

Agria

A
G
L
I
A



Observatoire des pêches
et des cultures marines
du Golfe de Gascogne

Suivi des résultats écono- miques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Agria (1987-2011)

Laurent Baranger, Jean-François Bigot, Arnaud Souffez
Cellule MER - CAPACITES SAS

Yves Perraudeau,
LEMNA - Université de Nantes



Mars 2013



Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Agria (1987-2011)

Mars 2013



CAPACITES SAS

Filiale de l'Université de Nantes



UNIVERSITÉ DE NANTES

LEMNA

*Laboratoire d'Economie et de
Management de Nantes*

*Laurent Baranger, Jean-François Bigot, Arnaud Souffez,
Cellule MER - CAPACITES SAS*

Yves Perraudeau, LEMNA - Université de Nantes



**SUIVI DES RESULTATS ECONOMIQUES ET ANALYSE
FINANCIERE DES ENTREPRISES DE PECHE
DANS LES REGIONS DE L'AGLIA
(1987-2011)**

**Laurent Baranger
Jean-François Bigot
Arnaud Souffez**

CAPACITES SAS - Cellule MER

Yves Perraudau

Laboratoire d'Economie et de Management de Nantes Atlantique (LEMNA)

Observatoire des Pêches et des Cultures Marines du golfe de Gascogne

Editeur : AGLIA
Forum des Marais Atlantiques
Quai aux Vivres
17303 ROCHEFORT
Tél. 05 46 82 60 60 - Fax 05 46 88 45 78

Directeur de la Publication : Me Adeline L'Honen, Présidente de l'AGLIA

Impression en France par : Document Concept (La Rochelle)

Dépôt légal : Avril 2013

ORGANISATION DU RAPPORT

INTRODUCTION.....	4
1 Evolution des facteurs de production	8
1.1 Le capital matériel	8
1.2 Les acteurs.....	10
2 Analyses financières des entreprises de pêche	14
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique.....	14
2.2 Analyse par segment de métier.....	22
CONCLUSION.....	33
TABLE DES MATIERES	35

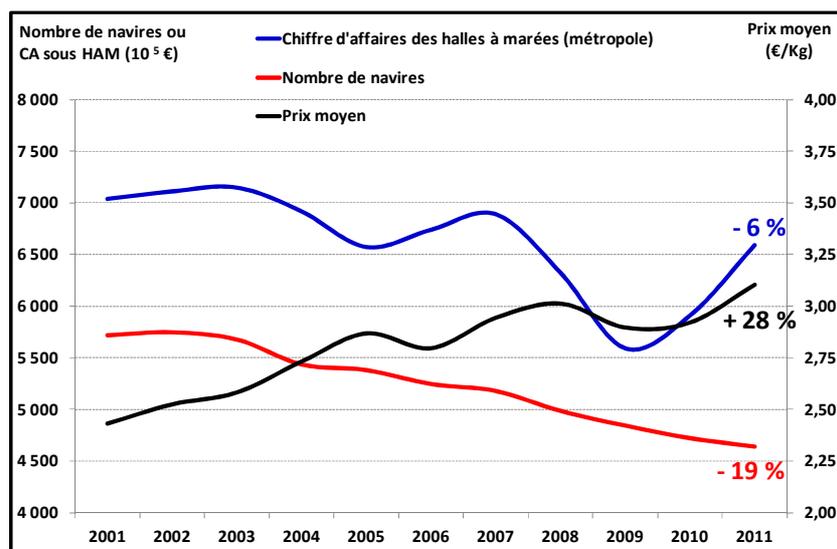
INTRODUCTION

Un œil dans le rétroviseur,

Avant de se focaliser sur les derniers résultats économiques disponibles pour les entreprises de pêche (année 2011), il est intéressant d'établir une rétrospective sur les dix dernières années à partir de l'analyse de trois indicateurs importants pour le secteur. Quelle que soit la lecture que l'on peut en faire, positive ou négative, certains faits objectifs demeurent :

- ✓ En dix ans, le nombre de navires présents en métropole a diminué de 19 % passant de plus de 5 700 à moins de 4 700 unités;
- ✓ Malgré cela, le chiffre d'affaires des halles à marée françaises n'a diminué que de 6 % (700 à 658 millions d'euros),
- ✓ Car le prix moyen, toutes espèces confondues, a progressé de 28 % du fait notamment d'une modification de la structure de l'offre (une part plus importante d'espèces à plus forte valeur ajoutée) et d'une valorisation supérieure de certaines espèces.

Graphique 1 : évolution sur 10 ans de trois indicateurs structurels du secteur des pêches



Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données FranceAgrimer

Ce bilan sur trois indicateurs est certes incomplet mais il donne des informations importantes sur l'évolution structurelle du secteur de la pêche en France. Ce constat doit être étayé par des indicateurs externes et complété par l'analyse conjoncturelle.

Pour comprendre le présent,

L'année 2011, a été plutôt bonne pour la pêche métropolitaine : la conjonction de la hausse des débarquements (+5 %) et de celle du prix moyen (+6 %) a permis d'accroître le chiffre d'affaires de 11 % par rapport à l'année 2010. Au 31 décembre 2011, la valeur cumulée des ventes sous criées dépassait 631 millions d'euros. En outre, le taux de retrait a parallèlement diminué, passant de 3,5 %

à 2,2 % avec à la fois une baisse des retraits définitifs et des reports. Toutefois, ces résultats satisfaisants au niveau global masquent certaines disparités selon les façades :

- ✓ La Mer du nord a connu des difficultés avec des problèmes notamment sur la sole et les contraintes règlementaires du plan cabillaud qui n'ont pas été suffisamment compensées par les bonnes campagnes de lieu noir ou de merlan.
- ✓ En Manche, les débarquements ont progressé de 12 % grâce notamment aux bonnes campagnes de coquille saint jacques, de baudroie ou lieu jaune, et le prix moyen, toutes espèces confondues, a augmenté de 6 % concrétisant une hausse importante du CA à hauteur de 19 %.
- ✓ La façade atlantique, qui fait l'objet d'une analyse spécifique dans ce rapport, tire elle aussi son épingle du jeu avec des apports de cabillaud en forte hausse, des volumes de céphalopodes qui continuent d'augmenter après un exercice 2010 déjà réussi. Côté valorisation, c'est aussi une très bonne année puisque le prix moyen global augmente de 7,5 % par rapport à 2010.
- ✓ En Méditerranée, la flottille thonière a été fortement réduite par les interdictions de pêche et, le poisson bleu n'étant pas au rendez vous, la flottille chalutière connaît de grosses difficultés.

Au regard du chiffre d'affaires généré, le bilan de l'année 2011 est donc globalement positif pour les entreprises de pêche. L'état de la ressource est *a priori* meilleur et les prix du poisson corrects et réguliers. Toutefois, si des différences apparaissent entre façades, il y a surtout des différences par type de métier : les grosses unités plus vulnérables à la contrainte énergétique souffrent davantage.

Le volet coût d'exploitation doit compléter l'analyse et permettre d'identifier si la hausse des ventes s'est traduite par une amélioration de la rentabilité. Cependant, les caractéristiques des entreprises de pêche en 2011 leur permettent difficilement d'envisager une baisse des charges. En effet, l'âge avancé des navires implique un entretien coûteux. De plus, la technologie de motorisation actuelle génère une dépendance forte au cours mondial du pétrole. Celui-ci a atteint des sommets à la fin de l'année qui fait craindre de futures déconvenues pour les flottilles les plus gourmandes.

Du point de vue institutionnel, l'année 2011 a été riche en événements : la restructuration des comités régionaux des pêches, la concentration des organisations de producteurs qui voient leur poids se renforcer, la structuration de l'interprofession France Filière Pêche, les programmes d'économie d'énergie... Toutes ces actions visent à préparer la pêche de demain.

Et préparer l'avenir

Le pêcheur français souffre aujourd'hui d'un manque d'éléments prospectifs concrets pour implanter durablement son activité et pouvoir argumenter ses choix d'investissement, auprès des financeurs notamment. Pour envisager la pêche des dix prochaines années, la définition d'une stratégie de développement, claire et partagée par le secteur est primordiale. Une attention particulière devra être portée aux échelles de temps afin d'établir des objectifs de court, moyen et long termes, en adéquation avec les possibilités qu'offre la ressource et la possibilité pour les entreprises de les mettre en œuvre. Cette stratégie devra s'appuyer sur les nombreux atouts que possède la pêche française. Trois sujets peuvent d'ores et déjà être mis en avant :

L'accroissement de la valeur tout au long de la chaîne de valorisation du produit peut être le premier facteur clé de succès de la pêche de demain. Beaucoup d'efforts ont déjà été réalisés : la généralisation de la vente à distance a permis d'ouvrir les ventes à davantage d'acheteurs et de tirer les prix vers le haut, l'amélioration globale de la qualité, avec les efforts de tri à bord notamment, a permis de gagner quelques centimes qui peuvent faire la différence sur l'EBE. Mais il reste des marges de progrès : affiner la compréhension de la formation du prix pour mieux comprendre l'impact des modalités de ventes (horaire des ventes, type d'enchères), améliorer la normalisation ETPQ, éviter l'isolement de certaines places de marché et améliorer la logistique sont autant de pistes à imaginer.

Le deuxième facteur de réussite est le volet coûts d'exploitation et d'investissement. Il est aujourd'hui primordial d'accélérer la recherche sur le bateau de pêche de demain et sa mise en exploitation. Ce navire doit répondre à un cahier des charges ou la sécurité à bord, la dépendance énergétique et la dimension investissement doivent être en phase avec le modèle économique et social de l'entreprise de pêche.

Le dernier facteur de succès réside dans la bonne cohabitation de l'ensemble des acteurs de la filière, du producteur au distributeur. Les achats sous les halles à marée qui commercialisent les deux tiers de la pêche fraîche font des premiers acheteurs, et des mareyeurs en particulier, les acteurs clés de la filière. De même, les organisations de producteurs qui pèsent pour près de 80 % de la production nationale ont un rôle essentiel. De ce point de vue, l'interprofession pourrait être l'outil adéquat pour trouver des synergies à condition qu'elle dispose de l'ensemble des outils de pilotage nécessaires pour orienter ces stratégies collectives.

Il est de toute façon urgent d'agir. La réforme à venir de l'Organisation Commune de Marché (OCM) pêche et de la Politique Commune des Pêches (PCP) est l'occasion, pour la filière, de repenser son organisation et d'affiner son plan stratégique.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Organisation du rapport

Ce document dresse un état des lieux de la santé économique, sociale et financière des entreprises de pêche et permet d'établir un recensement de leurs principales forces et faiblesses, phase indispensable pour penser un redéploiement. Cette analyse se décline en trois étapes :

- ✓ Tout d'abord par l'analyse des facteurs de production réalisée au niveau métropole puis sur la façade AGLIA. L'évolution des caractéristiques des unités de pêche est étudiée sur une dizaine d'années. S'en suit le constat de l'emploi dans le secteur des pêches pour finir sur une analyse conjointe « âge navire / âge patron » qui montre la nécessité de renouveler à la fois les hommes et les unités de production ;
- ✓ La seconde approche concerne les résultats économiques de la flotte atlantique pour l'exercice 2011 avec une rétrospective sur 25 années. Les principaux indicateurs et ratios de performance sont analysés pour les deux principaux métiers présents dans le golfe de Gascogne : les chalutiers de fond et les fileyeurs. Un bilan de la santé financière des

entreprises est ensuite dressé. La détermination du salaire moyen à la pêche en 2011 montre l'évolution du pouvoir d'achat des marins depuis 1987 et permet une comparaison avec la rémunération moyenne octroyée en France, tous secteurs d'activité confondus.

- ✓ La dernière partie du document constitue une analyse microéconomique des segments de métier regroupant le plus grand nombre de navires présents en Atlantique. A l'image des années passées, la segmentation de la flottille retenue s'appuie sur 3 critères : le métier pratiqué, la longueur des navires et le nombre de marins embarqués. Cette segmentation permet de constituer des groupes homogènes en termes d'activité et de modèle économique déployé. L'objectif de ces « fiches métier » est d'étudier finement la rentabilité globale des entreprises et l'ensemble de ses déterminants :
 - La rentabilité d'exploitation à travers les principaux ratios et soldes intermédiaires de gestion
 - La composition du portefeuille espèces des navires
 - L'évolution sous forme indicielle du salaire des marins
 - La rentabilité financière des entreprises à travers l'analyse par ratios.

Avertissement :

Les données analysées dans ce suivi économique des entreprises de pêche concernent la période 1987-2011. Les données économiques des entreprises de pêche de 2011 ont été validées au premier trimestre 2013. La collecte de ces données s'appuie en particulier sur le réseau du CGPA (Centre de Gestion de la Pêche Artisanale), partenaire historique de ce travail d'analyse économique pour le compte de l'AGLIA. Le champ géographique couvre les 4 régions de l'AGLIA bordant le golfe de Gascogne (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine). Dans l'objectif de regrouper des entreprises ayant un comportement d'exploitation homogène, les analyses sur les résultats économiques et financiers concernent des entreprises de pêche présentes sur la façade atlantique et exerçant pour une large majorité dans le golfe de Gascogne. La façade atlantique considérée est la zone allant de Brest jusqu'à Saint-Jean-de-Luz.

1 Evolution des facteurs de production

1.1 Le capital matériel

1.1.1 Une baisse continue de la capacité de pêche

Evolution 2010 - 2011 de la flotte métropolitaine

Flotte nationale	Nombre		Puissance (kW)		Jauge (GT)	
	31/12/2011	Evo. /2010	31/12/2011	Evo. /2010	31/12/2011	Evo. /2011
< à 12 m.	3 682	-1%	315 464	stable	18 853	-1%
12 - 16 m.	370	-3%	80 202	-3%	13 494	-3%
16 - 25 m.	483	-2%	178 032	-3%	53 481	-3%
> 25 m.	104	-1%	127 008	-3%	67 995	-4%
Total	4 639	-2%	700 706	-2%	153 823	-3%

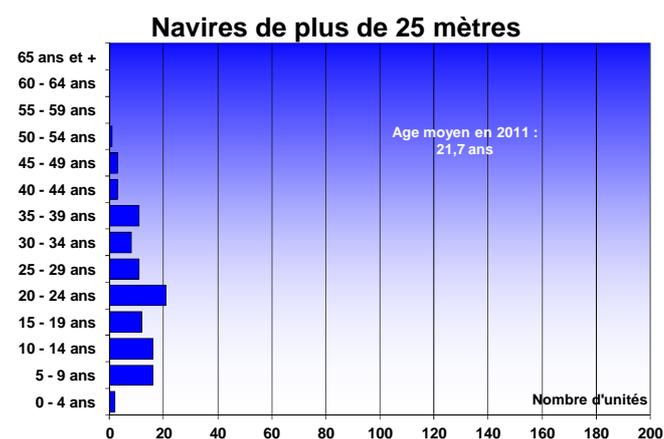
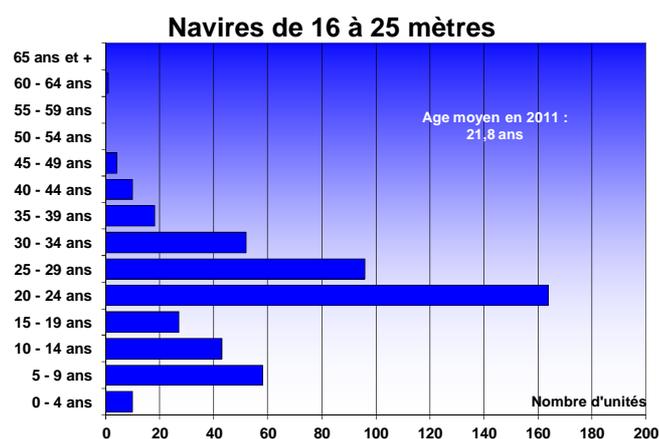
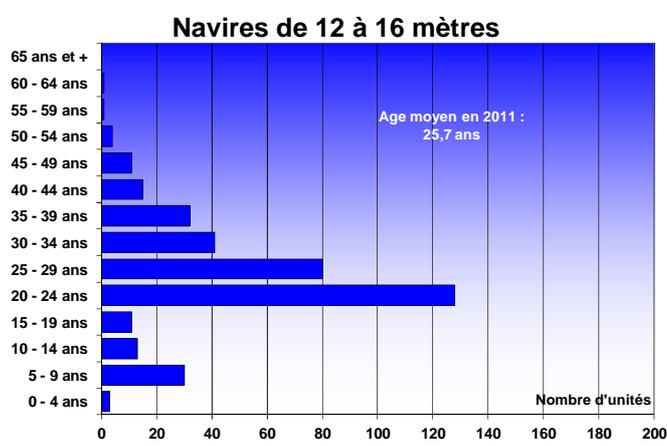
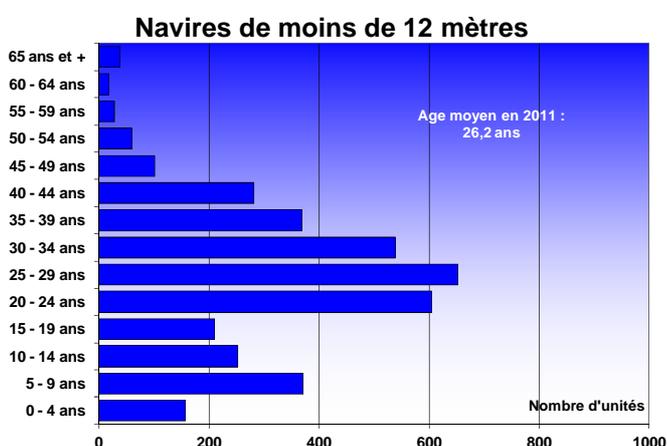
Source: Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DSI/BCS - photo au 31.12.2011

