

A  
G  
L  
I  
A

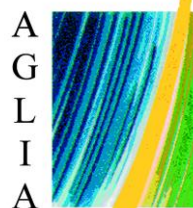


Observatoire des pêches  
et des cultures marines  
du golfe de Gascogne

# Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les Régions de l'AGLIA (1987-2009)

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

Mars 2011



# Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Agria (1987-2009)

Février 2011



**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, 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  
(1987-2009)**

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

**CAPACITES SAS - Cellule MER**

**Yves Perraudeau**

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

**Observatoire des Pêches et des Cultures Marines du golfe de Gascogne**

**Editeur :** AGLIA  
Quai aux Vivres  
17314 ROCHEFORT Cedex  
Tél. 05 46 82 60 60 - Fax 05 46 88 45 78  
[www.aglia.org](http://www.aglia.org)

**Directeur de la Publication :** Mme Isabelle Thomas, Présidente de l'AGLIA

**Impression en France par :** Document Concept (La Rochelle)

**Dépôt légal :** Février 2011

# ORGANISATION DU RAPPORT

- INTRODUCTION.....4
  
- 1 Evolution des facteurs de production .....6
  - 1.1 Le capital matériel.....6
  - 1.2 Les acteurs.....8
  
- 2 Analyses financières des entreprises de pêche .....12
  - 2.1 Analyse globale sur la façade atlantique .....12
  - 2.2 Analyse par segment de métier .....19
  
- CONCLUSION.....30
  
- TABLE DES MATIERES .....31

# INTRODUCTION

La crise économique mondiale de 2008-2009 n'a pas épargné le secteur des pêches français et l'ensemble de ses acteurs. En particulier, les entreprises de pêches pensaient dans un premier temps que cette période difficile allait leur être bénéfique. A la fin de l'année 2008, le prix du gasoil chutait de manière importante, réduisant ainsi sensiblement la pression de cette charge devenue lourde à supporter, à la fois pour les armements mais également pour les marins, impactés par le système de rémunération, directement corrélé aux produits et charges de l'entreprise.

Mais le retournement de situation a été ressenti par les entreprises dès le début de 2009. La récession économique a bouleversé les marchés financiers, mais également les marchés de biens physiques. La demande en produits de la mer a été moins soutenue et les prix à la production ont été affectés à la baisse. La position de la France a été d'autant plus fragilisée par sa dépendance aux marchés à l'export. Nos voisins européens, l'Espagne notamment, ont connu de graves difficultés économiques et n'ont pas offert les prix habituels, assez élevés, pour les produits de la pêche française.

A ce contexte international troublé se sont ajoutées les problématiques internes au secteur et les difficultés conjoncturelles. Les plans de sorties de flotte ont perduré et près de 150 navires ont cessé leur activité en 2009. Les facteurs de production continue de s'amenuiser en vertu des prérogatives européennes pour encadrer l'effort de pêche.

Dans ces conditions, les débarquements sous les halles à marées françaises ont continué à chuter (-9 % par rapport à 2008 après la baisse de 12% entre 2008 et 2007) mais, l'effet prix positif, souvent observé sur le marché des produits de la mer en cas de réduction des apports, n'a pas joué en 2009 et les ventes des entreprises ont finalement régressé. Par effet de domino, les autres maillons de la filière ont été affectés. L'économie portuaire dans son ensemble est donc déséquilibrée et la santé financière des halles à marée l'illustre parfaitement puisque nombreuses sont celles qui connaissent de grosses difficultés pour équilibrer leur exploitation. Parallèlement, des entreprises de pêche doivent faire face au remboursement d'indemnités antérieures (aides minimis, gasoil, Erika) sous la contrainte de l'Union Européenne.

Les inquiétudes pour les entreprises du secteur sont donc nombreuses mais la pérennité de la plupart des armements sur plusieurs décennies laisse entretenir des motifs d'espoir. Ce document vise à étayer cet état des lieux.

- 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 flottille atlantique pour l'exercice 2009 avec une rétrospective sur 23 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 2009 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 des salaires des marins
- La rentabilité financière des entreprises à travers l'analyse des ratios.

**Avertissement :**

Les données analysées dans ce suivi économique des entreprises de pêche concernent la période 1987-2009. Les données 2009 ont été validées au cours du dernier trimestre 2010. La collecte de ces données s'appuie sur le RICEP (Réseau d'Informations et de Conseils en Economie des Pêches) et ses membres, en particulier le CGPA (Centre de Gestion de la Pêche Artisanale). 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 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 s'entend comme 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 limitation de la capacité de pêche en cours

#### Evolution 2008- 2009 de la flotte métropolitaine

Flotte nationale	Nombre		Puissance (kW)		Jauge (GT)	
	31/12/2009	Evo. /2008	31/12/2009	Evo. /2008	31/12/2009	Evo. /2008
< à 12 m.	3 802	-1%	319 468	-1%	19 241	-2%
12 - 16 m.	403	-7%	87 919	-7%	14 855	-6%
16 - 25 m.	520	-9%	192 922	-9%	58 243	-8%
> 25 m.	117	-6%	145 295	-3%	77 647	-3%
<b>Total</b>	<b>4 842</b>	<b>-3%</b>	<b>745 604</b>	<b>-4%</b>	<b>169 985</b>	<b>-5%</b>

Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA, DSI/BCS - photo au 31.12.2009

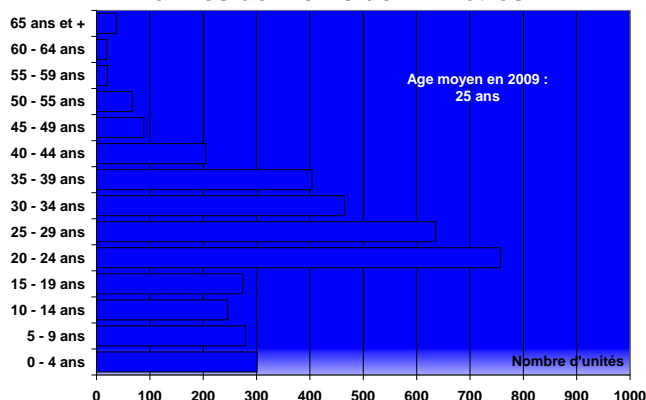
➤ L'évolution à la baisse du nombre de bateaux en activité en métropole **perdure en 2009 (-3 % de navires en moins en 2009 par rapport à 2008)**

➤ Les plans de sortie de flotte de 2009 ont concerné **près de 150 unités**

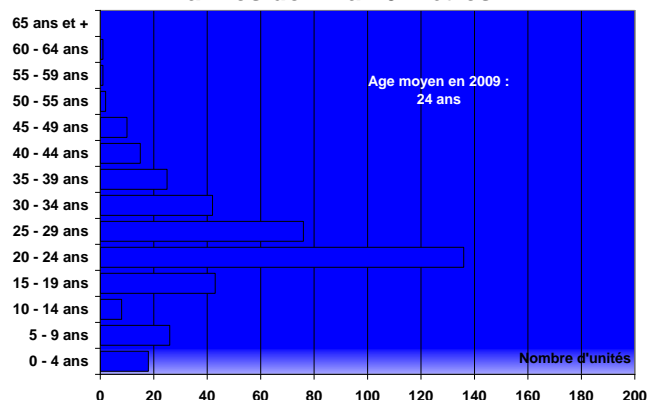
➤ En valeur relative, c'est le segment des 16-25 mètres qui est le plus touché

### 1.1.2 Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole)

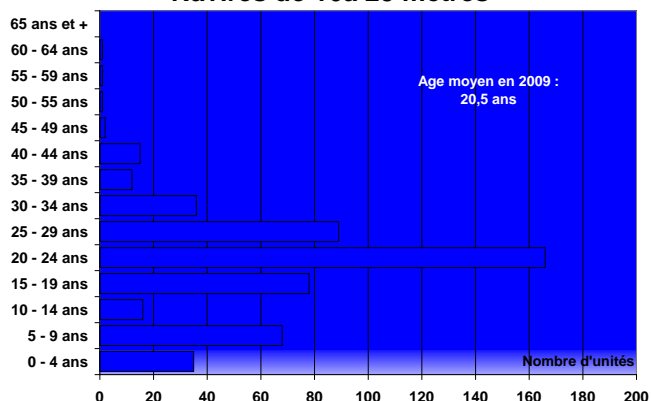
#### Navires de moins de 12 mètres



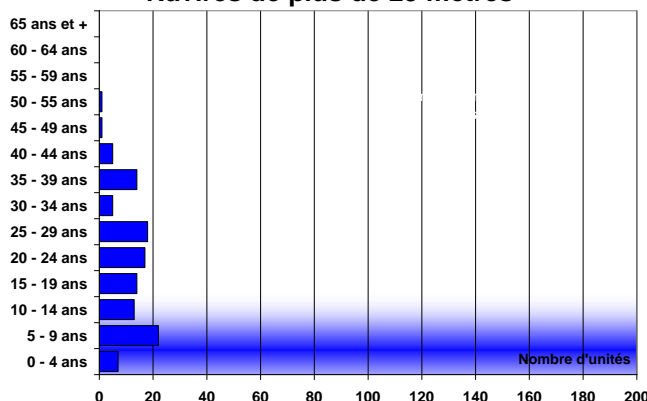
#### Navires de 12 à 16 mètres



#### Navires de 16 à 25 mètres



#### Navires de plus de 25 mètres



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM - Photo au 31/12/2009

➤ Toutes tailles confondues, l'âge moyen de la flottille française s'établit à plus de 24 ans

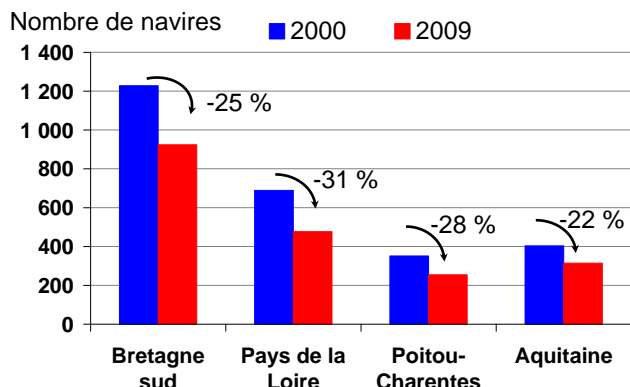
➤ Sur l'ensemble de la flottille, c'est la classe d'âge 20-24 ans qui est la plus représentée (22% des unités)

➤ 40% des navires ont entre 20 et 30 ans d'ancienneté

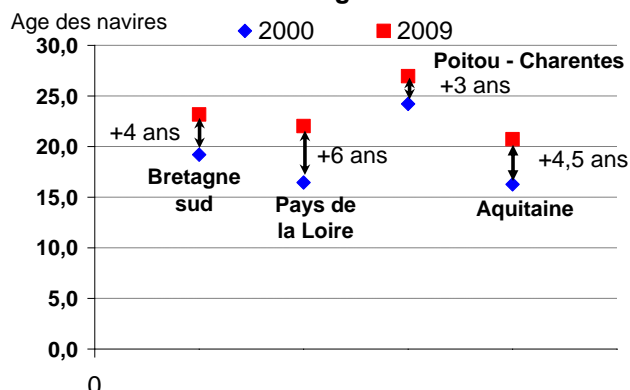
➤ Au-delà du vieillissement de la flottille, c'est le nombre réduit de jeunes navires qui est inquiétant puisque seulement 7 % des navires a moins de 5 ans

