

AGLIA



Observatoire des pêches
et des cultures marines
du golfe de Gascogne

Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les Régions de l'AGLIA (1987-2010)

Laurent BARANGER
Jean-François BIGOT
Arnaud SOUFFEZ
(CAPACITES SAS)
Yves PERRAUDEAU
(LEMNA-Université de Nantes)

Mai 2012



Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Aglia (1987-2010)

Mai 2012



CAPACITES SAS

Filiale de l'Université de Nantes



LEMNA

*Laboratoire d'Economie et de Management
de Nantes Atlantique*



*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
(1987-2010)**

**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 Sylviane Alaux, Présidente de l'AGLIA

Impression en France par : Document Concept (La Rochelle)

Dépôt légal : Mai 2012

ORGANISATION DU RAPPORT

INTRODUCTION.....	4
1 Evolution des facteurs de production	7
1.1 Le capital matériel.....	7
1.2 Les acteurs	9
2 Analyses financières des entreprises de pêche	13
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique	13
2.2 Analyse par segment de métier	20
CONCLUSION.....	31
TABLE DES MATIERES	33

INTRODUCTION

Une pêche artisanale affaiblie mais qui reste vitale pour certains territoires...

Voici comment résumer de manière succincte une situation française, facilement transposable à l'échelle européenne. Depuis quelques années, les entreprises de la filière sont entrées dans une période de transition où l'enjeu est d'orienter progressivement le secteur vers des activités pérennes (ou durables), compatibles avec les objectifs de préservation de la ressource et des écosystèmes. Pour atteindre cet objectif, la restructuration "encadrée" du secteur peut être vue comme une réussite puisque les entreprises qui subsistent aujourd'hui sont celles qui ont su résister malgré la récente période de crise. Les autres (plus d'un quart des entreprises depuis 10 ans...) ont disparu, en particulier les armements qui ont sorti de flotte leur navire en échange d'indemnités. Cependant, et par conséquent, les effets d'échelle ne sont plus les mêmes et c'est tout l'équilibre économique des ports qui est fragilisé. S'il est nécessaire d'adapter la capacité des flottes avec les possibilités de capture, il semble tout aussi important de protéger les communautés côtières les plus fragiles. Les pêches artisanales jouent un rôle important dans le tissu social et l'identité culturelle de nombreuses régions.

Alors que la réforme de la Politique Commune de la Pêche (PCP) doit bientôt se mettre en place, les considérations sociales et économiques ne devront pas être oubliées. Dessiner un avenir pour la pêche ne pourra désormais se faire sans s'appuyer sur les trois piliers du développement durable avec un même degré de priorité, au risque d'arriver progressivement à des situations irréversibles

Sur le **volet écologique**, l'enjeu est d'assurer la viabilité des stocks de poisson pour contribuer au maintien d'un milieu marin en bonne santé.

Sur le **volet économique**, le but est de garantir une rentabilité pérenne aux entreprises de pêche afin qu'elles continuent de générer de la richesse et des emplois sur les zones littorales. Les activités induites devront également demeurer une priorité car elles sont un maillon essentiel de l'équilibre économique des ports.

Sur le **volet social**, l'objectif doit être d'assurer de bonnes conditions de travail, notamment aux marins, tant aux niveaux de la sécurité que du pouvoir d'achat.

La réussite de la PCP passera par une bonne répartition des mesures et des objectifs sur chacun des trois piliers. Pour cela il sera primordial de définir une échelle de temps et des objectifs à court, moyen et long terme. Les objectifs fixés devront être en adéquation avec le temps dévolu à la mise en place des mesures ou des actions.

Toutefois, les orientations qui semblent se dessiner pour la définition de cette nouvelle PCP ne vont pas forcément dans le sens souhaité par la France. Des réserves ont déjà été émises sur certaines propositions formulées par la Commission européenne. En cause notamment la proposition

d'interdire les rejets, de mettre en place des Quotas Individuels Transférables et d'atteindre le Rendement Maximal Durable pour chaque stock halieutique à l'horizon 2015.

De son côté, la France propose de s'appuyer sur une gestion collective et concertée qui aille dans le sens d'une meilleure gestion par pêcherie et d'une meilleure valorisation des produits de la pêche. De nombreuses initiatives ont déjà été prises en ce sens :

- Sélectivité des engins de pêche (exemple de la pêcherie de langoustine dans le Golfe de Gascogne)
- Gestion globale d'une pêcherie (exemple de la pêcherie de coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc)
- Construction collective d'un outil de gestion des ressources marines (exemple du Parc Naturel Marin d'Iroise)
- Vente directe des produits de la pêche (exemple de LEPAR comme Lorient Ensemble pour le Soutien à une Pêche Artisanale Responsable)

Ces expériences montrent qu'un avenir durable du secteur est possible. Avec plus de 7 200 navires (Métropole + DOM), la flotte de pêche française représentait en 2010 environ 9 % de la flotte de l'Union européenne, se situant au 4^{ème} rang des captures. La diversité des métiers, le grand éventail de produits frais proposés et une demande soutenue et dynamique sont les atouts importants de la pêche française. De nombreuses conditions majeures pour pérenniser ces activités sont réunies.

Cependant, face à ce contexte sectoriel, le renouvellement de la flotte, vieillissante et vulnérable par sa dépendance énergétique, est peut être l'élément le plus important. Le modèle économique des entreprises de pêche devra, quant à lui, nécessairement être redéfini.

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. Cette analyse se décline en trois étapes :

- L'analyse des facteurs de production est réalisée initialement 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 sur la situation 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 flottille atlantique pour l'exercice 2010 avec une rétrospective sur 24 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 2010 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 flotte 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 des salaires des marins
- La rentabilité financière des entreprises à travers l'analyse par ratios.

Avertissement :

Les données 2010 ont été validées au cours du dernier trimestre 2011. Les données analysées dans ce suivi économique des entreprises de pêche concernent la période 1987-2009. La collecte de ces informations s'appuie en particulier sur le réseau du CGPA (Centre de Gestion de la Pêche Artisanale), en partenariat avec le RICEP (Réseau d'Informations et de Conseil en Economie des Pêches). Le champ géographique couvre les 4 régions de l'Agia 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 des 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 s'entend comme la zone allant des quartiers maritimes de Brest jusqu'à Bayonne.

1 Evolution des facteurs de production

1.1 Le capital matériel

1.1.1 Une diminution de la capacité de pêche toujours en cours

Evolution 2009 - 2010 de la flotte métropolitaine

Flotte nationale	Nombre		Puissance (kW)		Jauge (GT)	
	31/12/2010	Evo. /2009	31/12/2010	Evo. /2009	31/12/2010	Evo. /2009
< à 12 m.	3 738	-2%	316 836	-1%	18 963	-1%
12 - 16 m.	383	-5%	82 617	-6%	13 846	-7%
16 - 25 m.	495	-5%	182 933	-5%	54 924	-6%
> 25 m.	105	-10%	131 528	-9%	71 184	-8%
Total	4 721	-2%	713 914	-4%	158 916	-7%

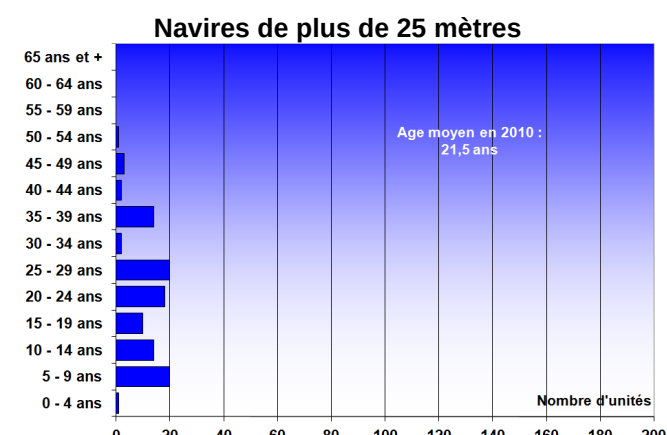
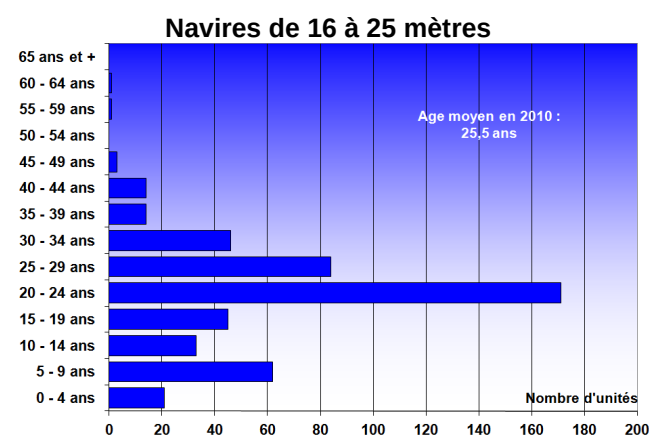
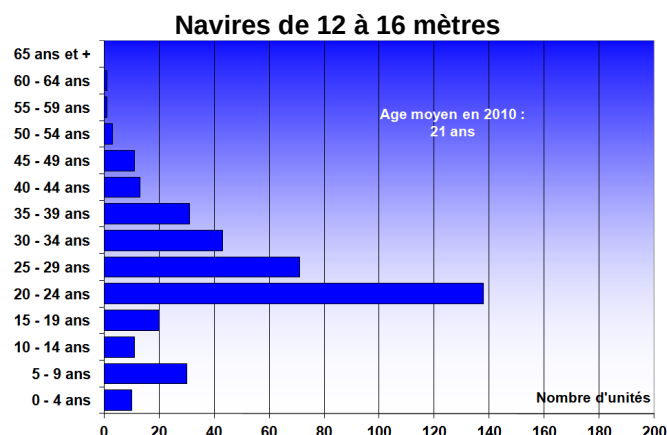
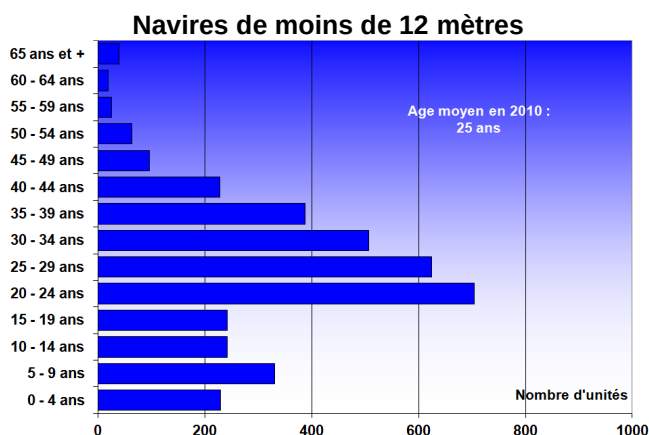
Source: Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DSI/BCS - photo au 31.12.2010

➤ Au 31 décembre 2010, la flottille métropolitaine était composée d'environ **4 700 navires** (plus 2 500 dans les DOM).

➤ Elle représente **9 % de la flotte communautaire** en nombre d'unité, **15 % de la puissance** et **10 % de la jauge**.

➤ Depuis quatre ans, près de **450 navires** ont été concernés par les plans de sortie de flotte.

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 31/12/2010

➤ La moyenne d'âge de la flottille artisanale métropolitaine en 2010 était de **25 ans**.

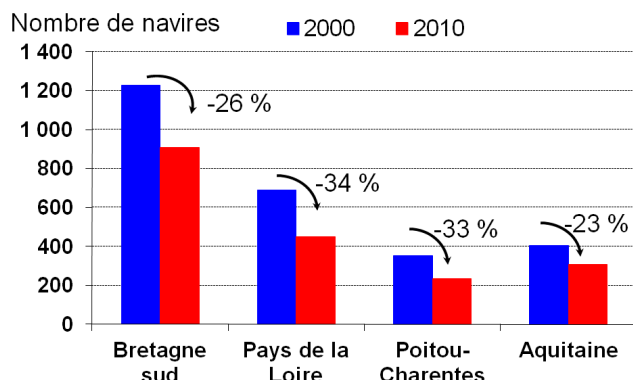
➤ Le faible niveau de renouvellement des bateaux ne permet pas un rajeunissement de la flottille.

➤ **Plus de la moitié** de la flottille a **plus de 25 ans** (toutes tailles confondues).

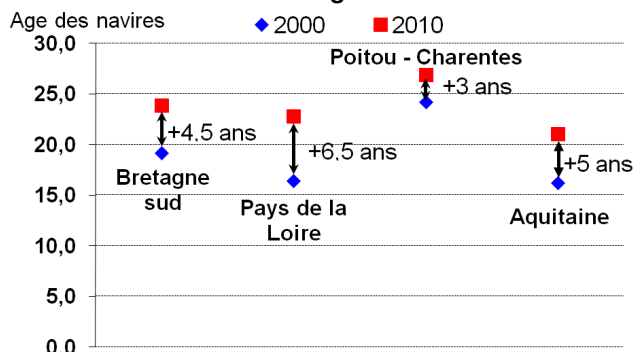
➤ **70 %** de la flottille a **plus de 20 ans** et près de **80 % plus de 15 ans**.