➤ Au 31 décembre 2011, la flottille métropolitaine était composée de moins de **4 700 navires**

➤ Par rapport à 2010, cela représente une **baisse de 2 %** du nombre d'unités

➤ La puissance et la jauge de la flottille baisse dans des proportions similaires

1.1.2 Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole)



Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM - Photo au 31/12/2011

➤ L'âge moyen de la flottille continue de progresser

➤ Il dépasse **25 ans** en moyenne, toutes tailles confondues

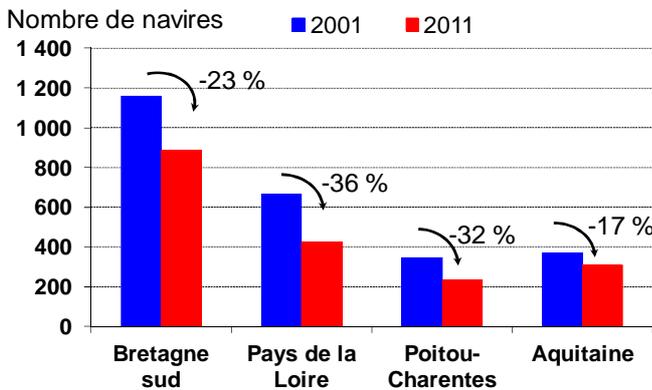
➤ Près de **75 % de la flottille** a plus de **20 ans** de navigation

➤ L'âge moyen des navires sur la **façade atlantique** est très légèrement inférieur à la moyenne nationale (**1 an de moins en moyenne**)

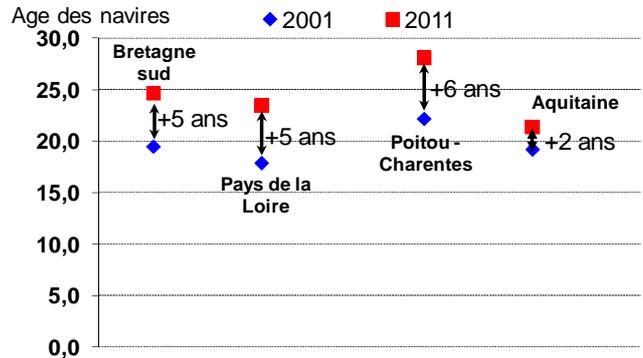
➤ Le segment des navires de **moins de 12 mètres** est le **plus âgé** (supérieur à 26 ans)

1.1.3 Etat de la flotte sur la façade Aglia

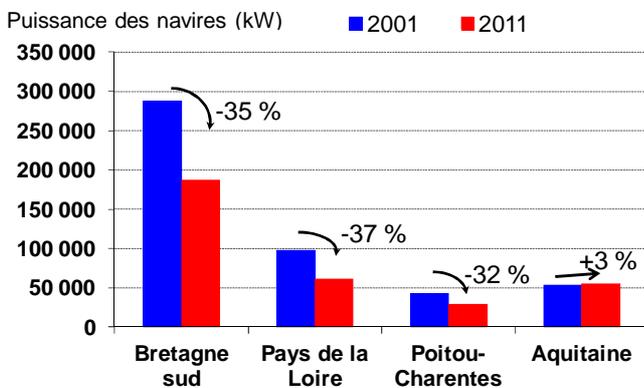
Evolution du nombre de navires



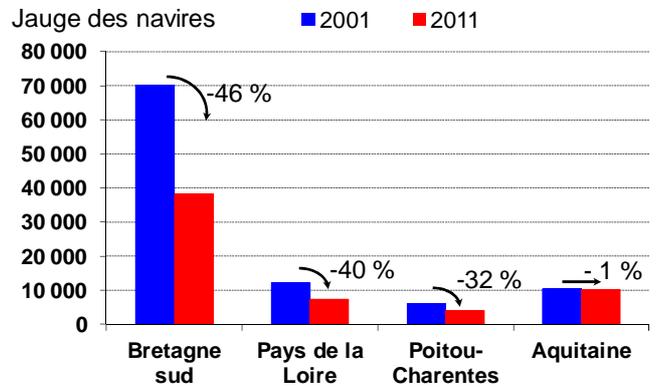
Evolution de l'âge des navires



Evolution de la puissance des navires (kW)



Evolution de la capacité des navires (tjb)



Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et sous direction des Systèmes d'Information Maritimes (SDSI) de la DAM - Photo au 31/12/2011

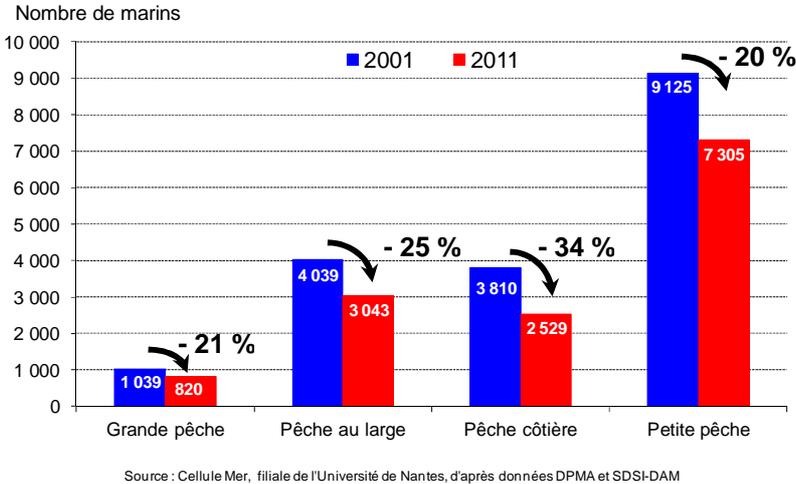
- Sur les 10 dernières années, la **flotte atlantique** a été **réduite de plus d'un quart** (-19 % au plan national)
- La région **Pays de la Loire** a été la **plus affectée** (-36 %)
- En terme de **puissance**, l'effort de réduction atteint **-31 %** au global
- En 2011, les **navires présents en atlantique** cumulaient **333 000 kW**

- Entre 2001 et 2011, l'**âge moyen** de la flotte est passé globalement d'environ **20 ans** à près de **25 ans**
- La région **Poitou-Charentes** a enregistré la **plus forte progression** de l'âge moyen (**+6ans**)
- tandis que **l'Aquitaine** est celle qui a la flotte la plus jeune, atteignant un peu plus de **21 ans**
- Sur les 4 régions, la **jauge a diminué de 39 %**
- La Bretagne étant celle qui a été la plus restreinte (-46 %)

1.2 Les acteurs

1.2.1 Une baisse parallèle du nombre de marins en France

Evolution du nombre de marins en métropole

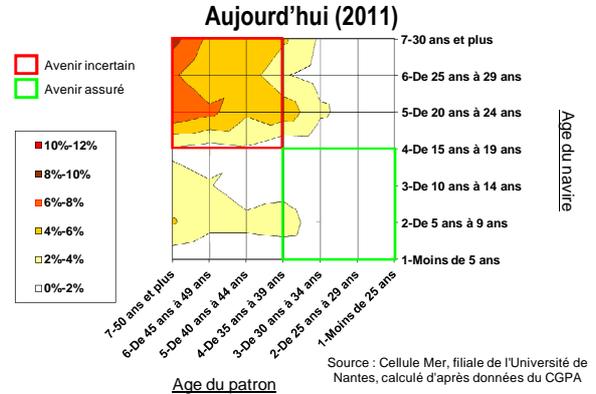
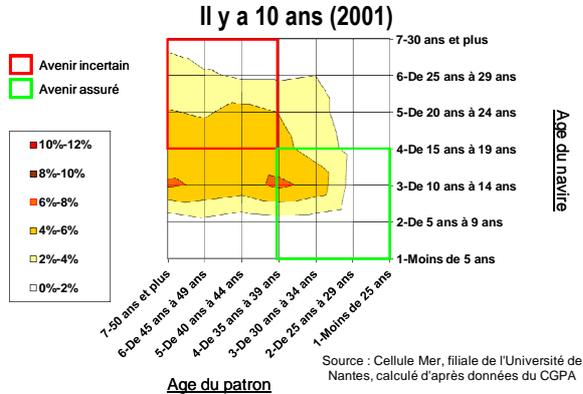


- Sur les 10 premières années 2000, les effectifs de marins pêcheurs ont diminué de 24 %, soit plus de 4 300 marins de moins
- Au 31 décembre, 13 700 marins ont embarqué à la pêche artisanale au cours de l'année 2011
- Cela représente environ 11 000 emplois de plein temps
- la petite pêche est la catégorie qui concentre le plus d'effectif (40 % de la pêche artisanale)

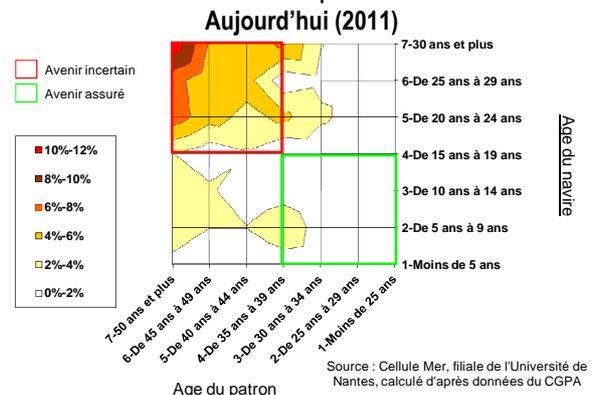
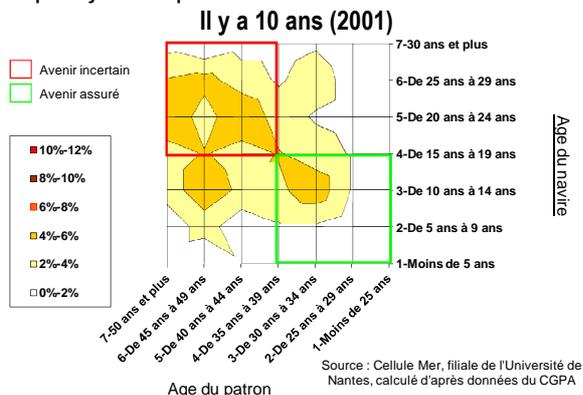
1.2.2 Des candidats à l'installation peu nombreux en métropole

SITUATION EN METROPOLE

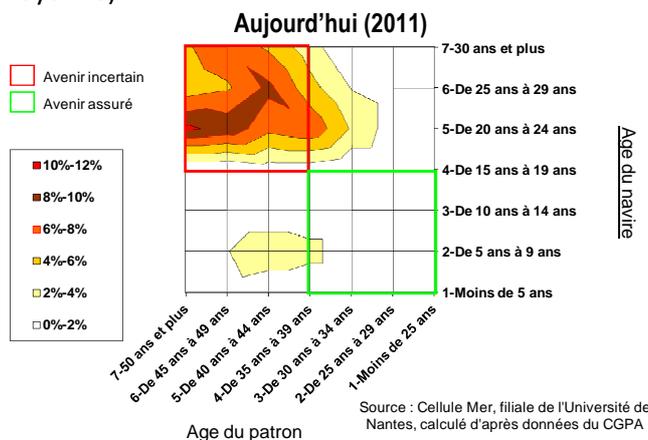
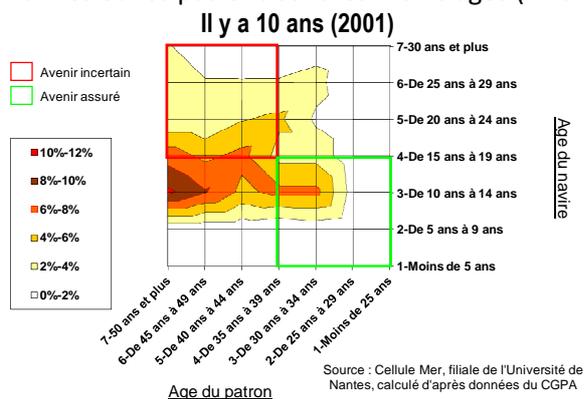
Tous bateaux confondus : Déjà préoccupante au début des années 2000, la situation de la flottille l'est davantage en 2011, puisque les navires ont plus de 20 ans et les patrons sont proches de la retraite.



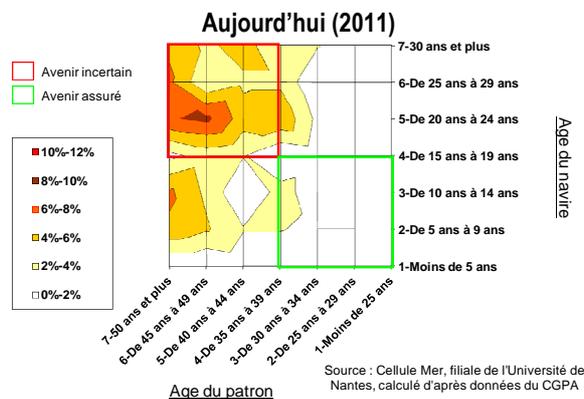
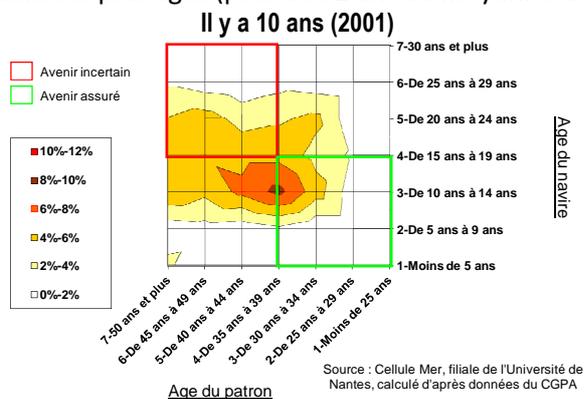
Les navires de moins de 12 mètres : L'âge des navires est supérieur à celui de l'ensemble de la flottille. Quelques jeunes patrons se sont installés sur des embarcations récentes mais ils sont peu nombreux.



Les navires de 12 à 16 mètres : La quasi totalité de la flottille se concentre dans le quart "nord-ouest" jugé inquiétant, et les jeunes patrons qui s'installent n'ont accès qu'à des navires de 20 à 30 ans. C'est la catégorie de navires où les patrons sont les moins âgés (44 ans en moyenne).



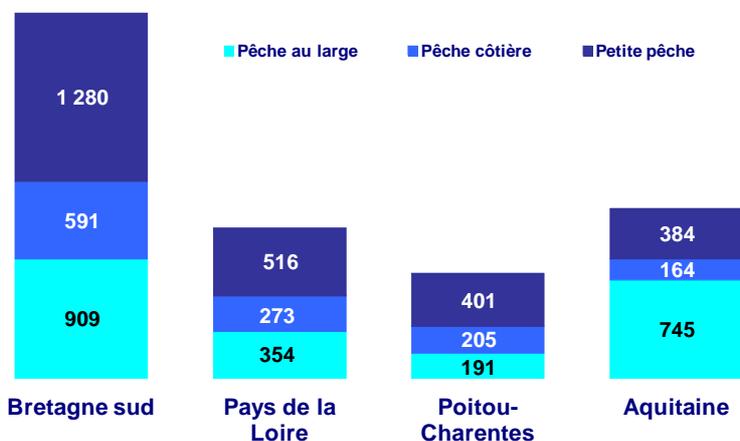
Les navires de 16 à 25 mètres : C'est la flottille la plus jeune mais aussi celle qui est patronnée par les marins les plus âgés (près de 52 ans de moyenne d'âge)



1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales...

