puissance embarquée et 37 % de l'emploi des marins en France.

NOMBRE DE NAVIRES	PUISSANCE TOTALE (KW)	JAUGE TOTALE (U.M.S.)	NOMBRE DE MARINS*
1 444	247 166	54 684	3 974

*Nombre d'équivalents temps plein approximé à partir du nombre moyen de marins présents à bord de chaque navire au cours de l'année.

Tableau 2 : Caractéristiques techniques de la flotte (cumul)
(Sources : SIH Synthèse des flottilles. UMS : Universal Measurement System).

La flotte de pêche est caractérisée par une prédominance des navires de moins de 12 mètres (75 % de la flotte), une majorité de navires entre 15 et 35 ans (64 %) et d'armateurs âgés de 35 à 55 ans (69 %). Seuls 11 % de navires ont moins de 5 ans et 8 % des armateurs ont moins de 30 ans (figures 3 et 4).

Le navire moyen a 29 ans, mesure environ 9 mètres, développe une puissance de 98 kW et son équipage est constitué d'environ 2 hommes.

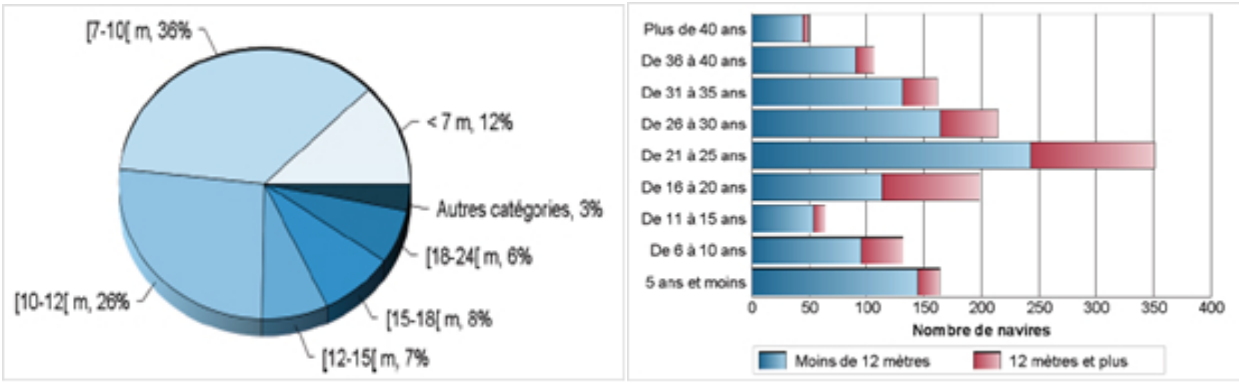


Figure 3 : Caractéristiques techniques de la flotte : répartition des navires par catégorie de longueur et pyramide des âges des navires (Sources : SIH Synthèse des flottilles, 2010).

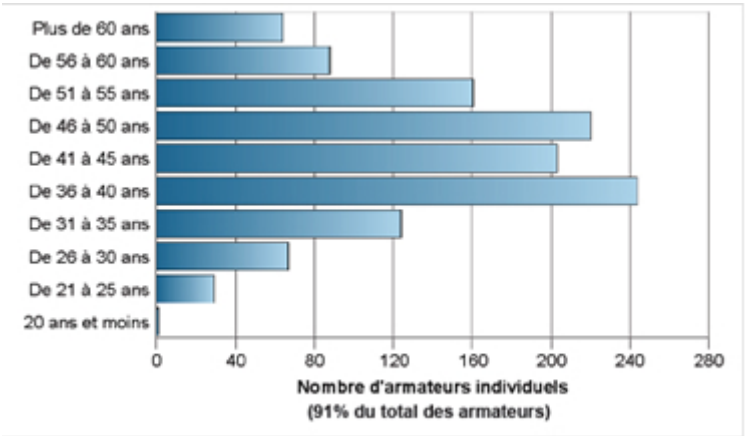


Figure 4 : Caractéristiques techniques de la flotte : pyramide des âges des armateurs
(Sources : SIH Synthèse des flottilles, 2010).

Le navire moyen a 22 ans, mesure environ 12 mètres, développe une puissance de 171 kW et son équipage est constitué d'environ 3 hommes.

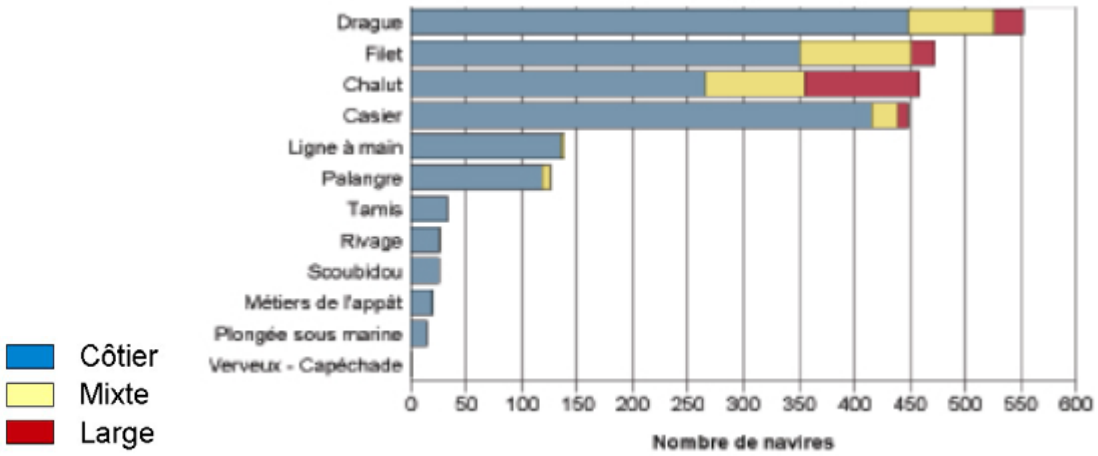


Figure 5 : Répartition des navires de la sous-région marine Manche-mer du Nord par type d'engin utilisé et rayon d'action (Sources : SIH Synthèse des flottilles, 2010).

Les navires de la façade mobilisent divers engins de pêche dont les principaux sont : la drague (40 % des navires utilisent cet engin), le filet (35 %), le chalut (34 %) et le casier (33 %). Plus précisément, la drague à coquilles Saint-Jacques est le métier[7] le plus pratiqué par les navires de la flotte Manche-mer du Nord (environ 38 % d'entre eux), suivi du chalut de fond à poissons (30 % des navires), du filet à petites mailles à poissons (28 %) et du casier à gros crustacés (22 %). Les navires sont souvent polyvalents : 64 % des navires mobilisent au moins 2 engins différents au cours de la même année et plus de 70 % des navires pratiquent au moins 2 métiers (16 % en pratiquent plus de 4).

La stratégie d'exploitation des navires, révélée par les métiers pratiqués au cours de l'année, ainsi que leur catégorie de taille (en mètres), permet de regrouper les navires de cette façade en 39 flottilles, de taille et d'importance économique différentes. La typologie retenue[8] est celle du règlement européen de collecte des données (Data Collection Framework – DCF) qui consiste à regrouper les navires en fonction de l'engin de pêche utilisé de manière dominante au cours de l'année (12 catégories) et selon 6 classes de taille (en mètres).

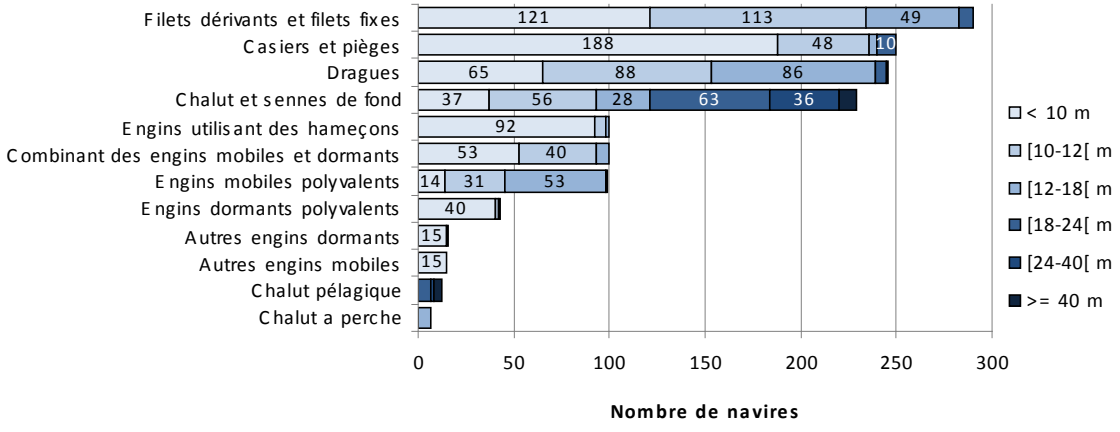


Figure 6 : Répartition des navires de la sous-région marine Manche-mer du Nord en flottilles selon la typologie européenne DCF (engin dominant * Classe de longueur) – Nombre de navires par catégorie (Sources : données SIH Ifremer, DPMA, 2010).