1.1.3 Etat de la flotte sur la façade Aglia

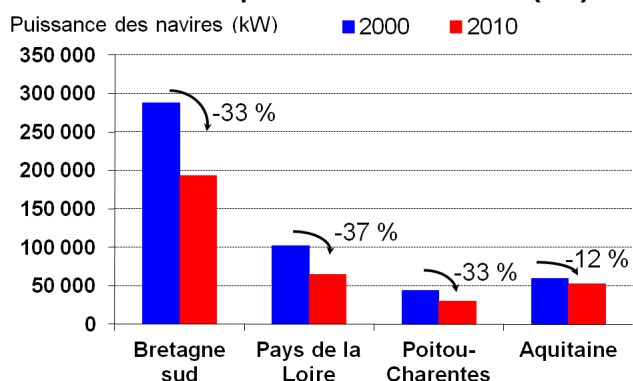
Evolution du nombre de navires



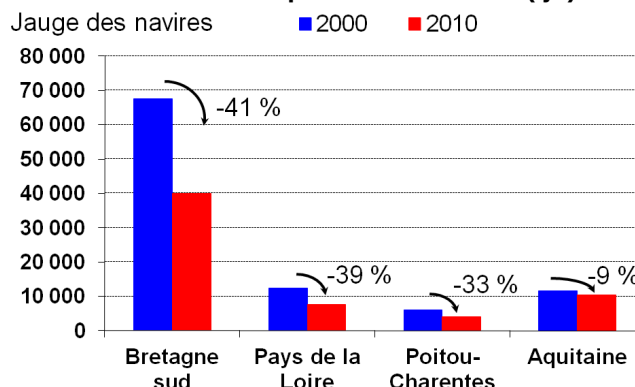
Evolution de l'âge des navires



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 31/12/2010

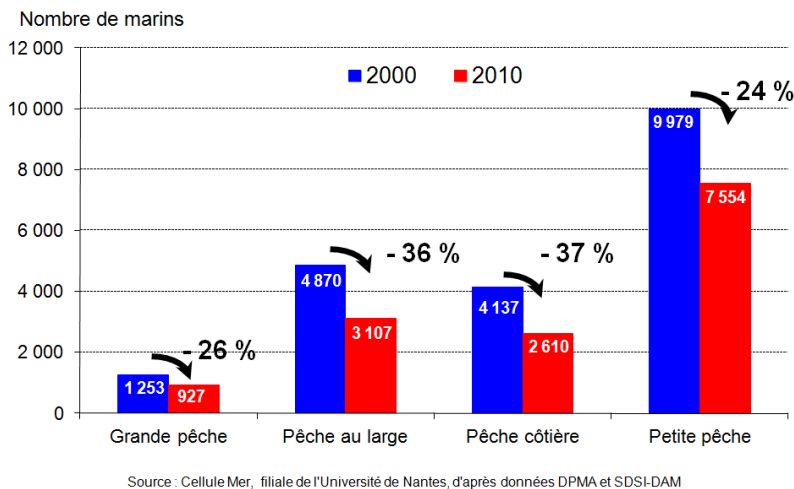
- En **10 ans**, le nombre de navires français présents dans le golfe de Gascogne **a été réduit de près de 800**
- Fin **2010**, il restait environ **1 900** bateaux immatriculés dans l'une des 4 régions.
- Proportionnellement, c'est la région des Pays de la Loire qui a le plus contribué à cette baisse du nombre d'unités (-34 % entre 2000 et 2010).
- La **puissance motrice** allouée aux bateaux de la façade AGLIA **a diminué de 4 % en moyenne par an**.

- En terme de **capacité** (jauge), la **région Bretagne est la plus affectée** (-41 %).
- La **capacité** cumulée des navires atlantiques **a diminué de 3,3 % en moyenne** chaque année.
- L'**âge moyen** des navires présents sur la façade Aglia était de **23 ans en 2010**. C'est légèrement inférieur au niveau national.
- La **flotte charentaise** reste la **plus âgée** (près de 27 ans de moyenne d'âge en 2010).

1.2 Les acteurs

1.2.1 Une baisse sensible du nombre de marins en France

Evolution du nombre de marins en métropole



➤ Entre 2000 et 2010, plus de **3 800 marins** ont cessé leur activité, soit en raison d'un départ en retraite soit pour une réorientation professionnelle. Cela représente **plus d'un tiers des emplois** présents au début des années 2000.

➤ L'ensemble des catégories de navigation est concerné par cette réduction des effectifs.

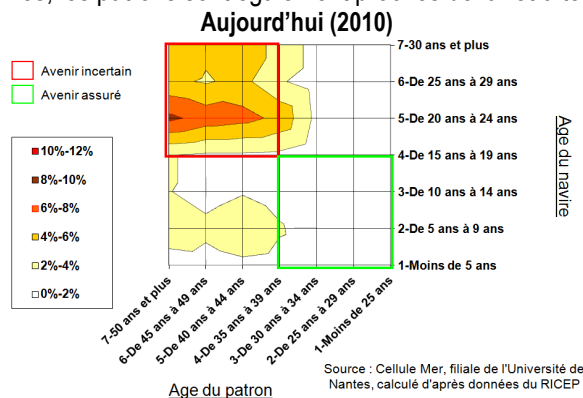
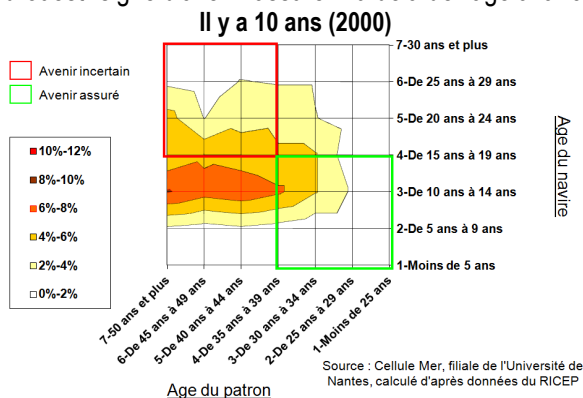
➤ En 2010, près de **14 200 marins pêcheurs** ont été recensés sur la façade maritime métropolitaine.

➤ En équivalent temps plein, cela représente près de **11 400 emplois**.

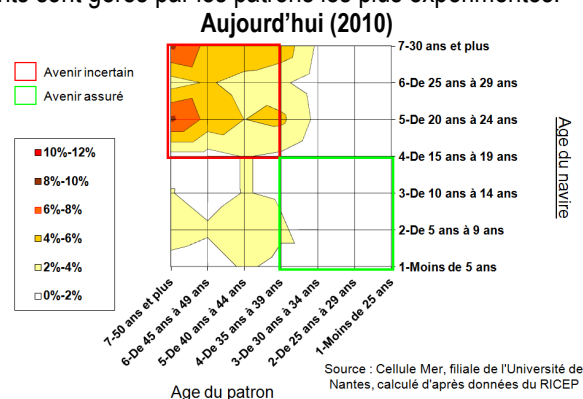
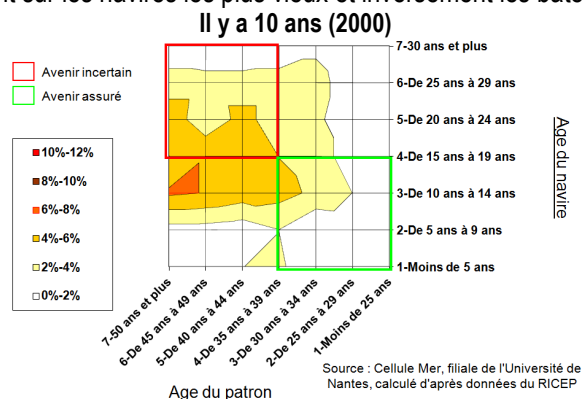
1.2.2 Un manque de candidats à l'installation en métropole

SITUATION EN METROPOLE

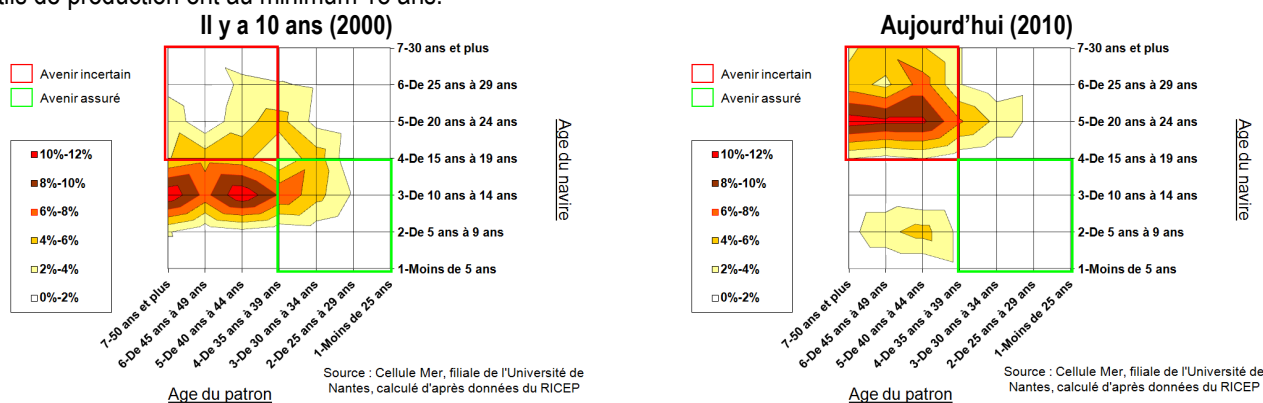
Tous bateaux confondus : la situation est très préoccupante car on ne trouve plus aucune "tâche" dans le quart "sud-ouest" signe d'avenir assuré. Au delà de l'âge avancé des navires, les patrons sont également proches de la retraite.



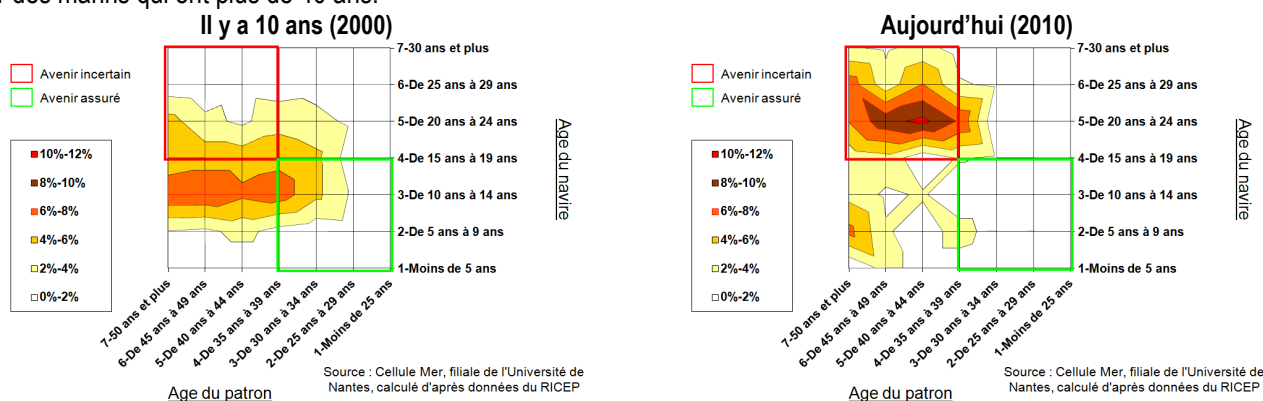
Les navires de moins de 12 mètres : C'est la catégorie où les navires sont les plus âgés. Les plus jeunes patrons sont sur les navires les plus vieux et inversement les bateaux récents sont gérés par les patrons les plus expérimentés.



Les navires de 12 à 16 mètres : C'est la catégorie où l'on trouve plusieurs patrons de moins de 30 ans mais leurs outils de production ont au minimum 18 ans.



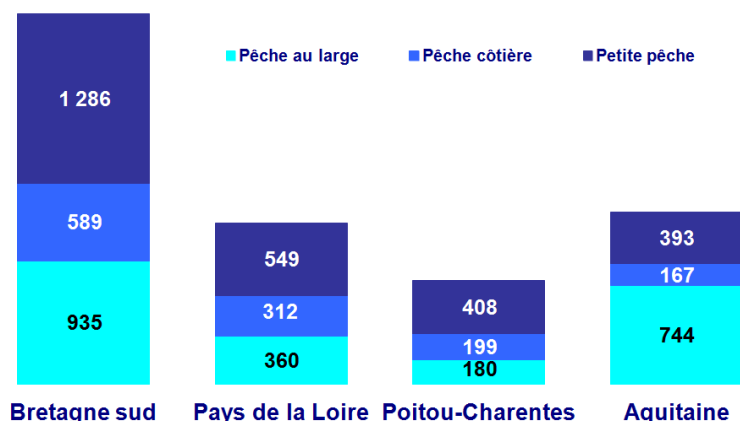
Les navires de 16 à 25 mètres : Ce segment est concentré autour de bateaux d'une vingtaine d'années patronnés par des marins qui ont plus de 40 ans.



1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales...

...avec une baisse des effectifs

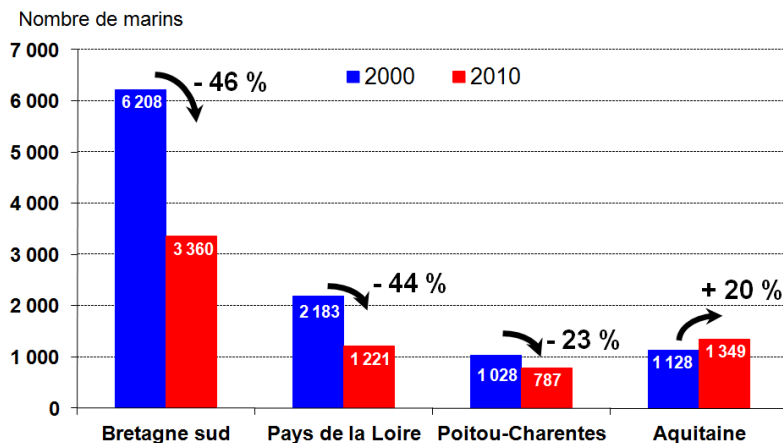
Répartition des effectifs de marins sur la façade Aglia en 2010



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

- En 2010, plus de **6 700 marins** ont embarqué au moins une fois sur un navire du golfe de Gascogne.
- Cela représente environ **5 500 emplois ETP** (soit environ 50 % des emplois nationaux).
- Les ports de **Bretagne sud** accueillent la **moitié** des effectifs de la façade atlantique.
- La **petite pêche** est la **catégorie la plus représentée** puisqu'elle concerne **40 %** des marins.
- Sur les dix dernières années, la **répartition des effectifs par catégorie de navigation n'a quasiment pas changé**.

Evolution 2000- 2010 du nombre de marins sur la façade Aglia par région

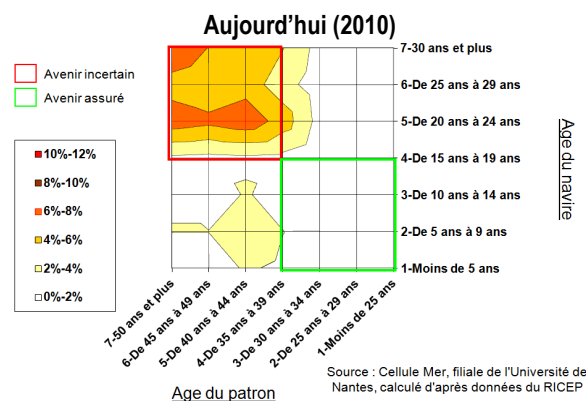
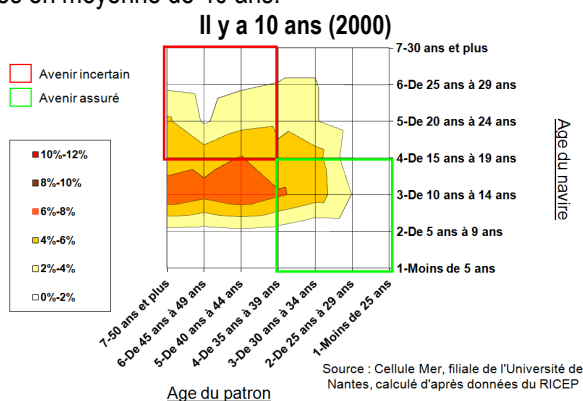


Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et SDSI-DAM

- En 10 ans, les **effectifs ont été réduits** de plus de **36 %**.
- En **2000**, il y avait plus de **10 500 marins** sur la façade atlantique (non ETP).
- En **2010** il en reste **6 700** (non ETP).
- La **Bretagne** et les **Pays de la Loire** sont les régions qui ont été les plus touchées par ces pertes d'emplois.
- A contrario, la région **Aquitaine** a vu ses **effectifs progresser** de **20 %**. Cet accroissement s'explique par **l'emploi des marins étrangers** notamment dans le quartier de Bayonne. Deux tiers de ces marins naviguent plus de 6 mois.