...avec une baisse des effectifs

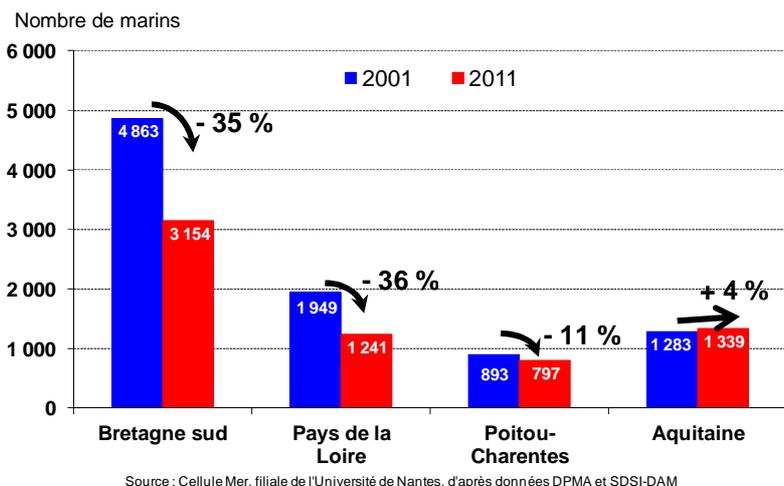
Répartition des effectifs de marins sur la façade Aglia en 2011



Source: Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et SDSI-DAM

- En 2011, **6 531 marins** ont été embarqués sur la façade atlantique. C'est **un quart de moins** qu'au début des années 2000 (8 988 marins en 2001)
- La catégorie de la **pêche au large** est celle qui **a perdu le plus d'effectifs** depuis 2001 (-30 %)
- Malgré la baisse du nombre de navires en activité depuis 10 ans, les armements ont de la **difficulté à recruter de la main d'œuvre**. Il y a une **concurrence entre secteurs maritimes** pour l'emploi des marins

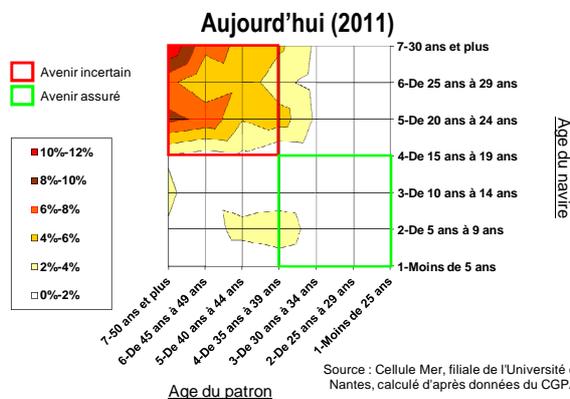
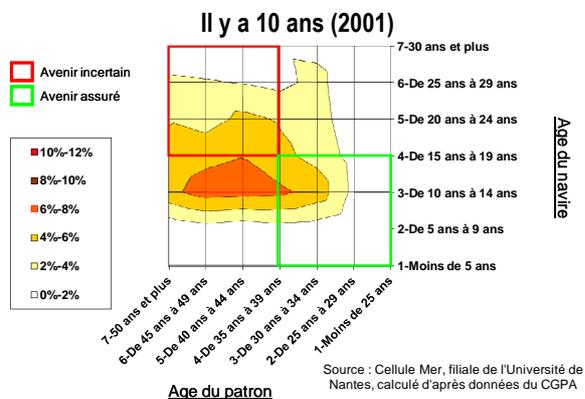
Evolution 2001- 2011 du nombre de marins sur la façade Aglia par région



- La Bretagne sud et les Pays de la Loire sont les 2 régions qui ont perdu le plus de marins (respectivement -35 et -36 %)
- En Bretagne, la pêche au large a perdu la moitié de ses effectifs en 10 ans soit plus de 1 000 emplois de marins
- En Pays de la Loire, c'est la pêche côtière qui a été la plus affectée (-53 % de marins soit 300 emplois de moins)
- La région Aquitaine a très légèrement augmenté ses effectifs grâce à l'apport des marins étrangers.

... et un manque cruel de jeunes patrons

Tous segments confondus : La situation est très proche de celle identifiée au niveau national. Si l'âge des navires (24 ans) est très légèrement inférieur à la moyenne nationale, l'âge des patrons est *a contrario* légèrement plus élevé (46 ans en moyenne). Le recrutement de jeunes marins et la construction de nouveaux navires est une nécessité pour redonner de l'allant au secteur.



Synthèse

- **Le secteur des pêches en France représente :**
 - 1,7 milliard d'euros de chiffre d'affaires pour la filière pêche et aquaculture
 - 710 000 tonnes de production halieutique et aquacole
 - 631 millions d'euros de chiffre d'affaires lors de la première vente en criées
- **Avec ses résultats, la France (métropole + DOM) se place au 5^{ème} rang européen (UE27) par rapport au nombre de bateaux qu'elle abrite (7 235 en 2011). Elle représente 9 % de la flotte communautaire, mais également :**
 - 10 % de la capacité européenne (4^{ème} rang)
 - 15 % de la puissance motrice européenne UE 27 (2^{ème} rang)
 - un âge moyen de la flotte de 22 ans (moyenne métropole : 25 ans; moyenne communautaire : près de 27 ans)
- **Entre 2001 et 2011, le nombre de navires actifs au sein de l'Union Européenne (15 pays) a diminué de 18,6 %**
 - La France métropolitaine a suivi la même évolution (-18,8%)
 - Moins de 4 700 unités étaient encore actives en 2011 (France hors DOM)
 - Malgré les plans de sortie de flotte successifs, l'âge moyen des navires continue d'augmenter de façon inquiétante
- **Parallèlement, les effectifs de marins ont baissé de près d'un quart en 10 ans**
 - La France se dresse au 5^{ème} rang de l'UE
 - La population maritime continue de vieillir
 - Le nombre de marins par navire diminue chaque année
- **Cette conjugaison d'éléments contraignants résume le contexte sectoriel difficile :**
 - L'attraction de jeunes marins français reste compliqué car la concurrence entre secteurs maritimes est importante pour l'emploi des marins à la sortie de leur formation
 - Les candidats à l'installation sont peu nombreux et les navires en vente sur le marché de l'occasion sont âgés
- **La stratégie de développement du secteur doit faire émerger des réponses à ses problématiques structurelles:**
 - La transmission des entreprises est un problème récurrent qui mérite un accompagnement pour en faciliter à la fois la cession et l'acquisition
 - Le renouvellement des navires intégrant les dernières technologies pour réduire la dépendance énergétique et améliorer la sécurité à bord est une condition indispensable
 - La problématique d'accès aux sources de financement doit être appréhendée conjointement

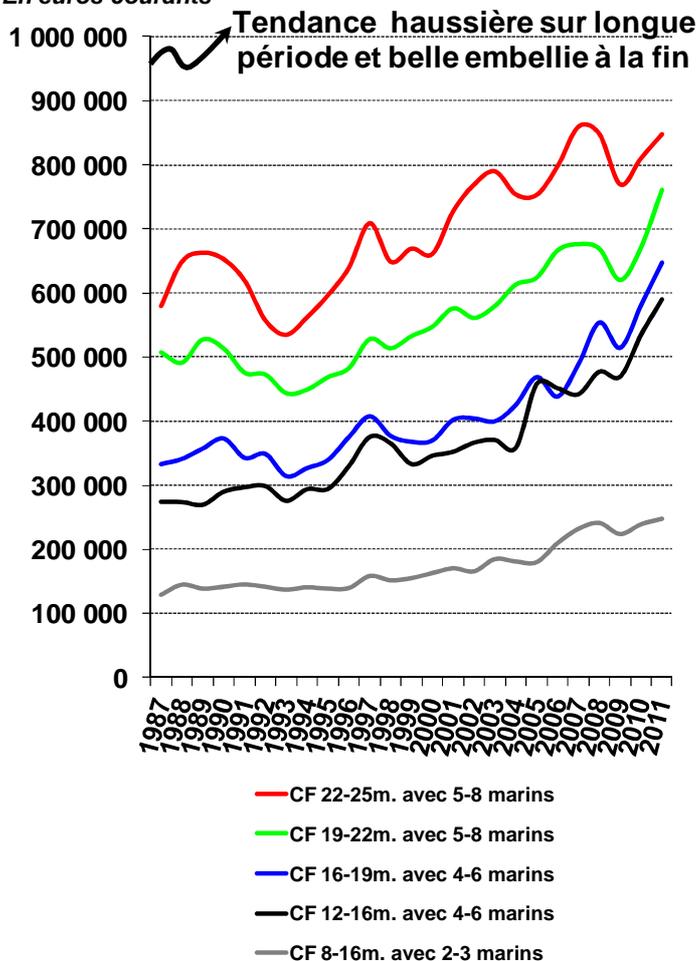
2 Analyses financières des entreprises de pêche

2.1 Analyse globale sur la façade atlantique¹

2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)

Chalutiers de fond atlantique

En euros courants

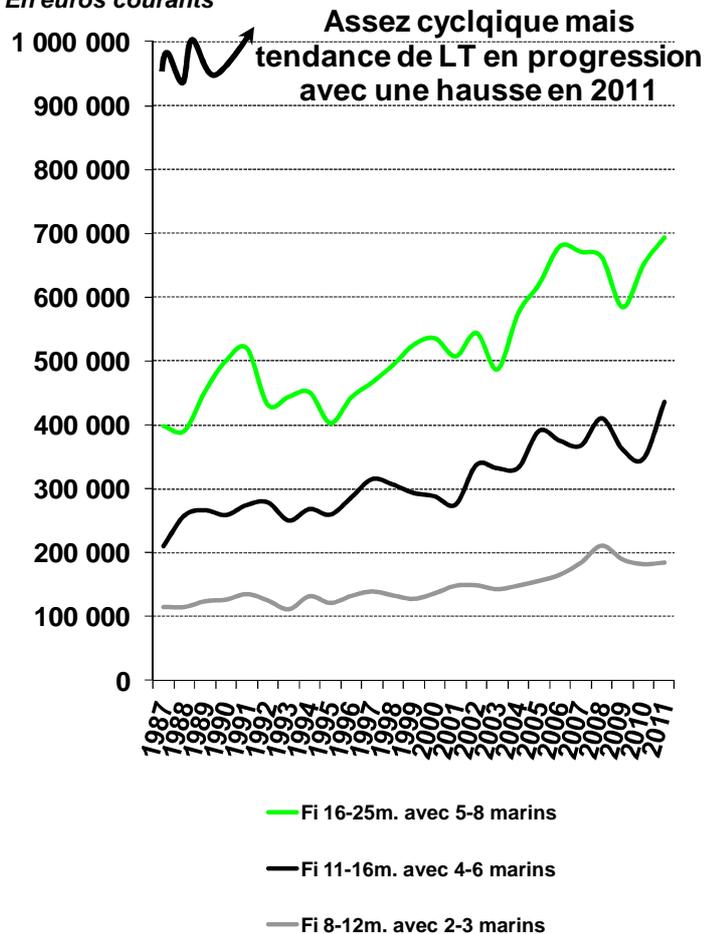


Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

- **2011** représente une **bonne année** pour les chalutiers en termes de chiffre d'affaires généré.
- **Par rapport à 2010**, la hausse moyenne du CA, tous segments confondus, atteint **+ 9 %**
- En **25 ans** le **CA** des chalutiers a **augmenté de 70 %** et **l'inflation de 57 %**
- Depuis 1987, le **taux de croissance** moyen du CA est de **2,1 % par an (inflation : 1,8 %)**

Fileyeurs atlantique

En euros courants



Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

- Les **fileyeurs** ont enregistré une **hausse** de leur **chiffre d'affaires** en 2011 de **11 %** par rapport à 2010
- Les **petites unités** sont celles qui ont le **moins profité** de cette embellie (+6,5 % / 2010)
- Sur les 25 dernières années, **l'augmentation** du **CA** des **fileyeurs** est de **82 %** (57 % pour l'inflation)
- Depuis 1987, le **taux de croissance annuel moyen** est de **2,4 %** (inflation : 1,8 %)

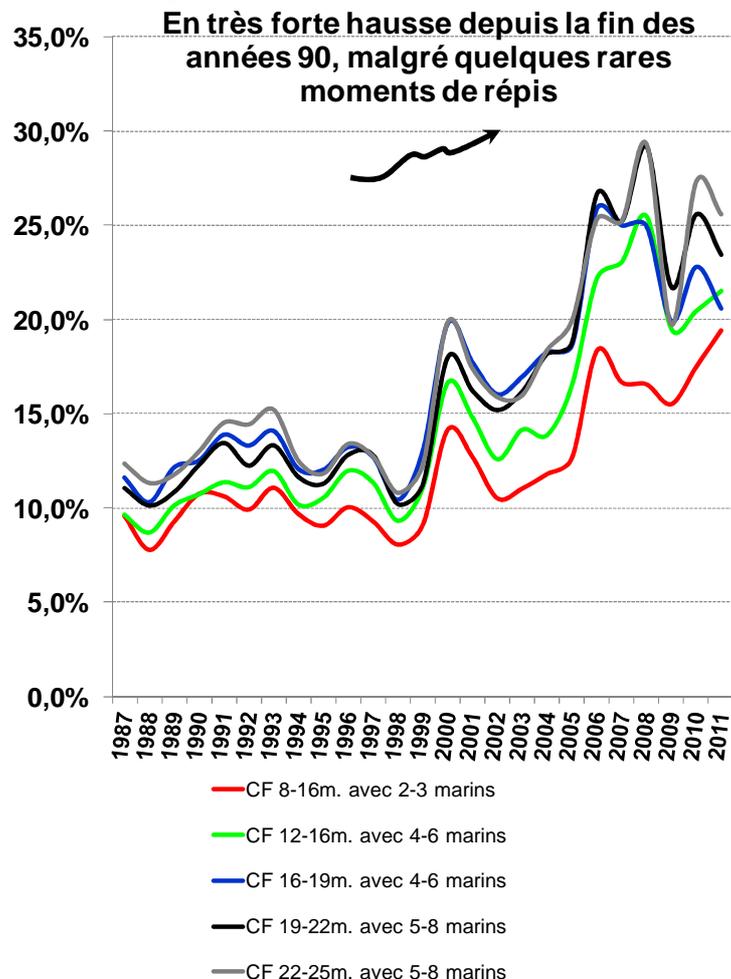
¹ Les navires pris en compte dans les analyses sont ceux immatriculés dans un quartier maritime localisé sur la façade atlantique (zone allant de Brest jusqu'à Saint-Jean-de-Luz).

2.1.2 Analyse de la dépendance énergétique

La dépendance énergétique est représentée ici par le poids des dépenses en carburant dans le chiffre d'affaires de l'entreprise (intensité énergétique). Compte tenu des spécificités de la pêche, activité de cueillette et éloignement des zones de pêche, c'est une donnée prépondérante dans l'analyse des résultats de l'entreprise. Ce ratio conditionne très largement les performances de l'entreprise de pêche.