### 1.1.3 Etat de la flottille sur la façade Aglia

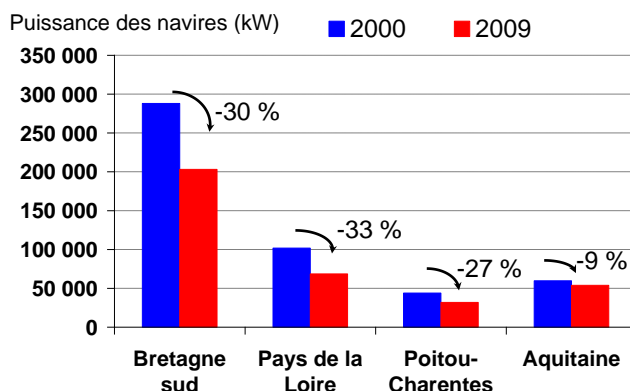
#### Evolution du nombre de navires



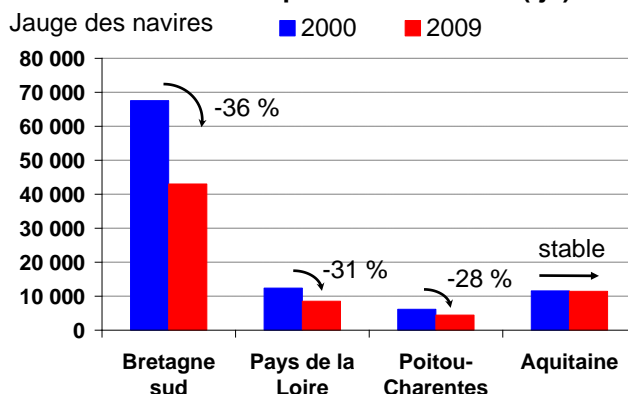
#### Evolution de l'âge des navires



#### Evolution de la puissance des navires (kW)



#### Evolution de la capacité des navires (tjb)



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et sous direction des Systèmes d'Information Maritimes (SDSI) de la DAM - Photo au 31/12/2009

➤ Le constat sur la façade atlantique est illustratif du niveau national puisque **l'ensemble des régions a enregistré, au cours des 10 dernières années, une baisse du nombre de ses outils de production de l'ordre de 22 à 31%**

➤ Au final, **moins de 2 000 unités** étaient encore actives en 2009 sur la façade atlantique, soit environ 700 bateaux de moins qu'au début de la décennie

➤ Les **caractéristiques techniques**, puissance et jauge, ont été aussi **largement restreintes** (respectivement -28 et -31 %), permettant à la France de répondre positivement aux prérogatives de l'UE sur la baisse de la capacité de flotte

➤ Parallèlement, le **vieillessement des outils de production** observé à l'échelle nationale se **décline au niveau régional**

➤ Sur les 10 dernières années, malgré le départ à la casse de nombreuses unités, **l'âge moyen de la flottille atlantique a progressé de près de 5 ans**

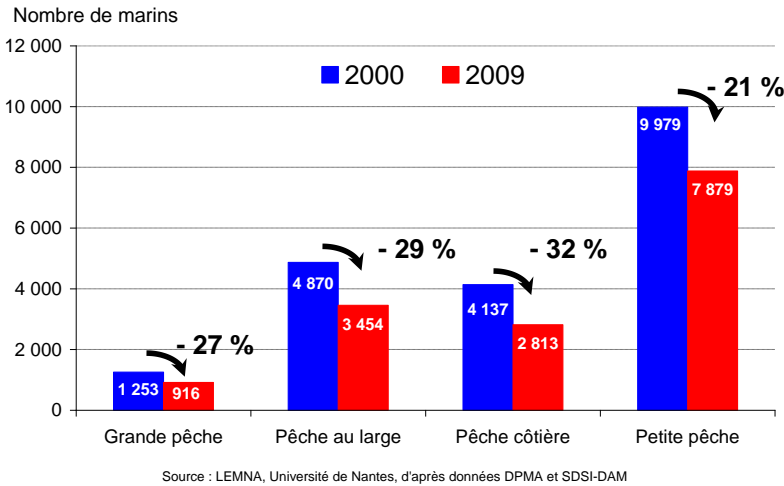
➤ **Géographiquement**, le constat est **homogène** selon les régions. Ce ne sont donc pas des métiers spécifiques ou des pêcheries particulières qui sont touchés par ces politiques de réduction de l'effort de pêche mais bien l'ensemble des métiers de la pêche artisanale



## 1.2 Les acteurs

### 1.2.1 Une baisse sensible du nombre de marins en France

#### Evolution du nombre de marins en métropole

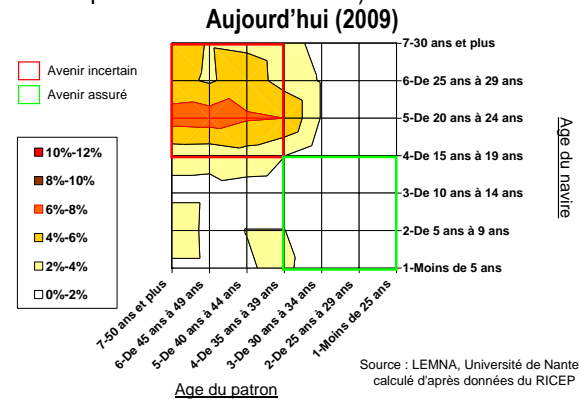
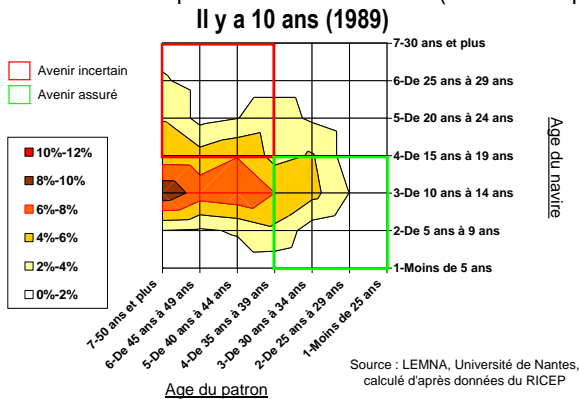


- La corrélation entre le nombre d'unités de pêche et le nombre de marins se retrouve dans la réduction drastique des effectifs.
- Près d'un quart des effectifs a disparu au cours des 10 dernières années. Cette baisse, supérieure à celle du nombre de bateaux, illustre une amélioration de la productivité à bord des navires et contribue à une meilleure attractivité des salaires pour les marins
- Finalement, **15 000 marins** ont embarqué au moins une fois en 2009. En équivalent temps plein, la pêche représente environ **12 000 emplois**

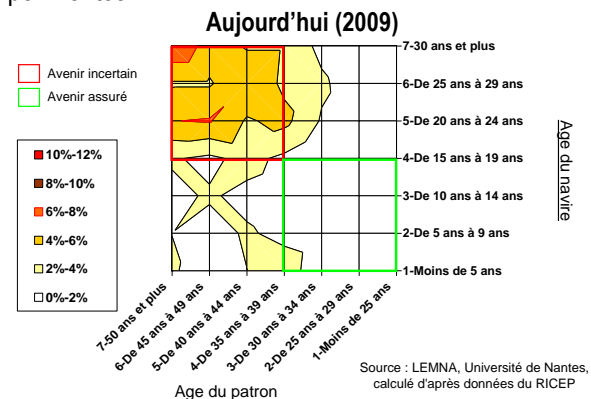
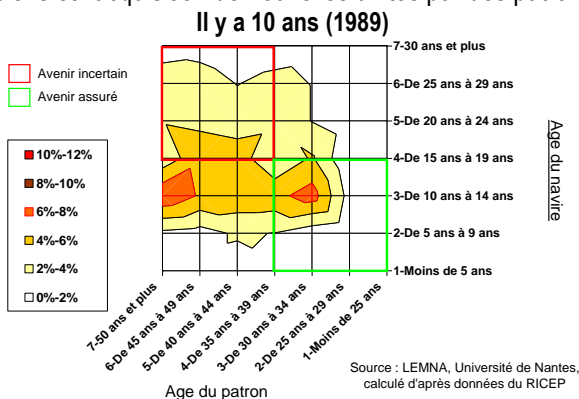
### 1.2.2 Un manque de candidats à l'installation en métropole

#### SITUATION EN METROPOLE

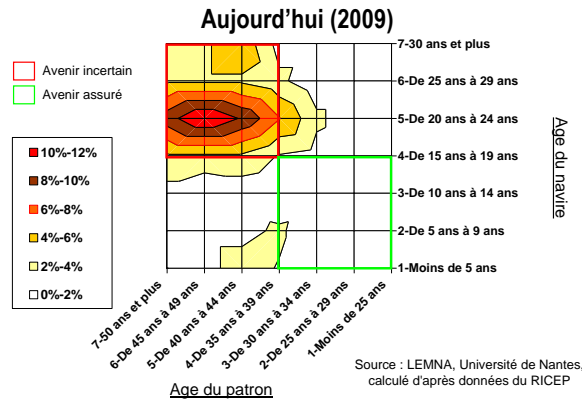
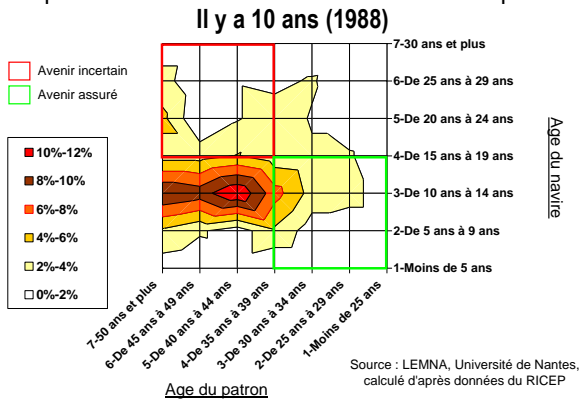
**Tous bateaux confondus** : sur la dernière décennie, déplacement du couple bateau / patron vers le quart « nord ouest » caractéristique d'un avenir incertain (bateaux de plus de 20 ans et patrons en fin de carrière)



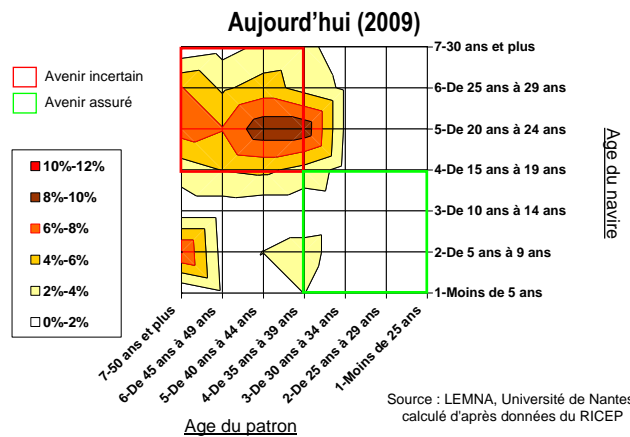
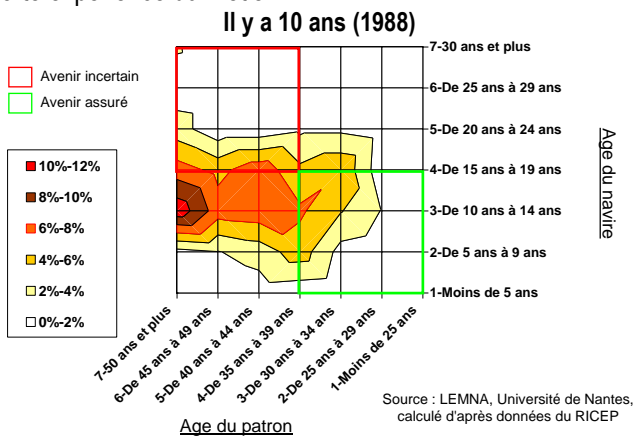
**Les navires de moins de 12 mètres** : Légers signes positifs avec l'arrivée de jeunes patrons sur des navires anciens et l'acquisition de nouvelles unités par des patrons déjà expérimentés



**Les navires de 12 à 16 mètres** : Les navires de moins de 5 ans sont trop rares pour contrebalancer la tendance. Les jeunes patrons exercent sur des embarcations de plus de 20 ans.



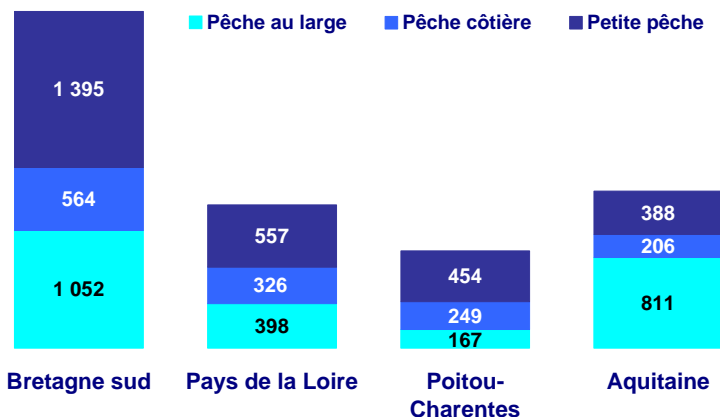
**Les navires de 16 à 25 mètres** : Les nouvelles unités, si rares soient elles, sont détenues par des patrons ayant une forte expérience du métier.