L'utilisation du filet comme engin dominant au cours de l'année est la stratégie d'exploitation la plus répandue au sein de la flotte de pêche de Manche-mer du Nord. Elle concerne près de 300 navires, majoritairement de petite taille. Viennent ensuite l'utilisation dominante des casiers, des dragues puis des chaluts et sennes de

7 Le métier correspond à la mise en œuvre d'un engin sur une ou plusieurs espèces cibles.
8 Les indicateurs économiques mis à disposition pour cet exercice sont agrégés selon cette typologie.

fond[9], chacune de ces flottilles regroupant entre 200 et 250 navires. Les navires de grande taille (plus de 18 m) se retrouvent principalement dans les flottilles de chalutiers de fond et de chalutiers pélagiques.

La typologie européenne de le DCF, en se concentrant sur l'engin dominant, ne permet pas une description de la réalité des stratégies d'exploitation des navires de la façade, consistant à combiner un ou plusieurs engins au cours de l'année. En particulier, les navires combinant le chalut et la drague, stratégie d'exploitation emblématique de cette façade, se retrouvent distribués au sein de plusieurs flottilles DCF (chaluts et sennes de fond, dragues ou engins mobiles polyvalents), alors même que leur stratégie d'exploitation est homogène et justifierait le regroupement de ces navires dans une seule et même flottille.

1.1.2. Évolution de la capacité de pêche de la flotte de la façade

Depuis la fin des années 1990, la flotte de pêche de Manche-mer du Nord a perdu 13 % de ses navires : cette diminution a été la plus forte pour les navires de plus de 40 m (- 40 %), les navires de 12 à 24 m (25 %) et dans une moindre mesure les moins de 12 m (- 9 %). On observe *a contrario* une légère augmentation de la flotte des 24 à 40 m (+ 6 %) (Tableau 7).

CATÉGORIE DE LONGUEUR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Moins de 12 mètres	1 185	1 173	1 159	1 163	1 171	1 126	1 135	1 120	1 109	1 094	1 079
De 12 à 24 mètres	425	433	433	445	436	409	397	380	375	337	318
De 24 à 40 mètres	33	33	35	37	36	38	37	39	40	39	35
40 mètres et plus	21	20	20	20	20	14	14	14	14	13	12
Total	**1 664**	**1 659**	**1 647**	**1 665**	**1 663**	**1 587**	**1 583**	**1 553**	**1 538**	**1 483**	**1 444**

Tableau 3 : Nombre de navires par classe de longueur et par an immatriculés sur la façade (Sources : Ifremer SIH, DPMA).

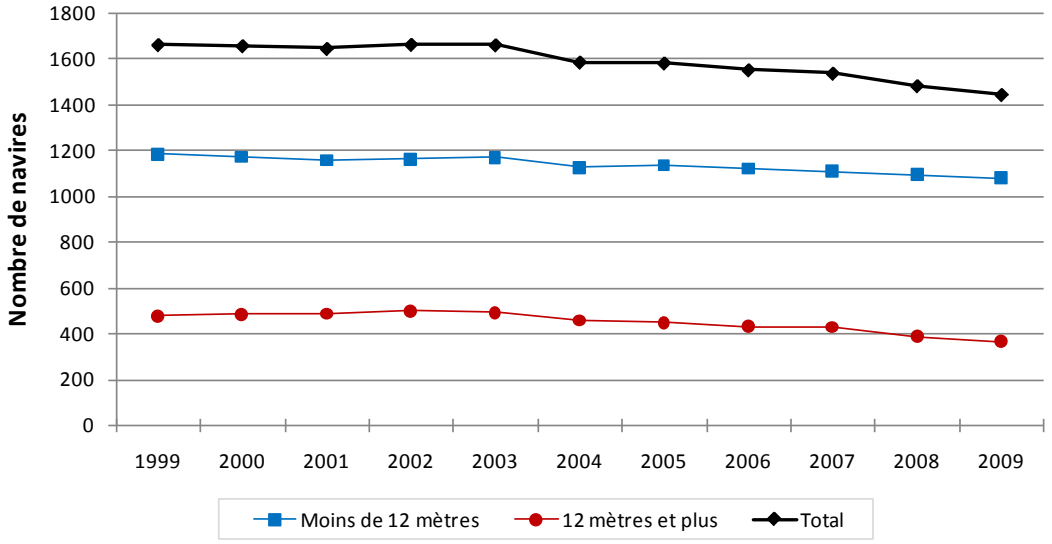


Figure 7 : Évolution du nombre de navires par catégorie de longueur, 1999-2009 (Sources : Ifremer SIH, DPMA, 2010).

1.1.3. Indicateurs économiques

Le chiffre d'affaires total enregistré par les navires de cette façade est estimé à 369 millions d'euros et la valeur ajoutée totale (richesse brute) à 181 millions d'euros. Ces indicateurs portent sur les 1 371 navires « actifs » sur cette façade, c'est-à-dire ayant eu une activité de production en 2009, soit 95 % des navires immatriculés dans les quartiers maritimes de cette façade.

9 La « senne de fond » est un engin très marginalement utilisé par les navires de pêche en France. Cet ensemble « chalut et sennes de fond » regroupe donc très majoritairement des navires utilisant le chalut.

Les navires immatriculés sur cette façade contribuent ainsi à 40 % du chiffre d'affaires du secteur national des pêches maritimes, 38 % de la valeur ajoutée et 37 % de l'emploi.

1.1.4. Flottilles majeures de la façade

L'importance économique de chaque flottille (engin dominant * classe de longueur) est évaluée sur la base de sa contribution au chiffre d'affaires (CA), à la valeur ajoutée brute (VAB) et à l'emploi à l'échelle de la façade. Cette importance peut varier selon que l'on considère un indicateur économique ou un autre.

Les flottilles majeures sont celles qui contribuent :

- de manière significative (au moins 5 %) à tous les indicateurs économiques (code 3 du tableau 4) ;
- de manière significative (au moins 5 %) à 2 indicateurs économiques dont au moins la valeur ajoutée (code 2 du tableau 4).

Les autres flottilles sont celles dont la contribution est positive mais non significative (code 1 du tableau 4).

	INFÉRIEUR À 10 M	10-12M	12-18M	18-24M	24-40M	SUP 40M
CHALUT À PERCHE			1			
CHALUT ET SENNE DE FOND	1	1	1	3	3	2
CHALUT PÉLAGIQUE				1	1	1
SENNE PÉLAGIQUE						
DRAGUES	1	2	3	1	1	
ENGINS MOBILES POLYVALENTS	1	1	2	1		
AUTRES ENGINS MOBILES	1					
ENGINS UTILISANT DES HAMEÇONS	1	1	1			
FILETS FIXES ET DÉRIVATIFS	1	3	3	1		
CASIERS ET PIÈGES	3	1	1	1		
ENGINS DORMANTS POLYVALENTS	1	1	1			
AUTRES ENGINS DORMANTS	1	1				
COMBINANT DES ENGINS MOBILES ET DORMANTS	1	1	1			

Tableau 4 : Importance économique des flottilles de la façade – Code 3 : Contributions aux CA, VAB et emploi de la flotte supérieures à 5 % ; code 2 : Contribution à la VAB supérieure à 5 % et contribution au CA ou à l'emploi supérieure à 5 % ; code 1 : contributions positives mais non significatives (Sources : Ifremer d'après données DPMA – Données économiques DCF et fichier flotte).

Les 9 flottilles majeures (codes 2 et 3 dans le tableau 4 et présentées dans le tableau 5 par ordre décroissant de participation à la valeur ajoutée totale de la façade) contribuent à près de 60 % à la richesse économique et l'emploi de la façade.

CLASSE DE LONGUEUR	FLOTTILLE	NOMBRE DE NAVIRES	PUISSANCE TOTALE (KW)	CHIFFRE D'AFFAIRES (MILLIONS EUROS)	VALEUR AJOUTÉE (MILLIONS EUROS)	EMPLOI (ETP)
18-24 M	CHALUT ET SENNE DE FOND	59	26 324	43	18	306
10-12 M	FILETS FIXES ET DÉRIVANTS	111	18 002	27	17	385
22-18 M	DRAGUES	82	20 767	31	16	349
INF 10 M	CASIERS ET PIÈGES	187	14 880	19	12	324
24-40 M	CHALUT ET SENNE DE FOND	33	17 168	31	11	193
12-18 M	FILETS FIXES ET DÉRIVANTS	47	10 415	19	11	198
SUP 40 M	CHALUT ET SENNE DE FOND	8	14 981	32	9	164
10-12 M.	DRAGUES	83	11 209	15	9	203
12-18 M.	ENGINS MOBILES POLYVALENTS	48	11 320	17	9	176
	TOTAL FLOTTILLES MAJEURES	658	145 066	234	113	2 298
	TOTAL FAÇADE (NAVIRES ACTIFS)	1 371	241 257	369	181	3 976
	CONTRIBUTION FLOTTILLES MAJEURES	48 %	60 %	63 %	63 %	58 %

Tableau 5 : Poids économique des flottilles majeures de la façade
(Sources : Ifremer d'après DPMPA, Données Economiques DCF et fichier Flotte).