Chalutiers de fond atlantique

Intensité énergétique

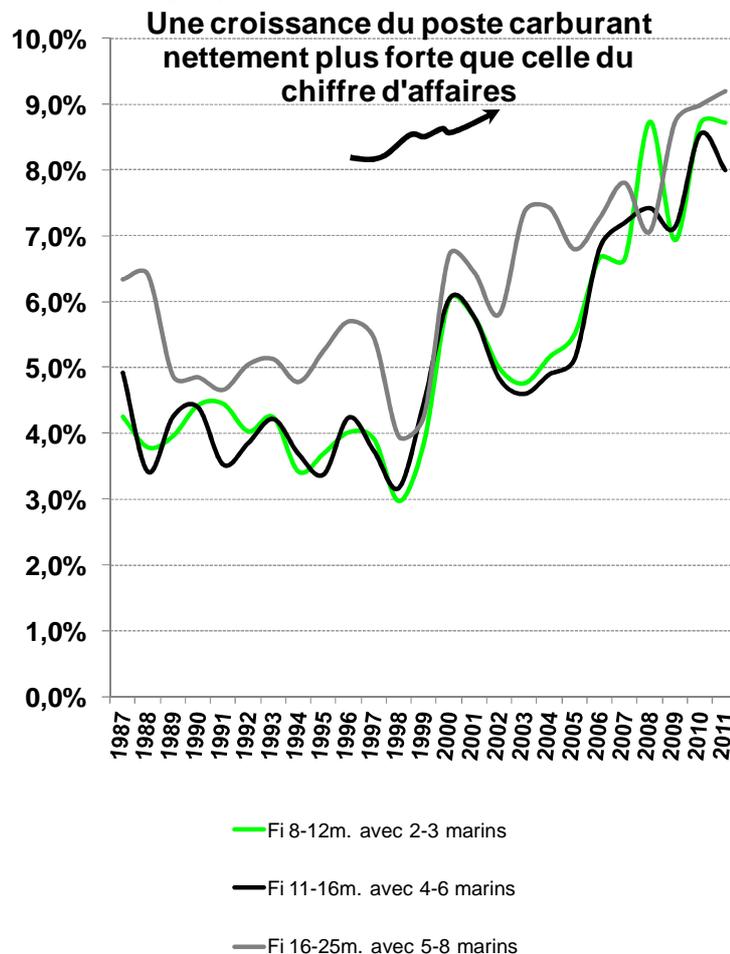


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA

- Relativement **stable** jusqu'à la fin des années 1990, l'intensité énergétique (**coût de l'énergie / CA**) s'est **envolée** depuis
- Entre 1987 et 2011, le **taux de croissance** moyen du **poste énergie (5,1 % par an)** est 2,5 fois **plus élevé** que **celui du chiffre d'affaires des chalutiers (2,1 % par an)**
- Pour faire face à cette augmentation, les **navires ont réduit leur consommation** (comportement plus économe des partons et éloignement des côtes moins important)
- L'intensité **énergétique** reste d'autant **plus importante** que le **navire est long** et s'éloigne de la côte

Fileyeurs atlantique

Intensité énergétique



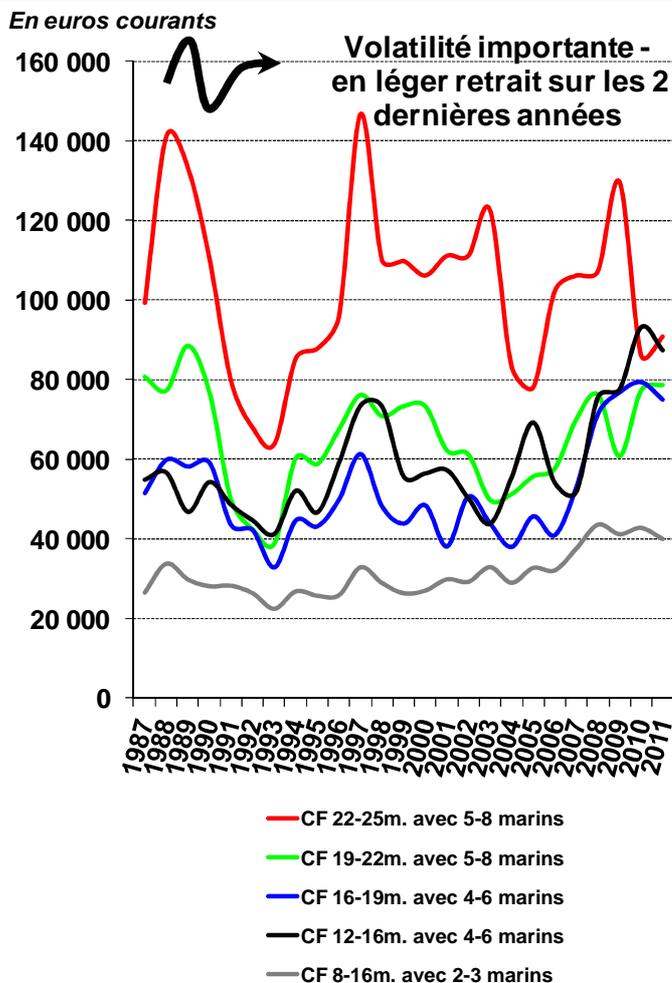
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA

- Entre 2010 et 2011 le **prix du litre** de carburant a augmenté de **5 centimes** (0,60 puis 0,65 €/l)
- Même si l'importance des ratios n'est pas la même, la **dépendance énergétique** des fileyeurs **devient significative** puisqu'elle approche les 10 %
- Pour les fileyeurs, la **taille du navire influence peu** le niveau du ratio
- Depuis 1987, le **taux de croissance annuel moyen** du **poste carburant** des fileyeurs (4,3 %) est beaucoup **plus élevé** que **celui du chiffre d'affaires (2,4 %)**

2.1.3 Analyse du résultat opérationnel (RO)

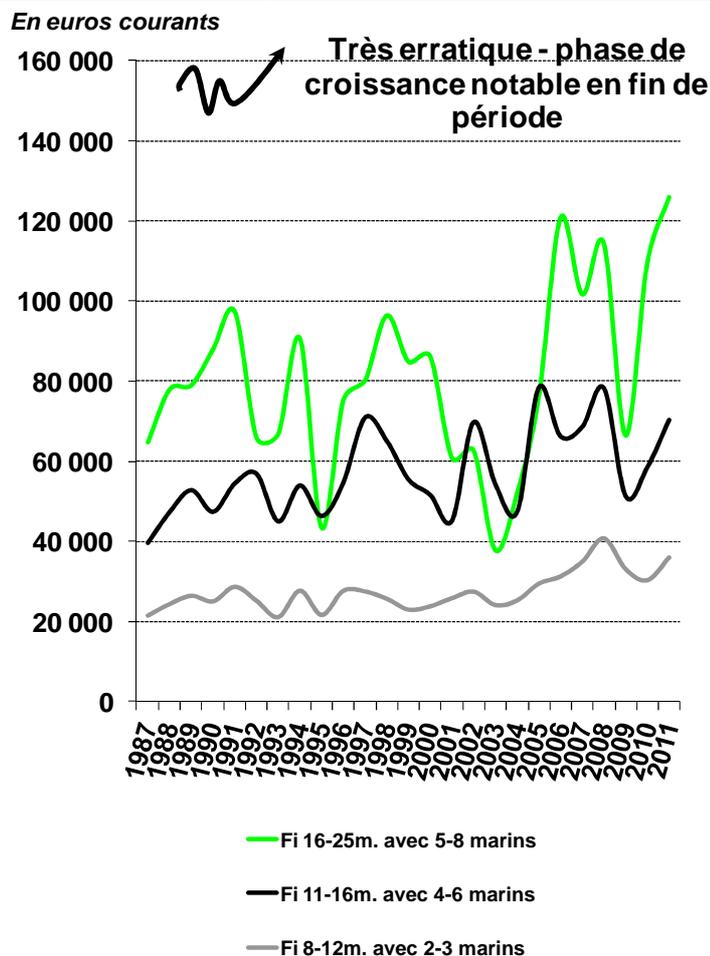
Le résultat opérationnel (RO) correspond à l'excédent brut d'exploitation (EBE), retraité de certains éléments inhabituels et significatifs intervenus durant l'exercice comptable, et dont la non prise en compte pourrait fausser la lecture de la performance de l'entreprise.

Chalutiers de fond atlantique



Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

Fileyeurs atlantique



Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

➤ La forte volatilité du **résultat opérationnel** s'explique par les **variations du CA** d'un côté mais surtout par les **évolutions des coûts d'exploitation**

➤ Malgré la hausse du CA, le **RO des chalutiers**, toutes tailles confondues, est **en léger retrait** sur les 2 dernières années

➤ La **progression du RO** depuis 1987 est de l'ordre de **19 %** quand l'**inflation** cumulée atteint plus de **57 %**

➤ Cela se traduit par un **taux de croissance** moyen de **0,7 % par an** lorsque l'**inflation** a été en moyenne de **1,8 % chaque année**

➤ La **volatilité** du résultat opérationnel des fileyeurs est encore **plus marquée** que celle des chalutiers

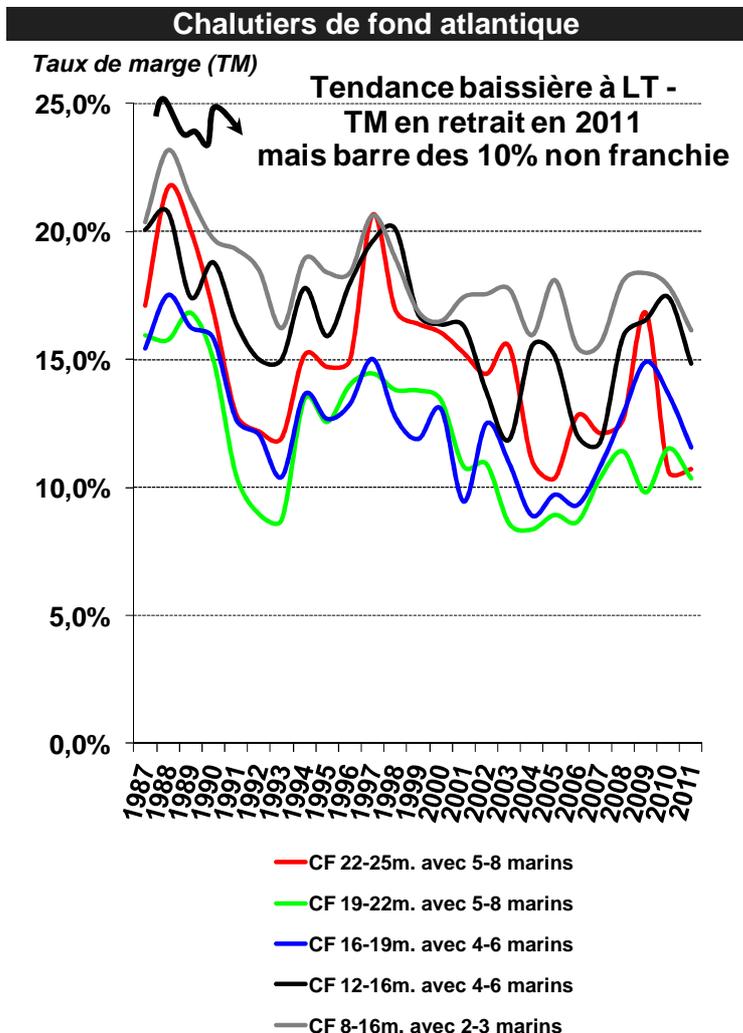
➤ Néanmoins, la **période finale** (2010-2011) correspond plutôt à une **phase de croissance** pour les fileyeurs

➤ Ce redressement en fin de période permet aux fileyeurs d'afficher sur 25 ans, **une croissance de leur RO supérieure à celle de l'inflation** (respectivement 2, 5 % par an contre 1, 8 %)

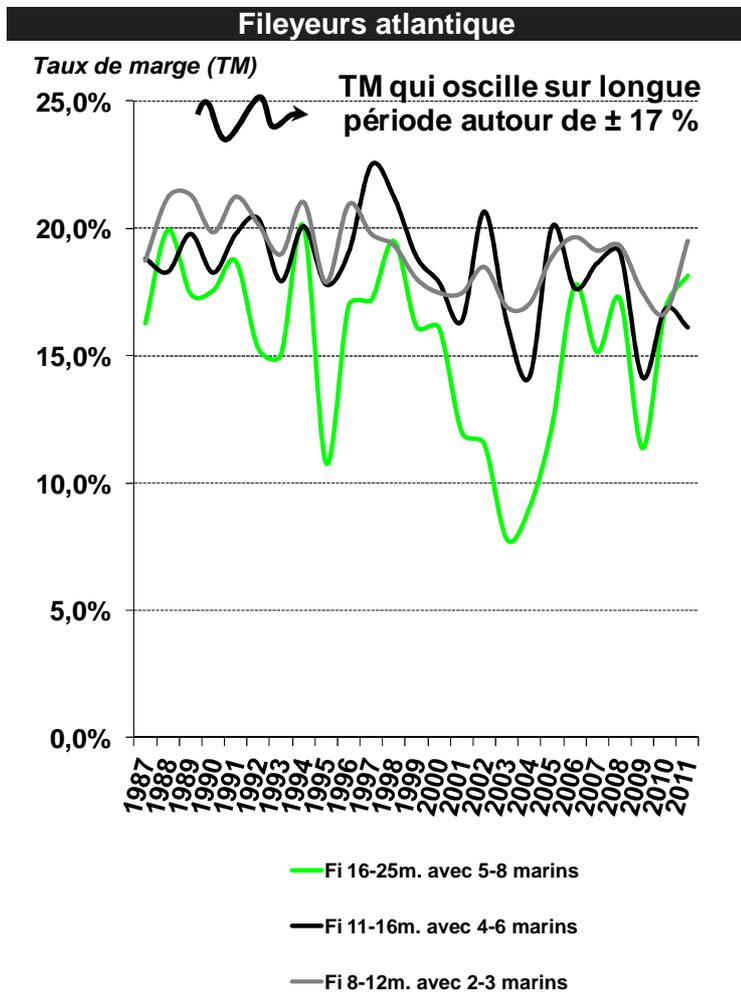
➤ Depuis 1987, la progression du **chiffre d'affaires** des fileyeurs est donc **légèrement supérieure** à celle des **coûts d'exploitation** (2,42 % contre 2,40 %)

2.1.4 Analyse du taux de marge (TM)

Le taux de marge est le rapport entre le résultat opérationnel et le chiffre d'affaires (RO/CA).



Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA



Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

- Toutes tailles confondues, les chalutiers présentent un **taux de marge moyen** de **12 %** en 2011
- C'est **plus élevé** que la **moyenne** observée dans l'ensemble de **l'industrie** (7,6 en moyenne en 2007, source INSEE).
- Toutefois, la **hausse des coûts d'exploitation** en fin de période a conduit à une **détérioration** du niveau des **TM**
- Mais aucun segment ne passe en dessous de la barre des 10 %
- Les **petites unités** sont celles qui affichent le **meilleur taux de marge**

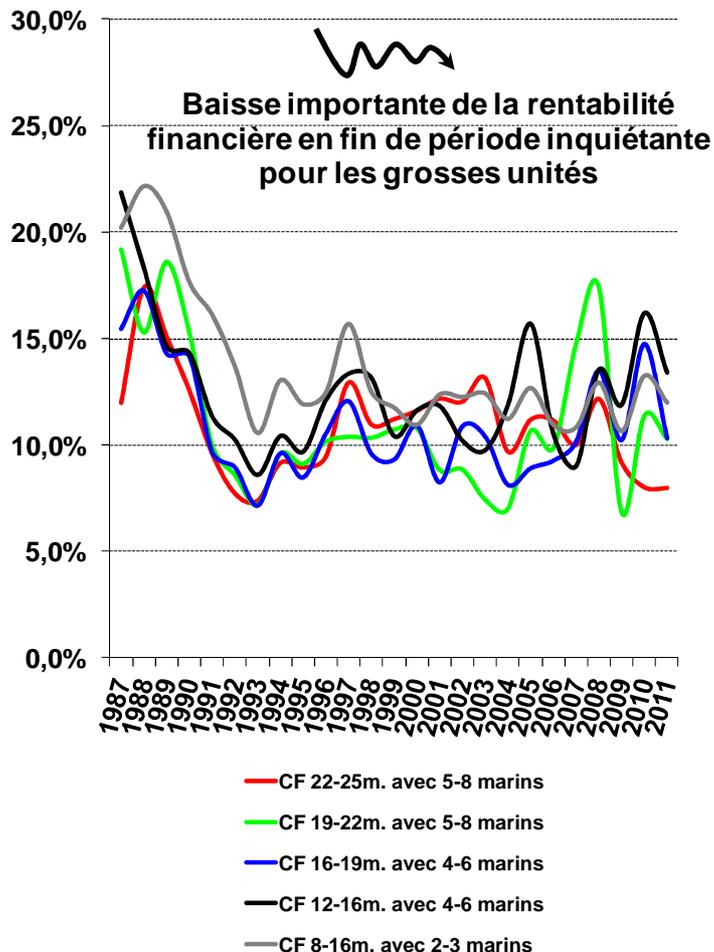
- Tous segments confondus, le **taux de marge** des fileyeurs tourne **autour de 17 %**, ce qui représente un bon ratio
- Cette performance s'explique par la **phase de croissance** entrevue sur le **résultat opérationnel**
- Néanmoins, la prudence doit être de mise car l'historique des courbes montres des cycles courts où les phases de décroissance succèdent rapidement aux phases de croissance
- Les **fileyeurs de 11 à 16 mètres** ont d'ailleurs enregistré un **TM en baisse** en 2011

2.1.5 Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)

Le taux de rentabilité des capitaux investis est le rapport entre le résultat opérationnel et les capitaux investis estimés à leur valeur historique (RO/CI).