### 1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales...

...avec une baisse des effectifs

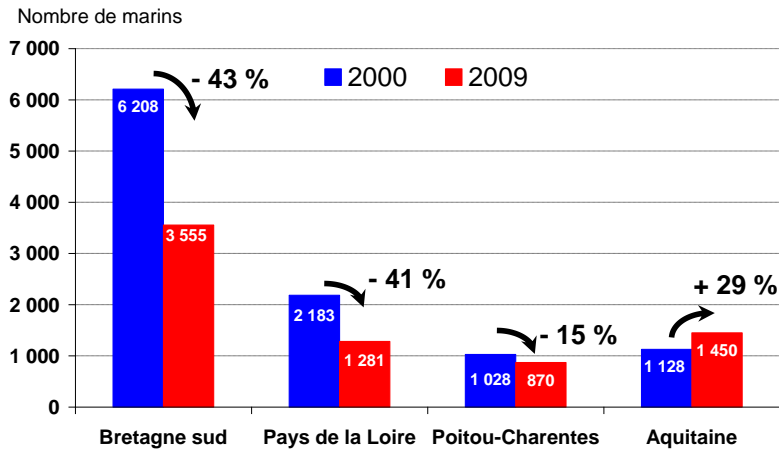
#### Répartition des effectifs de marins sur la façade Aglia en 2009



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et SDSI-DAM

- La Bretagne sud concentre la moitié des effectifs de marins de la façade atlantique
- En termes de genre de navigation, la petite pêche emploie 40 % des marins
- La pêche au large relativement présente en Bretagne et en Aquitaine est le deuxième genre de navigation quant aux emplois qu'il génère (34 % des emplois de marins)
- En 2009, les entreprises de pêche de la façade atlantique ont employé près de 7 200 marins soit environ 5 700 emplois de temps plein

## Evolution 2000- 2009 du nombre de marins sur la façade Aglia par région



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et SDSI-DAM

➤ La baisse des effectifs sur la façade Aglia au cours des 10 dernières années, est encore plus significative qu'au niveau national (-32 % en moyenne en atlantique contre -26 % au niveau national)

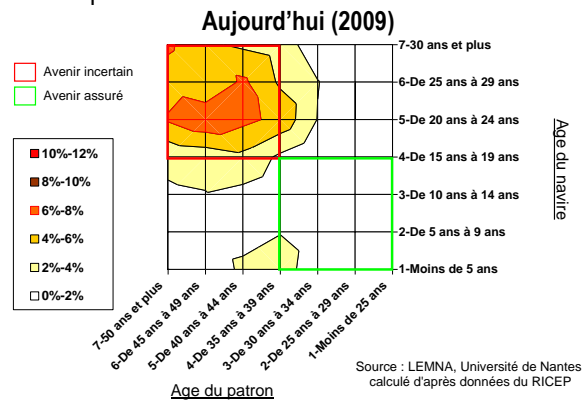
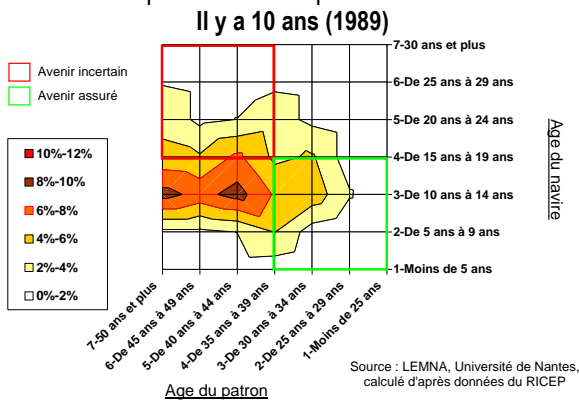
➤ Ce sont près de 3 400 emplois qui ont été perdus depuis le début des années 2000

➤ La Bretagne sud est la région qui a été la plus affectée par cette baisse des effectifs (-43 % entre 2009 et 2000)

➤ En revanche, la région Aquitaine a enregistré une hausse des effectifs embarqués grâce à l'arrivée des marins étrangers sur les navires franco-espagnols

.... et un manque cruel de jeunes patrons

**Tous segments confondus** : En 10 ans les problèmes structurels du métier ont perduré et ont généré une situation délicate illustrée par un déficit important du nombre de nouvelles unités de pêche et du nombre de candidats à l'installation.



# Synthèse

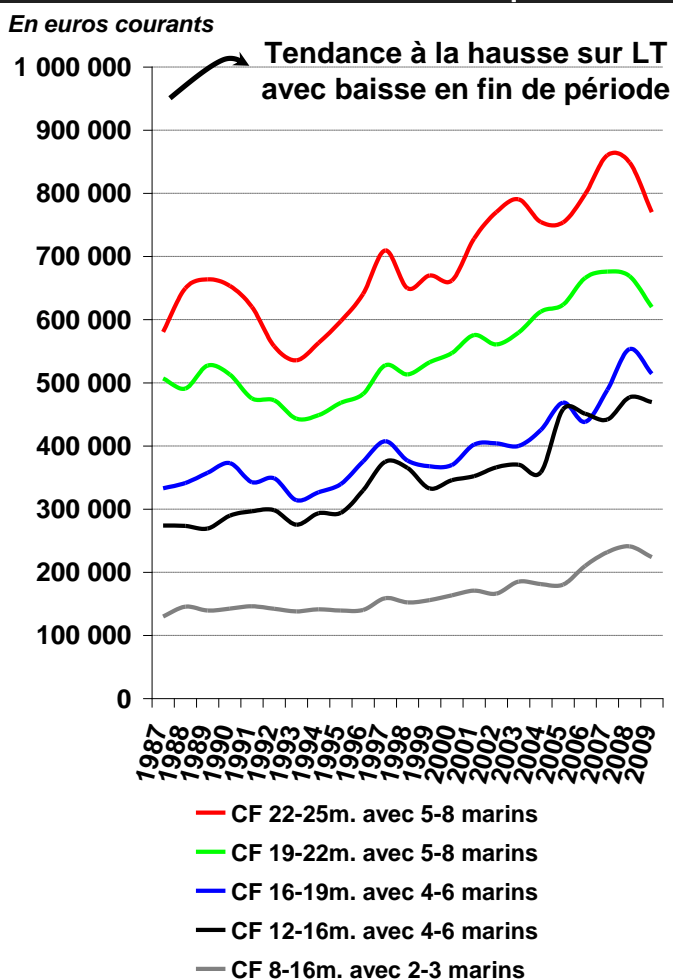
- **Par rapport aux autres Etats membres, le secteur des pêches en France occupe toujours en 2009 une place importante au sein de l'Union Européenne :**
  - avec 7 300 unités (métropole & DOM), la France se situe au 5<sup>ème</sup> rang (9 % des unités européennes)
  - en termes de puissance des navires, elle occupe le 2<sup>ème</sup> rang
  - concernant le nombre de marins, la France figure au 5<sup>ème</sup> rang
- **Toutefois, sur la dernière décennie, le nombre de navires actifs en métropole a fortement diminué (-18 %) et les ports accueillent en 2009 moins de 4 900 unités.**
- **Malgré les plans de sortie de flotte successifs, l'âge moyen de la flottille reste élevé (plus de 24 ans en 2009) puisque les nouvelles unités sont rares**
- **Parallèlement, les effectifs de marins ont été réduits de près d'un quart en 10 ans et cette population maritime continue de vieillir**
- **Cette conjugaison d'éléments contraignants résume le contexte sectoriel difficile :**
  - L'attrait de jeunes marins reste compliqué malgré un turnover important au sein des entreprises
  - Les candidats à l'installation sont peu nombreux et lorsque de futurs patrons ont des projets d'investissement, ils s'orientent souvent vers des navires de plus de 20 ans
- **Cette conjoncture soulève donc plusieurs interrogations préoccupantes dont :**
  - La problématique de la transmission des entreprises de pêche
  - L'investissement et le financement de nouveaux projets devenus coûteux

## 2 Analyses financières des entreprises de pêche

### 2.1 Analyse globale sur la façade atlantique<sup>1</sup>

#### 2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)

##### Chalutiers de fond atlantique

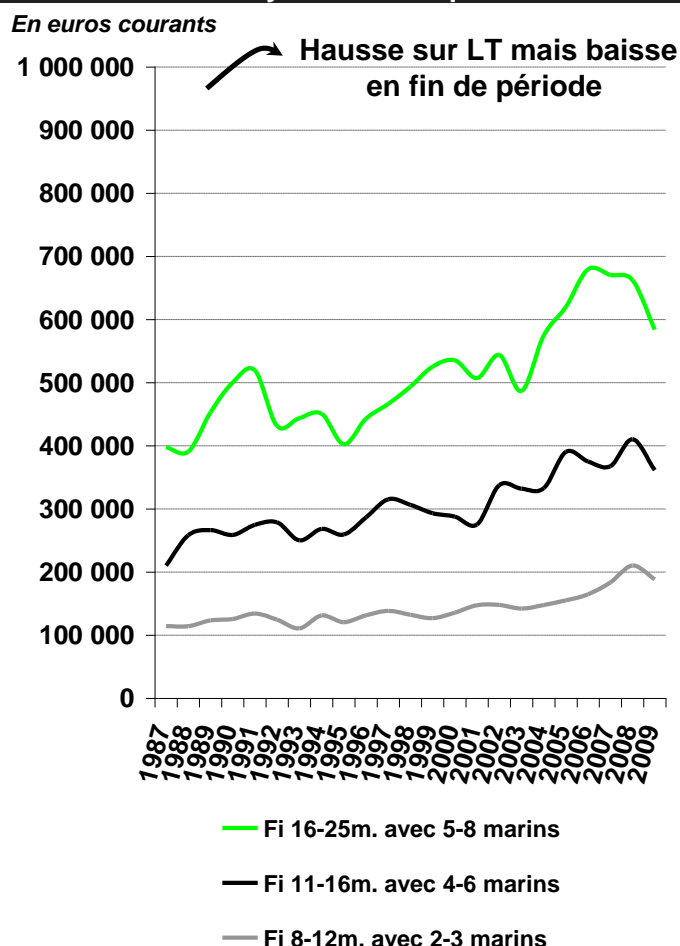


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA & RICEP

➤ Tous segments confondus, le **chiffre d'affaires** des chalutiers de fond a **diminué de près de 7 %** en 2009 par rapport à 2008. Cette **baisse est globalement homogène** quels que soient la taille des navires ou le nombre de marins embarqués.

➤ Sur **longue période** (entre 1987 et 2009), le **CA** des chalutiers a **progressé de 42 %**, soit une hausse annuelle en moyenne de **1,5 %**. Parallèlement, l'**inflation** sur les 23 ans étant en moyenne de **1,6 % par an**, le **CA (euros constants)** s'est donc à peu près stabilisé.

##### Fileyeurs atlantique



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

➤ Les **revenus des fileyeurs** ont **lourdement chuté en 2009** (baisse du CA de **11,6 %**).

➤ Depuis 1987, l'**évolution du CA** de ces arts dormants reste toutefois **positive (+57 % en valeur absolue)** avec un **taux de croissance annuel** moyen de **2 %**.