Le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée rapportée au chiffre d'affaires) est en moyenne de 56 % sur l'ensemble des flottilles de la façade. Il décroît avec la taille des navires, passant de 63 % en moyenne pour les navires de moins de 10 m à 44 % pour les navires de 24 à 40 m, et à 22 % pour les navires de plus de 40 m.

Si l'on se réfère aux classes de taille des navires (toutes flottilles confondues), la contribution la plus importante à la richesse provient des navires de 10 à 12 m (28 % de la VAB), devant les navires de 12 à 18 m (25 %) et ceux de moins 10 m (20 % de la VAB).

1.1.5. Espèces majeures de la façade

Les 10 premières espèces contribuent à près de 65 % des débarquements totaux en valeur de la flotte de pêche de la façade (pour seulement 38 % du tonnage) avec, par ordre décroissant d'importance : la coquille Saint-Jacques, la sole, la baudroie, le lieu noir, la morue, les calmars, le buccin, le bar, le merlan et le tourteau.

ESPÈCES	TONNAGE (T)	VALEUR (EUROS)	PRIX MOYEN CALCULÉ (EUROS/KG)
COQUILLE SAINT-JACQUES D'EUROPE	21 989 (11 %)	51 548 325 (17 %)	2,34
SOLE COMMUNE	3 472 (2 %)	34 414 322 (11 %)	9,91
BAUDROIES D'EUROPE	3 548 (2 %)	19 067 292 (6 %)	5,37
LIEU NOIR	17 080 (9 %)	17 366 892 (6 %)	1,02
MORUE COMMUNE (CABILLAUD)	5 550 (3 %)	16 294 907 (5 %)	2,94
CALMARS	2 442 (1 %)	16 274 044 (5 %)	6,66
BUCCIN	9 012 (5 %)	13 781 474 (4 %)	1,53
BAR COMMUN	1 489 (1 %)	12 540 146 (4 %)	8,42
MERLAN	7 481 (4 %)	10 113 250 (3 %)	1,35
TOURTEAU	3 580 (2 %)	8 340 570 (3 %)	2,33
AUTRES ESPÈCES	122 717 (62 %)	111 686 215 (36 %)	0,91
TOTAL (TOUTES ESPÈCES CONFONDUES)	198 359 (100 %)	311 427 437 (100 %)	1,57

Tableau 6 : Les espèces principales des navires de la façade (données 2008)
(Sources : SIH Synthèse des flottilles d'après données France Agrimer).

Les sources officielles de débarquements par espèce ne couvrent que partiellement l'activité de la flotte de pêche de la façade notamment lorsqu'il s'agit des petits navires [2].

Le cas particulier des algues

La production française d'algues (majoritairement *Laminaria digitata*) s'établit aujourd'hui autour de 50 000 tonnes (source Ifremer d'après déclarations d'achat des industries) et provient presque exclusivement des champs algaux du Finistère (depuis la pointe Saint-Mathieu à la partie ouest de la baie de Morlaix). La récolte, très saisonnière et concentrée entre juin et août, est le fait d'une trentaine de navires équipés de « scoubidou », de capacité de charge très variable et dont la valeur médiane de débarquements journaliers se situe autour de 18 tonnes.

1.2. SPATIALISATION DE L'ACTIVITÉ DES NAVIRES

1.2.1. Localisation terrestre des activités

Les principaux quartiers maritimes de la façade, caractérisés par un nombre élevé de navires immatriculés (supérieur à 150 navires) dont les débarquements totaux sont importants (supérieurs à 25 millions d'euros) sont : Boulogne (BL), Cherbourg (CH), Caen (CN) et Saint-Brieuc (SB).

Les quartiers maritimes regroupent une diversité de flottilles et de navires de tailles différentes, même si l'on observe quelques spécialisations au sein des quartiers principaux. Les flottilles majeures sont relativement concentrées sur quelques quartiers : les Chalutiers de fond (DTS) de plus de 12 m à Boulogne, et dans une moindre mesure à Saint-Brieuc et Paimpol ; les Dragueurs (DRB) de plus de 12 m à Cherbourg, Dieppe, Caen et Boulogne alors que les Dragueurs (DRB) de moins de 12 m sont essentiellement concentrés à Saint-Brieuc et Paimpol; les Fileyeurs (DFN) de moins de 12 m à Boulogne, Brest et Morlaix, ces deux derniers quartiers concentrant également les Fileyeurs (DFN) de plus de 12 m et enfin les Caseyeurs (FPO) de moins de 12 m à Cherbourg principalement.

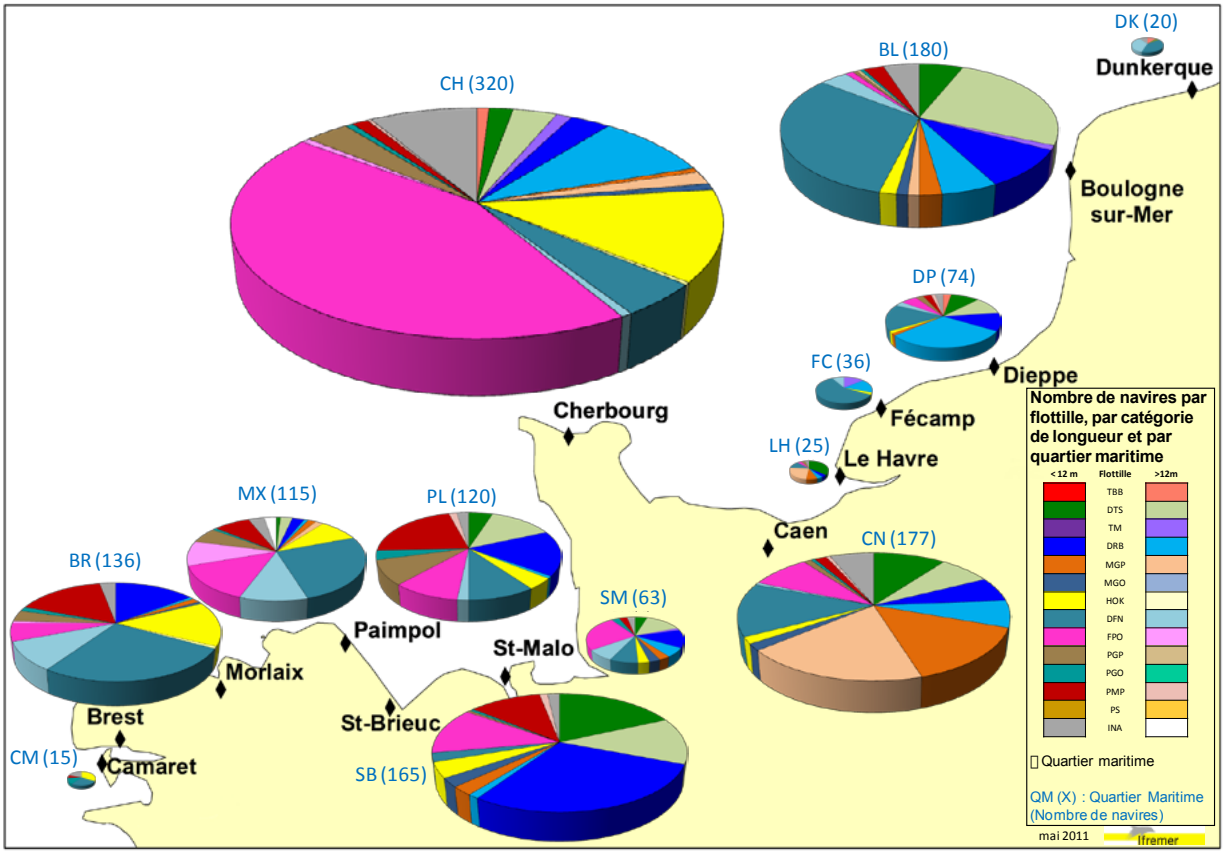


Figure 8 : Répartition des navires de la façade selon leur quartier maritime (QAM) d'immatriculation, leur flottille et leur classe de taille (2 catégories) (Sources : Ifremer SIH, DPMA., 2010).