.... et un manque cruel de jeunes patrons

Tous segments confondus : L'image de la façade atlantique correspond à l'image nationale. Les plus jeunes patrons (moins de 30 ans) sont sur des navires de 20 ans de moyenne d'âge. Les bateaux neufs sont commandés par des patrons âgés en moyenne de 40 ans.



Synthèse

- **En 2010, la France (métropole + DOM) se place au 5^{ème} rang européen (UE27) par rapport au nombre de bateau qu'elle abrite. 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 30 ans)

- **De manière générale, les indicateurs sur l'évolution de la pêche au niveau européen symbolisent davantage une activité en déclin. Cependant, plusieurs lectures sont possibles et quelques signes laissent espérer un avenir moins sombre :**

- Si le taux de renouvellement de la flotte ralentit et devient très faible (environ 0,5 %), entre 30 et 50 bateaux sont construits chaque année depuis 5 ans en métropole.

- Parallèlement, si l'âge des patrons pêcheurs approche celui de la retraite (environ 45 ans de moyenne d'âge), chaque année de nouveaux jeunes marins continuent de choisir ce métier.

- La pêche peut s'appuyer sur des atouts importants pour rester attractive (métier passion, rémunérations, environnement de travail).

- La diversité des métiers (palangre, chalut, filet, casier, etc.) de la pêche française permet d'offrir un large panel de produits de la mer.

- La demande en produits de la mer est dynamique.

- **Le challenge commun à l'ensemble des acteurs (professionnels, politiques, scientifiques), réside donc dans la faculté de s'appuyer sur ces atouts pour faire face à la multiplicité des contraintes. Au delà des difficultés d'exploitation conjoncturelles (cf. partie 2), des réponses doivent émerger sur les problématiques structurelles du secteur :**

- La transmission des entreprises restent un problème récurrent qui mérite un accompagnement pour en faciliter la cession et l'acquisition.

- Le renouvellement des navires qui intègrent les dernières technologies, notamment pour amoindrir la consommation énergétique, est une condition fondamentale.

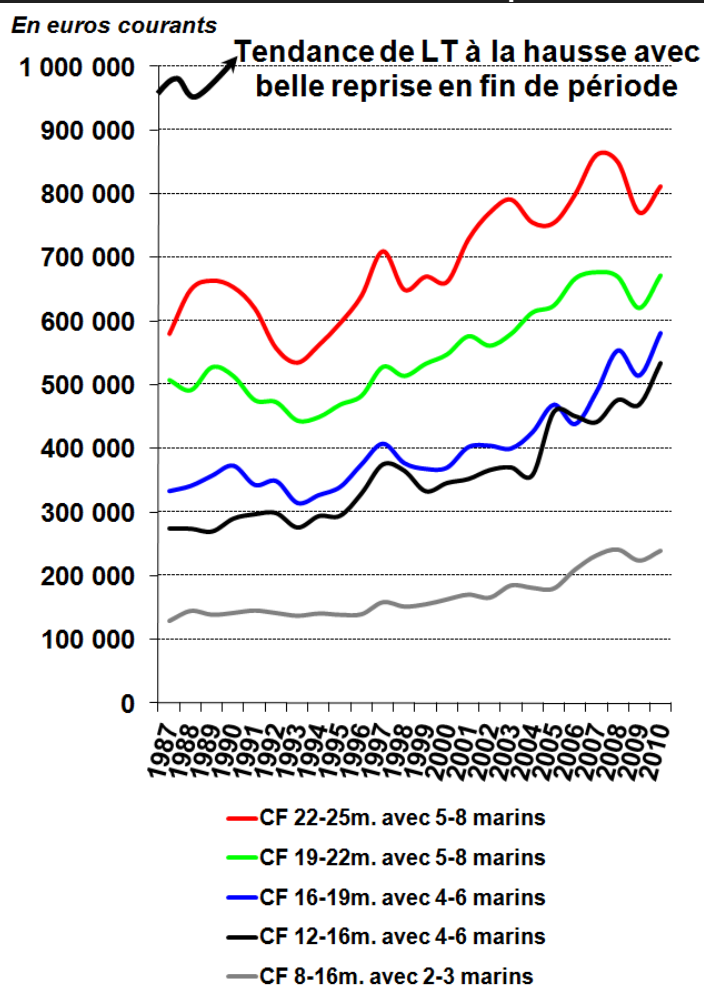
- La problématique d'accès aux sources de financement doit être appréhendée conjointement.

2 Analyses financières des entreprises de pêche

2.1 Analyse globale sur la façade atlantique¹

2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)

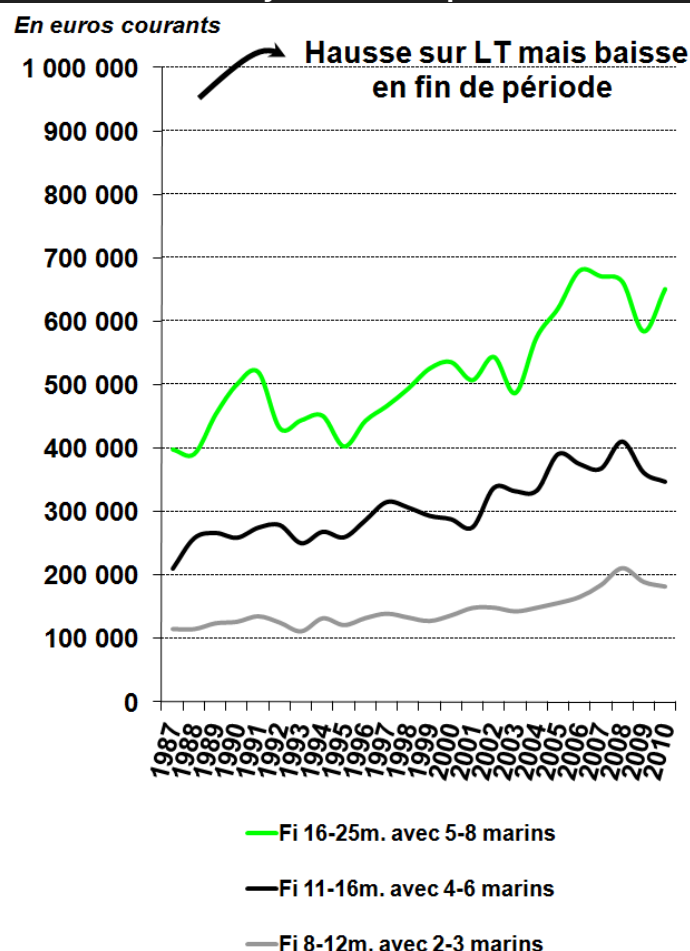
Chalutiers de fond atlantique



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

- 2010 représente une **embellie pour le chiffre d'affaires** des chalutiers (+9 % par rapport à 2009).
- Les **apports** ont été **satisfaisants** et les **difficultés de marché** se sont **atténuées**.
- Depuis 24 ans, le rythme de croissance annuel du CA des chalutiers est de 1,9 % en moyenne.
- C'est juste supérieur à l'inflation sur la même période (1,8 % en moyenne).

Fileyeurs atlantique



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

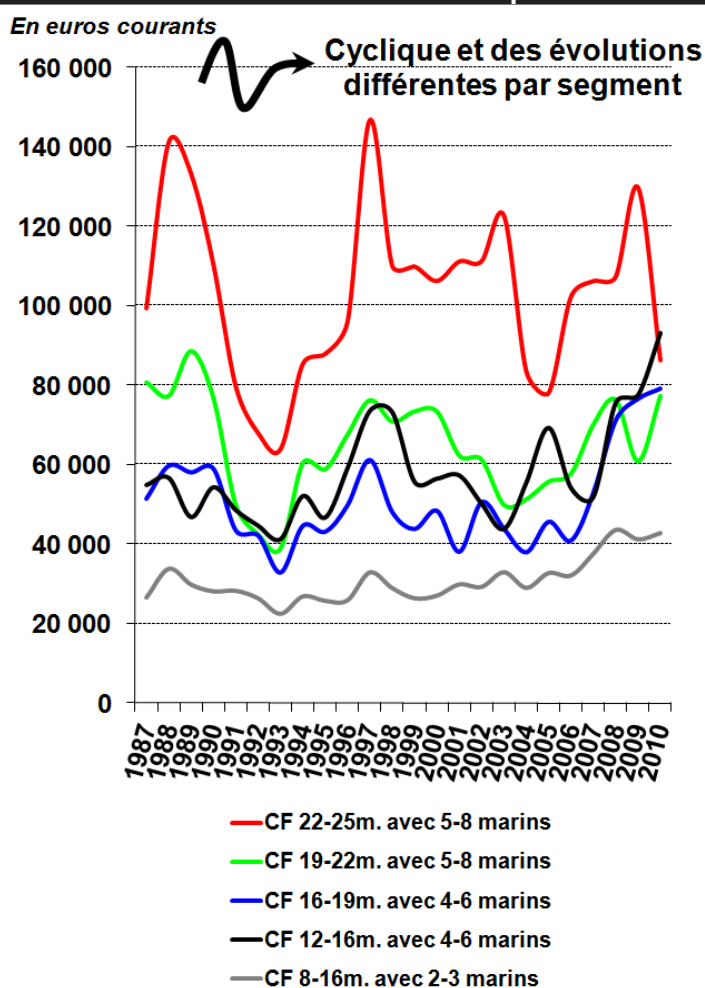
- Les fileyeurs montrent une **évolution contrastée** du chiffre d'affaires par segment de métier.
- La **saison de sole** n'a **pas été très bonne** et explique les difficultés de certaines entreprises.
- Sur **longue période** (24 ans), le chiffre d'affaires enregistre une **hausse annuelle de 2,1 %** en moyenne.
- A **court terme**, notamment depuis 2008, le chiffre d'affaires est sur un **cycle décroissant**.

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 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 & RICEP

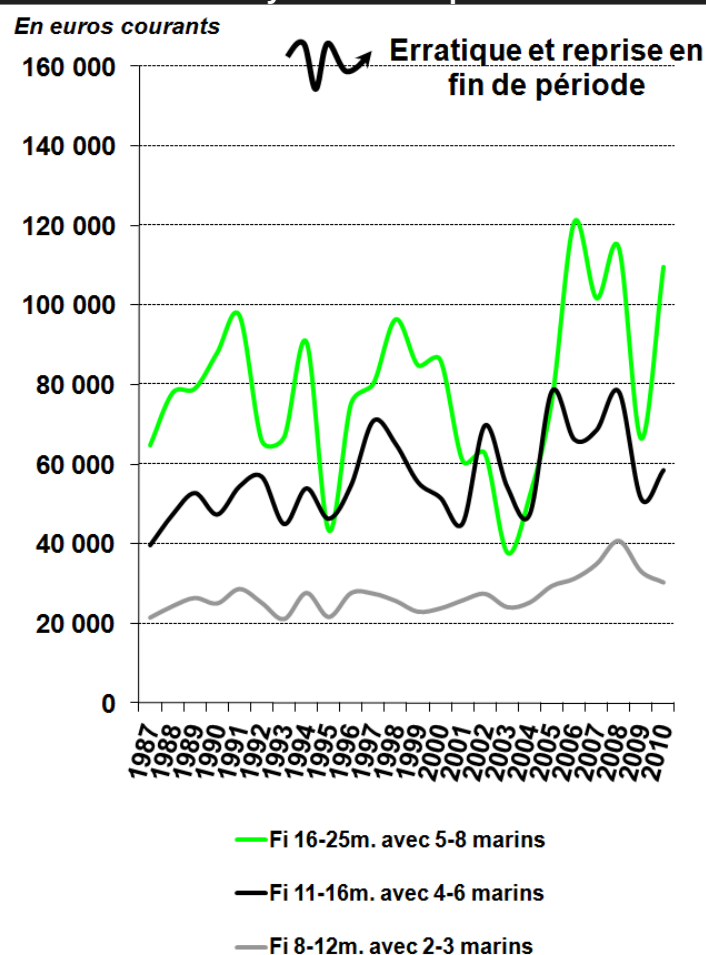
➤ L'évolution du RO des chalutiers sur le long terme est très cyclique.

➤ Cette volatilité s'explique par les plus ou moins bons résultats des entreprises en termes de **chiffre d'affaires** et par les **évolutions des coûts d'exploitation**.

➤ Cependant, à long terme, le RO des chalutiers **croît** à un rythme moyen de **0,8 %** par an depuis 1987 quand **l'inflation est à +1,8 %**.

➤ La **rentabilité d'exploitation** des chalutiers a donc été nettement **réduite** depuis 25 ans.

Fileyeurs atlantique



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

➤ A l'image des chalutiers, les **fileyeurs** affichent un **résultat opérationnel** très **fluctuant**, en fonction de l'évolution du CA et des charges d'exploitation.

➤ Même s'ils sont moins dépendants de l'énergie, les fileyeurs ont vu **l'ensemble de leurs coûts d'exploitation progresser de 63 % en 24 ans** (même variation pour les chalutiers).