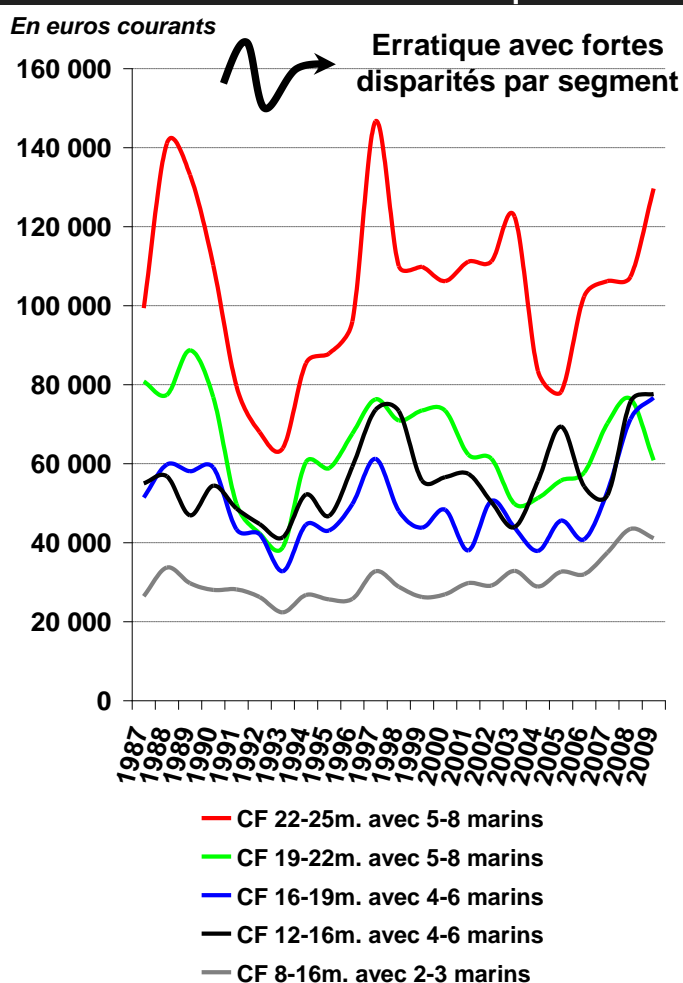
➤ Ce taux étant supérieur à celui de l'inflation (1,6 %), le **CA (euros constants)** des fileyeurs a **légèrement progressé** sur les 23 dernières années.

<sup>1</sup> 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.

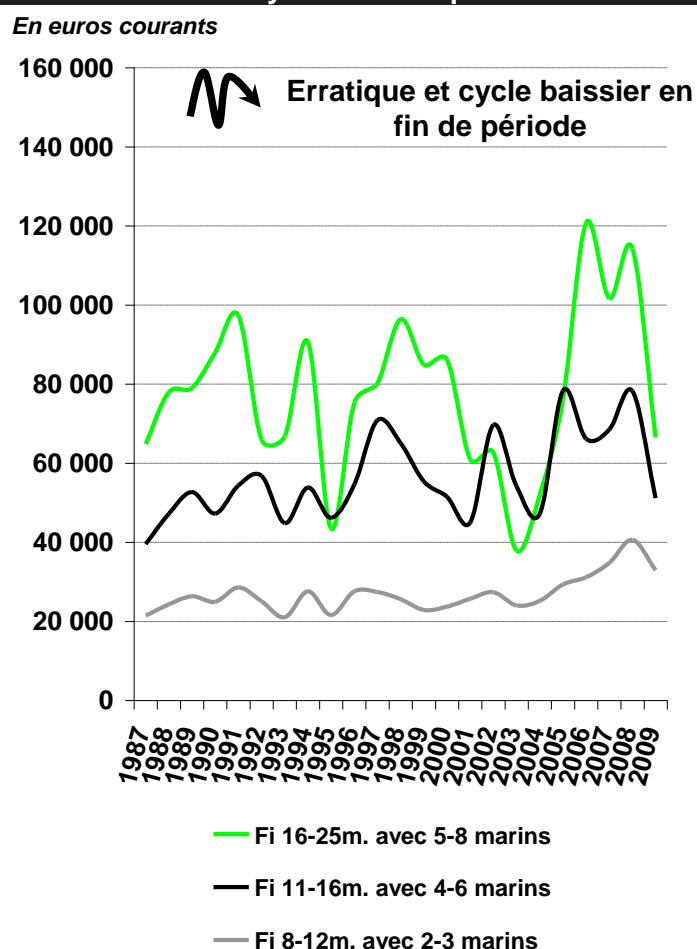
### Chalutiers de fond atlantique



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

- Le **résultat opérationnel** généré par les chalutiers est globalement **en progrès en 2009 (+3,1 % en moyenne)** mais les résultats sont assez disparates par segment de métier.
- En 2009, les **grosses unités ont profité d'une pression énergétique nettement moins élevée** que les dernières années.
- Depuis 1987, le RO des chalutiers affiche **une progression de 23 %** mais **moins importante que celle de l'inflation** (en moyenne par an 0,9 % contre 1,6 % pour l'inflation).

### Fileyeurs atlantique



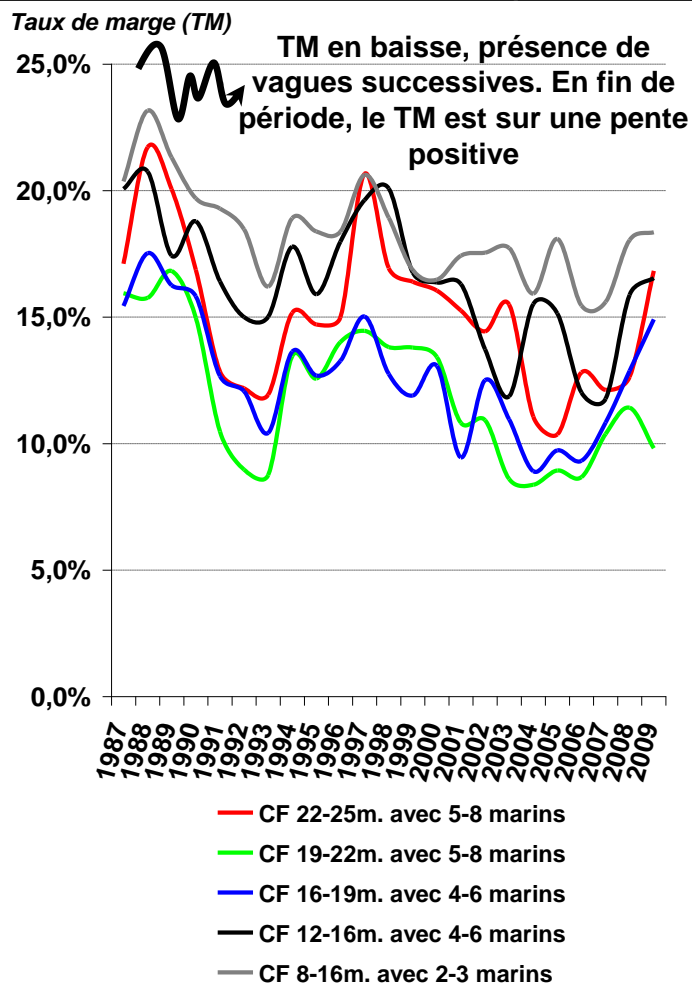
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA & RICEP

- L'évolution du RO des fileyeurs montre toujours de **fortes fluctuations**. En 2009, le RO était dans une **phase nettement descendante (-36 % par rapport à 2008)** du fait de la perte importante de revenus
- Sur le **long terme**, le RO des fileyeurs a **progressé 2 fois moins vite que l'inflation** (0,8 % de croissance annuelle par rapport aux 1,6 % de l'inflation).

### 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).

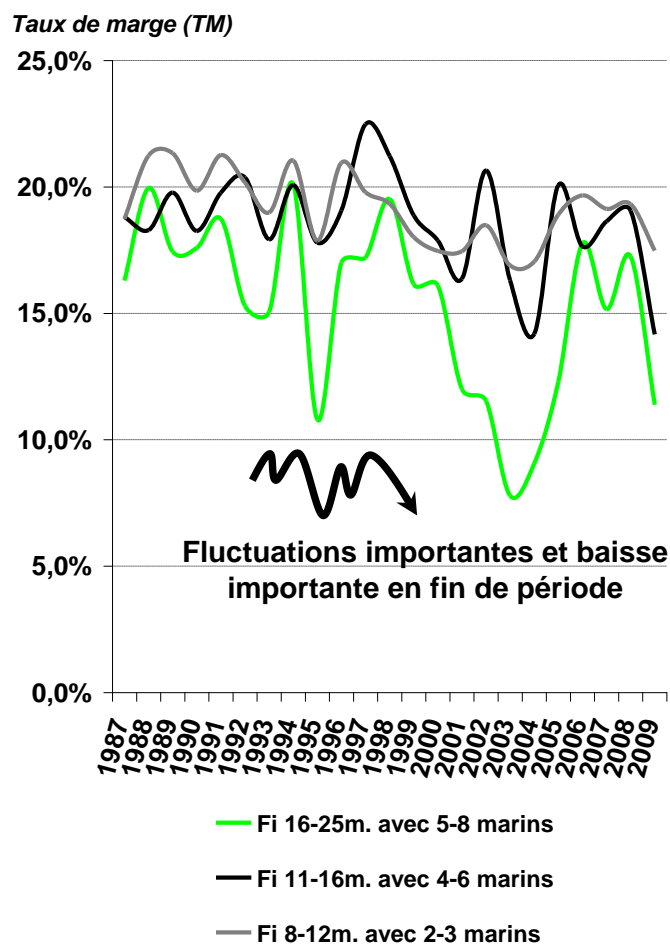
#### Chalutiers de fond atlantique



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

- En moyenne, les taux de marge des chalutiers ont progressé de 1 point en 2009 et oscillent autour de 15 %.
- La plus forte progression est à mettre à l'actif des 22-25 mètres qui ont vu leur TM augmenter de plus de 4 points en 2009.
- La volatilité du TM tient à aux fortes variations du résultat opérationnel, lui-même dépendant de la conjoncture sectorielle et internationale (coût des matières premières notamment)

#### Fileyeurs atlantique



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

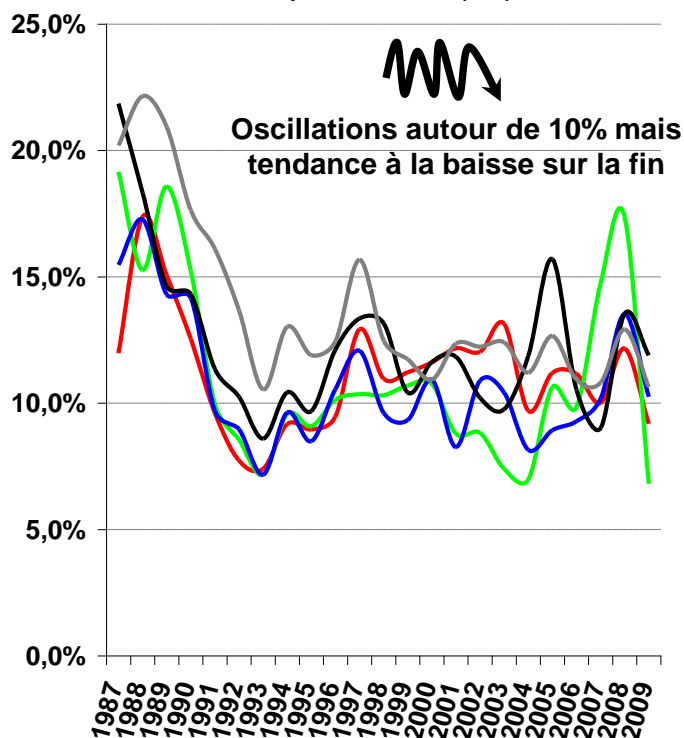
- Compte tenu d'une baisse proportionnellement plus importante du CA par rapport à celle du RO, les taux de marge des fileyeurs ont perdu plus de 4 points entre 2009 et 2008.
- Les plus grandes unités sont celles qui affichent la plus forte régression puisque leur TM glisse dangereusement vers les niveaux les plus bas entrevus depuis 23 ans
- Les plus petits fileyeurs gardent un TM très correct au-delà des 17 %

## 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)



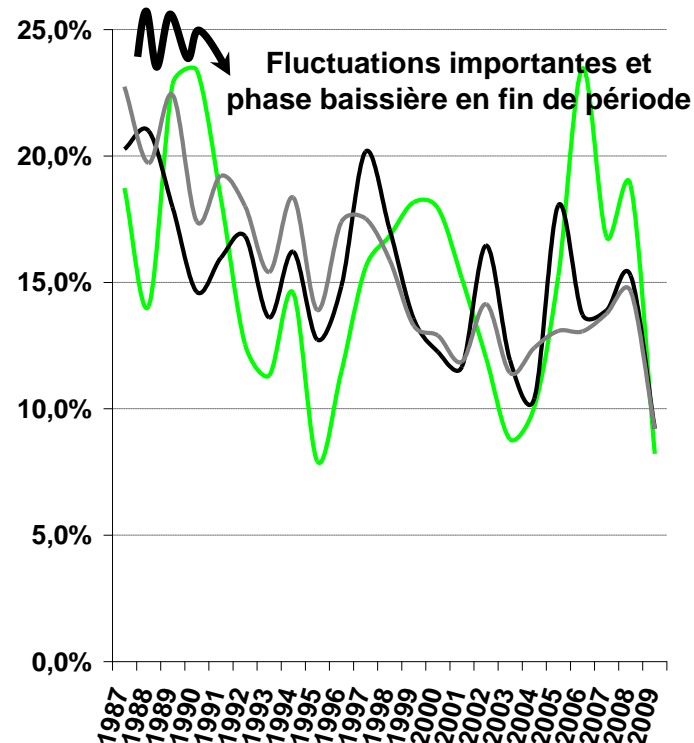
- CF 22-25m. avec 5-8 marins
- CF 19-22m. avec 5-8 marins
- CF 16-19m. avec 4-6 marins
- CF 12-16m. avec 4-6 marins
- CF 8-16m. avec 2-3 marins

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

- La rentabilité des capitaux investis des chalutiers avoisine en 2009 le taux de 10 % quel que soit le segment.
- De manière générale, malgré la légère hausse du RO, le TRI des chalutiers a diminué en 2009.
- La baisse de certaines charges d'exploitation au cours de l'année (carburant notamment) a conduit les armements à renouveler certains de leurs investissements.