Les compositions par espèce des débarquements des navires varient selon les quartiers maritimes: forte prédominance du buccin (ciblé par les caseyeurs) et de la coquille Saint-Jacques (ciblée par les dragueurs) à Cherbourg ; la coquille est une espèce majeure des quartiers de Bretagne Nord (Saint-Malo, Saint-Brieuc et Paimpol) et de Basse-Normandie (Cherbourg et Caen) ; débarquements variés à Boulogne autour de la sole, du lieu noir, des calmars et de la morue.

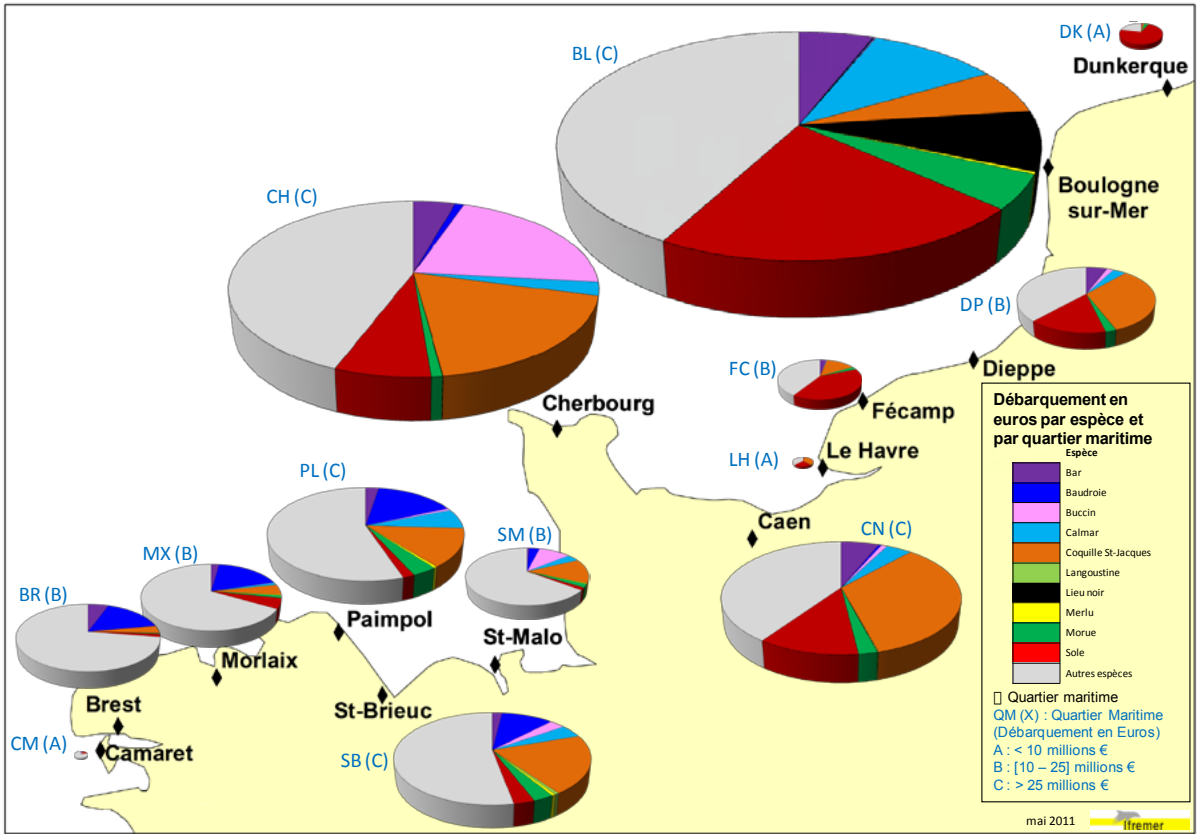


Figure 9 : Répartition de la production totale et par espèce des navires de la façade selon leur QAM d'immatriculation (en valeur), ce dernier correspondant souvent (mais pas systématiquement) au QAM de débarquements des captures (Sources : Ifremer SIH, DPMA).

1.2.2. Localisation maritime des activités

L'activité maritime des navires de la façade Manche-mer du Nord se concentre majoritairement près des côtes françaises de la Manche. Ainsi, près de 75 % des navires de la façade déclarent une activité de pêche exclusivement à la côte (dans les 12 milles). Seuls 10 % des navires ont une activité exclusivement à l'extérieur de la bande côtière et 16 % des navires déclarent une activité mixte « côte/large ».

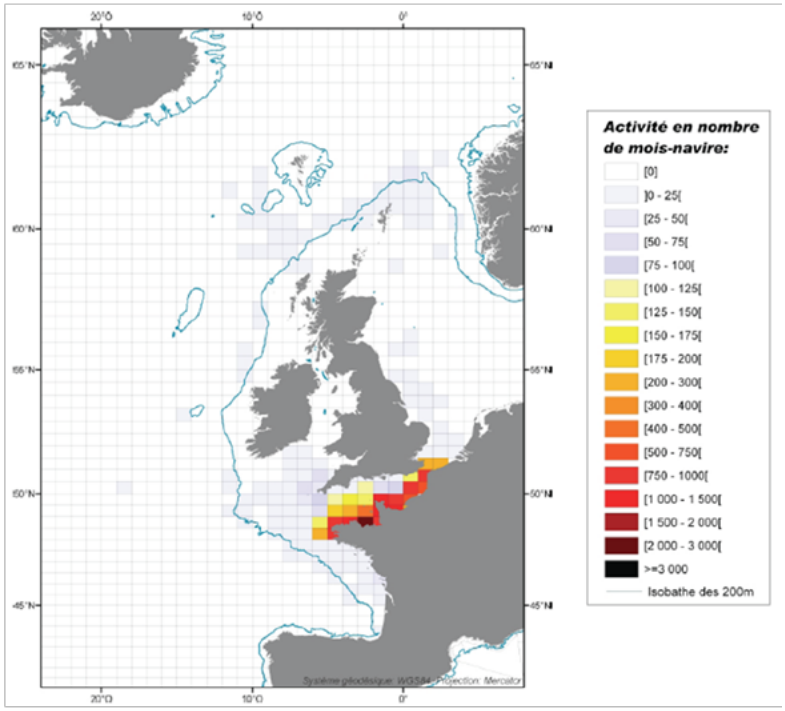


Figure 10 : Spatialisation maritime de l'activité des navires de la façade (Sources : SIH Synthèse des flottilles, 2010).

La contribution des zones maritimes à la richesse générée par la flotte de pêche de la façade[10] est évaluée à partir du pourcentage du chiffre d'affaires provenant de chacune de ces zones par rapport au chiffre d'affaires total de la flottille. Le tableau 7 présente ces taux pour l'ensemble de la flotte et pour les flottilles majeures de la façade selon la codification suivante : code 3 si ce taux est supérieur à 50 % ; code 2 si ce taux est compris entre 10 et 50 % ; code 1 s'il est inférieur à 10 %, vide si ce taux est nul.

La part du chiffre d'affaires de la flotte en Manche-mer du Nord provenant des eaux sous juridiction française (toutes zones maritimes confondues) est estimée à 240 millions d'euros, soit 65 % du chiffre d'affaires total de la flotte, et celle de la valeur ajoutée à 131 millions d'euros (72 %). Par ailleurs, c'est la zone maritime Manche qui contribue le plus fortement à la production totale de cette flotte : 73 % du chiffre d'affaires et 80 % de la valeur ajoutée de la flotte totale.

	ZONE MARITIME	MER DU NORD		MANCHE		MERS CELTIQUES		GOLFE DE GASCOGNE		AUTRES
CLASSE DE LONGUEUR	Flotilles	HORS ZEE	ZEE (A)	HORS ZEE	ZEE (B)	HORS ZEE	ZEE (C)	HORS ZEE	ZEE (D)	
INF 10M	Casiers et piges			1	3					
10-12M	Dragues			1	3	1				
10-12M	Filets dérivants et filets fixes	2	1	2	3					
12-18M	Dragues			2	3	1				
12-18M	Filets dérivants et filets fixes	1	1	2	3	1	2			
12-18M	Engins mobiles polyvalents			1	3	1				
18-24M	Chalut et sennes de fond	1	1	2	2	2	1			
24-40M	Chalut et sennes de fond	2	1	2	2	2	1			
SUP 40M	Chalut et sennes de fond	3								
	FLOTTE MANCHE-MER DU NORD	2	1	2	3	1	1		1	

Tableau 7 : Contribution des zones maritimes (en distinguant les eaux sous et hors juridiction française) au chiffre d'affaires de chaque flottille (pour les flottilles majeures et au niveau de la flotte totale de la façade) - Codification : Egal à 3 si taux supérieur à 50 % ; 2 si compris entre 10 et 50 % ; 1 si inférieur à 10 % et vide si nul. (a+b) = sous-région marine Manche-mer du Nord ; (c) = sous-région marine mers celtiques ; (d) = sous-région marine golfe de Gascogne (Sources : Ifremer SIH, DPMA, données Sacrois).