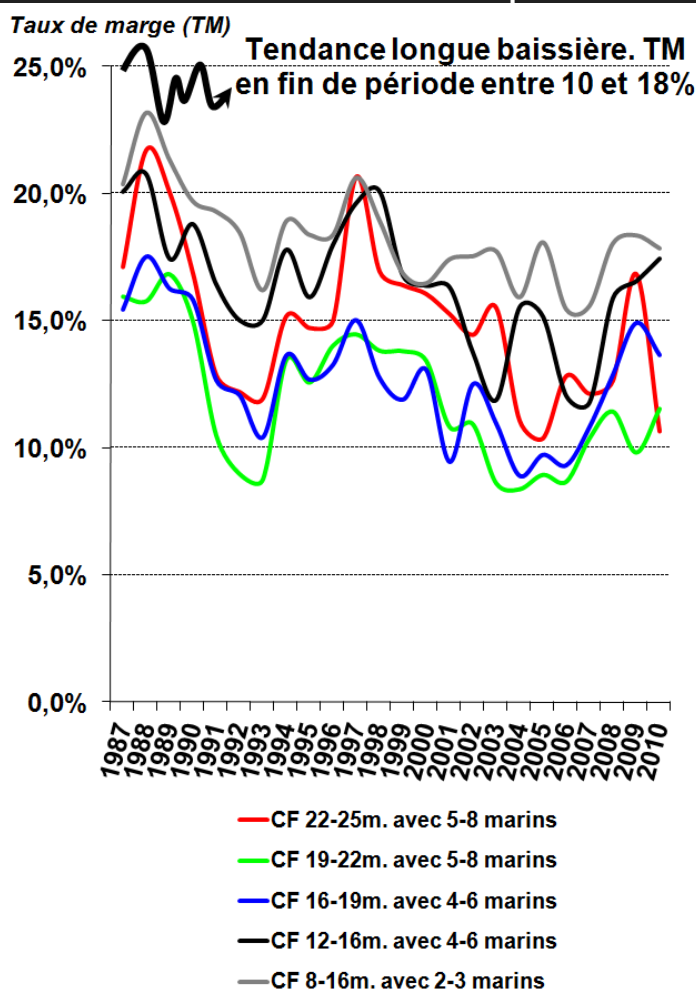
➤ L'évolution **des coûts** est très corrélée à la **conjoncture sectorielle et internationale** (coût des matières premières et de l'énergie notamment).

➤ Cela représente une **hausse moyenne de 2,1 % par an** des coûts, soit une **progression similaire à celle du CA**.

2.1.3 Analyse du taux de marge (TM)

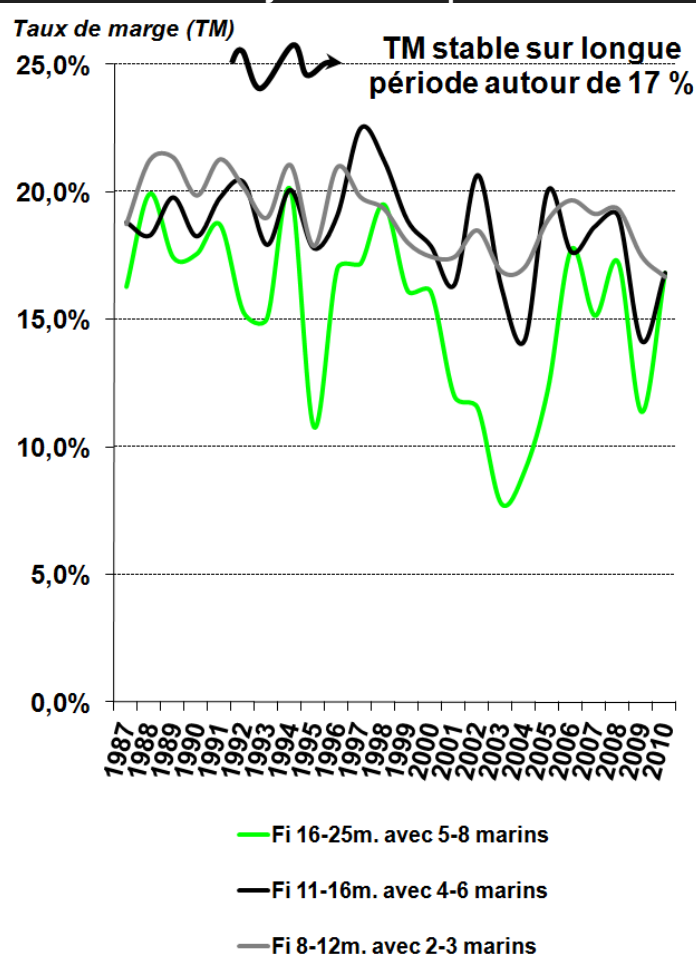
Le taux de marge est le rapport entre le résultat opérationnel et le chiffre d'affaires (RO/CA).

Chalutiers de fond atlantique



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

Fileyeurs atlantique



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

➤ Compte tenu de la volatilité du RO, l'évolution du taux de marge des chalutiers montre des variations importantes.

➤ En fonction des segments de métier, les taux de marge ont perdu entre 2 et 6 points entre 1987 et 2010.

➤ Les TM des chalutiers en 2010 sont à des niveaux acceptables (entre 11 et 18 %) qui démontrent la viabilité des conditions d'exploitation de l'activité de pêche.

➤ Malgré de fortes variations, les TM des fileyeurs restent en 2010 à des niveaux proches de ce qu'ils étaient en 1987.

➤ Ce constat s'explique par la hausse quasi similaire du chiffre d'affaires et des coûts d'exploitation (+2,1 % en moyenne par an).

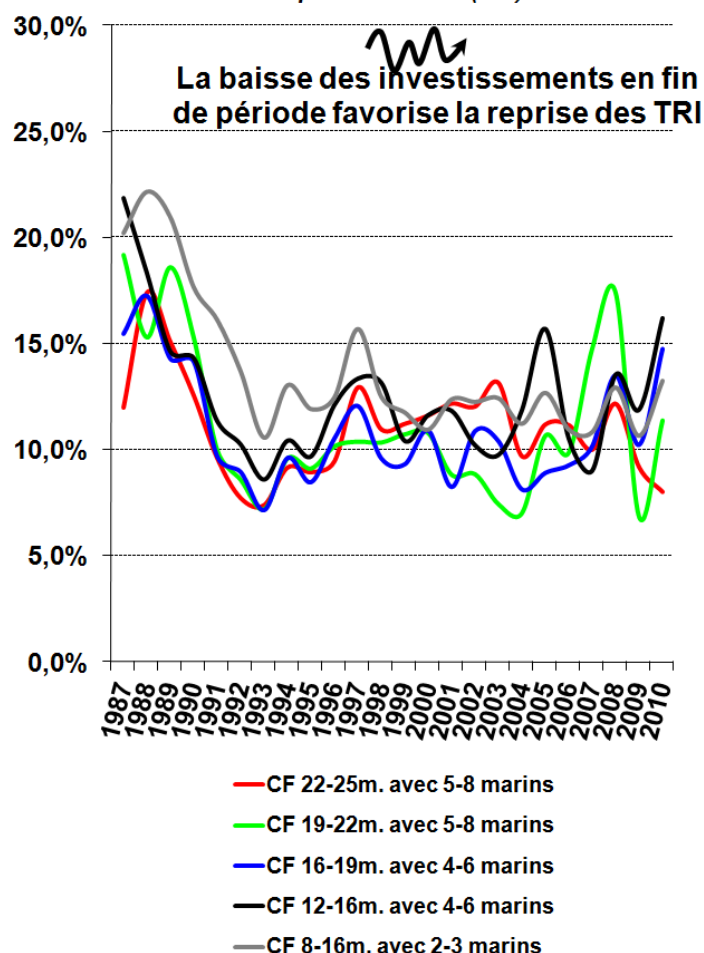
➤ Quel que soit le segment, le TM des fileyeurs dépasse 15 % en 2010. Ces niveaux de ratios sont quasiment deux fois plus élevés que la moyenne observée dans l'ensemble de l'industrie (7,6 en moyenne en 2007, source INSEE).

2.1.4 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 & RICEP

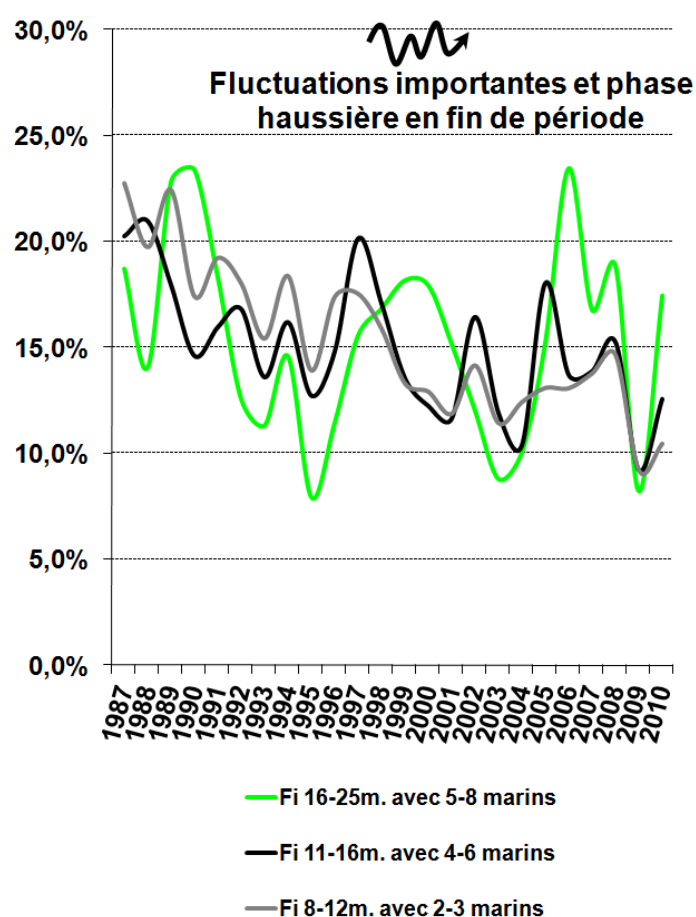
➤ Entre 1987 et 2010, la **rentabilité des capitaux investis** a diminué et **perdu entre 4 et 7 points** en fonction des segments de métier.

➤ En 2010, les **TRI des chalutiers** varient entre **8 et 16 %** (11,9 % en moyenne).

➤ Compte tenu du fort niveau capitalistique du secteur des pêches, la **rentabilité** du secteur est **légèrement en deçà de la moyenne de l'industrie** (13,1 % en moyenne, source INSEE).

Fileyeurs atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)



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

➤ Globalement, le **TRI des fileyeurs** a fortement **diminué** en 24 ans.

➤ Toutefois il y a une périodicité notable et la tendance **en fin de période** est sur un **cycle haussier**.

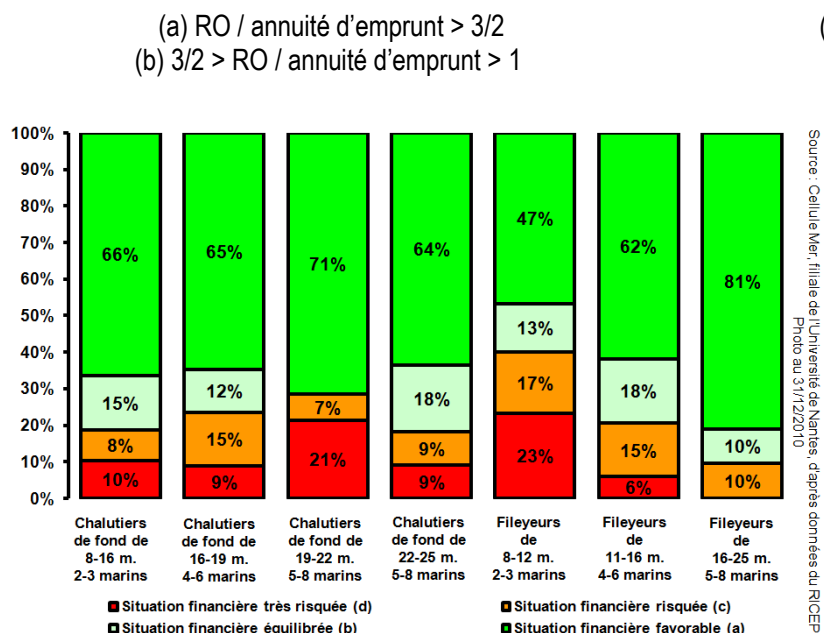
➤ Cette **remontée** s'explique par le **renouvellement limité des outils de production** et implicitement par le **faible niveau des investissements**.

➤ Ainsi, le secteur des pêches garde une **rentabilité supérieure à l'industrie automobile** (8,8 %) et à **l'énergie** (7,5 %).

2.1.5 Analyse de la situation financière globale

La situation financière des entreprises de pêche en 2010 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.



➤ Par rapport à l'année 2009, la **situation financière** des entreprises s'est globalement **améliorée**.

➤ **20 % des entreprises** connaissent tout de même **des difficultés** (contre 28 % en 2009), et la moitié de ces 20 % est en situation très risquée.

➤ Plusieurs facteurs expliquent ce redressement :

- la **sortie de flotte** des entreprises les plus en difficulté,
- un **redressement des chiffres d'affaires**,
- des **remboursements financiers** qui ont pu diminuer lorsque les outils (non renouvelés) sont complètement amortis.

2.1.6 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2010

Cette analyse montre l'évolution du salaire à la pêche depuis 1987 jusqu'à 2010. 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 pour les marins, indexé 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.

Néanmoins, le revenu moyen annuel brut est un standard qui permet des comparaisons avec d'autres secteurs d'activité. Son analyse permet également de mettre en évidence, à l'échelle annuelle, des écarts de rémunération, parfois importants, au sein du secteur. Ces différences de traitements peuvent alors dépendre des stratégies individuelles de pêche, ou être illustratives soit des difficultés soit d'une bonne campagne de pêche sur une espèce importante d'un métier. Mais ces différences par métier s'estompent souvent dans l'analyse de long terme.