### Fileyeurs atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)



- Fi 16-25m. avec 5-8 marins
- Fi 11-16m. avec 4-6 marins
- Fi 8-12m. avec 2-3 marins

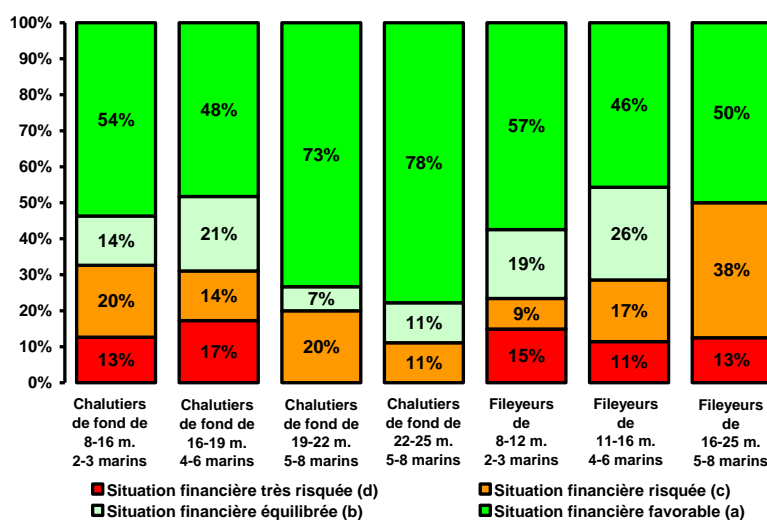
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA & RICEP

- Compte tenu de la baisse importante du RO en 2009, la rentabilité des capitaux investis des fileyeurs se situe sur une pente négative en 2009.
- En 2009, les taux se situent près des plus bas niveaux des 23 dernières années.
- Cette rentabilité relativement basse illustre parfaitement les difficultés de ces navires en 2009 et particulièrement la faiblesse des revenus puisque, dans le même temps, les investissements des entreprises n'ont que très faiblement augmenté.



## 2.1.5 Analyse de la situation financière globale

### La situation financière des entreprises de pêche en 2009 sur la façade atlantique



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données du RICEP  
Photo au 31/12/2009

➤ La situation financière des entreprises de pêche s'est plutôt **dégradée en 2009** mais des **disparités importantes** apparaissent dans les **analyses individuelles et par métier** :

- la **santé financière** des **chalutiers** est quasiment stable depuis 2008

- la **santé financière** des **fileyeurs** s'est **nettement détériorée**

➤ Tous métiers confondus, **71 %** des entreprises de pêche **atteignent en 2009 le seuil d'équilibre financier** (79 % en 2008), point à partir duquel elles dégagent assez de revenus pour faire face à leurs échéances d'emprunt.

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

## 2.1.6 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2009

Cette analyse des revenus se base sur le salaire moyen brut (charges sociales salariales incluses) des marins en France. Compte tenu du système spécifique au secteur des pêches de rémunération à la part, ce salaire ne correspond à aucune fonction précise à bord d'un navire de pêche. Lors de la collecte d'informations menée en partenariat avec le CGPA et le RICEP, le paramètre « nombre de parts » ne montre pas une fiabilité suffisante pour pouvoir être traitée. L'analyse d'un revenu moyen pour une part serait toutefois plus pertinente. En outre, la saisonnalité marquée de l'activité de pêche peut conduire à des écarts de rémunération sensibles d'un mois à l'autre.

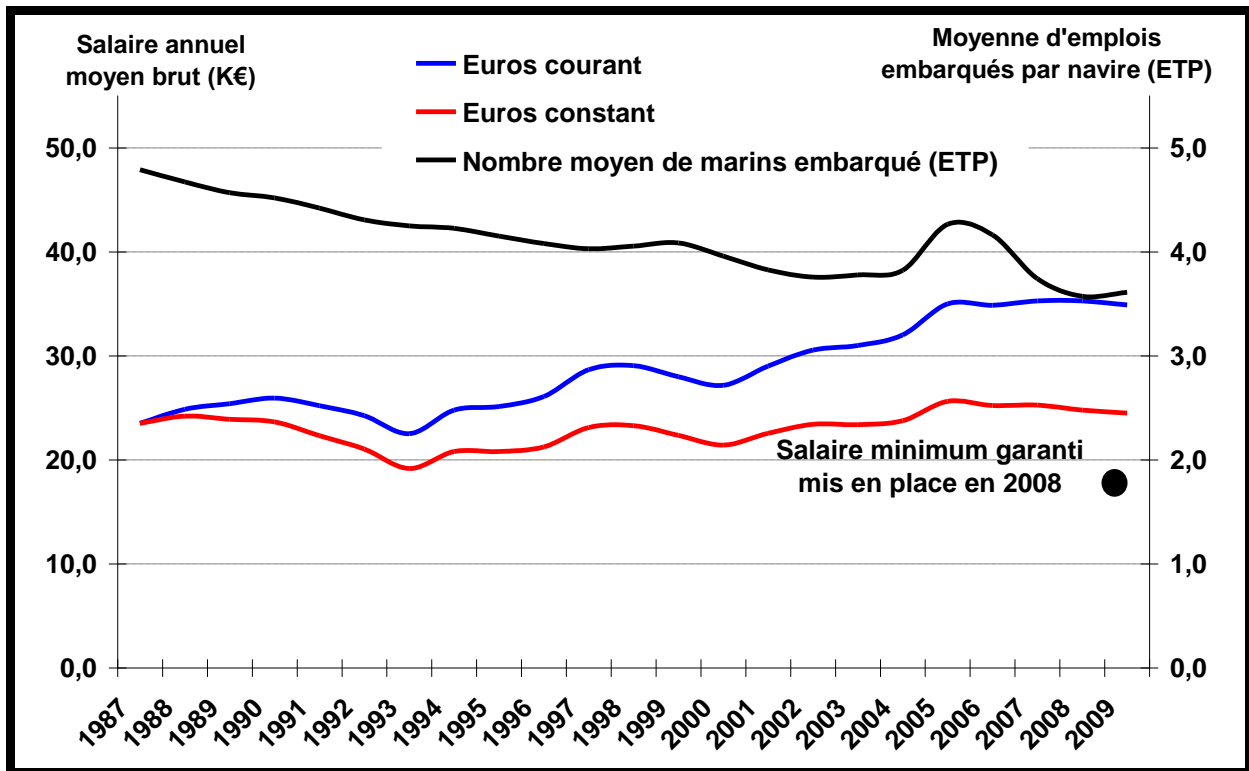
Néanmoins, le revenu moyen annuel brut est un standard qui permet des comparaisons avec d'autres secteurs d'activité. Son analyse permet également de mettre en évidence, à l'échelle annuelle, des écarts de rémunération, parfois importants, au sein du secteur. Ces différences de traitements peuvent alors dépendent des stratégies individuelles de pêche, ou être illustratives des difficultés ou au contraire, 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 2009, le salaire brut moyen des marins est proche de 35 K€ (euros courants). Les dernières statistiques nationales sur l'emploi fournies par l'INSEE (enquête DADS, 2008) montre un revenu brut annuel moyen en France (tous secteurs confondus) de l'ordre de 30 K€ soit un écart de 15 % par rapport au secteur des pêches. Rapporté au nombre de jours de mer, ce salaire se situe dans une fourchette de 180 à 200 euros par jour de mer.

Le suivi sur 23 années montre une hausse du revenu brut moyen de 48 % puisqu'il était de 23,5 K€ en 1987. Cette progression correspond à une revalorisation annuelle en moyenne de 1,7 %. 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 43 % depuis 1987 (taux de croissance annuel moyen de 1,6 %). 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.

Le deuxième élément marquant de l'analyse tient au fait que cette hausse des revenus n'a été rendue possible que par la réduction des effectifs embarqués. En 1987 on dénombrait en moyenne 4,8 emplois de marins (ETP) à bord des navires ; en 2009 ce nombre est réduit à 3,6. Cette baisse des équipages se traduit par à la fois des gains de productivité du travail et la volonté des patrons de garder une rémunération attractive.

**Evolution du salaire brut annuel moyen du marin français entre 1987 et 2009**



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

# Synthèse

- **Le contexte économique international défavorable de 2009 a généré des difficultés de commercialisation pour les entreprises de pêche de la façade Adria qui sont fortement dépendantes des marchés à l'export.**
- **Le chiffre d'affaires des entreprises a ainsi diminué de 8,4 % entre 2009 et 2008. Cette perte de revenus a été plus importante pour les fileyeurs qui dépendent en grande partie de la sole. Les débouchés habituels de ce produit sur le marché espagnol ont cessé de tirer les prix vers le haut.**
- **En contrepartie, les charges d'exploitation ont légèrement diminué en 2009 grâce à des cours du pétrole à la baisse**
- **Cette baisse des coûts a surtout profité aux entreprises les plus dépendantes énergétiquement. Les évolutions des résultats opérationnels sont donc différentes selon le métier pratiqué :**
  - Du fait d'une baisse des coûts supérieurs à la baisse du CA, les chalutiers ont vu leur RO progresser légèrement
  - *A contrario*, les fileyeurs ont enregistré une nette dégradation de leur RO
- **Les salaires des marins se sont globalement stabilisés en 2009 et 2008. Ils restent dans l'ensemble supérieurs de 15 % au revenu moyen français**
- **La rentabilité des capitaux investis a faibli en 2009, quel que soit le métier pratiqué, mais pour des raisons différentes**
  - Les chalutiers ont renouvelé une partie de leurs investissements
  - La baisse du RO affichée par les fileyeurs les a conduits à présenter des taux de rentabilité moindres par rapport à 2008
- **Dans ces conditions, la santé financière des entreprises s'est légèrement détériorée en 2009 mais il existe de fortes disparités individuelles**
- **Toutefois, plus des 71 % des entreprises atteignent en 2009 l'équilibre financier et 56 % ont eu la possibilité de mettre une partie de leurs excédents en réserve**
- **Le bilan économique des entreprises de pêche en 2009 conforte les problématiques majeures du secteur actuellement :**
  - Les entreprises sont fortement exposées à la conjoncture internationale et notamment au coût des matières premières (pétrole notamment). La recherche de nouvelles technologies (motrices, architecturales) doit être encouragée
  - Le modèle économique actuel montre des coûts d'exploitation devenus incompressibles. La voie pour pérenniser une rentabilité suffisante sur cette activité tient donc à la recherche de nouvelles sources de revenus et à une meilleure valorisation des produits débarqués
  - Cette valorisation doit tenir compte de l'état des marchés à l'export où la France est beaucoup présente. De nouvelles stratégies de commercialisation (circuits courts, différenciation des produits) peuvent apporter un élément de réponse.