10 La méthode utilisée pour la ventilation des indicateurs économiques totaux et par flottille au sein des sous-régions marines est explicitée dans l'annexe « sources de données et méthodologie ».

L'activité des navires de moins de 12 m est globalement concentrée en Manche, dans les eaux sous juridiction française, à l'exception des Fileyeurs dont l'activité hors ZEE (en Manche et en Mer du Nord) génère un revenu conséquent. Elle reste également concentrée en Manche pour tous les Dragueurs de moins de 18 m. Les Fileyeurs de 12 à 18 m génèrent une partie significative de leur revenu en mers celtiques dans la partie sous juridiction française. Au-delà de 18 mètres, l'activité reste importante en Manche mais se déploie plus au large, en mers celtiques pour les Chalutiers de 18 à 24 m et en Mer du Nord pour les Chalutiers de 24 à 40 m. Au-delà de 40 m, le revenu des Chalutiers provient presque exclusivement des eaux de Mer du Nord hors juridiction française.

L'activité des navires de la façade Manche-mer du Nord dans la zone maritime « Manche » entre en interaction avec celles de navires étrangers. En 2009, 217 navires étrangers de plus de 15 mètres (équipés de VMS) ont fréquenté la partie sous juridiction française de la zone maritime Manche. Ces navires proviennent principalement de Grande-Bretagne (48 %), de Belgique (32 %) et des Pays-Bas (18 %).

2. POLITIQUE ET RÉGLEMENTATION S'APPLIQUANT À L'ACTIVITÉ

L'encadrement et la gestion des pêches maritimes dans les Zones Économiques Exclusives françaises – Zone de Protection Écologique en Méditerranée – relèvent de structures politiques, administratives ou professionnelles dont l'intervention peut s'effectuer à différents niveaux : international et communautaire, national, régional et local.

2.1. AU NIVEAU INTERNATIONAL ET COMMUNAUTAIRE

Les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) sont des organisations internationales qui se consacrent à la gestion durable des ressources halieutiques dans les eaux internationales, ou à celle des grands migrateurs comme le thon. En règle générale, les ORGP regroupent des États côtiers et d'autres parties concernées par les pêcheries en question.

Le Parlement européen et le Conseil prennent les décisions et adoptent des règlements relatifs à la Politique Commune des Pêches concernant : la conservation, la gestion et l'exploitation des ressources aquatiques vivantes, la limitation des répercussions de la pêche sur l'environnement, les conditions d'accès aux eaux et aux ressources, la capacité de la flotte, le contrôle des pêches, l'aquaculture, l'organisation commune des marchés et les relations internationales. Malgré le caractère exclusif de la compétence interne et externe de la Communauté en matière de pêche, les États riverains de zones de pêche ont la possibilité de gérer les ressources situées dans leurs eaux territoriales à condition de respecter la réglementation communautaire des pêches.

Les conseils consultatifs régionaux (CCR) sont institués pour accroître la participation des représentants du secteur de la pêche et d'autres représentants de secteurs concernés par la PCP notamment dans les domaines de la protection de l'environnement ou des consommateurs. Leur rôle n'est que consultatif. Les activités de pêche dans les eaux de la Manche et de la Mer du Nord relèvent respectivement des CCR Eaux Occidentales Septentrionales[11] et du CCR Mer du Nord[12].

Par ailleurs, pour élaborer ses propositions, la Commission européenne est assistée par le Comité consultatif de la pêche et de l'aquaculture (CCPA) – forum de dialogue avec l'industrie –, le Comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP) – groupe d'experts consulté sur les questions de conservation et de gestion des ressources – et le Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM) – organes d'experts coordonnant la recherche sur les écosystèmes marins de l'Atlantique Nord[13].

11 www.nwrac.org
12 www.nsrac.org
13 La Méditerranée n'entre pas dans le champ d'intervention du CIEM.

2.2. AU NIVEAU NATIONAL

Il incombe aux États membres de s'assurer de la bonne application des règles adoptées dans le cadre de la PCP. Cependant, les États disposent d'un pouvoir en matière de gestion des pêches dans leur bande côtière.
La DPMA (Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, MEDDE) veille à l'application de la réglementation de l'exercice de la pêche et organise en liaison avec les autres directions, le contrôle et la surveillance des zones de pêche. Elle participe à la conclusion des accords communautaires d'accès à la ressource et de gestion des stocks et, d'une manière générale, à toutes les négociations internationales sur les pêcheries. Elle détermine également la politique d'aides à l'investissement et de financement des entreprises de pêche maritime et de transformation des produits de la mer et de l'aquaculture.

La Direction des Affaires Maritimes (DAM), rattachée à la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) du MEDDE, exerce trois grandes missions : la sécurité et la sûreté maritimes, l'animation des services des Affaires Maritimes et le suivi médical, social et sanitaire des gens de mer. Les Affaires Maritimes participent aux actions de contrôle de pêche, avec leurs moyens, au même titre que les autres administrations disposant des moyens d'intervention nautiques et terrestres. Par ailleurs, la DAM est responsable du contrôle des activités de mareyage en relation avec le respect des règlements de pêche (taille des produits débarqués). La DAM s'appuie, au niveau déconcentré, sur quatre directions interrégionales de la mer (DIRM). Placées sous l'autorité du préfet de région, les DIRM exercent l'intégralité des compétences des anciennes directions régionales des affaires maritimes (DRAM) en intégrant par ailleurs les missions de signalisation maritime et celles de gestion des centres interdépartementaux de stockage POLMAR.

Le Secrétariat Général de la Mer (SG Mer) assure la cohérence des décisions gouvernementales dans un domaine où interviennent une quinzaine de départements ministériels. Il exerce une mission de contrôle, d'évaluation et de prospective en matière de politique maritime et veille à ce que la politique maritime du gouvernement soit conçue en étroite concertation avec les élus et l'ensemble des professionnels concernés. En outre, il anime et pilote l'action des préfets maritimes. Concernant la politique de contrôle de la pêche illicite, le SG Mer anime la négociation d'accords internationaux en matière de contrôle des pêches, il veille à la coordination au niveau central des administrations qui participent à la surveillance et au contrôle des pêches. Il promeut le respect de la biodiversité et la préservation des espèces halieutiques dans les instances internationales.

Le Comité National des Pêches Maritimes et Élevages Marins (CNPMEM) est une organisation interprofessionnelle. Il peut prendre des décisions en vue d'assurer la protection et la conservation des ressources, décisions qui s'imposent à tous les professionnels français. Le CNPMEM coordonne l'action des comités régionaux et locaux. Dans le cadre de sa participation à la gestion équilibrée des ressources, des Commissions spécialisées peuvent élaborer et proposer au Conseil du CNPMEM des délibérations sur des questions particulières touchant aux conditions d'exercice des professions qu'elles représentent ; ces délibérations peuvent être rendues obligatoires par le MEDDE.

Les organisations de producteurs (OP) sont les éléments de base de l'organisation commune des marchés dont elles assurent le fonctionnement décentralisé. On peut trouver leur annuaire sur internet[14].
Placé sous la tutelle du ministre chargé de la pêche et du ministre chargé du budget, et organisme payeur agréé par la Commission européenne, France Agrimer a pour principales missions d'assurer la connaissance des marchés, d'améliorer leur fonctionnement, de renforcer l'efficacité économique des filières et de mettre en œuvre les mesures communautaires afférentes à ses missions.

2.3. AU NIVEAU RÉGIONAL ET LOCAL

Les 3 préfets maritimes – à Cherbourg pour la Manche-mer du Nord, à Brest pour l'Atlantique et à Toulon pour la Méditerranée – ont un pouvoir de police administrative générale et spéciale en mer et de coordination de l'État en mer. Les 6 préfets de région assurent la réglementation des pêches en vue de protéger les ressources

14 http://www.ofimer.fr/Pages/filiere/op.html

des eaux intérieures et des eaux territoriales auxquelles n'ont pas accès les pêcheurs étrangers ou d'en assurer une gestion rationnelle : réglementation des caractéristiques des navires autorisés à pêcher, de l'utilisation et de la pose des engins de pêche, fermetures temporaires, quotas, attribution de licences, réglementation de la pêche de loisir. Les préfets de département sont investis d'une compétence générale de droit commun en matière de cultures marines et de quelques pouvoirs résiduels en matière de pêche.

Les 10 Comités Régionaux des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) ont pour missions (redéfinies par la réforme du Code rural de 2010) : d'assurer la représentation et la promotion au niveau régional des intérêts généraux des professionnels ; de participer à l'élaboration et à l'application des réglementations en matière de gestion des ressources halieutiques pour les espèces qui ne sont pas soumises à des totaux autorisés de captures (TAC) ; de participer à l'élaboration des réglementations encadrant l'usage des engins et la cohabitation des métiers de la mer ; de participer à la réalisation d'actions économiques et sociales en faveur de leurs membres ; de participer aux politiques publiques régionales en faveur de l'environnement et d'apporter un appui scientifique et technique à leurs membres.