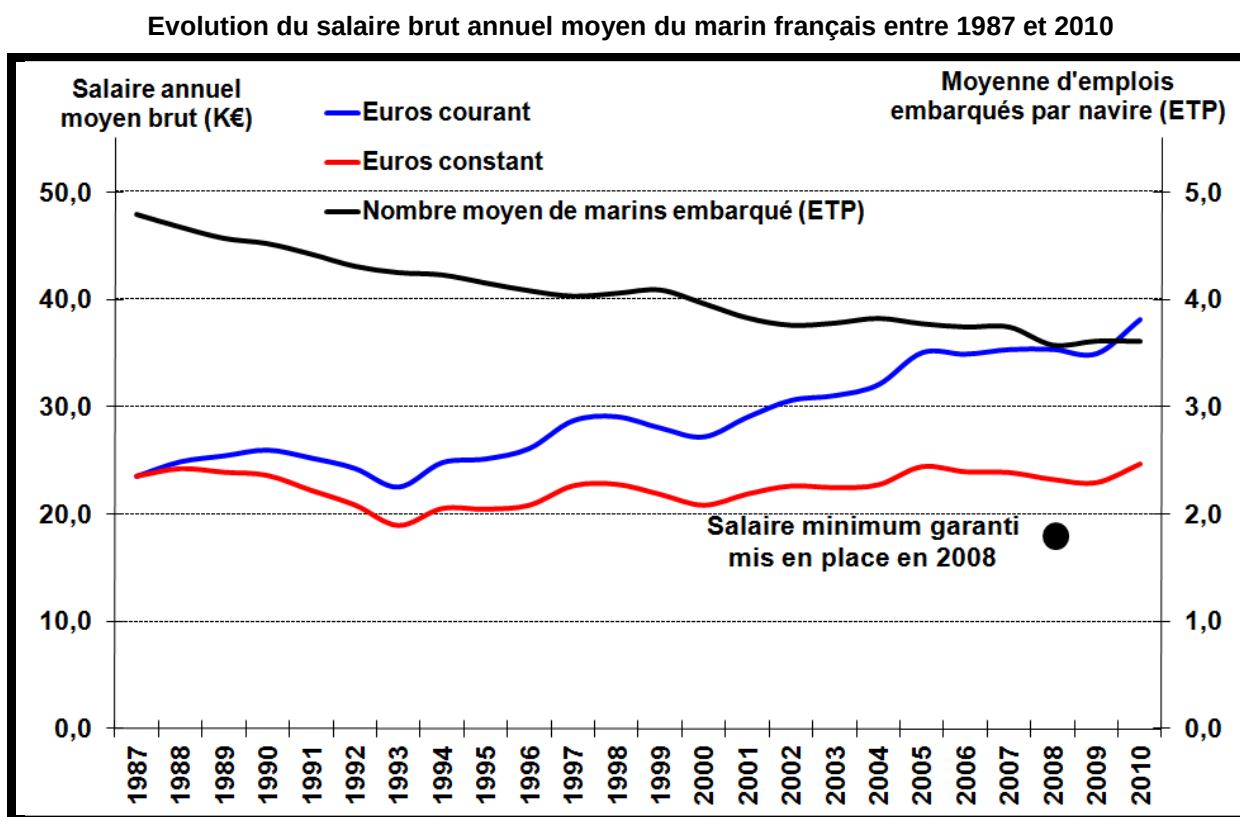
En 2010, le salaire brut moyen des marins est de l'ordre de 38 K€ (euros courants). Le revenu brut annuel moyen en France en 2010 (tous secteurs confondus) est d'environ 33 K€ (source INSEE, DADS) soit un écart de 15 % par rapport au secteur des pêches. Rapporté au nombre de jours de mer, ce salaire unitaire se situe dans une fourchette de 180 à 200 euros par jour de mer.

Depuis 1987, le salaire moyen du marin pêcheur a progressé de plus de 60 % puisqu'il était de 23,5 K€ en 1987. Cette progression correspond à une revalorisation de 2,0 % en moyenne chaque année. Toutefois, sur plus de deux décennies, l'impact de l'inflation est loin d'être négligeable puisque si l'on se base sur le niveau

général des prix (NGP), celle-ci a progressé de 55 % depuis 1987 (taux de croissance annuel moyen de 1,8 %). La mise en parallèle de ces deux indicateurs tend donc à montrer une quasi stabilité du pouvoir d'achat des marins entre 1987 et 2009. En neutralisant l'effet de l'inflation, nous sommes passés d'un salaire de 23,5 K€ en 1987 à 24,6 K€ en 2010 (euros constants, base 100 en 1987).

D'autre part, l'accroissement des rémunérations entre 2009 et 2010 (+9 % en moyenne) s'explique en partie par une hausse du nombre de jours de mer moyens des navires français (+10 jours en moyenne entre les 2 années).

Enfin, un autre élément marquant de l'analyse tient au fait que cette hausse constante des revenus n'a été rendue possible que par la réduction progressive des effectifs embarqués. En 1987 on dénombrait en moyenne 4,8 emplois de marins (ETP) à bord des navires ; en 2010 ce nombre est réduit à 3,6. Cette baisse des équipages permet de conserver une rémunération attractive au sein du métier.



Synthèse

- **2010 représente une année satisfaisante quant aux conditions d'exploitation et aux chiffres d'affaires générés par les entreprises de pêche :**
 - l'apparence de poisson a été bonne
 - les prix se sont redressés par rapport à 2009
- **Depuis 24 ans, le chiffre d'affaires** des entreprises a progressé de **63 %** mais **l'inflation** sur cette période est de **55 %**.
- Parallèlement, **les coûts d'exploitation** ont augmenté dans les mêmes proportions que le CA (**+63 % entre 1987 et 2010**).
- Les **rémunérations** indexées sur les résultats des ventes du bateau sont en progression (**+ 9% par rapport à 2010**) et demeurent attractives.
- Le **salaire moyen** à la pêche est **supérieur au salaire moyen brut français** (toutes activités confondues) de **15 %** (38 K€ contre 33 K€). **Sur longue période**, on assiste à un **maintien du pouvoir d'achat des pêcheurs**.
- Même si les entreprises de pêche continuent de créer de la richesse, le **résultat opérationnel des navires augmente moins vite que l'inflation** (respectivement 0,8 % par an contre 1,8 %) et la rentabilité d'exploitation des entreprises diminue.
- Les **taux de marge** en 2010 (autour de **14-15 % en moyenne**) sont suffisants pour garantir une **activité pérenne** et sont quasiment 2 fois plus élevés que la moyenne observée dans l'industrie.
- Les difficultés proviennent davantage de la rentabilité des capitaux investis dans un secteur fortement capitalistique même si **le faible renouvellement** de la flotte de pêche permet de **garder des taux de rentabilité corrects** (12,6 % en moyenne).
- C'est **en deçà de la moyenne de l'industrie** (13,1 %, source INSEE) mais **supérieur à l'industrie automobile** (8,8 %) et à **l'industrie de l'énergie** (7,5 %).
- En envisageant **un investissement dans un bateau de pêche aujourd'hui** et compte tenu de la conjoncture énergétique notamment, on eut espérer un **taux de rentabilité interne** de l'ordre de **5 %** pour un investissement sur 15 ans.
- Des travaux menés en prospective sur la **technologie hydrogène** montre qu'elle pourrait être adaptée à la pêche et qu'un investissement dans cette technologie pourrait permettre **un taux de rentabilité interne supérieur (6-7 %)**² (exemple pour un navire de 12 mètres polyvalent aux arts dormants)

² Programme SHyPER (2010 -2011) : Etude technico-économique de la transférabilité d'un système à Hydrogène sur un navire de pêche, porté par la Mission Hydrogène des Pays de la Loire.

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'un peu moins de 900 navires dont 60 % de chalutiers de 40 % de fileyeurs. L'analyse des 5 segments de métier s'appuie sur un échantillon de 444 navires ce qui correspond à un taux de représentativité de 50 %. Ce taux oscille entre 32 et 70 % suivant les segments de métier. Le choix de ces segments repose sur leur contribution à la valeur économique qu'ils génèrent dans l'économie portuaire et par effet induit dans les zones littorales.

Données 2010 Façade Atlantique	Nombre de navires en activité sur la façade Atlantique	Réprésentativité de l'échantillon RICEP (1)	Poids du segment par rapport au métier
Chalutier de fond 8-16 mètres avec 2-3 marins	264	47%	51%
Chalutier de fond 12-16 mètres avec 4-6 marins	105	70%	20%
Chalutier de fond 16-19 mètres avec 4-6 marins	57	65%	11%
Chalutier de fond 19-22 mètres avec 5-8 marins	41	41%	8%
Chalutier de fond 22-25 mètres avec 5-8 marins	49	33%	9%
Ensemble des chalutiers de 8 à 25 mètres	516		100%
Fileyeur 8-12 mètres avec 2-3 marins	189	32%	52%
Fileyeur 11-16 mètres avec 4-6 marins	127	48%	35%
Fileyeur 16-25 mètres avec 5-8 marins	47	62%	13%
Ensemble des Fileyeur de 8 à 25 mètres	363		100%

(1) ex: l'échantillon du RICEP couvre 47% des 281 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, RICEP

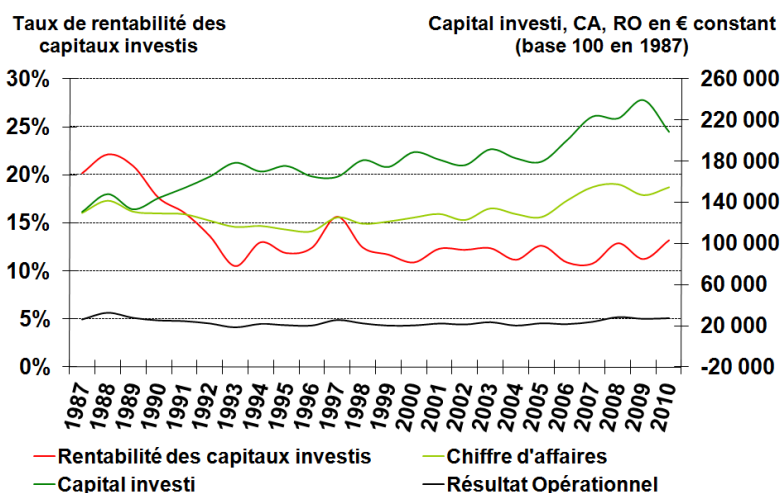
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord

2.2.2.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	155,0	
	Tonnage moyen (GT)	19,6	
	Taille moyenne du segment en cm	1187	
	Age moyen	23,6	
		2010	Evo. 10/09
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	186	↗
	Nombre moyen de marins embarqués	2,4	→
	Chiffre d'affaires	239,1	↗(+7%)
		2010 (K€) (%CA)	Evo. 10/09
Postes de charges (K€)	Carburant	41,8 (18%)	↗
	Engins de pêche	10,5 (4%)	↘
	Entretien - Réparation	20,3 (8%)	↗
	Salaires	84,2 (35%)	↗
	Charges sociales	8,5 (4%)	↘
	Autres coûts d'exploitation	35,3 (15%)	→
		2010 (%CA)	Evo. 10/09
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	38,5 (16%)	↗
	Résultat Opérationnel (K€)	42,7	↗
	CA / jour de mer (K€)	1,3	→
	Taux de marge brute d'exploitation	17,9%	stable
	Rentabilité des capitaux investis	13,2%	+2 points

Principaux éléments économiques

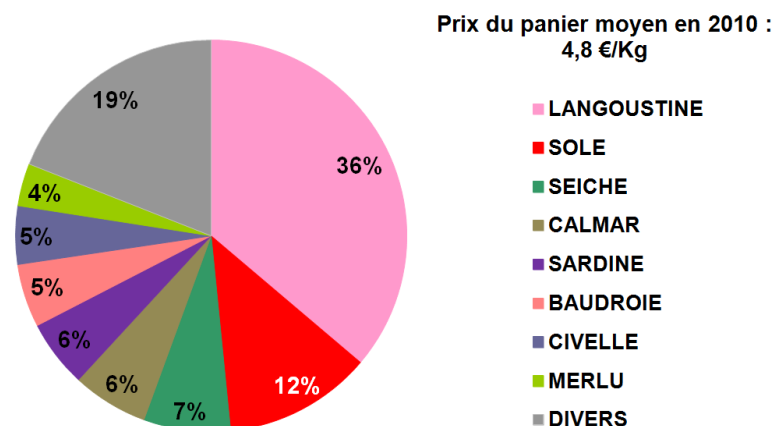
- En 2010, les petits chalutiers de fond ont réalisé une **dizaine de jours de mer supplémentaires** par rapport à 2009.
- Cette hausse d'activité n'a **pas eu de répercussion sur le nombre de marins embarqués** (2,4 emplois de plein temps en moyenne par navire).
- Le **chiffre d'affaires** généré par les chalutiers est supérieur de **7 %** à celui de 2009.
- Parallèlement, les **coûts d'exploitation** ont **progressé de 6 %** par rapport à 2009.
- La **charge de carburant** est celle qui a le plus **augmenté (+20 % / 2009)** avec la hausse combinée de l'activité et du prix du gasoil.
- Les **coûts d'entretien et réparation** ont **augmenté de 10 %** en raison notamment de quelques travaux qui avaient été reportés en 2009 faute de liquidités suffisantes.
- L'**augmentation du CA** a profité à l'ensemble de l'équipage puisque la **masse salariale a progressé de 7 %**.
- Au final, l'**EBE** des navires s'est **amélioré (+11 % / 2009)**.



Evolution des ratios d'exploitation

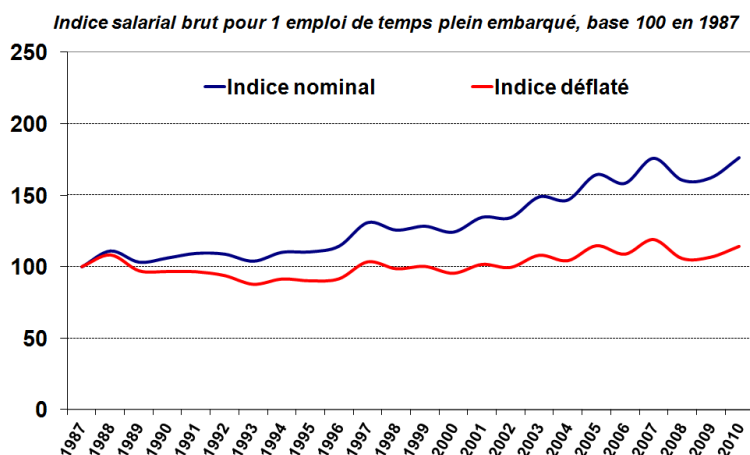
- La régularisation de certaines charges antérieures a **limité la progression du résultat opérationnel (+4 % / 2009)**.
- Sur le long terme le RO croît légèrement plus vite que l'inflation (2 % contre 1,8 %).
- Le **taux de marge brute d'exploitation** des petits chalutiers se stabilise à un niveau correct (environ 18 %).
- La **rentabilité des capitaux investis** **progresses de 2 points** grâce à la hausse du RO et la légère baisse des investissements.

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



Principales espèces débarquées

- Par rapport à l'exercice précédent, la **structure des débarquements** a été modifiée.
- **Davantage d'espèces à forte valeur ajoutée** ont contribué à augmenter le prix du panier moyen des petits chalutiers.
- La **langoustine**, malgré un prix de vente en retrait par rapport à 2009, **représente plus d'1/3 des ventes**.