Chalutiers de fond atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)

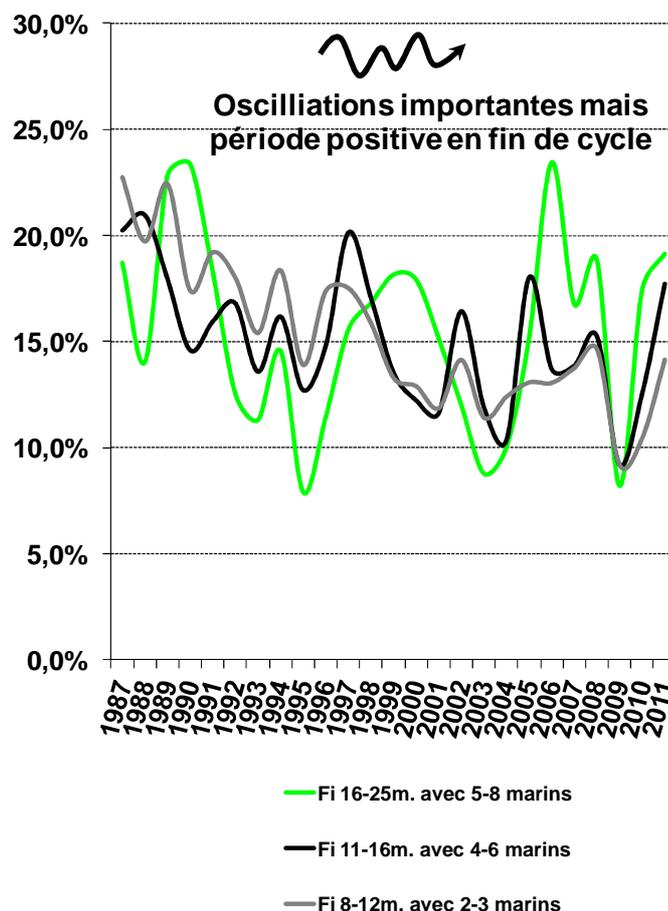


Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

- En **2011**, le **taux de rentabilité des capitaux investis** atteint **10,3 %** en moyenne pour l'ensemble des chalutiers
- En **1987**, ce même ratio était de **15,9 %**, ce qui signifie une **perte de plus de 5 points** sur l'ensemble de la période
- Compte tenu des **investissements plus importants**, le **TRI** des plus grosses unités est **le plus faible** (8 %)
- Pour comparaison la **rentabilité de l'industrie automobile** est de l'ordre de 8,8 % et celle de **l'énergie** 7,5 % (source INSEE).

Fileyeurs atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)



Source : Cellule Mer, Université de Nantes, d'après données CGPA

- Même si le **TRI** a diminué depuis 1987, celui est dans une **phase de croissance** et le ratio est à un **niveau satisfaisant** en 2011 (environ 17 % toutes tailles confondues)
- Ce niveau de rentabilité place les fileyeurs **au dessus de la moyenne de l'industrie** (13,1 % en moyenne, source INSEE).
- Cependant, cette rentabilité masque un **niveau d'investissement** dans le secteur **qui diminue** et qui caractérise le **non renouvellement de la flotte**

2.1.6 Analyse de la situation financière globale

La situation financière des entreprises de pêche en 2011 sur la façade atlantique

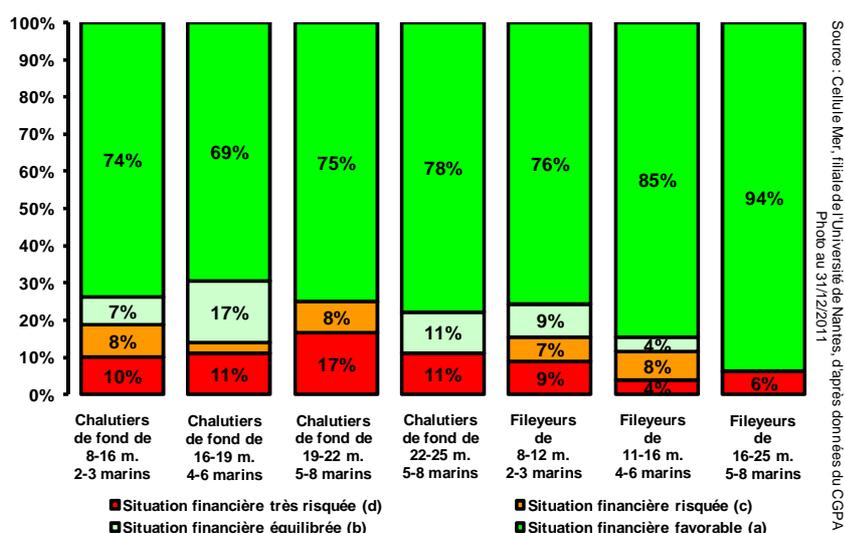
La situation financière est appréhendée en comparant, d'un côté, le résultat dégagé par l'exploitation du navire et, de l'autre, les coûts de remboursement des emprunts contractés par l'entreprise.

(a) $RO / \text{annuité d'emprunt} > 3/2$

(b) $3/2 > RO / \text{annuité d'emprunt} > 1$

(c) $1 > RO / \text{annuité d'emprunt} > 1/2$

(d) $RO / \text{annuité d'emprunt} < 1/2$



- Sur les deux dernières années, 2010 et 2011, la **situation financière** s'est nettement **améliorée**
- La **sortie de flotte des entreprises** les plus en difficulté a contribué à ce constat
- Cependant, cette "**bonne santé financière**" est à **relativiser** compte tenu du **faible renouvellement des navires** et donc des **emprunts**
- Pourtant, en 2011, près des **3/4 des entreprises** étaient en **situation "de levier"** et donc potentiellement capables de lever de nouveaux fonds

2.1.7 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2011

Cette analyse montre l'évolution du salaire à la pêche depuis 1987 jusqu'à 2011. Ce salaire correspond au revenu annuel brut moyen pour un pêcheur, quelle que soit sa fonction à bord du navire. Compte tenu de la spécificité du système de rémunération des marins qui est indexée sur les résultats de l'entreprise au cours d'une marée, l'analyse masque des variations parfois importantes du salaire mensuel au cours de l'année. Le salaire du marin est fortement dépendant de trois éléments :

- la saisonnalité de la pêche et l'abondance des espèces,
- la demande en produits de la mer et la conjoncture internationale qui déterminent le prix de vente
- L'évolution de la dépendance énergétique du navire qui dépend à la fois des volumes consommés de carburant et des cours du pétrole

Le revenu moyen annuel brut est un standard qui permet des comparaisons avec d'autres secteurs d'activité. A l'instar d'autres activités saisonnières, la disparité des rémunérations autour de la moyenne annuelle peut être importante dans le secteur des pêches. Au delà de la fonction du marin à bord du navire, ces différences de traitements peuvent dépendre des stratégies individuelles de pêche, du métier pratiqué et de l'apparence des espèces clés. Toutefois, les différences par métier ont tendance à s'estomper dans l'analyse de long terme.

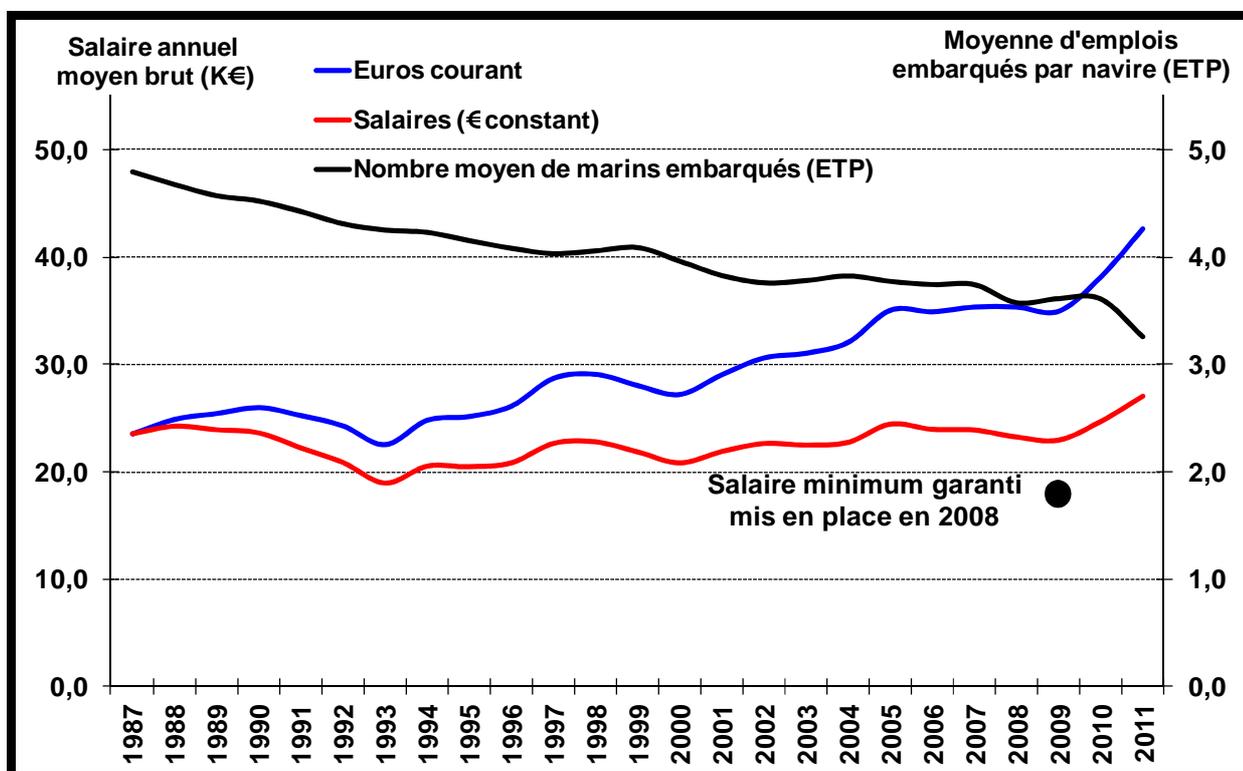
Tous secteurs confondus, le revenu brut annuel moyen en France en 2011, est d'environ 34 K€ (source INSEE, DADS). Le salaire brut moyen des marins est de l'ordre de 42 K€ (euros courants), soit un écart de près de +24 % par rapport à la moyenne française. Rapporté au nombre de jours de mer, ce salaire unitaire se situe dans une fourchette de 230 à 240 euros brut par jour de mer. C'est donc un salaire plutôt attractif qu'offre le secteur des pêches en France. Pour affiner la comparaison, le salaire des marins pêcheurs, qui agrège plusieurs fonctions à bord des navires, se situe entre le salaire moyen des français et le salaire moyen des cadres (53 K€ brut annuel en moyenne). Cependant, l'environnement et les conditions de travail ne peuvent pas être comparés car les éléments qualitatifs d'appréciation sont peu nombreux, tant pour le secteur des pêches que pour l'emploi des cadres.

Jusqu'en 2009 et depuis 1987, le pouvoir d'achat des marins pêcheurs était jugé comme plutôt stable. Entre ces deux années, le salaire brut des pêcheurs et le niveau général des prix (NGP) ont augmenté dans des proportions similaires, de l'ordre de 50 %.

Depuis, sur les 2 dernières années 2010 et 2011, on assiste à une progression significative des rémunérations dans la pêche (respectivement +9 et +12 %). Cette embellie a permis d'accroître le pouvoir d'achat des marins. Sur longue période (1987 - 2011), le salaire a augmenté de 81 % quand l'inflation a progressé de 58 %). Cela correspond à une revalorisation des salaires de 2,4 % en moyenne chaque année. L'évolution vers le haut de la courbe rouge sur le graphique suivant illustre ces résultats.

L'accroissement des rémunérations entre 2009 et 2011 (+21 % en moyenne) s'explique par la hausse du nombre de jours de mer moyens des navires français et par la réduction progressive des effectifs embarqués. En 1987, on dénombrait en moyenne 4,8 emplois de marins (ETP) à bord des navires ; en 2011 ce nombre est réduit à 3,3.

Evolution du salaire brut annuel moyen du marin français entre 1987 et 2011



Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données CGPA

Synthèse

Des rentrées d'argent intéressantes,

- **En termes de niveaux de production, 2011 représente une bonne année pour les navires de la façade atlantique :**
 - Les volumes ont progressé (+6,3 % /2010) malgré la baisse du nombre de navires
 - Les prix ont été tirés vers le haut (+7,6 % /2010). Des espèces peu ou pas valorisées il y a une vingtaine d'années, trouvent maintenant des débouchés commerciaux (céphalopodes notamment)
- **Cette conjonction d'indicateurs en hausse a directement profité aux entreprises mais également aux marins :**
 - La hausse du chiffre d'affaires est de 9 % /2010 (chalutiers et fileyeurs confondus)
 - Avec 42 K€, la rémunération brute moyenne des marins est supérieure au revenu moyen français de 24 %

Mais des dépenses en forte hausse,

- **Les coûts d'exploitation ont augmenté dans des proportions supérieures à celles du chiffre d'affaires :**
 - Comparée à 2010, la hausse des charges atteint 10,6 %
 - Depuis 25 ans les coûts d'exploitation ont progressé de 80 %
- **Cette hausse des charges est très fortement expliquée par la dépendance énergétique :**
 - Le prix du carburant a augmenté de 9 % (+ 5 cts entre 2010 et 2011),
 - Malgré la baisse des volumes consommés (-4 % /2010 en moyenne), les charges de carburant ont progressé de 4,8 % /2010

Une rentabilité d'exploitation contrastée

- **L'évolution du résultat opérationnel des navires est mitigée :**
 - Par rapport à 2010, le RO est en léger retrait pour les chalutiers et dans une phase de croissance pour les fileyeurs
 - Tous segments confondus, le RO des navires augmente moins vite que l'inflation (respectivement +38 % contre +58 % entre 1987 et 2011)
- **Depuis 1987, on assiste à une dégradation de la rentabilité d'exploitation des entreprises :**
 - Mais la rentabilité moyenne (13,7 %) permet toujours de garantir une activité pérenne, et reste largement supérieure à la moyenne de l'industrie (7,6 %),
 - Aucun segment n'est en dessous de la barre des 10 %

Une situation financière assainie mais préoccupante

- **La rentabilité des capitaux investis affichée dans le secteur reste correcte (12,3 % en moyenne) :**
 - Mais il y a une forte variation entre segments puisque les ratios vont du simple au double (entre 8 et 17 %), et le faible niveau de renouvellement des investissements est inquiétant
- **La santé financière s'est nettement améliorée sur les 2 dernières années 2010 et 2011 :**
 - 3/4 des entreprises sont en situation "de levier" et donc potentiellement capables de lever de nouveaux fonds

2.2 Analyse par segment de métier

Cinq segments de métier parmi les plus représentatifs en termes de chiffre d'affaires généré dans le secteur sont présentés sous forme de fiche. Il s'agit uniquement de chalutiers de fond et de fileyeurs de la façade atlantique.

2.2.1 Echantillon

La population de référence est constituée d'environ 850 navires dont 58 % de chalutiers de 42 % de fileyeurs. L'analyse des fiches métiers s'appuie sur un échantillon de 381 navires, ce qui correspond à un taux de représentativité de 45 %. Ce taux oscille entre 20 et 84 % suivant les segments de métier. Le choix de ces segments repose sur leur contribution à la valeur économique globale qu'ils génèrent dans l'économie portuaire et par effet induit dans les zones littorales.