## 2.2 Analyse par segment de métier

Cinq segments de métier parmi les plus représentatifs en termes de chiffre d'affaires générés 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 plus de 900 navires dont 60 % de chalutiers de 40 % de fileyeurs. L'analyse des 5 segments de métier s'appuie sur un échantillon de 475 navires ce qui correspond à un taux de représentativité de 52 %. Ce taux oscille entre 40 et 80 % 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.

<b>Données 2009 Façade Atlantique</b>	Nombre de navires en activité sur la façade Atlantique	Représentativité de l'échantillon RICEP (1)	Poids du segment par rapport au métier
Chalutier de fond 8-16 mètres avec 2-3 marins	281	47%	51%
Chalutier de fond 12-16 mètres avec 4-6 marins	106	80%	19%
Chalutier de fond 16-19 mètres avec 4-6 marins	57	49%	10%
Chalutier de fond 19-22 mètres avec 5-8 marins	51	53%	9%
Chalutier de fond 22-25 mètres avec 5-8 marins	54	41%	10%
<b>Ensemble des chalutiers de 8 à 25 mètres</b>	<b>549</b>		<b>100%</b>
Fileyeur 8-12 mètres avec 2-3 marins	183	40%	51%
Fileyeur 11-16 mètres avec 4-6 marins	128	54%	36%
Fileyeur 16-25 mètres avec 5-8 marins	47	79%	13%
<b>Ensemble des Fileyeur de 8 à 25 mètres</b>	<b>358</b>		<b>100%</b>

(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: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA, DAMGM, CGPA, RICEP

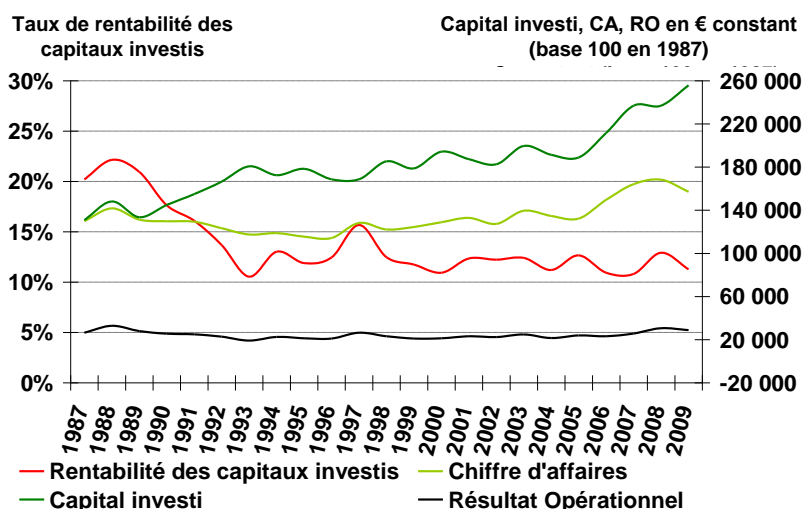
## 2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord

### 2.2.2.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	160,5	
	Tonnage moyen (GT)	20,1	
	Taille moyenne du segment en cm	1198	
	Age moyen	22,0	
		2009	Evo. 09/08
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	177	↗
	Nombre moyen de marins embarqués	2,4	↗
	Chiffre d'affaires	223,9	↘ (-7%)
		2009 (K€) (%CA)	Evo. 09/08
Postes de charges (K€)	Carburant	34,7 (15%)	↘
	Engins de pêche	11,3 (5%)	↗
	Entretien - Réparation	18,5 (8%)	↘
	Salaires	78,7 (35%)	↘
	Charges sociales	10,7 (5%)	↗
	Autres coûts d'exploitation	35,4 (16%)	↘
		2009 (%CA)	Evo. 09/08
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	34,6 (15%)	↘
	Résultat Opérationnel (K€)	41,1	↘
	CA / jour de mer (K€)	1,3	↘
	Taux de marge brute d'exploitation	18,4%	stable
	Rentabilité des capitaux investis	11,3%	-2 points

#### Principaux éléments économiques

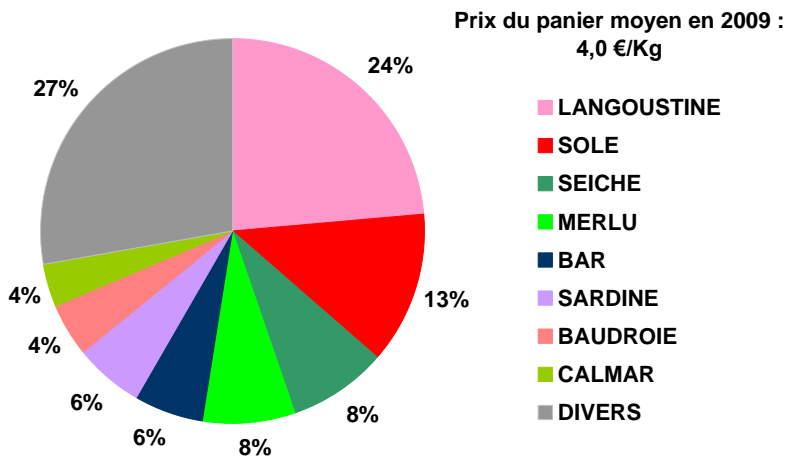
- Par rapport à l'année 2008, les **petits chalutiers de fond** sont sortis **quelques jours de plus** en mer en 2009
- Cet accroissement du nombre de jours de mer en 2009 concerne l'ensemble de la flotte et s'explique notamment par les grèves de 2008
- Malgré cette hausse d'activité, **le CA** des entreprises **a fléchi** (-7 % par rapport à 2008)
- Les **revenus des entreprises** ont pâti de la **baisse générale des cours du poisson**
- Les **charges d'exploitation** de ces navires sont parallèlement **en recul** (-7 %)
- La **baisse de la charge de carburant** de plus de **12 %** a soulagé les entreprises
- Le **poste salaire** a légèrement **diminué** (-2 %)
- Finalement la **baisse du CA** a été en partie **compensée par la réduction des charges** et l'**EBE** n'a diminué que de **2 %**
- Du fait de quelques régularisations de charges antérieures le **RO** baisse plus que l'**EBE** (-6 % par rapport à 2008)
- Le **taux de marge brute** se **stabilise** compte tenu de la baisse du CA et du RO dans des proportions similaires



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

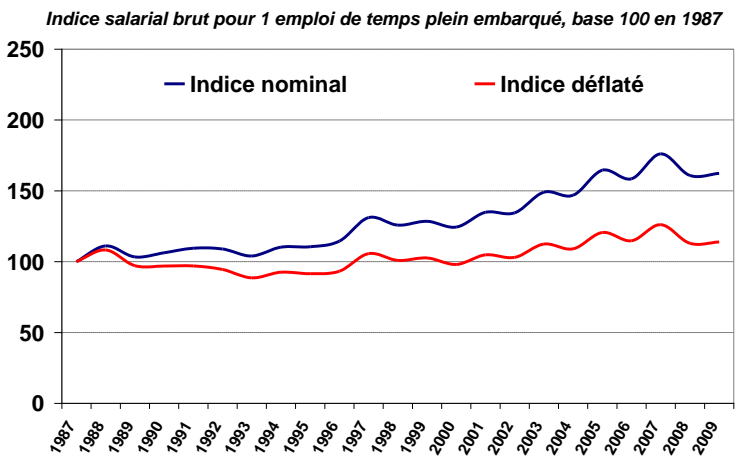
#### Evolution des ratios d'exploitation

- L'inflation prise en compte, le **CA** des chalutiers de 8 à 16 mètres **a progressé de 21 %** entre 1987 et 2009
- Sur la même période, les **coûts d'exploitation** ont **progressé davantage** (+24 %, euros constants)
- Le **RO** dépend fortement de la conjoncture sectorielle mais, sur le long terme, il a **tendance à se stabiliser**
- Les **capitaux investis** au coût historique ont par contre **quasiment doublé** et participent aux difficultés d'investissement



**Principales espèces débarquées**

- Les principales espèces débarquées restent les mêmes que les années précédentes et l'éventail reste assez large
- Les 4 premières espèces contribuent à plus de 50 % du CA des navires
- La langoustine, la sole et le merlu ont enregistré une baisse de leur prix
- Les chalutiers ont par contre réalisé une saison correcte sur les céphalopodes d'autant que le prix de la seiche a progressé

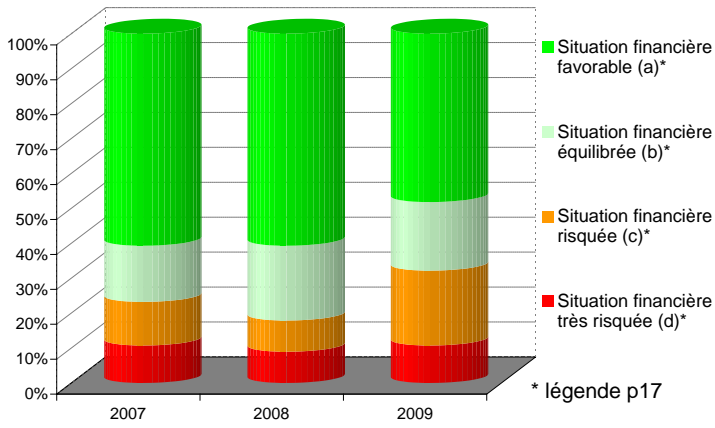


**Évolution de la masse salariale**

- En partant d'un indice 100 en 1987, le salaire brut moyen sur un petit chalutier est passé à un indice 162 en 2009
- Cette évolution apparaît comme plutôt constante même si le caractère irrégulier de la pêche peut se faire sentir sur des périodes d'une à deux années
- L'indice déflaté qui atteint 114 en 2009 relativise la hausse des revenus dans le métier

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

**2.2.2.2 Situation financière**



**Situation financière (2005- 2008)**

- La santé financière des entreprises est moins bonne qu'en 2008 et 2007
- Face à la perte de revenus, les échéances d'emprunt sont restées stables
- Le taux d'entreprises en situation très risquée reste cependant constant
- La moitié des chalutiers gardent une situation financière favorable et la possibilité de se constituer des réserves

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2007	2008	2009	2007	2008	2009
55%	43%	37%	23%	25%	25%

**Evolution des ratios financiers**

- Les taux d'endettement diminuent progressivement depuis 2009
- Les capacités d'autofinancement restent constantes autour de 25 %

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

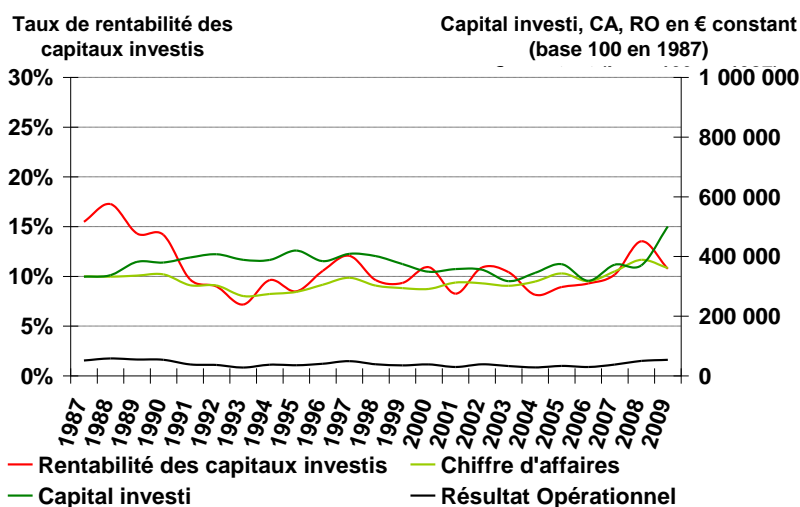
## 2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord

### 2.2.3.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)		316,4	
	Tonnage moyen (GT)		72,0	
	Taille moyenne du segment en cm		1710	
	Age moyen		21,4	
		2009	Evo. 09/08	
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer		200	↗
	Nombre moyen de marins embarqués		4,6	↗
	Chiffre d'affaires		514,3	↘ (-7%)
		2009 (K€) (%CA)	Evo. 09/08	
Postes de charges (K€)	Carburant		102,4 (20%)	↘
	Engins de pêche		22,9 (4%)	↗
	Entretien - Réparation		55,3 (11%)	↗
	Salaires		184,4 (36%)	↗
	Charges sociales		13,4 (3%)	↘
	Autres coûts d'exploitation		88,2 (17%)	↘
		2009 (%CA)	Evo. 09/08	
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)		47,7 (9%)	↗
	Résultat Opérationnel (K€)		76,7	↗
	CA / jour de mer (K€)		2,6	↘
	Taux de marge brute d'exploitation		14,9%	+2 points
	Rentabilité des capitaux investis		10,8%	-3 points

#### Principaux éléments économiques

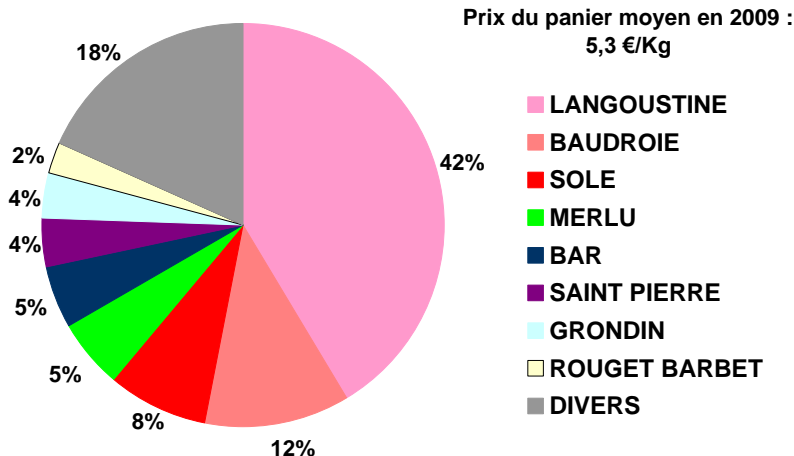
- Par rapport à 2008, les chalutiers de 16 à 19 mètres ont réalisé **4 jours de mer en plus**
- Cette **hausse d'activité** n'a pas permis d'enrayer la **baisse du CA (-7 %)** entraînée par la chute des cours du poisson
- C'est la **baisse des charges d'exploitation (-8 %)** qui a sauvé l'exercice 2009
- En particulier, la **charge de carburant** a nettement **reculé (-25 %)** et ne représente plus que **20 % du CA** contre **25 %** en 2008
- Cette réduction a permis aux armements d'engager de nouveaux frais **d'entretien et réparation** qui ont **progressé** par rapport à 2008 (+39 %)
- Finalement, la **baisse des charges** étant **supérieure** à celle du **CA**, l'**EBE dégage** a **progressé** de 5 % par rapport à 2008
- En 2009, le **RO** est également supérieur à celui de 2008 (+7 %)
- Le **taux de marge brute d'exploitation** gagne **2 points** et avoisine **15 %**
- La **rentabilité des capitaux investis** perd **3 points** compte tenu de la hausse des investissements



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

#### Evolution des ratios d'exploitation

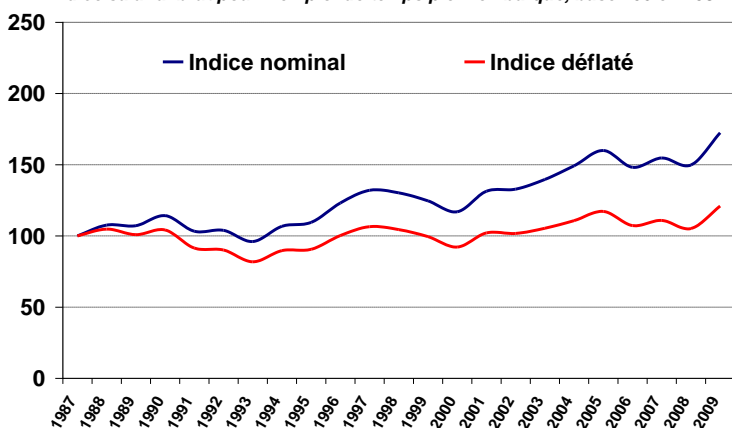
- De 1987 à 2009, le **CA** déflaté a **progressé de 8,4 %** soit un taux de croissance annuel moyen de **0,4 %**
- Dans le même temps la **hausse des charges d'exploitation** de **9 %** a **freiné** la progression du **RO** (+5 %)
- Les **capitaux investis** ont **progressé** de **50 %** par rapport au début de la période
- Ainsi, la **rentabilité des capitaux investis** a **reculé de 4,7 points** et depuis la crise de 1993, le taux dépasse rarement les **10 %**



### Principales espèces débarquées

- La langoustine et la baudroie sont toujours **deux espèces majeures** de ce segment (plus de la moitié du CA)
- Le **recul des cours** de la langoustine ou du merlu et la **baisse des captures** de bar sont des facteurs qui ont contribué à la baisse du CA généré par les navires
- Le **positionnement** sur ces **espèces à forte valeur ajoutée** permet un prix du panier moyen assez élevé, **5,3 €/Kg** en 2009

Indice salarial brut pour 1 emploi de temps plein embarqué, base 100 en 1987

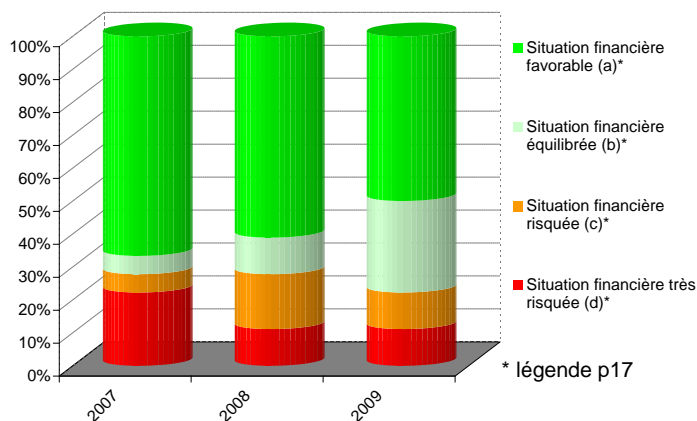


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

### Évolution de la masse salariale

- La **hausse** de la rémunération est **assez nette** puisque l'indice salarial passe de **100** en 1987 à **172** en 2009
- Les **salaires** des marins embarqués sur ces navires ont **progressé** de **8 %** en 2009 grâce à la baisse des frais communs
- La prise en considération de **l'inflation** montre une **progression** des salaires **moins marquée**. L'indice déflaté atteint 121 en 2009

### 2.2.3.2 Situation financière



### Situation financière (2005- 2008)

- La **diminution des charges** a été **bénéfique aux marins** mais également **aux armements** qui ont vu leur **santé financière s'améliorer** en 2009
- Près de **80 % des chalutiers** de 16 à 19 mètres **atteignent** au minimum **l'équilibre financier**
- Le nombre d'entreprises avec de **grosses difficultés financières** s'est **stabilisé** par rapport en 2008 autour de **10 %**

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2007	2008	2009	2007	2008	2009
42%	46%	42%	11%	16%	22%

### Evolution des ratios financiers

- Sur les dernières années, le **taux d'endettement** se **stabilise** en même temps que les capitaux propres
- **L'autonomie financière** **progress**e légèrement

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP



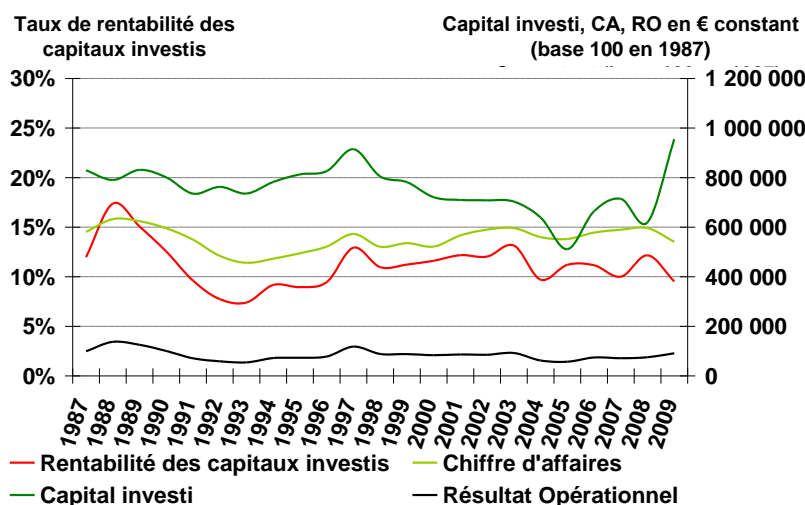
## 2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord

### 2.2.4.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	447,4	
	Tonnage moyen (GT)	141,1	
	Taille moyenne du segment en cm	2294	
	Age moyen	21,0	
		2009	Evo. 09/08
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	250	↗
	Nombre moyen de marins embarqués	5,9	↗
	Chiffre d'affaires	770,2	↘ (-9%)
		2009 (K€) (%CA)	Evo. 09/08
Postes de charges (K€)	Carburant	152,1 (20%)	↘
	Engins de pêche	34,8 (5%)	↘
	Entretien - Réparation	67,4 (9%)	↘
	Salaires	233,6 (30%)	↗
	Charges sociales	16,1 (2%)	↗
	Autres coûts d'exploitation	158,1 (21%)	↘
		2009 (%CA)	Evo. 09/08
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	108,0 (14%)	↗
	Résultat Opérationnel (K€)	129,6	↗
	CA / jour de mer (K€)	3,1	↘
	Taux de marge brute d'exploitation	16,8%	+4 points
	Rentabilité des capitaux investis	9,5%	-3 points

### Principaux éléments économiques

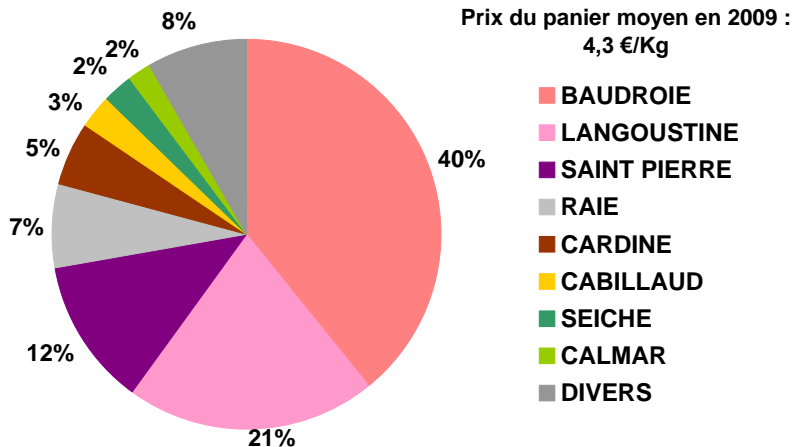
- Le nombre de sorties en mer est plus élevé qu'en 2008
- Comme pour les plus petites unités, le **CA des chalutiers** est en recul de 9 % / 2008
- Côté charges, la **baisse du poste carburant (-39 %)** a été très bénéfique à ces navires.
- Cette charge ne représente plus que **20 % du CA en 2009** contre **29 % un an plus tôt**
- Les charges **d'entretien et réparation** sont également **moins élevées (-18 % / 2008)**
- Au final, **l'ensemble des charges d'exploitation** s'est **amoindri** de près de 8 % entre les 2 derniers exercices. Ce **bénéfice** a été **partagé** :
- Pour les **marins**, les **salaires** ont légèrement **progressé** par rapport à 2008
- Pour les **armements**, l'**EBE** est **1,5 fois supérieur** à celui de 2008
- Le **taux de marge brute** est donc très **satisfaisant** en 2009 puisqu'il **gagne 4 points**
- La **rentabilité des capitaux investis** **perd** par contre **3 points** du fait d'un réengagement d'une partie de l'EBE sur des dettes de court terme