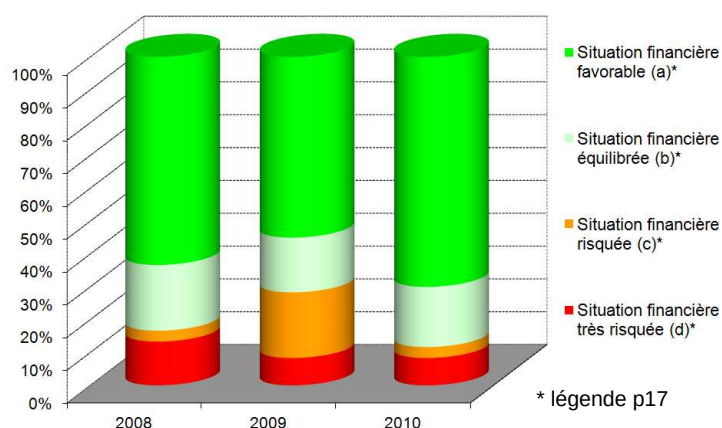


Évolution de la masse salariale

- La **hausse de la masse salariale (+7 % / 2009 en moyenne)** s'est faite à **effectifs stables**.
- Depuis 24 ans, les **rémunérations** des marins embarqués sur ce type de navire ont **progressé de 76 %** quand l'**inflation** a été de **55 %** sur la même période.
- L'évolution de l'indice salarial montre donc une **très légère hausse du pouvoir d'achat** depuis 1987.

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

2.2.2.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La **situation financière** des entreprises s'est **améliorée** sur les trois années.
- En 2010, **12 % des entreprises n'atteignent pas l'équilibre financier**.
- Elles ne génèrent pas **suffisamment de résultats d'exploitation** pour faire face aux **encours bancaires**.
- Plus des **2/3 des entreprises** peuvent constituer des **réserves financières**.

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2008	2009	2010	2008	2009	2010
48%	41%	30%	26%	28%	25%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement diminue** et symbolise l'amélioration de la santé financière.
- Des entreprises très endettées sont sorties de flotte en 2009.

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

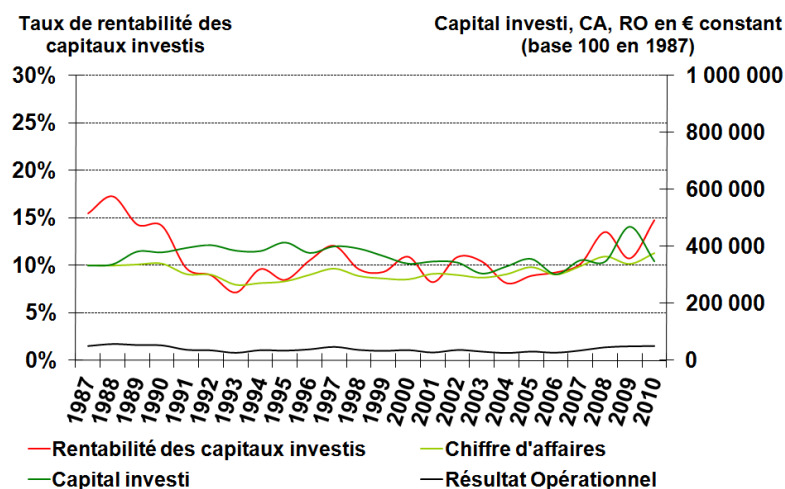
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord

2.2.3.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	297,1	
	Tonnage moyen (GT)	67,1	
	Taille moyenne du segment en cm	1661	
	Age moyen	21,4	
		2010	Evo. 10/09
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	206	↗
	Nombre moyen de marins embarqués	4,8	↗
	Chiffre d'affaires	580,8	↗(+13%)
		2010 (K€) (%CA)	Evo. 10/09
Postes de charges (K€)	Carburant	132,5 (23%)	↗
	Engins de pêche	22,3 (4%)	↘
	Entretien - Réparation	55,3 (10%)	→
	Salaires	196,7 (34%)	↗
	Charges sociales	12,3 (2%)	↘
	Autres coûts d'exploitation	95,6 (16%)	↗
		2010 (%CA)	Evo. 10/09
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	66,2 (11%)	↗
	Résultat Opérationnel (K€)	79,3	↗
	CA / jour de mer (K€)	2,8	↗
	Taux de marge brute d'exploitation	13,7%	-1 point
	Rentabilité des capitaux investis	14,8%	+4 points

Principaux éléments économiques

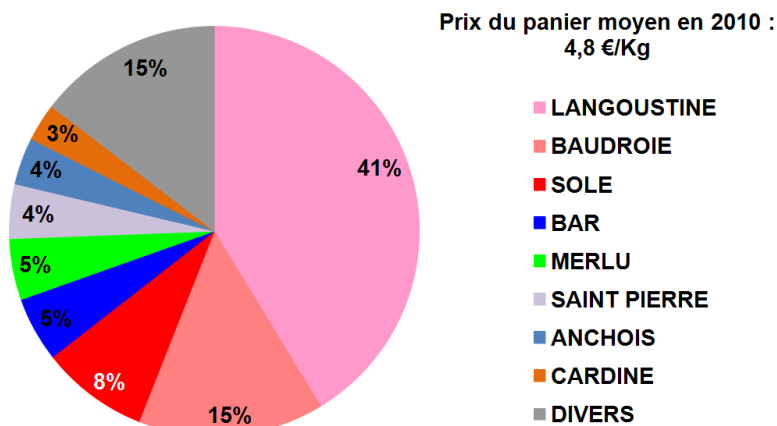
- Par rapport à 2009, les **navires sont davantage sortis** (+ 6 jours).
- le **chiffre d'affaires par jour de mer** a également **progressé de 10 %**.
- Au final, la combinaison de ces 2 paramètres a permis une **hausse du CA de 13 %**.
- Rappelons que 2009 était une mauvaise année en raison de problèmes de marché.
- Les **coûts d'exploitation ont augmenté** au total de **10 % / 2009**.
- C'est le **poste carburant** qui enregistre la **plus forte hausse (+29 %)**.
- Cette charge retrouve quasiment le même niveau qu'en 2008 (évo. 2009/08 : -25 %).
- En 2010, **les marins ont gagné** en moyenne **7 % de plus** que l'année précédente.
- Au final, l'**EBE dégagé est le plus élevé de ces 5 dernières années**.
- Compte tenu d'une augmentation plus importante du CA par rapport au RO, **le taux de marge d'exploitation perd 1 point** mais il reste à un niveau acceptable.



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

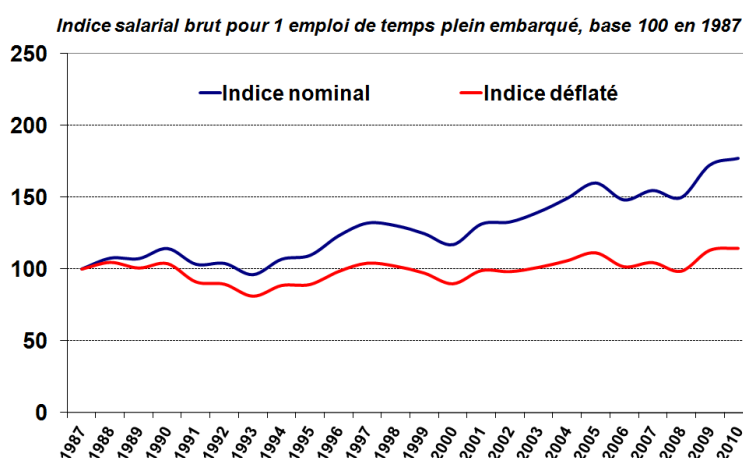
Evolution des ratios d'exploitation

- Depuis 1987, le **résultat opérationnel** des entreprises a **progressé au même rythme que l'inflation (+55 %)**.
- C'est ce qui explique la stabilité remarquable de la courbe noire (graphique ci-contre).
- Le **CA a augmenté plus fortement (+74 %)** ce qui explique la légère dégradation du taux de marge sur longue période.
- A près de 15% la **rentabilité des capitaux investis est bonne**.



Principales espèces débarquées

- La **structure des débarquements** est assez **proche** de celle de 2009 avec 2 espèces qui représentent plus de la moitié du CA des navires.
- Le **prix du panier moyen** a perdu **50 centimes du Kg** en raison notamment de la baisse des prix sur ces 2 principales espèces.
- Dans l'ensemble, les **volumes débarqués** sont **supérieurs** à l'année 2009 favorisant ainsi la baisse du prix moyen.

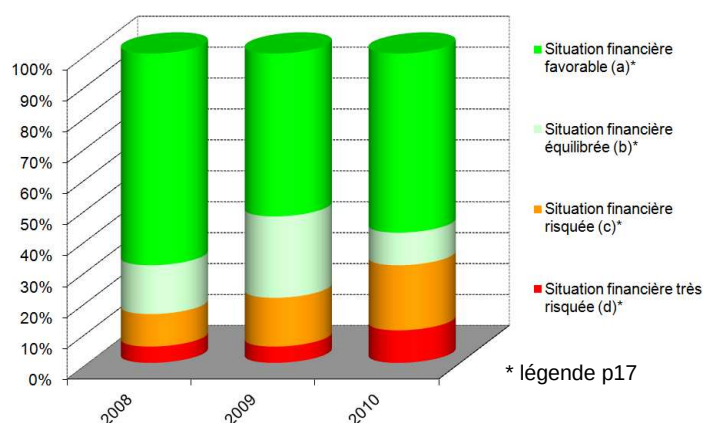


Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DAMGM, CGPA et RICEP

Évolution de la masse salariale

- Par rapport à 2009, le surplus d'activité a permis de générer **des salaires en hausse** (+7 %).
- Depuis 1987, les **salaires augmentent** en moyenne de **2,4 % par an**.
- Sachant que **l'inflation** sur la période est en moyenne de **1,8 % par an**, le **pouvoir d'achat** des marins a **augmenté** en moyenne de **0,6 % par an**.

2.2.3.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- En analysant un échantillon constant d'entreprises, on s'aperçoit que **la situation financière se dégrade légèrement**.
- Parmi les entreprises qui avaient une situation équilibrée en 2009 certaines ont glissé en situation favorable, les autres en situation risquée.
- En 2010, **plus des 2/3** étaient dans une **situation financière a minima équilibrée**.

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2008	2009	2010	2008	2009	2010
43%	55%	44%	16%	28%	16%

Evolution des ratios financiers

- Depuis 10 ans le **niveau d'endettement** est plutôt **stable**.
- La **capacité d'autofinancement** a **diminué** / 2009 mais reste à un niveau normal.

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

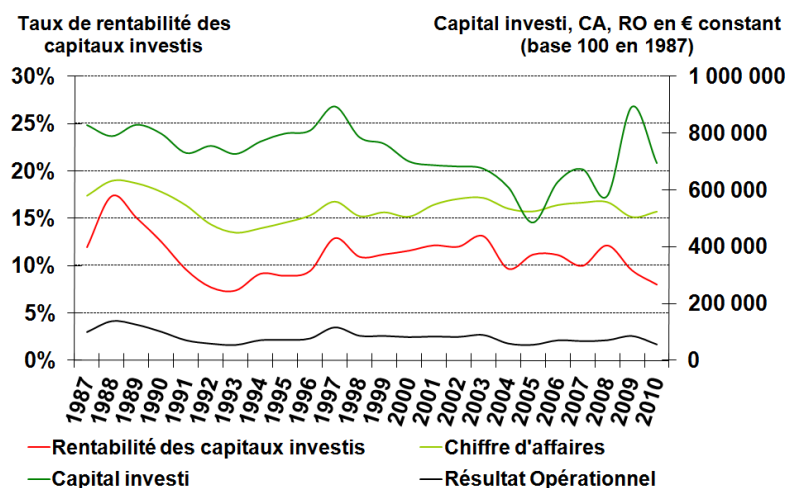
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord

2.2.4.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	451,1	
	Tonnage moyen (GT)	146,2	
	Taille moyenne du segment en cm	2265	
	Age moyen	18,7	
		2010	Evo. 10/09
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	248	➔
	Nombre moyen de marins embarqués	5,8	➔
	Chiffre d'affaires	811,1	➔ (+5%)
		2010 (K€) (%CA)	Evo. 10/09
Postes de charges (K€)	Carburant	221,7 (27%)	➔
	Engins de pêche	31,7 (4%)	➔
	Entretien - Réparation	85,6 (10%)	➔
	Salaires	234,1 (29%)	➔
	Charges sociales	14,3 (2%)	➔
	Autres coûts d'exploitation	152,6 (19%)	➔
		2010 (%CA)	Evo. 10/09
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	71,0 (9%)	➔
	Résultat Opérationnel (K€)	85,8	➔
	CA / jour de mer (K€)	3,3	➔
	Taux de marge brute d'exploitation	10,6%	-6 points
	Rentabilité des capitaux investis	8,0%	-2 points

Principaux éléments économiques

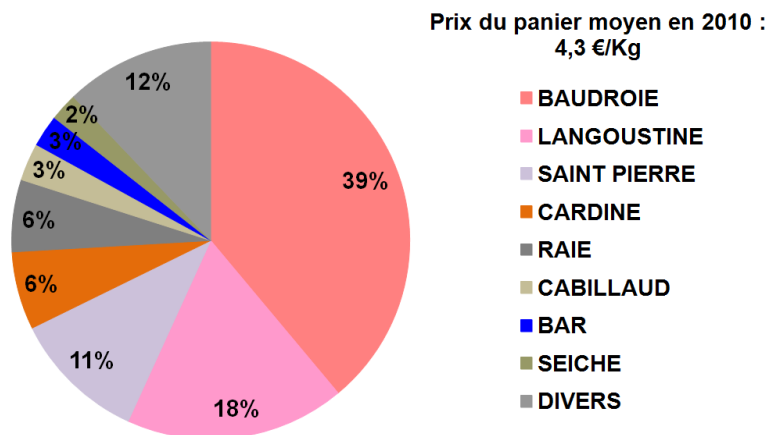
- Les **grands chalutiers** de la façade atlantique ont gardé la **même intensité** d'activité qu'en 2009 (environ 250 jours de mer).
- L'**amélioration des rendements** par jour de mer à permis d'**accroître le CA de 5 %**.
- En valeur absolue, cela représente en moyenne, environ **40 K€ de ventes supplémentaires** par navire.
- Toutefois, ces gains supplémentaires n'ont même pas permis de compenser la hausse du prix du gasoil.
- Entre 2010 et 2009, le **cours du pétrole** a progressé de **37 %** (après la baisse de 2009/08 de 32 %) et la charge de carburant des chalutiers a augmenté de 45 % (+70 K€).
- Cette **hausse des frais communs** n'a pas permis d'améliorer les rémunérations (salaires stables / 2009).
- Au total, les **coûts d'exploitation** ont **augmenté de 12 %**.
- Finalement, l'**EBE a régressé fortement** alors que l'activité a été meilleure.
- Le **taux de marge d'exploitation** perd **6 points** par rapport à 2009.