Données 2011 Façade Atlantique	Nombre de navires en activité sur la façade Atlantique	Représentativité de l'échantillon (1)	Poids du segment par rapport au métier
Chalutier de fond 8-16 mètres avec 2-3 marins	254	52%	51%
Chalutier de fond 12-16 mètres avec 4-6 marins	105	28%	21%
Chalutier de fond 16-19 mètres avec 4-6 marins	51	84%	10%
Chalutier de fond 19-22 mètres avec 5-8 marins	39	44%	8%
Chalutier de fond 22-25 mètres avec 5-8 marins	49	20%	10%
Ensemble des chalutiers de 8 à 25 mètres	498	46%	100%
Fileyeur 8-12 mètres avec 2-3 marins	189	43%	53%
Fileyeur 11-16 mètres avec 4-6 marins	121	27%	34%
Fileyeur 16-25 mètres avec 5-8 marins	45	42%	13%
Ensemble des Fileyeur de 8 à 25 mètres	355	42%	100%

(1) ex: l'échantillon couvre 52% des 254 chalutiers de fond de 8 à 16 mètres avec 2-3 marins à bord présents en Atlantique

Source: Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DAMGM, CGPA

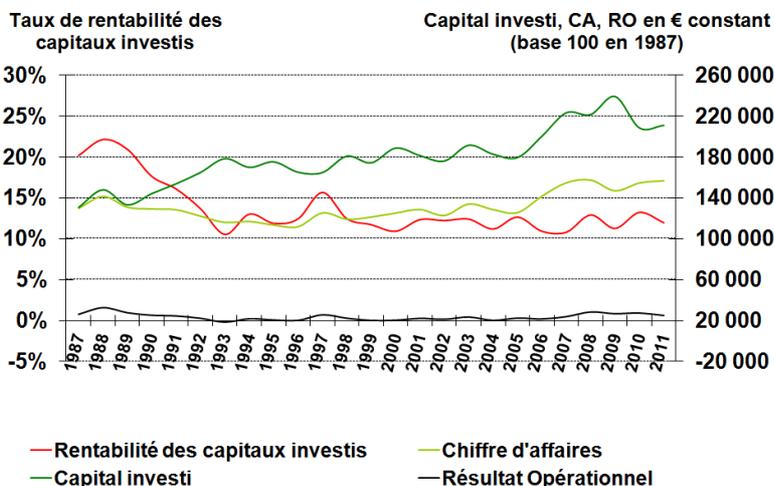
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord

2.2.2.1 Situation d'exploitation

Données techniques			
	2011	Evo. 11/10	
Puissance moyenne (kW)	152,7		
Tonnage moyen (GT)	18,7		
Taille moyenne du segment en cm	1167		
Age moyen	25,7		
Activité & CA (K€)			
	2011 (K€)	(%CA)	
	Evo. 11/10		
Nombre de jours de mer	179	↘	
Nombre moyen de marins embarqués	2,2	↘	
Chiffre d'affaires	247,5	↗ (+4%)	
Postes de charges (K€)			
	2011 (K€)	(%CA)	
	Evo. 11/10		
	Carburant	48,0 (19%)	↗
	Engins de pêche	11,9 (5%)	↗
	Entretien - Réparation	18,5 (7%)	↘
Salaires	85,9 (35%)	↗	
Charges sociales	9,7 (4%)	↗	
Autres coûts d'exploitation	39,4 (16%)	↗	
Résultats & Ratios d'exploitation			
	2011 (%CA)	Evo. 11/10	
	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	34,1 (14%)	↘
	Résultat Opérationnel (K€)	39,9	↘
	CA / jour de mer (K€)	1,4	↗
Taux de marge brute d'exploitation	16,1%	-2 points	
Rentabilité des capitaux investis	12,0%	-1 point	

Principaux éléments économiques

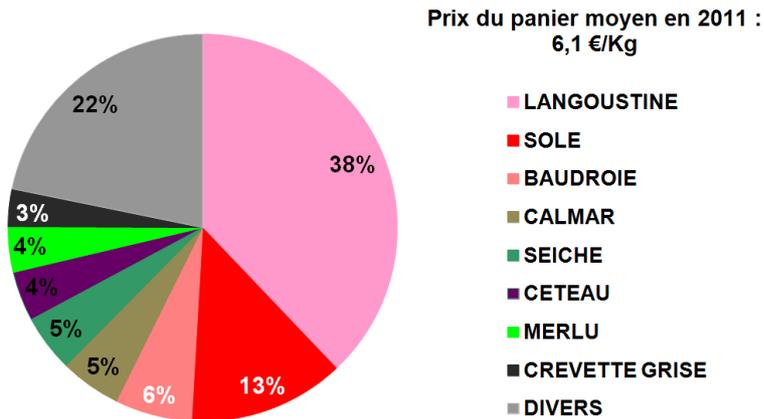
- En 2011, les **petits chalutiers** sont sortis **7 jours de moins** en moyenne par rapport à 2010
- Malgré cela, le **chiffre d'affaires** généré par ces navires **progressé de 4 %**
- Cela représente une **hausse** du **CA/jour de mer de 7,6 %** (1 400 € / jour)
- En contrepartie, les **coûts d'exploitation** ont **augmenté de 6,4 %**
- C'est le **poste "carburant"** qui a le **plus progressé** entre les 2 dernières années (~ +15 %)
- Cette dépense représente **19 % du CA** du navire
- Malgré une petite baisse des effectifs moyens à bord, le **poste salaire** a **légèrement augmenté** (+2 %)
- Au final, l'augmentation des charges étant supérieure à celle du CA, **l'EBE** de ces entreprises est en **diminution**
- Il représente **14 % du CA**



Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

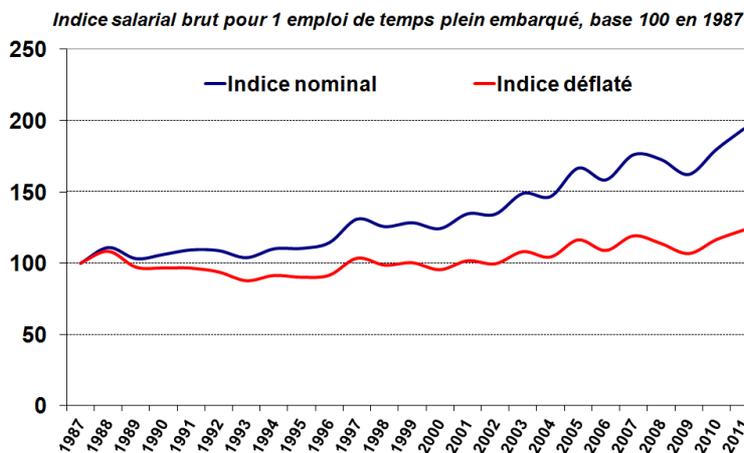
Evolution des ratios d'exploitation

- Le **résultat opérationnel** des chalutiers est également en **baisse** mais moins que l'EBE (-6,5 %)
- Le **taux de marge brute d'exploitation** perd 2 points et se fixe à **16 %**
- La **rentabilité des capitaux investis** diminue également mais dans des proportions moindres (**-1 point à 12 %**)



Principales espèces débarquées

- La composition des débarquements basée sur des **espèces à forte valeur ajoutée** permet un **prix moyen élevé** (6,1 €/Kg)
- **Langoustine** et **sole** représentent, à elles seules, **51 % du CA** des entreprises
- La **bonne saison** sur les **céphalopodes** a également contribué favorablement aux résultats

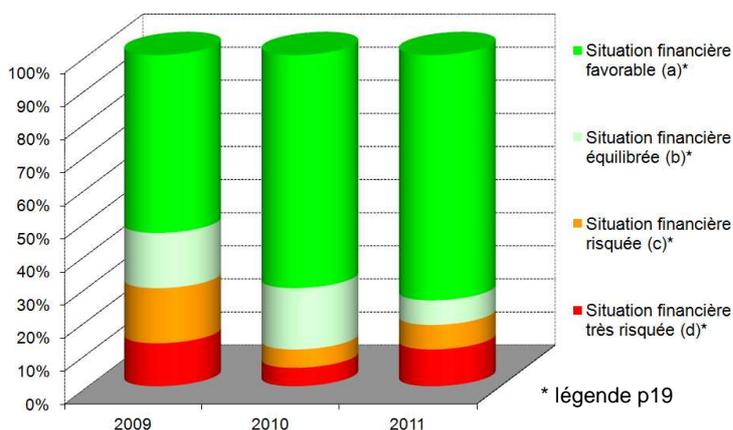


Évolution de la masse salariale

- Les salaires ont **continué de progresser en 2011**
- Cette **phase de croissance** dure depuis **3 ans**
- Le **pouvoir d'achat** (représenté par la courbe rouge), est **en hausse** depuis 2009 car les salaires augmentent plus vite que l'inflation

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

2.2.2.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La **bonne santé financière** de segment **perdure** en 2011
- Les **3/4 de la flotte** sont en **situation de levier** et potentiellement capable de lever de nouveaux fonds
- Le **renouvellement** de cette catégorie de navire est **urgent** puisque c'est la plus âgée (~ 26 ans)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2009	2010	2011	2009	2010	2011
40%	43%	44%	27%	25%	18%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement** se **stabilise**
- La **capacité d'autofinancement** de l'ordre de 20 % pourrait permettre **d'amorcer de nouveaux investissements**

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

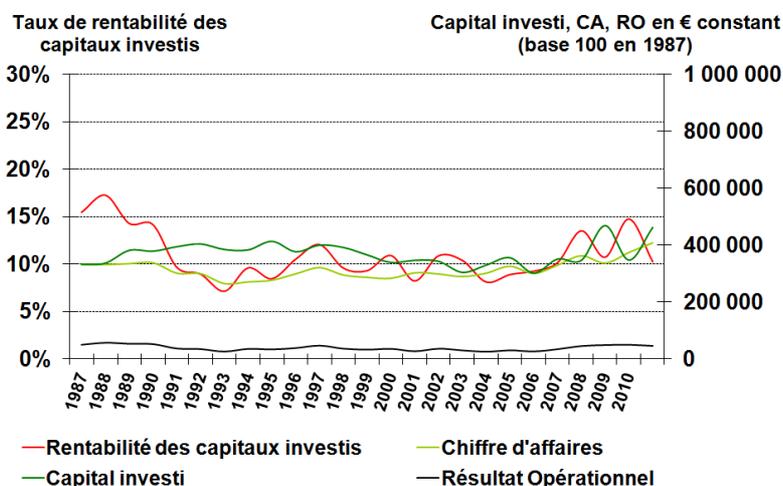
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord

2.2.3.1 Situation d'exploitation

Données techniques		
	2011	Evo. 11/10
Puissance moyenne (kW)	316,4	
Tonnage moyen (GT)	66,6	
Taille moyenne du segment en cm	1658	
Age moyen	22,4	
Activité & CA (K€)		
Nombre de jours de mer	206	→
Nombre moyen de marins embarqués	4,2	↘
Chiffre d'affaires	646,9	↗(+11%)
Postes de charges (K€)		
Carburant	133,2 (21%)	→
Engins de pêche	31,2 (5%)	↗
Entretien - Réparation	62,6 (10%)	↗
Salaires	208,1 (32%)	↗
Charges sociales	16,5 (3%)	↗
Autres coûts d'exploitation	133,4 (21%)	↗
Résultats & Ratios d'exploitation		
Excédent Brut d'Exploitation (K€)	62,0 (10%)	↘
Résultat Opérationnel (K€)	74,9	↘
CA / jour de mer (K€)	3,1	↗
Taux de marge brute d'exploitation	11,6%	-2 points
Rentabilité des capitaux investis	10,3%	-4 points

Principaux éléments économiques

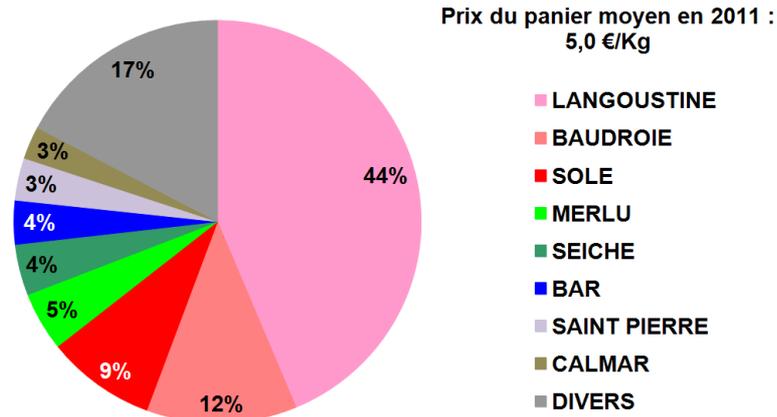
- Avec 206 jours de mer, le **nombre de sorties** des chalutiers de 16 à 19 mètres est **stable** par rapport à 2010
- En augmentant le chiffre d'affaires par jour de mer, ces navires ont **accru le CA annuel** de plus de **11 %**
- Mais dans le même temps les **coûts d'exploitation** ont **progressé** davantage (**+13,7 %/2010**)
- Pourtant ces navires ont diminué leur consommation de gasoil et, malgré la hausse du prix du litre, la **charge de carburant** s'est **stabilisée**
- Les achats d'engins de pêche sont en partie responsables de la hausse globale des charges
- Ce constat symbolise une bonne année en termes de chiffre d'affaires
- Au final, la hausse des dépenses étant supérieure à l'accroissement des ventes, **l'EBE** des navires **a diminué** en 2011 (-6,3 %)



Evolution des ratios d'exploitation

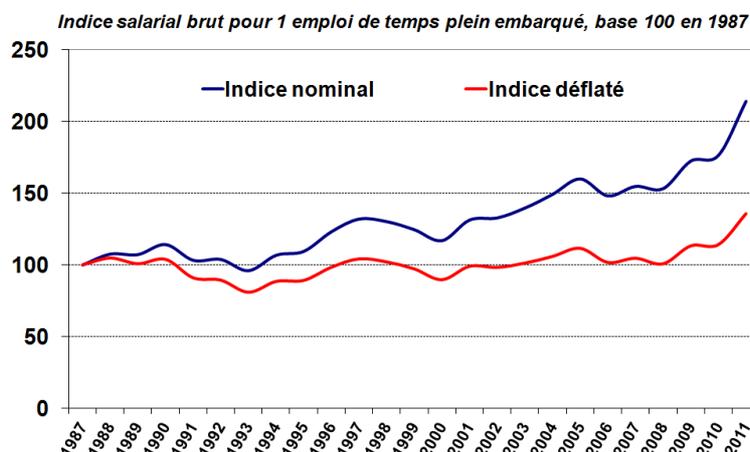
- Le **résultat opérationnel** des chalutiers est également **en baisse** en 2011 (-5,6 %)
- Cette baisse de résultat d'exploitation est illustrée par la **perte de 2 points du taux de marge brute**
- le taux de rentabilité des capitaux investis **perd 4 points** (10,3 %) du fait notamment du **renouvellement** d'une partie des **investissements** (motorisation et coque)

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA



Principales espèces débarquées

- La hausse du CA (+11,4 %) s'explique par l'augmentation des débarquements (+6,7 %) et l'affermissement du prix moyen (+4,4 %/2010)
- La bonne apparence de baudroie, sole et seiche, combinée à l'augmentation du prix de vente de la langoustine et de la seiche sont quelques explications de la hausse du CA

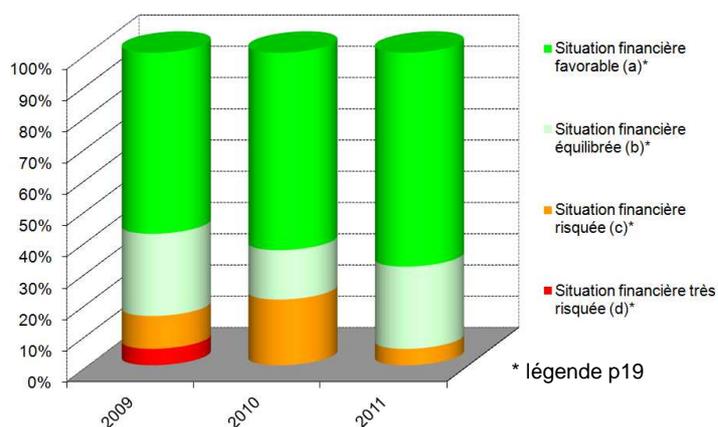


Évolution de la masse salariale

- En 25 ans la rémunération des marins a doublé sur ce type de navire
- Malgré l'inflation, le pouvoir d'achat (courbe rouge) progresse, notamment sur les 3 dernières années
- Cette hausse a été possible avec la baisse du nombre de marins embarqué à bord des navires