À un niveau plus local, les comités locaux des pêches (CLPMEM) chargés d'appliquer les délibérations du comité national et des comités régionaux, peuvent désormais proposer des réglementations (licences de pêche professionnelle) sur les espèces non soumises à quota ou pour des besoins de gestion de conflits entre métiers.

Dispositifs législatifs et réglementaires majeurs d'encadrement de l'activité :
Règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche, modifié par le règlement (CE) n°865/2007, in http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/fisheries_resources_and_environment/l66006_fr.htm
Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 modifiée d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, http://agriculture.gouv.fr/reglementation-nationale
Ordonnance n° 2010-462 du 6 mai 2010 créant un livre IX du code rural relatif à la pêche maritime et à l'aquaculture marine, http://agriculture.gouv.fr/reglementation-nationale
Loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche, http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl09-200.html

La Loi de modernisation pêche et aquaculture a fait évoluer le système et les compétences des comités des pêches et des OP. Les comités des pêches peuvent désormais proposer des réglementations (licences de pêche professionnelle) sur les espèces non soumises à quota ou pour des besoins de gestion de conflits entre métiers. Les OP peuvent avoir délégation de gestion des autorisations de pêche des espèces sous quotas de captures européens pour leurs adhérents. L'organe de consultation pour l'élaboration de la réglementation reste cependant le CNPMEM.

3. INTERACTIONS DE L'ACTIVITÉ AVEC LE MILIEU

L'activité de pêche exerce des pressions sur l'écosystème (espèces, habitats) de différentes natures :

- des pressions de type physique : remise en suspension des sédiments, déplacement d'organismes, perte de substrat, dérangement, rejets de macro-déchets, principalement exercées par les engins de type traînants, chaluts de fond et dragues notamment ;
- des pressions de type chimique : macrodéchets, changement des cycles biogéochimiques, contamination en hydrocarbures ;
- des pressions biologiques parmi lesquelles on distingue l'extraction d'espèces-cibles – dont les espèces commerciales majeures –, l'extraction d'espèces non ciblées : captures accessoires d'espèces d'intérêt communautaire – poissons, mammifères, tortues, oiseaux marins, et les perturbations physiques sur les organismes.

Le rapport de l'Agence des aires marines protégées (2009) dresse un tableau détaillé de l'ensemble de ces pressions, notamment celles exercées par chaque type d'engin de pêche sur les espèces d'intérêt communautaire listées par la Directive « Habitats Faune Flore » d'une part et la Directive « Oiseaux » d'autre part [3].

Les pressions de type biologique sur un stock sont généralement appréhendées à partir de la contribution de l'ensemble des flottilles (françaises et étrangères) à la mortalité par pêche totale sur ce stock. Dans le cas des espèces commerciales majeures de la façade Manche-mer du Nord, ces pressions sont exercées par les flottilles de la façade lorsqu'il s'agit des stocks inféodés tels que la coquille Saint-Jacques ou le buccin. Elles peuvent également être liées à l'action de flottilles immatriculées sur d'autres façades (cas des chalutiers pélagiques de la façade Atlantique sur le bar) ou de navires étrangers.

Ces pressions génèrent des externalités souvent négatives au sein du secteur. Le tableau 8 présente, pour les flottilles et les espèces commerciales majeures de la façade, les taux de dépendance des revenus de chaque flottille à ces espèces, correspondant aux débarquements annuels (en valeur) liés à l'espèce rapportés aux débarquements annuels totaux (en valeur) de la flottille. Ces taux permettent d'évaluer les impacts potentiels d'une dégradation de l'état de ces stocks majeurs sur la rentabilité des flottilles.

CLASSE DE LONGUEUR	FLOTTILLES	BAR COMMUN	BAUDROIES D'EUROPE	MERLAN	MORUE COMMUNE	SOLE COMMUNE	LIEU NOIR	CALMARS	COQUILLE ST-JACQUES	BUCCIN	TOURTEAU	AUTRES ESPÈCES	TOTAL
INF 10 M.	CASIERS ET PIÈGES	1 %	1 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	2 %	72 %	1 %	20 %	100 %
10-12 M.	FILETS DÉRIVANTS ET FILETS FIXES	1 %	11 %	0 %	3 %	62 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %	20 %	100 %
12-18 M.	FILETS DÉRIVANTS ET FILETS FIXES	1 %	22 %	0 %	2 %	37 %	0 %	0 %	3 %	1 %	5 %	29 %	100 %
10-12 M.	DRAGUES	1 %	1 %	0 %	0 %	20 %	0 %	1 %	49 %	0 %	0 %	28 %	100 %
12-18 M.	DRAGUES	4 %	0 %	0 %	1 %	6 %	0 %	1 %	66 %	0 %	0 %	23 %	100 %
12-18 M.	ENGINS MOBILES POLYVALENTS	4 %	1 %	0 %	1 %	12 %	0 %	2 %	50 %	0 %	0 %	30 %	100 %
18-24 M.	CHALUT ET SENNES DE FOND	6 %	9 %	11 %	7 %	1 %	0 %	16 %	0 %	0 %	0 %	50 %	100 %
24-40 M.	CHALUT ET SENNES DE FOND	8 %	11 %	10 %	7 %	1 %	0 %	16 %	0 %	0 %	0 %	47 %	100 %
SUP 40 M.	CHALUT ET SENNES DE FOND	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	88 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %	100 %

Tableau 8 : Taux de dépendance du CA des flottilles majeures à chaque espèce commerciale majeures de la façade (Sources : Ifremer d'après données SIH, DPMA).

La spécialisation des revenus d'une flottille sur une espèce rend cette flottille très vulnérable à l'état écologique du stock stock (cas des chalutiers de plus de 40 m sur le lieu noir, des caseyeurs de moins de 10 m sur le buccin, des dragueurs de 12 à 18 m sur la coquille Saint-Jacques et des fileyeurs de 10 à 12 m sur la sole). Par ailleurs, le bon état écologique d'un stock peut être déterminant pour plusieurs flottilles majeures de la façade (cas de la coquille Saint-Jacques et de la sole).

Des travaux récents ont montré que le secteur des pêches subit également les externalités négatives résultant des perturbations du milieu. Ainsi, le renouvellement des stocks est lié à l'importance de la biomasse (impactée par l'intensité des prélèvements) mais aussi à la contribution des nourriceries où se développent les juvéniles. Les effets de la dégradation de la qualité de l'estuaire de la Seine sur les nourriceries de sole ont ainsi fait l'objet de travaux dans le cadre du Programme Seine-Aval [4]. Ces travaux ont mis en évidence les pressions anthropiques liées aux nombreux aménagements en secteur côtier d'une part et la pollution marine (contaminants chimiques notamment) d'autre part.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

[1] Berthou P., Daurès F., Leblond E., Biseau A., 2009. État des ressources et des flottilles (préparation des Assises de la pêche). DPMA : Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture, 09-1575.

[2] Leblond E., Daurès F., Berthou P., Merrien C., Pitel M., Brigaudeau C., Demanèche S., Jezequel M., Bodéré E., Le Blond S. et Lespagnol P., 2010. Synthèse des flottilles de pêche 2008 - Flotte Mer du Nord-Manche-Atlantique et Flotte Méditerranée, Ifremer, SIH Synthèses, 256 p. in http://www.ifremer.fr/sih/affichagePageStatique.do?page=/produits/rapports_syntheses/flottilles/flottilles_2008.htm

[3] Agence des aires marines protégées, 2009. Référentiel pour la gestion dans les sites Natura 2000 en mer - Activités / Interactions / Dispositifs d'encadrement - Tome 1 : Pêche professionnelle, 148 p. in http://www.aires-marines.fr/images/stories/donnees/RTE/TOME1_Referentiel_PECHE_PRO_01_2010_BD.pdf

[4] Morin J., Duhamel S. et De Roton G., 2010. Poissons, habitats, ressources halieutiques ; Cas de l'estuaire de la Seine, « Programme Seine-Aval », 75 p.

RÉFÉRENCES COMPLÉMENTAIRES

Phelippé D., Daurès F. et Le Gallic B., 2011. Panorama des caractéristiques d'exploitation des ressources halieutiques par la flotte de pêche française en Manche, Brest : Ifremer, UMR Amure, Série Rapport R-19-201195 p. in http://www.umr-amure.fr/electro_rapports_amure/R_19_2011.pdf

Rochette S., Rivot E., Morin J., Mackinson S., Riou P. et Le Pape O. (in press). Effect of nursery habitat degradation on flatfish population: Application to *Solea solea* in the Eastern Channel (Western Europe), Journal of Sea Research.