Evolution des ratios d'exploitation

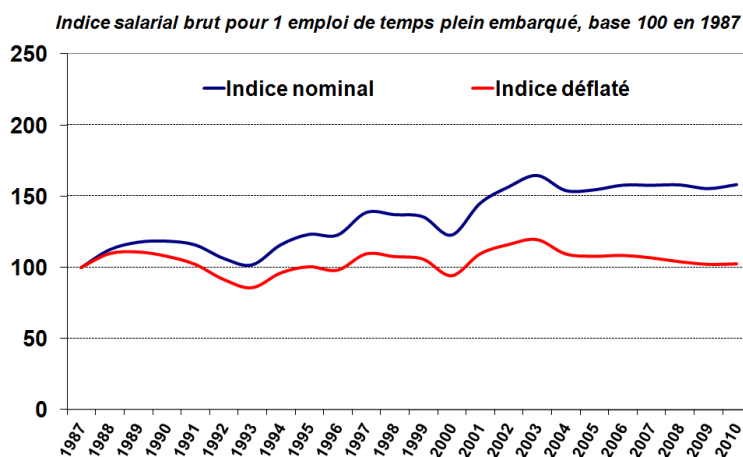
- Depuis 1987, le **CA** des navires croît à un rythme annuel de **1,4 %** quand les **charges d'exploitation** augmentent tous les ans en moyenne de **1,7 %**.
- La mise en parallèle de ces deux indicateurs symbolise l'**altération de la rentabilité**.
- Le métier reste rentable pour des investissements de 20 ans mais la difficulté est d'anticiper le renouvellement des navires.

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



Principales espèces débarquées

- L'année **2010** a été **correcte** au niveau de la **production** et notamment des captures.
- Ces navires ont quasiment la **même structure de débarquement** qu'en 2009.
- Le **prix du panier moyen** est également **stable** à 4,3 €/Kg.
- En 2010, ils ont vendu plus chère la langoustine et moins cher le Saint-Pierre.
- Le prix de la baudroie a été constant.

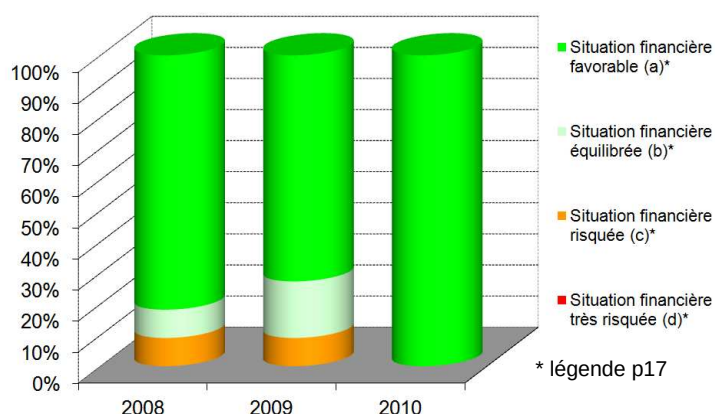


Évolution de la masse salariale

- Sur longue période (24 ans) **les salaires** des marins ont **progressé** de **58 %**.
- C'est très proche de l'inflation observée sur cette période (+55 %).
- En déflaté, le **salaire de 2010** est quasiment **le même** que le **salaire de 1987** (stabilité du pouvoir d'achat).
- La **hausse du gasoil** dans les frais communs est un **frein** à la hausse des salaires.

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

2.2.4.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La **situation financière** de cette flottille s'est améliorée et est devenue **favorable** pour l'ensemble de cette flottille en 2010.
- Cette bonne situation financière provient cependant d'un **non renouvellement des investissements**. Si ces entreprises peuvent faire face actuellement à de faibles annuités pour entretenir des bateaux de 20 ans, cela sera plus **difficile d'investir** dans un navire qui coute aujourd'hui entre 2 et 3 fois plus cher.

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2008	2009	2010	2008	2009	2010
18%	10%	10%	20%	12%	12%

Evolution des ratios financiers

- L'**endettement** des entreprises est **faible** en 2010.
- L'**autonomie financière** est **réduite** avec la hausse des charges.

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

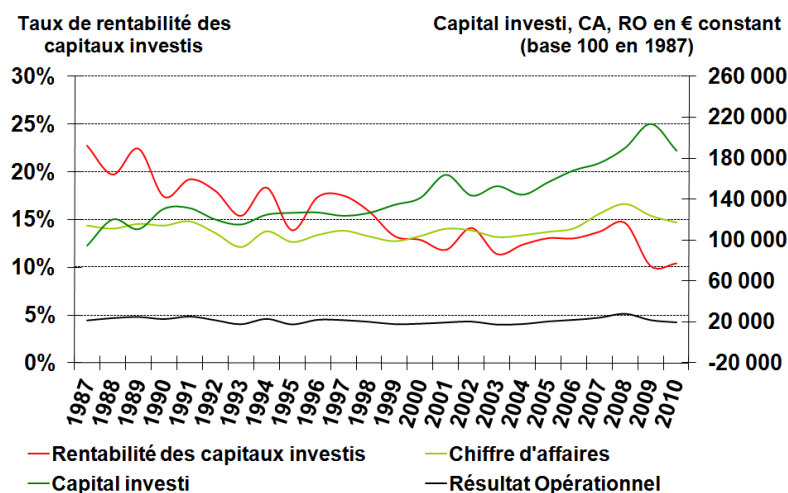
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins

2.2.5.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	133,2	
	Tonnage moyen (GT)	10,3	
	Taille moyenne du segment en cm	1070	
	Age moyen	21,2	
		2010	Evo. 10/09
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	192	➔
	Nombre moyen de marins embarqués	2,6	➔
	Chiffre d'affaires	181,3	➔ (-4%)
		2010 (K€)	(%CA) Evo. 10/09
Postes de charges (K€)	Carburant	15,8	(9%) ➔
	Engins de pêche	16,5	(9%) ➔
	Entretien - Réparation	12,6	(7%) ➔
	Salaires	70,9	(39%) ➔
	Charges sociales	7,9	(4%) ➔
	Autres coûts d'exploitation	29,2	(16%) ➔
		2010 (%CA)	Evo. 10/09
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	28,5	(16%) ➔
	Résultat Opérationnel (K€)	30,3	➔
	CA / jour de mer (K€)	0,9	➔
	Taux de marge brute d'exploitation	16,7%	-1 point
	Rentabilité des capitaux investis	10,5%	stable

Principaux éléments économiques

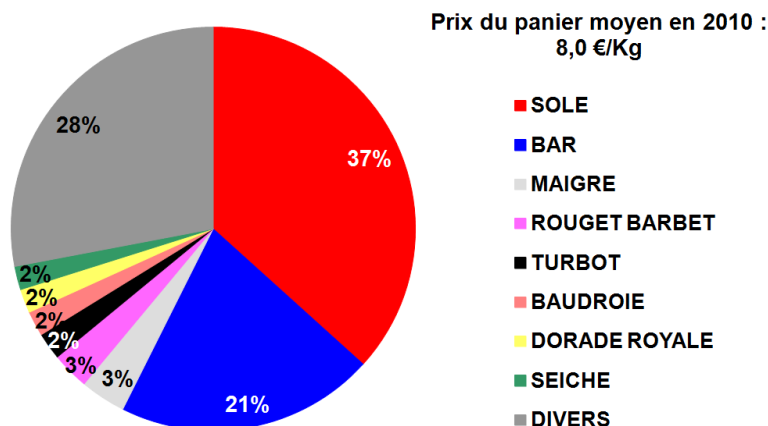
- L'**activité** des petits fileyeurs en 2010 a été **semblable** à celle de 2009 (jours de mer constants).
- Les **effectifs embarqués** se sont également **stabilisés**.
- Le nombre d'emplois sur ces navires est supérieur à celui que l'on observe sur des chalutiers de même taille.
- Entre 2010 et 2009, le **CA** des bateaux a **diminué (-4 %)**.
- Parallèlement, les **coûts d'exploitation** ont également **diminué (-4 %)** avec la **baisse des salaires (-8 %)**.
- Cet affaiblissement des rémunérations s'explique par la baisse du CA mais également par la hausse des frais communs.
- La **charge de carburant** a **augmenté** de **20 %** mais elle n'a pas atteint son niveau de 2008.
- Le **coût des engins de pêche** a **progressé** et reste la principale charge de ces bateaux après les salaires.
- Finalement, malgré la baisse des coûts, l'**EBE se dégrade (-4 %)**.



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

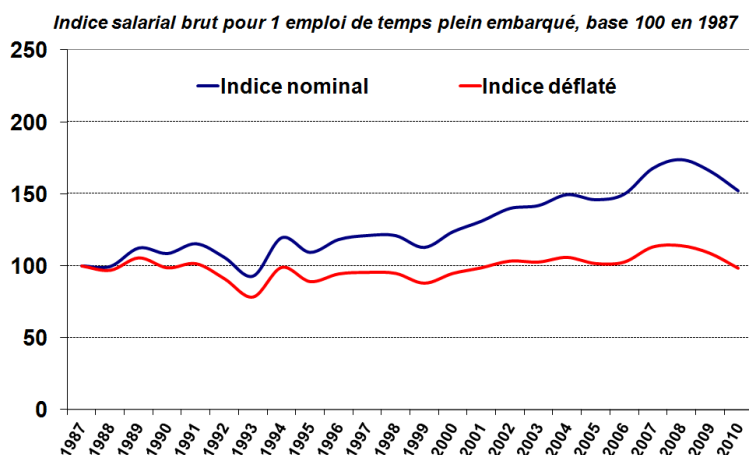
Evolution des ratios d'exploitation

- Malgré la **baisse du RO**, le **taux de marge brute d'exploitation** reste à un niveau assez élevé.
- Depuis 24 ans, le niveau des **investissements**, au coût historique, a **doublé** alors que le **RO** (en euros constants) s'est **stabilisé**, voir légèrement dégradé.
- De fait, la **rentabilité des capitaux investis** a été **divisée par 2** depuis 1987.



Principales espèces débarquées

- Les **4 premières espèces** sont les mêmes qu'en 2009 et représentent toujours les **2/3 des ventes** totales.
- Par rapport à 2009, les bateaux ont débarqué **davantage de sole** et à un **prix supérieur (+8 %)**.
- Cela a eu une répercussion sur le **prix du panier moyen** qui a **augmenté de 12 %** pour atteindre 8€/Kg.

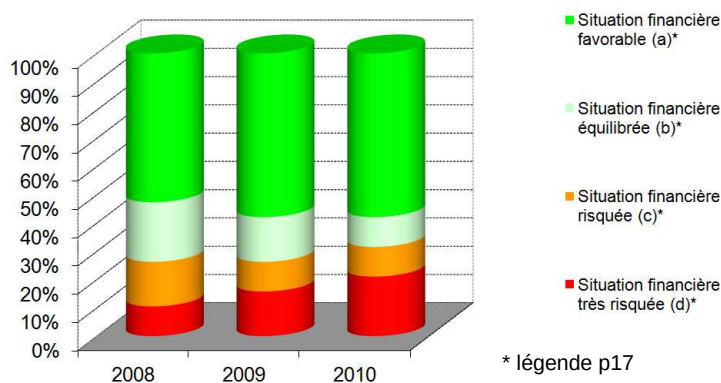


Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DAMGM, CGPA et RICEP

Évolution de la masse salariale

- Par rapport à 2009, les **salaires** ont été amoindris (-8 %).
- La **hausse des rémunérations** depuis 1987 atteint **52 %** ce qui est très légèrement inférieur à l'**inflation (55 %)**.
- On peut cependant estimer que le **pouvoir d'achat** des marins travaillant sur les petits fileyeurs s'est **stabilisé** depuis plus de 20 ans.

2.2.5.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- **Légère détérioration** de la **santé financière** des fileyeurs depuis 3 ans.
- La **baisse continue du chiffre d'affaires** depuis 2008 a contribué à une **baisse du RO plus importante** que celle des **échéances d'emprunt**.
- Toutefois, plus des **2/3 des entreprises** dépassent l'équilibre financier et près de **60 %** peuvent **constituer des réserves**.

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2008	2009	2010	2008	2009	2010
66%	53%	33%	28%	22%	18%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement** diminue avec la **baisse des dettes à long terme**.
- Les **disponibilités** restent **stables**.