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DAMGM, CGPA et RICEP

2.2.3.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La cinquantaine de navires restant dans le segment est en **bonne situation financière**.
- Près de **95 % des entreprises** atteignent au minimum l'équilibre financier (résultat d'exploitation = annuité d'emprunt)
- 68 % sont en capacité d'émettre des réserves (situation financière favorable)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2009	2010	2011	2009	2010	2011
21%	33%	25%	13%	17%	15%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement** diminue
- Les **flux financiers** dégagés sur une année représentent environ **1/6 des capitaux propres**

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

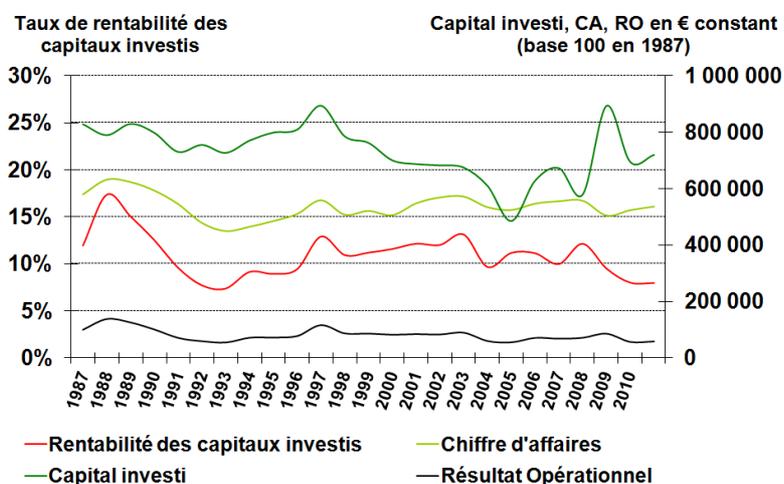
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord

2.2.4.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	445,9	
	Tonnage moyen (GT)	139,4	
	Taille moyenne du segment en cm	2233	
	Age moyen	22,1	
		2011	Evo. 11/10
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	245	↘
	Nombre moyen de marins embarqués	5,5	↘
	Chiffre d'affaires	848,4	↗(+5%)
		2011 (K€) (%CA)	Evo. 11/10
Postes de charges (K€)	Carburant	217,2 (26%)	↘
	Engins de pêche	37,7 (4%)	↗
	Entretien - Réparation	81,1 (10%)	↘
	Salaires	236,8 (28%)	→
	Charges sociales	16,8 (2%)	↗
	Autres coûts d'exploitation	187,6 (22%)	↗
		2011 (%CA)	Evo. 11/10
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	71,2 (8%)	↗
	Résultat Opérationnel (K€)	90,9	↗
	CA / jour de mer (K€)	3,5	↗
	Taux de marge brute d'exploitation	10,7%	stable
	Rentabilité des capitaux investis	8,0%	stable

Principaux éléments économiques

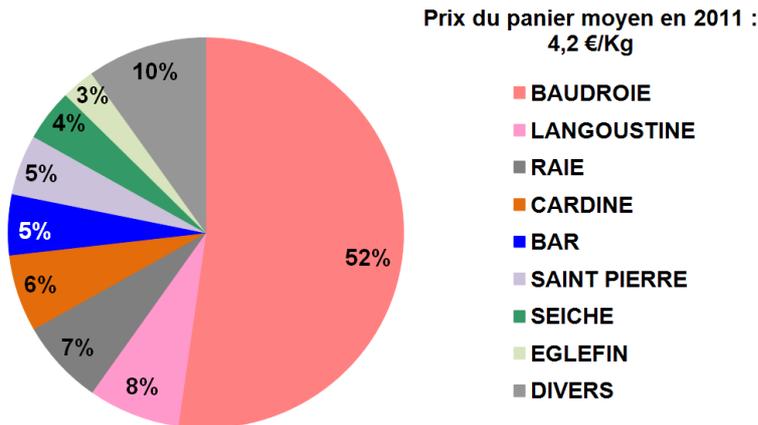
- Ces **grands chalutiers** ont leur port d'attache sur la façade atlantique mais exercent une partie de leur activité en dehors du golfe de Gascogne
- Ces navires ont **réduit** leur **nombre de jours de mer** en 2011
- Cette **diminution de l'effort de pêche** couplée à une **réduction de l'éloignement des zones de pêche** a permis aux entreprises de réduire légèrement leur charge de gasoil (-2%)
- Malgré cela, cette flottille reste très vulnérable du fait de sa **forte dépendance énergétique**
- L'ensemble des **coûts d'exploitation** a **progressé** de 5 % /2010
- Dans le même temps, les **ventes** sont également **meilleures** qu'en 2010 (+4,6%)
- Cet excédent a finalement juste permis de compenser la hausse des charges et le **niveau d'EBE se stabilise** par rapport à 2010 (8 % du CA)



Evolution des ratios d'exploitation

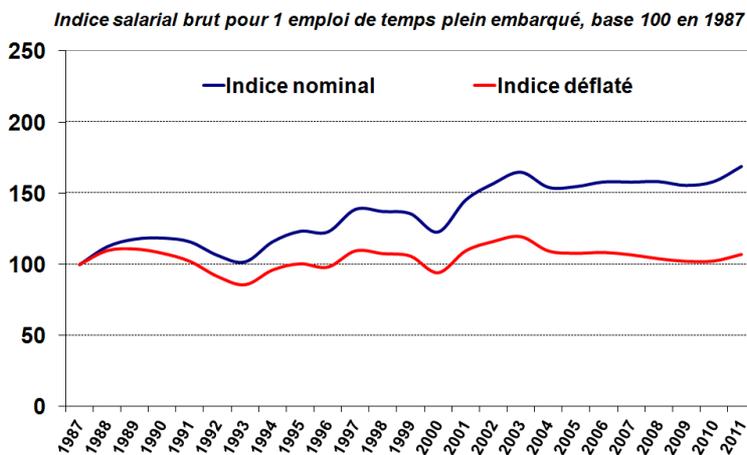
- La **stabilité des ratios** de rentabilité à des niveaux assez bas, montre une flottille à l'équilibre fragile et qui ne peut dégager de trésorerie pour se renouveler
- La **conjoncture** actuelle **assombrit** sérieusement l'**avenir** de ce **modèle économique**
- Le coût élevé d'un bateau neuf est également un frein au renouvellement

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA



Principales espèces débarquées

- En termes de **production**, le **modèle** reste cependant bon
- C'est l'**effet volume** (+6,4 %) qui a permis d'accroître le CA (+4,6 %) car le **prix moyen** est en **léger retrait** (-2 %)
- La **baudroie** qui représente plus de la **moitié du CA** des entreprises illustre ce constat (volume en hausse et prix plutôt stable)

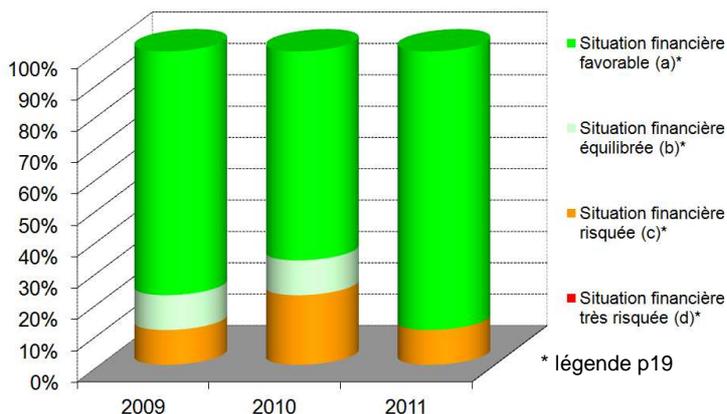


Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

Évolution de la masse salariale

- Jusqu'en **2010**, l'évolution des salaires était calée sur l'évolution de l'inflation et le **pouvoir d'achat** était juste **maintenu**
- La hausse d'activité en **2011** a permis de verser davantage de revenus aux marins et d'**augmenter** leur **pouvoir d'achat**

2.2.4.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- Malgré les difficultés liées à l'accroissement des coûts d'exploitation, la grande majorité du **segment** reste en **situation financière** plutôt **favorable**
- Mais le **niveau d'endettement** des navires est **plutôt faible** car plusieurs ont déjà amorti leurs investissements
- Le **manque de visibilité** est inquiétant

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2009	2010	2011	2009	2010	2011
11%	14%	5%	14%	8%	13%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement** toujours **plus faible** traduit le non renouvellement de la flotte malgré une **autonomie financière** satisfaisante

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

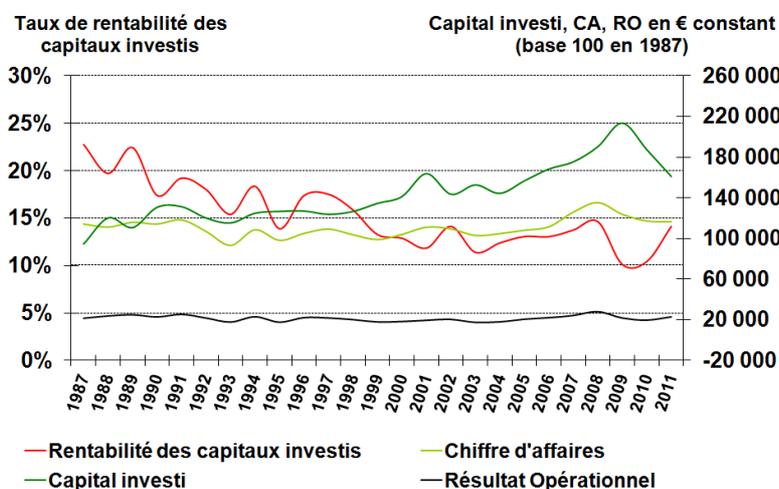
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins

2.2.5.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	120,2		
	Tonnage moyen (GT)	8,1		
	Taille moyenne du segment en cm	1005		
	Age moyen	23,1		
		2011	Evo. 11/10	
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	204	↗	
	Nombre moyen de marins embarqués	2,6	→	
	Chiffre d'affaires	183,9	↗(+1%)	
		2011 (K€)	(%CA)	Evo. 11/10
Postes de charges (K€)	Carburant	16,0	(9%)	↗
	Engins de pêche	12,4	(7%)	↘
	Entretien - Réparation	10,2	(6%)	↘
	Salaires	72,1	(39%)	↗
	Charges sociales	9,0	(5%)	↗
	Autres coûts d'exploitation	30,7	(17%)	↗
		2011 (%CA)	Evo. 11/10	
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	33,4	(18%)	↗
	Résultat Opérationnel (K€)	35,9		↗
	CA / jour de mer (K€)	0,9		↘
	Taux de marge brute d'exploitation	19,5%		+3 points
	Rentabilité des capitaux investis	14,1%		+4 points

Principaux éléments économiques

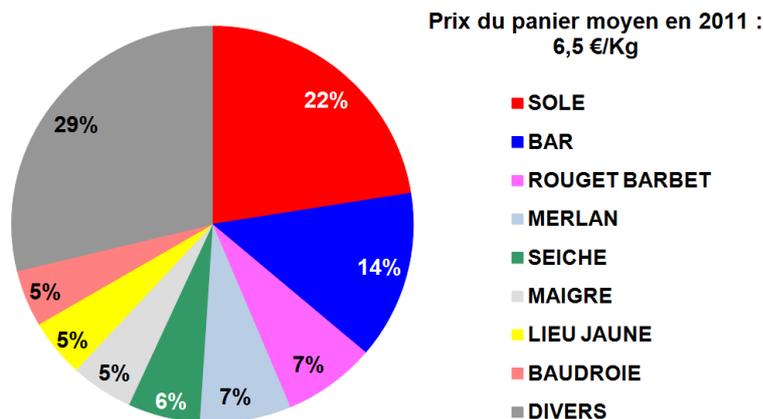
- Le nombre de jours de mer a sensiblement augmenté (**+12 jours en moyenne/2010**)
- Malgré cela, la **baisse du CA par jour de mer (-4,9 %)** a **freiné l'augmentation du CA annuel (+1,4 %)**
- Compte tenu de la faible hausse des revenus, les entreprises ont **freiné leurs dépenses** dans les **engins de pêche et l'entretien des navires**
- La **charge de carburant** a quant à elle légèrement **augmenté (+1,6 %)** sous l'effet de la hausse du prix du gasoil
- Au final, les **coûts d'exploitation** ont été **réduits** de 1,6 % par rapport à 2010
- La conjonction de la légère hausse des revenus et de la légère baisse des dépenses, permet aux entreprises de dégager un **EBE en hausse sensible (+17 %)**
- Ce bon niveau d'EBE (18 % du CA) est à relativiser par les économies réalisées sur des postes clés



Evolution des ratios d'exploitation

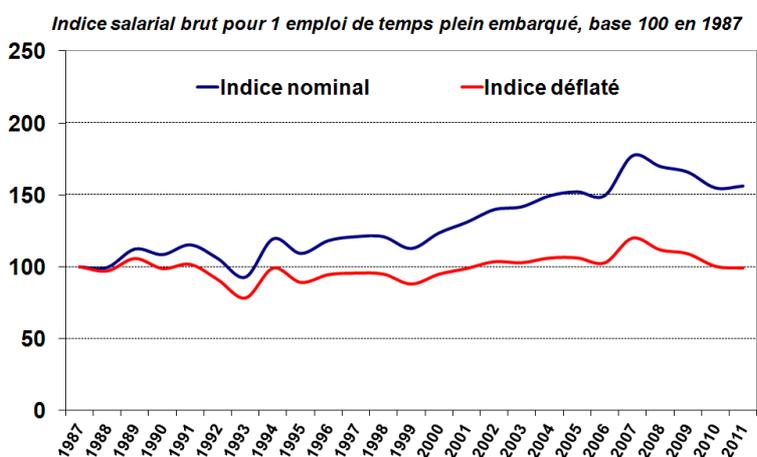
- Le **résultat opérationnel** est également **en hausse** en 2011 (+18,6 %)
- Compte tenu de la faible augmentation du chiffre d'affaires, **le taux de marge brute gagne 3 points**
- Le non renouvellement des navires diminue les investissements consentis et la **rentabilité financière** progresse de **4 points**

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA



Principales espèces débarquées

- La valorisation des espèces cibles du segment a fortement **diminué** en 2011. La sole, le bar, le rouget barbet ont vu leur **prix moyen chuter** (respectivement -2, -17 et -8 % par rapport à 2010)
- De ce fait, les navires ont **élargi** leur **portefeuille d'espèces**. Les **2 premières espèces** représentent **36 % du CA** (contre 58 % en 2010)

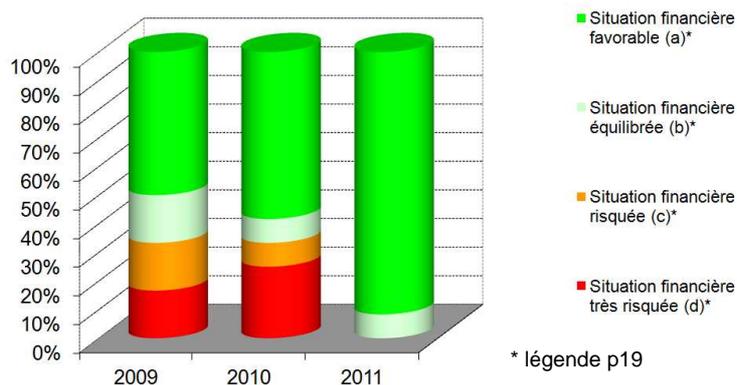


Évolution de la masse salariale

- **2011** a permis aux marins d'obtenir une **légère augmentation de leur rémunération (+1,7 %)** après un exercice 2010 où elle avait nettement diminué
- Depuis 25 ans, les **salaires** ont **progressé de 56 %**
- Mais l'inflation (58 % sur la période) traduit un **pouvoir d'achat** qui se **stabilise à peine**

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

2.2.5.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- Après un exercice 2010 difficile où les entreprises avaient consenti des frais importants, leur **santé financière** s'est nettement **améliorée** en 2011
- 2011 aura permis aux **entreprises** de **réaliser des économies** et de pouvoir constituer quelques réserves pour mieux appréhender l'avenir