Commission Européenne, 2009. Réforme de la politique commune de la pêche - Livre vert, in Office des publications officielles des Communautés Européennes, Luxemboug, 24p.

Commission Européenne, 2009. La politique commune de la pêche - Guide de l'utilisateur, in Office des publications officielles des Communautés Européennes, Luxembourg, 36p.

4. ANNEXE : SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE

Nota : L'annexe ci-dessous sera prochainement intégrée dans un rapport de l'Ifremer qui sera référencé et consultable.

4.1. NATURE ET SOURCE DES DONNÉES

Les données utilisées pour l'élaboration de cette synthèse sont, pour la plupart d'entre elles, issues de la base de données « Harmonie » du Système d'information Halieutiques (SIH) de l'Ifremer (www.ifremer.fr/sih). Elles regroupent : a) des données administratives sur la flotte et les armateurs, b) des données déclaratives sur l'effort de pêche et les captures au cours de la marée (log books, fiches de pêche) ; c) des données déclaratives de ventes par espèce en criée, d) des données d'enquêtes relatives à l'activité mensuelle des navires (métiers et zones de pêche fréquentées), e) des données de suivi satellitaire des positionnements des navires (VMS), f) des données de captures et d'effort par navire et par marée estimées à partir du croisement de multiples sources d'information (Estimations « Sacrois »).

Ces données sont 1) propriété exclusive de la DPMA (a, b, e), 2) co-propriété entre la DPMA et l'Ifremer (d, f) ou 3) co-propriété DPMA – France Agrimer (c). Leur utilisation est régie par des conventions entre l'Ifremer et la DPMA.

En complément, les indicateurs économiques agrégés par flottille (regroupement de navires par engin dominant et classe de longueur) et par suprarégion produits par la DPMA (responsable national du programme de collecte des données économiques dans le cadre de la DCF) pour l'année 2009 et dans le cadre du règlement européen (N°199/2008 du Conseil du 25 février 2008[15]) ont été également mis à disposition. Ces indicateurs économiques correspondent à la liste des paramètres économiques de l'annexe 6 de la décision 2008/949/CE. Pour rappel, la « méthode de regroupement des navires en flottilles » dans le cadre de la Data Collection Framework (DCF) est basée sur :

- un critère de dominance d'engins : si un navire passe plus de 50 % de son temps annuel à pêcher avec un type spécifique de technique de pêche, il doit être inclus dans le segment correspondant (annexe 3 de la décision 2008/949/CE) ;
- l'appartenance à une classe de longueur : 6 classes de longueur sont définies (annexe 3 de la décision 2008/949/CE) .

La typologie de la DCF, parce qu'elle est commune à l'ensemble des États Membres, permet de mener très facilement des analyses à l'échelle européenne. Cependant, cette typologie ne traduit pas, dans de nombreux cas, la réalité de l'activité des navires de pêche au niveau national, notamment lorsque cette dernière consiste à combiner plusieurs engins au cours de l'année. Le cas des « chalutiers dragueurs » en France l'illustre simplement. La typologie DCF va ventiler ces navires, dont les comportements sont homogènes, dans différents segments[16] et associer leur situation économique à des navires dont les comportements sont radicalement différents[17] créant ainsi de la variabilité économique dans les indicateurs produits par flottille DCF. L'évaluation des secteurs de pêches nationaux dans le cadre de la DCSMM gagnerait sans doute à une évolution de la typologie commune européenne[18].

Par ailleurs, le règlement CE prévoit que chaque navire est affecté à une suprarégion (annexe 2 de la décision 2008/949/CE) selon que son activité se situe en Mer Baltique, Mer du Nord, Arctique Oriental et Atlantique (suprarégion 1), en Méditerranée et Mer Noire (suprarégion 2), ou hors de ces zones précitées (suprarégion 3).

15 Règlement pour l'établissement d'un cadre communautaire pour la collecte, la gestion et l'utilisation des données dans le secteur de la pêche de collecte de données halieutiques.
16 Un navire pratiquant le chalut durant 51 % de son temps et la drague durant 49 % sera affecté à la flottille des « Chalutiers » et à l'inverse, un navire pratiquant 49 % de son temps au chalut et 51 % à la drague sera affecté à la flottille des « Dragueurs ».
17 La flottille des « Chalutiers » regroupe en effet des navires qui pratiquent le chalut « exclusivement » et celle des « Dragueurs » des navires qui pratiquent « exclusivement » de la drague.
18 Une évolution de la typologie DCF pourrait s'appuyer sur une analyse comparative entre pays des activités (% de temps dédié à chaque engin) au sein des flottilles à partir de statistiques de base (moyenne, dispersion).

4.2. MÉTHODOLOGIE

L'année de référence retenue est l'année 2009. L'approche est « terrestre » au sens où la flotte de pêche de la sous-région marine est constituée des navires regroupés en fonction de leur rattachement à terre (leur quartier d'immatriculation) et non de leurs zones de pêche (même si les senneurs tropicaux de la façade Atlantique sont exclus de cette synthèse). Les chiffre-clés et la description des activités de cette flotte vont néanmoins intégrer des éléments de spatialisation maritime de la production.

La méthode est centrée sur une estimation d'indicateurs économiques par façade et par flottille au sein de ces façades. Chaque navire de la flotte de pêche métropolitaine est affecté à une flottille DCF et une façade compte tenu de ses caractéristiques d'activité, sa longueur et son quartier d'immatriculation. Des indicateurs de capacité (nombre de navires, puissance motrice totale, jauge totale, mètres totaux) sont calculés pour chaque flottille* façade à partir des données du fichier « Flotte de Pêche communautaire » (FPC). Les indicateurs économiques retenus pour l'évaluation sectorielle sont le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée et l'emploi :

- le chiffre d'affaires correspond à l'indicateur « valeur brute des débarquements » de l'annexe 6 de la décision 2008/949/CE ;
- la valeur ajoutée est obtenue après déduction des consommations intermédiaires du chiffre d'affaires. Ces consommations intermédiaires regroupent les coûts énergétiques, les coûts de réparation et d'entretien, les coûts variables et les coûts fixes de l'annexe 6 de la décision 2008/949/CE[19] ;
- l'emploi total est issu de la base de données Harmonie où le croisement de multiples sources (données d'enquêtes relatives à l'activité mensuelle des navires, données d'enquêtes économiques, données sur les « Rôles d'équipage »), souvent complémentaires, permet d'estimer un nombre moyen de marins embarqués à bord de chaque navire de pêche au cours de l'année. Cette source, exhaustive, a été privilégiée à la source DPMA-DCF pour cet exercice d'évaluation sectorielle.

Pour la façade Méditerranée, la suprarégion correspondant exactement à la façade, le calcul des indicateurs économiques par flottille n'a pas posé de difficulté particulière. Les indicateurs 2009 mis à disposition par la DPMA ont été directement utilisés pour le calcul des chiffres d'affaires et de la valeur ajoutée par flottille DCF sauf pour les flottilles des senneurs à thon rouge où une estimation (à dire d'experts) du chiffre d'affaires a été réalisée.

Pour les façades Manche-mer du Nord et Atlantique[20], les indicateurs économiques de la suprarégion 1 ont été utilisés pour construire deux indicateurs standardisés par flottille DCF : un chiffre d'affaires par unité de capacité (mètres[21]) et un taux de valeur ajoutée[22]. Le chiffre d'affaires de la flottille au niveau de la façade est obtenu en multipliant la capacité totale de la flottille de la façade (en mètres) par le chiffre d'affaires standardisé par mètre de la flottille au niveau de la suprarégion. On lui applique ensuite le taux de valeur ajoutée moyen de la flottille au niveau de la suprarégion[23] pour l'obtention de la valeur ajoutée par flottille au niveau de la façade.

L'analyse se concentre ensuite sur les espèces majeures de la façade, celles qui contribuent significativement aux débarquements totaux en valeur de la façade (d'après Synthèses des flottilles du SIH, Fiche Façade). Des problèmes de qualité globale des données de captures et de ventes en 2009 nous ont conduit à retenir l'année 2008 comme année de référence pour l'identification de ces espèces majeures. Des taux de dépendance des flottilles à ces espèces majeures ont été calculés en 2009 à partir d'un échantillon de navires dont les données déclaratives ont été considérées comme « fiables » sur la base de sources croisées (voir note de bas de page plus avant). Le taux de dépendance d'une flottille à une espèce représente les débarquements liés à l'espèce dans les débarquements annuels totaux de la flottille (en valeur). Il correspond au rapport entre le chiffre d'affaires annuel total enregistré par une flottille sur une espèce donnée rapporté au chiffre d'affaires annuel total de cette flottille.