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

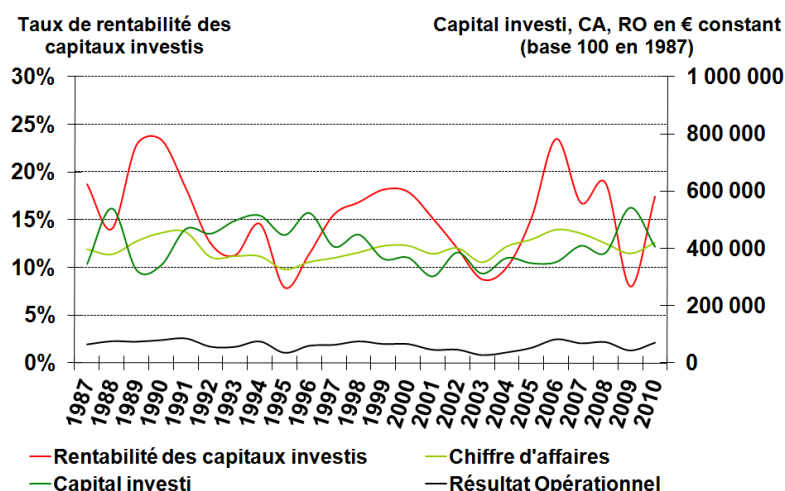
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins

2.2.6.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	340,3	
	Tonnage moyen (GT)	105,7	
	Taille moyenne du segment en cm	1932	
	Age moyen	22,9	
		2010	Evo. 10/09
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	223	➔
	Nombre moyen de marins embarqués	6,0	➔
	Chiffre d'affaires	650,7	➔(+11%)
		2010 (K€)	(%CA) Evo. 10/09
Postes de charges (K€)	Carburant	58,5	(9%) ➔
	Engins de pêche	65,1	(10%) ➔
	Entretien - Réparation	53,7	(8%) ➔
	Salaires	238,0	(37%) ➔
	Charges sociales	26,0	(4%) ➔
	Autres coûts d'exploitation	105,0	(16%) ➔
		2010 (%CA)	Evo. 10/09
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	104,4	(16%) ➔
	Résultat Opérationnel (K€)	109,6	➔
	CA / jour de mer (K€)	2,9	➔
	Taux de marge brute d'exploitation	16,8%	+5 points
	Rentabilité des capitaux investis	17,5%	+9 points

Principaux éléments économiques

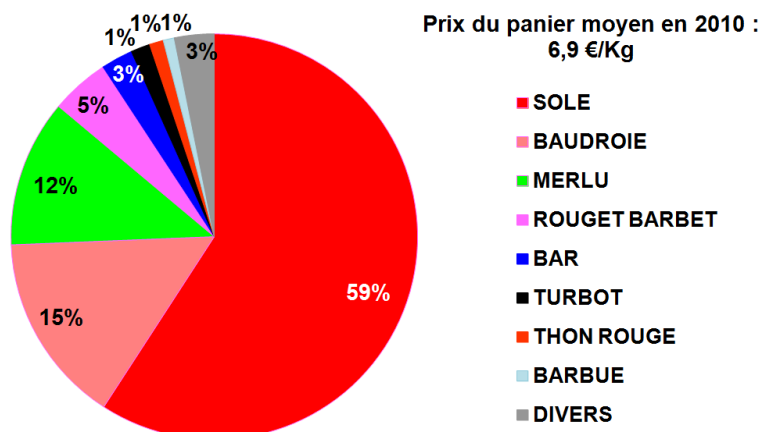
- En 2010, les **grands fileyeurs** sont **moins sortis** qu'en 2009 (8 jours de mer en moins).
- Mais la hausse du **CA par jour de mer (+16 %)** a permis d'**accroître le CA annuel de 11 %**.
- Ces ventes **supplémentaires** ont permis d'**augmenter les salaires** dans des proportions similaires (+11 %).
- La **hausse du carburant (+15 %)** n'a pas impacté trop lourdement les **frais communs** qui se sont **stabilisés** avec la baisse d'activité
- Le poste **engins de pêche** qui est une charge importante pour ce type d'activité a **diminué** puisque des dépenses importantes avaient été réalisées en 2009.
- Au total, **l'ensemble des coûts d'exploitation** a augmenté de **4 % / 2009**.
- Le **bilan** de l'année **2010** est donc **favorable** à ces navires puisqu'ils ont généré en moyenne **70 K€ de CA supplémentaire** et dépensés **21 K€ de charges d'exploitation supplémentaires**.
- Ce bilan compense en partie le mauvais exercice 2009.



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

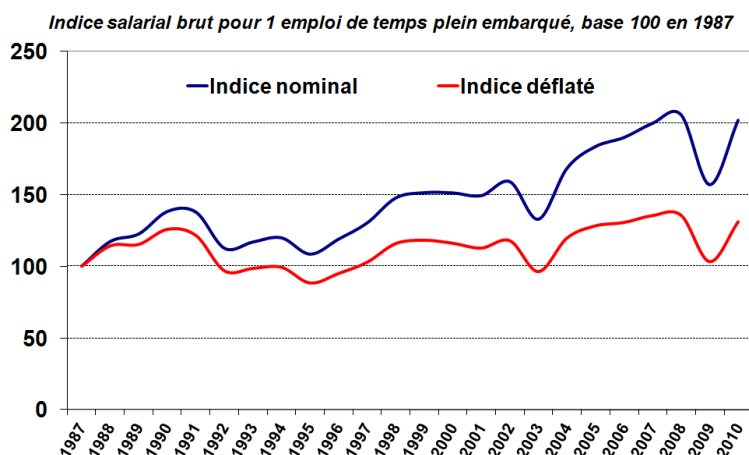
Evolution des ratios d'exploitation

- En éliminant l'effet de l'inflation sur la période 1987-2010, le **CA** des navires a très **légèrement progressé** depuis 24 ans (+6 %).
- Sur la même période, malgré de fortes amplitudes, les **coûts d'exploitation** ont **augmenté de façon semblable**.
- Ces évolutions expliquent la **stabilité à long terme** du RO.
- La **rentabilité** est **fluctuante** mais elle reste à un **bon niveau**.



Principales espèces débarquées

- Par rapport à 2009, la **part** de la **sole** dans le portefeuille espèces des navires a **progressé** (59 contre 51 %).
- En contrepartie, la **part** de la **baudroie** a **diminué** (15 % contre 19 %).
- Cette légère modification de la structure de l'offre a favorisé la **hausse** du **prix** du panier moyen (+6 % en moyenne).
- De manière globale, les quantités débarquées ont aussi été supérieures.

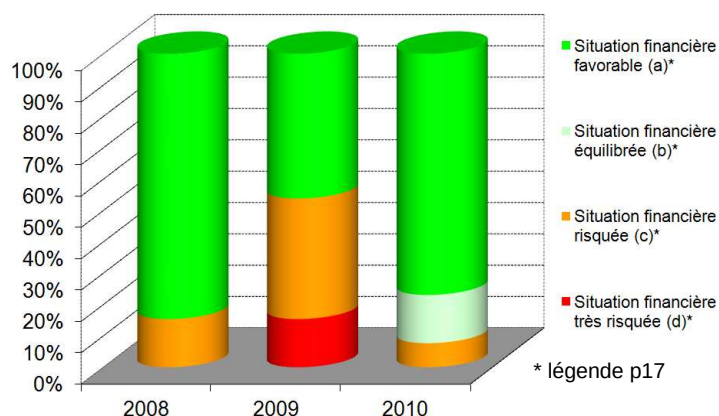


Source : Cellule Mer, filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

Évolution de la masse salariale

- Sur 24 ans, les **salaires** des marins montrent une **nette évolution**. Ils ont été **multipliés par 2** entre 1987 et 2010.
- Si l'on considère l'inflation sur la période, l'**augmentation** est moins importante mais elle **reste conséquente** (+31 %).
- Cela représente une **hausse** moyenne du **pouvoir d'achat** des marins de **1,1 %** par an.

2.2.6.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- En 2009, les **difficultés d'exploitation** avaient exposé bon nombre d'entreprises d'un **point de vue financier**.
- Heureusement, cette **situation** n'a été que **temporaire** et les excédents générés en 2010 ont permis d'assainir la situation.
- Au final, près de **77 %** d'entreprises étaient en 2010 en **situation favorable** (contre un peu moins de la moitié en 2009).

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2008	2009	2010	2008	2009	2010
55%	38%	40%	25%	10%	25%

Evolution des ratios financiers

- Les **dettes à long terme** diminuent depuis 2008 et les disponibilités se stabilisent.
- La **capacité d'autofinancement** retrouve son **bon niveau** de 2008.

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

CONCLUSION

Lorsqu'on analyse la situation économique d'une entreprise, il est important de distinguer l'ensemble des volets de la rentabilité globale. Il est également important d'intégrer l'environnement de "l'entreprise" et les difficultés ou opportunités à venir. Cette remarque vaut particulièrement ici pour l'analyse économique qui vient d'être menée sur les entreprises de pêche. Car selon que l'on se focalise sur tel ou tel pan de l'analyse, le bilan peut être contrasté et les jugements plus mitigés.

Au-delà de la rentabilité d'exploitation, il est primordial de s'intéresser aux conditions de renouvellement des entreprises de pêche (les outils et les hommes) et plus précisément aux politiques d'accompagnement que les collectivités territoriales pourraient mettre en œuvre. Dans un contexte de vieillissement des outils de production, de réduction des aides à l'investissement et de réflexions sur les droits à produire, les prises en compte des coûts d'investissement (au sens des coûts d'accès au métier) et des coûts de financement (autofinancement, garantie, etc.) sont primordiales afin d'assurer de bonnes conditions de rentabilité financière des entreprises de pêche....et un avenir au secteur

Sur l'environnement sectoriel, la pêche appartient sans aucun doute à une économie mondialisée. Les prix de vente de la production française dépendent fortement du contexte conjoncturel de l'économie mondiale. Les difficultés de marché de 2009 sont, de ce point de vue, très illustratives puisqu'elles étaient fortement corrélées au contexte espagnol. De la même manière, l'accès aux matières premières, et à l'énergie notamment, rappelle que les entreprises de pêche sont très dépendantes du contexte géopolitique du marché du pétrole. Dernier exemple, les navires français sont en concurrence avec d'autres navires étrangers qui n'appliquent pas forcément les mêmes règles sociales. De ce point de vue, une harmonisation progressive au niveau européen devrait être un premier pas indispensable pour limiter le dumping social.

Au niveau des facteurs de production, le constat reste le même depuis plusieurs années, et aucune anticipation n'apparaît. Les bateaux vieillissent en même temps que les marins qui les patronnent.

Si l'on doit juger de l'environnement sectoriel, beaucoup de point apparaissent donc comme un handicap pour s'assurer d'un avenir « durable ». Pourtant, une lecture plus optimiste est possible. Chaque année en France, de jeunes diplômés accèdent au secteur, des navires sont construits. La diversité des métiers présents sur les trois façades maritimes françaises offre un panel de produits conséquent aux consommateurs et la demande en produits de la mer reste dynamique.

Au niveau de l'exploitation des entreprises, les résultats sont plutôt satisfaisants. A 14 -15 % en moyenne, les taux de marge brute d'exploitation sont suffisants pour garantir une activité pérenne et sont quasiment 2 fois plus élevés que la moyenne observée dans l'industrie. Cependant, ce bilan ne doit pas masquer des faits inquiétants. En premier lieu, la part de plus en plus importante de l'énergie dans le chiffre d'affaires des entreprises. En 2010, la charge de carburant pouvait représenter jusqu'à 27 % du CA moyen d'un segment, en 2008 c'était 30 %, en 2012, certaines projections conduisent à des estimations jusqu'à près de 40 %. La question que tout le monde se pose est jusqu'à quel niveau de prix les entreprises peuvent-elles tenir ? Une analyse prospective montre qu'à plus de 75 centimes le litre de gasoil au début de l'année 2012, le point de rupture est proche, voir atteint pour certains segments de métier. Une simple estimation, à activité constante, sur l'ensemble de l'échantillon que nous analysons, admet le prix de 0,86 €/ litre comme point de rupture. Cette estimation ayant été faite sur différents métiers, les résultats vont entre 0,75 et 1,39 €/litre. A ce prix de rupture, les entreprises de pêche sont juste à l'équilibre financier ; elles peuvent faire face à leurs engagements bancaires mais n'ont plus aucune

liquidité disponible et elles ne font plus aucune réserve. A 1 €/litre, l'ensemble de ces entreprises génèrent un résultat opérationnel nul et elles ne couvrent plus leurs emprunts.

Si cette situation est réellement alarmante, quelques éléments de l'exploitation des navires sont cependant positifs. Les rémunérations offertes pour le métier de marins pêcheur sont attractives puisque le niveau de salaire est 15 % supérieur au salaire moyen français (toutes activités confondues). Au final, les ratios d'exploitation sont plutôt bons et ils permettent de rembourser les emprunts contractés par les entreprises pour acquérir leurs bateaux. Aujourd'hui la rentabilité des capitaux investis est bonne (12,6 % en moyenne). C'est en deçà de la moyenne de l'industrie (13,1 %, source INSEE) mais supérieur à l'industrie automobile (8,8 %) et à l'industrie de l'énergie (7,5 %). Cependant l'âge des bateaux étant en moyenne de 25 ans, certaines unités doivent être remplacées. C'est ici que réside une autre difficulté majeure : l'accès aux sources de financement pour des outils de production qui coutent au moins 2 fois plus cher aujourd'hui que dans les années 1980.

L'investissement dans un bateau de pêche neuf aujourd'hui, compte tenu de la conjoncture énergétique notamment, peut permettre d'espérer un taux de rentabilité interne de l'ordre de 5 % pour un investissement amorti sur 15 ans. Des travaux prospectifs menés sur la technologie hydrogène montre qu'elle pourrait être adaptée à la pêche et qu'un investissement dans cette technologie pourrait permettre un taux de rentabilité interne supérieur (6-7 %) (exemple pour un navire de 12 mètres polyvalent aux arts dormants). Renouveler la flotte avec des technologies favorisant la réduction de la dépendance énergétique demeure sûrement aujourd'hui l'enjeu prioritaire de la pêche de demain. Les conditions d'exploitation montrent que cette activité est viable même si un changement de modèle économique doit être envisagé. Enfin, l'accès aux sources de financement est également une problématique qui doit être traitée de manière collective, et le travail réalisé en ce sens par plusieurs régions littorales est encourageant. Des dispositifs spécifiques de fonds d'investissement compatibles avec les règles européennes permettront de favoriser un nouvel élan pour le secteur et les économies littorales.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
1 Evolution des facteurs de production	7
1.1 Le capital matériel	7
1.1.1 Une diminution de la capacité de pêche toujours en cours	7
1.1.2 Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole).....	7
1.1.3 Etat de la flottille sur la façade Aglia.....	8
1.2 Les acteurs.....	9
1.2.1 Une baisse sensible du nombre de marins en France.....	9
1.2.2 Un manque de candidats à l'installation en métropole	9
1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales.....	10
2 Analyses financières des entreprises de pêche	13
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique	13
2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)	13
2.1.2 Analyse du résultat opérationnel (RO).....	14
2.1.3 Analyse du taux de marge (TM)	15
2.1.4 Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)	16
2.1.5 Analyse de la situation financière globale.....	17
2.1.6 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2010	17
2.2 Analyse par segment de métier.....	20
2.2.1 Echantillon	20
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord.....	21
2.2.2.1 Situation d'exploitation	21
2.2.2.2 Situation financière	22
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord.....	23
2.2.3.1 Situation d'exploitation	23
2.2.3.2 Situation financière	24
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord.....	25
2.2.4.1 Situation d'exploitation	25
2.2.4.2 Situation financière	26
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins	27
2.2.5.1 Situation d'exploitation	27
2.2.5.2 Situation financière	28
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins	29
2.2.6.1 Situation d'exploitation	29
2.2.6.2 Situation financière	30
CONCLUSION	31
TABLE DES MATIERES	33

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

A
G
L
I
A



Siège : **aglia**
Association du Grand Littoral Atlantique
Quai aux Vivres
17314 Rochefort Cedex

Tél. 05 46 82 60 60
Fax 05 46 88 45 78
E-mail : aglia@wanadoo.fr
www.aglia.org


UNIVERSITÉ DE NANTES



Siège : **LEMNA**
Laboratoire d'Economie et de Management de Nantes Atlantique
Institut d'Economie et de Management - IAE de Nantes
Chemin de la Censive du Tertre
BP 52231
44322 NANTES Cedex 3
FRANCE
Tél : +33 (0)2 40 14 17 38
Fax : +33 (0)2 40 14 17 40