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2009	2010	2011	2009	2010	2011
49%	35%	26%	19%	12%	18%

Evolution des ratios financiers

- Les investissements étant moindres, **les taux d'endettement diminuent**
- Les **disponibilités augmentent**

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

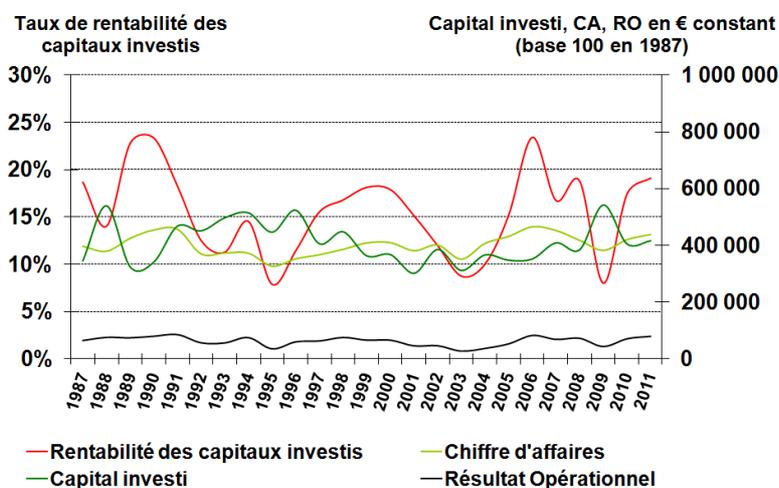
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins

2.2.6.1 Situation d'exploitation

Données techniques			
Puissance moyenne (kW)		347,4	
Tonnage moyen (GT)		101,2	
Taille moyenne du segment en cm		1945	
Age moyen		22,6	
		2011	Evo. 11/10
Activité & CA (K€)			
Nombre de jours de mer		232	↗
Nombre moyen de marins embarqués		5,0	↘
Chiffre d'affaires		693,1	↗ (+7%)
		2011 (K€) (%CA)	Evo. 11/10
Postes de charges (K€)			
Carburant		63,8 (9%)	↗
Engins de pêche		46,4 (7%)	↘
Entretien - Réparation		58,5 (8%)	↗
Salaires		253,6 (37%)	↗
Charges sociales		27,8 (4%)	↗
Autres coûts d'exploitation		128,4 (19%)	↗
		2011 (%CA)	Evo. 11/10
Résultats & Ratios d'exploitation			
Excédent Brut d'Exploitation (K€)		114,7 (17%)	↗
Résultat Opérationnel (K€)		125,9	↗
CA / jour de mer (K€)		3,0	↗
Taux de marge brute d'exploitation		18,2%	+1 point
Rentabilité des capitaux investis		19,1%	+2 points

Principaux éléments économiques

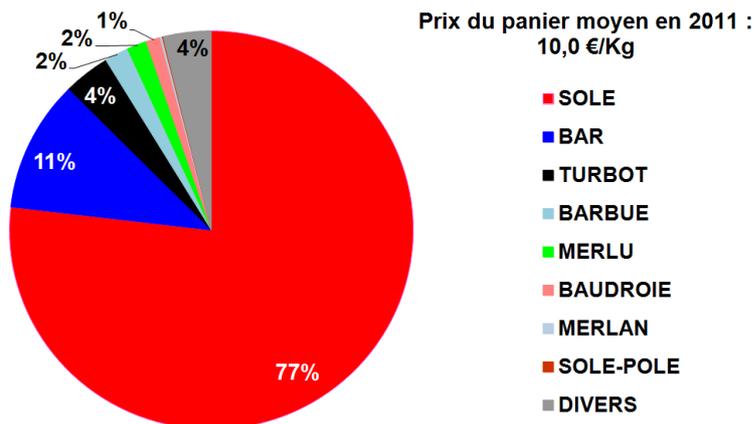
- **9 jours de mer en plus** ont été réalisés par les grands fileyeurs / 2010
- Outre cet effort supplémentaire, l'accroissement du prix moyen du panier d'espèces a permis **d'augmenter le chiffre d'affaires par jour de mer**
- L'ensemble de ces éléments s'est traduit par une **hausse du CA annuel de 6,5 %**
- Toutefois, dans le même temps, les **charges d'exploitation** ont quasiment toutes **progressé** (+5,9 % au total /2010), notamment les postes carburant et entretien - réparation de 9 % chacun
- Au final, le surplus de vente a permis **d'absorber** la totalité de la **hausse des frais d'exploitation**
- et de **dégager un EBE en hausse** par rapport à 2010 (+9,8 %)
- Le **résultat opérationnel** est également **meilleur** qu'au cours de l'exercice précédent



Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

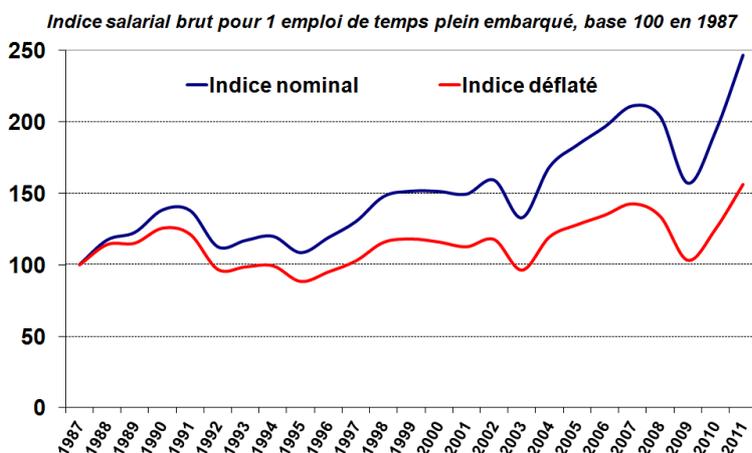
Evolution des ratios d'exploitation

- La hausse du résultat opérationnel étant plus rapide que celle du chiffre d'affaires, le **taux de marge brute d'exploitation a gagné 1 point** et atteint un niveau très satisfaisant (18,2 %)
- De la même manière, les capitaux investis évoluant faiblement, la **rentabilité des capitaux investis a progressé de 2 points**



Principales espèces débarquées

- La sole représentant plus des 3/4 du CA des navires, le prix du panier moyen est fortement corrélé au prix de la sole
- En augmentant leur effort de pêche, les fileyeurs ont débarqué beaucoup plus de sole en 2011, pendant que le prix se stabilisait (-1 %)
- Sur le bar, seconde espèce en valeur, c'est le prix qui a été bon en 2011

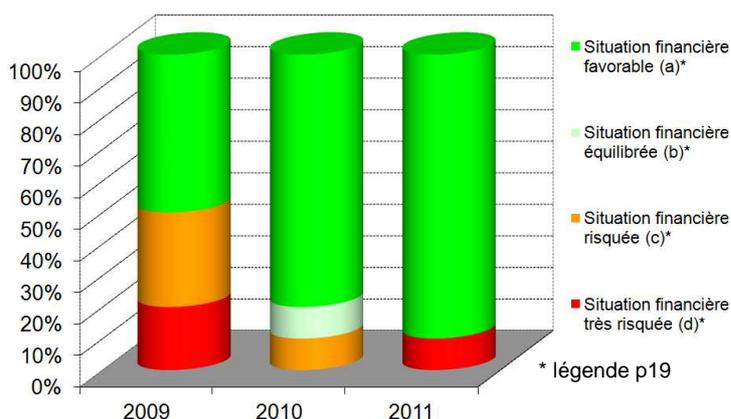


Évolution de la masse salariale

- La hausse des salaires débutée en 2009 perdure. Depuis 1987, les salaires ont été multipliés par 2,5
- Si l'on retranche l'effet de l'inflation, les salaires ont été multipliés par 1,5 en 25 ans
- Cet accroissement du pouvoir d'achat s'explique notamment par une baisse du nombre de marins à bord

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

2.2.6.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La situation financière des fileyeurs est jugée plutôt bonne
- Près de 90 % des entreprises sont en situation favorable, 10 % en situation très risquée
- Mais le renouvellement de la flotte est quasi inexistant et les entreprises n'ont pas de gros emprunts à supporter

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2009	2010	2011	2009	2010	2011
31%	34%	23%	9%	25%	18%

Evolution des ratios financiers

- Les dettes à long terme diminuent depuis 2008. Les entreprises disposent d'une autonomie financière suffisante pour investir.

Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA

CONCLUSION

Certes, pas totalement idyllique, le bilan qui peut être dressé au terme de ce rapport est plutôt encourageant pour la pêche française. Les grandes évolutions du secteur ont été mises en avant dans la première partie de l'étude. Les facteurs de production (navires et marins) ont très fortement évolué depuis 10 ans et encore davantage sur les 25 dernières années :

- La flottille a diminué de 19 % depuis 10 ans. Si cela répond favorablement aux prérogatives européennes, il serait souhaitable et nécessaire de stabiliser ce nombre de bateaux car il existe des seuils critiques pour maintenir une activité en place. A l'échelle nationale, la pêche française se doit d'apporter des volumes suffisants pour satisfaire la demande du consommateur en produits domestiques au risque de perdre les marchés nationaux et internationaux. Au niveau local, au delà de l'aspect marché, il faut également des volumes suffisants et une richesse créée qui puisse palier les investissements et participer au maintien des services portuaires. Néanmoins, même si des adaptations au niveau portuaire sont encore souhaitables pour réaliser des économies d'échelle, le rôle structurant de l'activité de pêche dans les économies littorales est réel et les choix politiques doivent en tenir compte.
- Parallèlement, le renouvellement de la main d'œuvre est une problématique récurrente depuis plusieurs années. « N'y aura-t-il plus de marin avant qu'il n'y ait plus de poisson ? » Certes provocatrice, cette réflexion souvent entendue sur les quais, symbolise la difficulté d'attirer ou de retenir les marins pêcheurs. Il y a une concurrence accrue des autres métiers maritimes dans le recrutement des marins en formation. De plus en plus de jeunes en formation maritime choisissent un secteur concurrent à celui de la pêche à la fin de leur cursus. Pour faire face à ce problème, le recours à la main d'œuvre étrangère est de plus en plus fréquent.
- Enfin, l'élément d'analyse qui croise l'âge des navires avec l'âge des patrons est révélateur. Sans une nouvelle politique de renouvellement des navires, l'avenir de la pêche s'assombrit.

Pourtant, malgré ces évolutions drastiques et inquiétantes, il y a dans cette analyse sectorielle des motifs d'espoir sur lesquelles il faut s'appuyer pour définir un plan stratégique pour la pêche. Face aux problèmes structurels, une partie des réponses appartient au volet politique mais ce métier a des dispositions favorables au changement et a déjà montré par le passé une forte propension à s'adapter aux difficultés conjoncturelles. Le caractère de cueillette et la saisonnalité de l'activité sont des facteurs qui ont toujours poussé le marin à trouver des solutions de repli pour maintenir son activité. Ainsi, malgré la hausse continue du prix du gasoil, les entreprises réussissent à générer des niveaux de chiffre d'affaires supérieurs pour compenser ce surplus de coûts, au delà de ce qu'elles pensaient possible. Il y a 15 ans, le prix de 40-45 centimes d'euro le litre de gasoil était souvent cité par les marins comme un prix plafond au delà duquel l'activité de pêche n'était plus rentable. A 65 centimes d'euro le litre de gasoil en 2011, la grande majorité des entreprises reste toujours rentable. Mais, si pour arriver à ces résultats il a fallu s'adapter, cette situation ne peut être que transitoire, car, par manque de visibilité, les stratégies d'exploitation actuelles sont davantage orientées vers le maintien des activités à court terme

En 2011, le constat général montre que les entreprises ont augmenté leur chiffre d'affaires par jour de mer et leur chiffre d'affaires annuel. Forcé ou souhaité, le nombre de marins à bord des navires ayant fortement diminué au cours des dernières années, les entreprises peuvent offrir des rémunérations intéressantes et attrayantes. En 2011, le revenu des marins est supérieur au revenu moyen français, toutes activités confondues, de 24 %. Le pouvoir d'achat des pêcheurs progresse. Par fonction, un matelot est mieux rémunéré qu'un ouvrier spécialisé et les cadres de la pêche n'ont rien à envier aux cadres "terrestres" sur l'aspect revenu. En contrepartie, les conditions de travail sont de plus en plus exigeantes et la vieillesse des navires est rarement un facteur favorable.

Avec près de 25 ans de moyenne d'âge, le renouvellement de la flotte est l'enjeu numéro 1 de la pêche aujourd'hui. Pourtant, de leur côté, les entreprises de pêche ont montré en 2011, des taux d'endettement qui diminuent et une autonomie financière suffisante pour amorcer un investissement. Au delà du prix élevé d'un bateau de pêche neuf aujourd'hui, qui peut facilement atteindre 2,5 à 3 millions d'euros pour un navire de 20 mètres, les armateurs souffrent d'un manque de visibilité dans l'avenir. Le souhait des chefs d'entreprises est de connaître les possibilités de capture à moyen terme (3 ans *a minima*). Comme toute entreprise, les entreprises de pêche ont besoin d'établir des prévisionnels d'activité sur plusieurs années pour pouvoir envisager de nouveaux investissements et recourir à l'endettement. Cette demande nécessite une bonne gestion des pêcheries et d'établir des plan de gestion ou le critère flottille serait la clé d'entrée.

Hormis le volet énergétique, où une rupture technologique s'esquisse, les entreprises de pêche enregistrent de bons résultats économiques. Les ratios de rentabilité d'exploitation et financière restent au dessus de ceux observés dans l'industrie.

Le développement stratégique du secteur des pêches français pourrait ainsi s'appuyer sur plusieurs constats :

- rentabilité des entreprises supérieure à la moyenne de l'industrie,
- diversité et qualité des produits débarqués,
- diversité des métiers et des types de pêche pratiqués,
- rémunération attrayante, supérieure au revenu moyen français,
- métier « dur » mais « valorisant », les marins sont les sentinelles de la mer.

La clef du succès passera par la nécessité de jouer positivement sur ces divers éléments, en particulier en transformant des « faits constatés » en « éléments d'attractivité » !

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
1 Evolution des facteurs de production	8
1.1 Le capital matériel	8
1.1.1 Une baisse continue de la capacité de pêche.....	8
1.1.2 Une flotte vieillissante et peu renouvelée (métropole).....	8
1.1.3 Etat de la flotte sur la façade Aglia	9
1.2 Les acteurs	10
1.2.1 Une baisse parallèle du nombre de marins en France.....	10
1.2.2 Des candidats à l'installation peu nombreux en métropole.....	10
1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales.....	11
2 Analyses financières des entreprises de pêche.....	14
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique	14
2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA).....	14
2.1.2 Analyse de la dépendance énergétique.....	15
2.1.3 Analyse du résultat opérationnel (RO).....	16
2.1.4 Analyse du taux de marge (TM)	17
2.1.5 Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI).....	18
2.1.6 Analyse de la situation financière globale	19
2.1.7 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2011.....	19
2.2 Analyse par segment de métier.....	22
2.2.1 Echantillon	22
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord	23
2.2.2.1 Situation d'exploitation.....	23
2.2.2.2 Situation financière	24
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord	25
2.2.3.1 Situation d'exploitation.....	25
2.2.3.2 Situation financière	26
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord	27
2.2.4.1 Situation d'exploitation.....	27
2.2.4.2 Situation financière	28
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins	29
2.2.5.1 Situation d'exploitation.....	29
2.2.5.2 Situation financière	30
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins.....	31
2.2.6.1 Situation d'exploitation.....	31
2.2.6.2 Situation financière	32
CONCLUSION	33
TABLE DES MATIERES	35

A
G
L
I
A



mer



UNIVERSITÉ DE NANTES

aglia

Association du Grand Littoral Atlantique
Quai aux vivres - BP20285
17312 ROCHEFORT
Tél : +33 (0)5 46 82 60 60
Mobile : + 33 (0)6 64 87 17 17
Fax : +33 (0)5 46 88 45 78
www.aglia.fr

Capacités

1, quai de Tourville
BP 13522
44035 NANTES

Lemna

Bâtiment Erdre
Chemin de la Censive du Tertre
BP 52231
44322 NANTES Cedex 3



L'Agia, quatre Régions pour promouvoir la pêche et l'aquaculture