19 Il est important de se référer aux définitions de chacun de ces indicateurs, également détaillées dans l'annexe 6 de la décision 2008/949/CE.

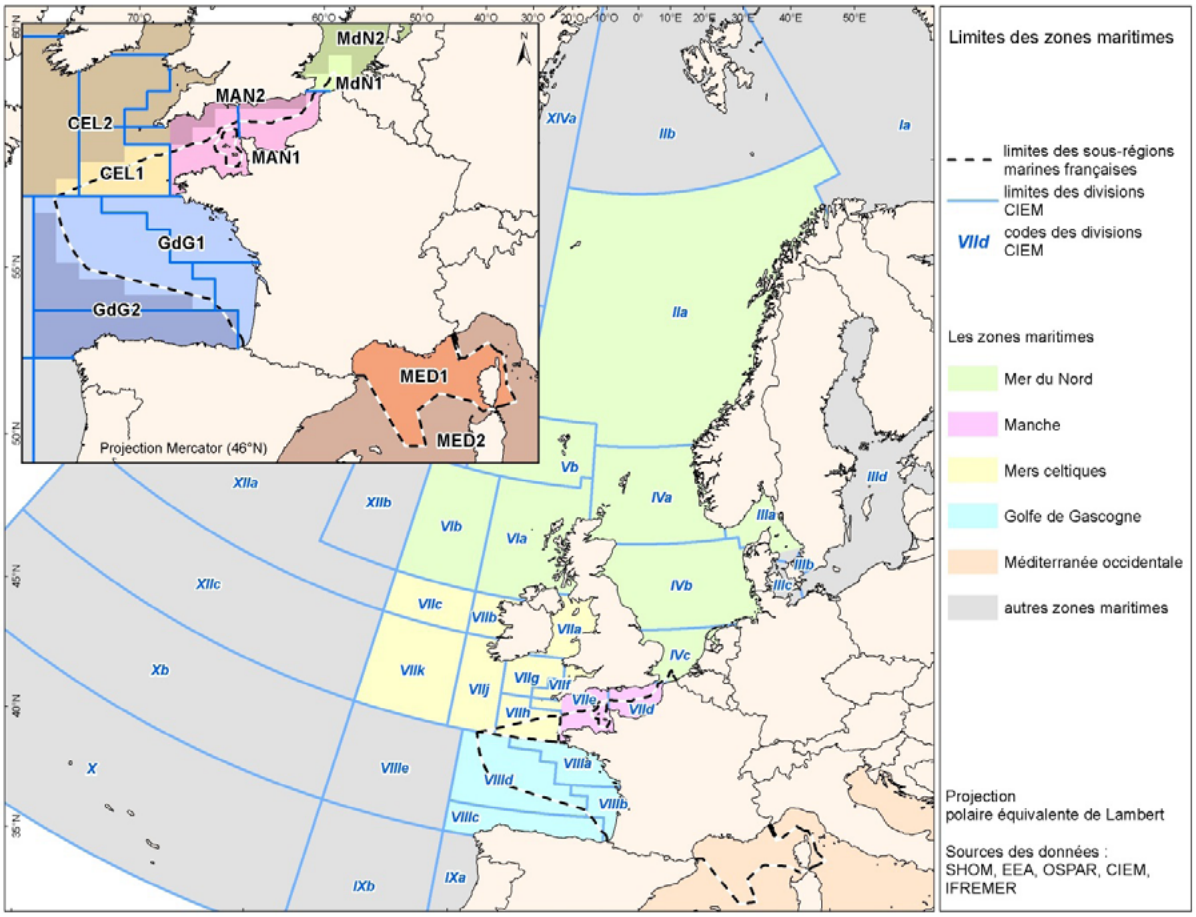
20 Ce travail aurait été largement facilité par la mise à disposition d'indicateurs économiques par flottille et par façade (différenciant les façades Manche-mer du Nord d'une part et Atlantique d'autre part au sein de la suprarégion 1) issus du retraitement des données économiques par navire collectées dans le cadre de la DCF et compte tenu de leur quartier d'immatriculation.

21 Une analyse comparative des caractéristiques moyennes des navires par flottille * façade a montré qu'il était délicat d'extrapoler le chiffre d'affaires d'une flottille au sein d'une façade à partir du chiffre d'affaires moyen de la flottille * suprarégion et du nombre de navires de la flottille* façade. Pour le calcul d'un chiffre d'affaires standardisé, la longueur du navire (en mètres) est apparue comme l'indicateur de capacité le plus « fiable » parce que le plus facilement mesurable parmi les indicateurs candidats (puissance motrice et jauge notamment).

22 Le taux de valeur ajoutée correspond à la valeur ajoutée rapportée au chiffre d'affaires.

23 L'application du taux de valeur ajoutée de la flottille * suprarégion au niveau de la façade repose sur l'hypothèse très forte d'homogénéité des activités (en termes de pourcentage de temps dédié à chaque engin et de zones de pêche fréquentées) des flottilles entre les façades. Cette hypothèse n'a pu être validée faute de temps.

Les indicateurs économiques par façade et par flottille sont enfin distribués selon les zones de pêche de provenance des captures. 5 zones maritimes ont été définies en distinguant les sous-régions marines sous juridiction française définies dans le cadre de la DCSMM et les eaux hors ZEE française où les navires français exercent également leurs activités. Cet exercice a été réalisé en conformité avec l'annexe 5 du guide technique de l'analyse économique et sociale à destination des référents-experts (AAMP, 2010). Le tableau suivant récapitule les zones géographiques (division CIEM, rectangle statistique, prud'homie) retenues par zone maritime et le code de la sous-région marine associée.



ZONE MARITIME	ZONE GÉOGRAPHIQUE (RÉFÉRENTIEL CIEM, RECTANGLE STATISTIQUE, PRUD'HOMIES)	CODE ASSOCIÉ AUX SOUS-RÉGIONS MARINES FRANÇAISES ET AUX EAUX SOUS JURIDICTION ÉTRANGÈRE
MER DU NORD	PARTIE DU 31F1 ET 31F2	MDN1 (A)
	3A, 4A, 4B, 4C (HORS PARTIE DU 31F1 ET 31F2)	MDN2
MANCHE	7D, 7E	MAN1 (B)
	7D, 7E (HORS DCSMM, HORS 28E3 ET 28E4)	MAN2
MERS CELTIQUES	7G, 7H	CEL1 (C)
	7G, 7H (HORS DCSMM), 7F, 7J, 28E3, 28E4	CEL2
GOLFE DE GASCOGNE	8A, 8B	GDG1 (D)
	8A, 8B (HORS DCSMM), 8C, 8D	GDG2
MÉDITERRANÉE	ZONE DCSMM DONT PRUD'HOMIES	MED1 (E)
	ZONE HORS DCSMM	MED2
AUTRES	TOUS LES AUTRES RECTANGLES STATISTIQUES	AUT

(a+b) = sous-région marine Manche-mer du Nord.
(c) = sous-région marine mers celtiques.
(d) = sous-région marine golfe de Gascogne.
(e) = sous-région marine Méditerranée Occidentale.

Tableau 9 : Délimitation du périmètre des zones maritimes entre les sous-régions marines françaises et les eaux sous juridiction étrangère.

Pour spatialiser les indicateurs économiques par flottille * façade en zones maritimes[24], les données de captures et d'effort disponibles par navire et par rectangle statistique ont été utilisées pour calculer des taux de capture en 2009 (source : estimations Sacrois) et en 2008 (source : Données Marées), des taux de fréquentation en 2009 (source : estimations Sacrois) et en 2008 (source : enquêtes activité 2008) par flottille DCF * façade et par sous-région marine DCSMM.

Ces indicateurs ont été confrontés et il a été finalement décidé de retenir les taux de capture en 2009 estimés par l'outil Sacrois lorsque cette source était considérée comme fiable. Dans le cas contraire, les taux de fréquentation en 2008 estimés à partir des calendriers d'activité sont retenus pour toutes les flottilles regroupant des navires de moins de 10 mètres et les taux de captures en 2008 issues des données déclaratives « Marées » pour toutes les autres flottilles.

L'estimation Sacrois 2009 a été considérée comme « fiable »[25] lorsqu'un nombre suffisant de navires (au sein d'une flottille * façade) satisfaisait aux critères de bon niveau de couverture de ses données de captures spatialisées d'une part et de vraisemblance de ses débarquements annuels totaux en valeur d'autre part.

24 Ce travail n'a porté que sur les façades Manche-mer du Nord et Atlantique. Pour la Méditerranée, l'activité et le chiffre d'affaires de toutes les flottilles, sauf les senneurs à thon rouge de plus de 24 mètres, sont affectées à la sous-région marine MED 1.
25 Le processus qui a conduit à retenir la source Sacrois comme fiable au niveau individuel et au niveau de la flottille*façade est ici très largement résumé.