### Evolution des ratios d'exploitation

- Par rapport à 1987, le **CA déflaté** a **diminué** de près de 7 % en 2009
- Mais par rapport à 1993, autre année de crise sur le marché du poisson, le **CA** a **progressé** de 18 %
- Cette **baisse des revenus** s'est **répercutée sur le RO** qui est également plus faible qu'au début de la période (-8 % entre 1987 et 2009)
- La **rentabilité des capitaux investis** **oscille** autour de 10 % et **reste supérieure** à son niveau de 1993

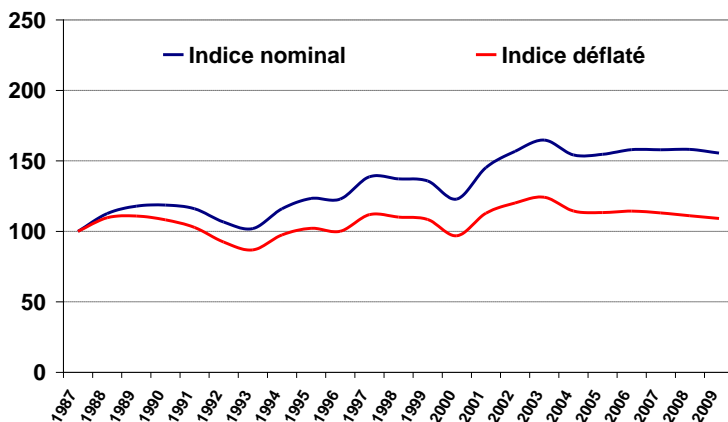
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP



### Principales espèces débarquées

- Avec **4 espèces**, les chalutiers de 22 à 25 mètres réalisent **60 % de leur CA**
- Sur la **baudroie**, les **apports** ont été légèrement **moins élevés** mais les **prix** se sont globalement **stabilisés**
- C'est sur la **langoustine** que les **difficultés** ont été les **plus importantes**.
- Les **prix moyens** du crustacé ont **baissé de 30 à 50 cts /Kg** selon la taille et les lieux de vente

Indice salarial brut pour 1 emploi de temps plein embarqué, base 100 en 1987

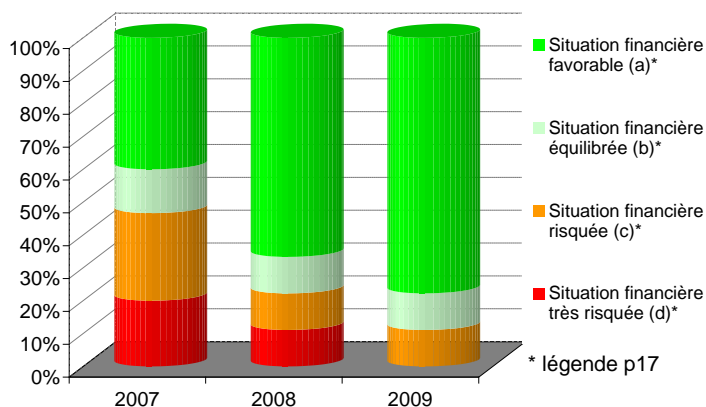


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

### Évolution de la masse salariale

- A partir d'une base 100 en 1987, l'**indice salarial nominal** approche **155 en 2009**
- Sur les **6 dernières années**, l'indice tend à se **stabiliser**
- L'analyse déflatée montre que finalement les **salaires ont très peu progressé** en 23 ans et que le **pouvoir d'achat** des marins est **plutôt stable**

#### 2.2.4.2 Situation financière



### Situation financière (2005- 2008)

- La **sortie de flotte** des entreprises les plus en difficulté a **assaini la situation financière** de ce segment.
- **78 %** des entreprises sont en **situation financière favorable**. Cette caractéristique s'explique également par les économies d'exploitation réalisées en 2009
- Ce **constat** doit donc être **relativisé**. La hausse des cours du pétrole en 2010 aura une répercussion sur la finance des entreprises

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2007	2008	2009	2007	2008	2009
10%	15%	11%	10%	11%	11%

### Evolution des ratios financiers

- L'**endettement** est **stable**
- La **capacité d'autofinancement** se **stabilise** aussi autour de **10% des capitaux des entreprises**

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

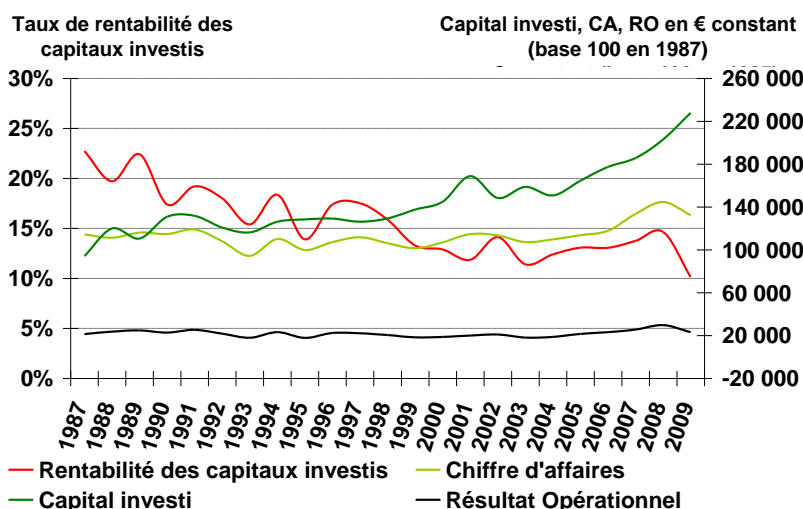
## 2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins

### 2.2.5.1 Situation d'exploitation

Données techniques		2009		Evo. 09/08
		2009	(%CA)	
Puissance moyenne (kW)		131,2		
Tonnage moyen (GT)		10,4		
Taille moyenne du segment en cm		1077		
Age moyen		21,5		
Activité & CA (K€)		2009		Evo. 09/08
Nombre de jours de mer		192		↗
Nombre moyen de marins embarqués		2,6		↘
Chiffre d'affaires		188,6		↘ (-8%)
Postes de charges (K€)		2009 (K€) (%CA)		Evo. 09/08
Carburant		13,1 (7%)		↘
Engins de pêche		15,9 (8%)		↘
Entretien - Réparation		13,1 (7%)		↘
Salaires		77,1 (41%)		↘
Charges sociales		9,1 (5%)		↗
Autres coûts d'exploitation		30,6 (16%)		↘
Résultats & Ratios d'exploitation		2009 (%CA)		Evo. 09/08
Excédent Brut d'Exploitation (K€)		29,8 (16%)		↘
Résultat Opérationnel (K€)		33,0		↘
CA / jour de mer (K€)		1,0		↘
Taux de marge brute d'exploitation		17,5%		-3 points
Rentabilité des capitaux investis		10,2%		-4 points

### Principaux éléments économiques

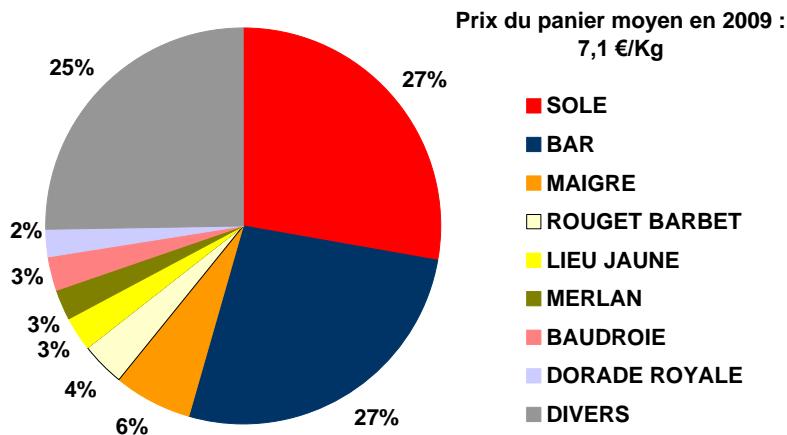
- Par rapport à 2008, les petits fileyeurs sont sortis **12 jours de plus** en mer en moyenne
- Mais **la crise de marché** a aussi impacté ces navires qui enregistrent **une baisse de CA** de l'ordre de 8,5 %
- La **baisse du prix du carburant** a permis de limiter les pertes et de faire **baisser** le montant des **frais communs**
- Ainsi, **le salaire** des marins a **diminué** par rapport à 2008 mais l'écart n'est pas trop important (-2 %)
- Les **autres frais**, imputables aux armements, sont également **en retrait** puisque les navires ont limité au maximum les charges d'entretien et réparation
- Au total, **les charges d'exploitation** ont baissé de 6 % par rapport au dernier exercice
- Toutefois, cette baisse n'a **pas été suffisante** pour **compenser la perte de revenus**. L'EBE a donc diminué de 20 %.
- En conséquence, le **taux de marge d'exploitation** perd 3 points
- La **rentabilité des capitaux investis** recule davantage (-4 points)



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

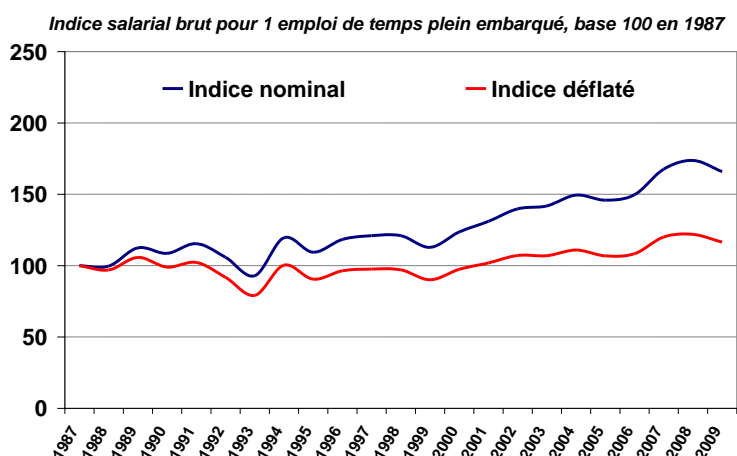
### Evolution des ratios d'exploitation

- Malgré la baisse en 2009, le **CA** a **progressé de 16 % en 23 ans** (euros constants), soit un taux de croissance annuel moyen de 0,6 %
- Sur le long terme, **le RO** montre une **progression (+8 %)** 2 fois moins élevée que celle du CA. Il oscille autour de 20 K€
- Les **capitaux investis** ayant de leur côté **plus que doublé**, les **taux de rentabilité** ont été divisés par 2



### Principales espèces débarquées

- La **part de la sole** dans le CA des navires est **en retrait** (27 % en 2009, 34 % en 2008)
- Le premier trimestre a été particulièrement difficile avec des **soles vendues à des prix bas**
- La **saison de bar** a été **moins bonne** et les quantités débarquées sont moins importantes qu'en 2008

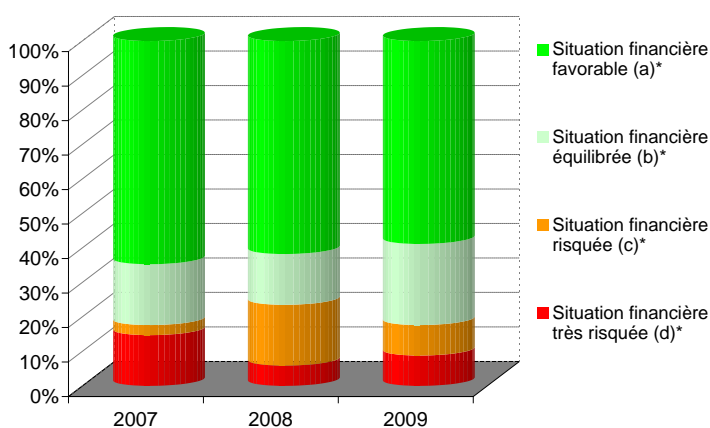


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

### Évolution de la masse salariale

- Les **salaires** ont nettement **progressé** depuis 1987. L'indice nominal dépasse **165** en 2009.
- Cette hausse s'inscrit dans un contexte où le **nombre de marins embarqués** sur ces navires s'est **stabilisé** sur la période (autour de **2,6** emplois ETP)
- Sur la période, l'effet de **l'inflation** est **important** (43 %) et réduit la progression de l'indice qui atteint **116** en 2009

### 2.2.5.2 Situation financière



### Situation financière (2005- 2008)

- Malgré les difficultés de marché qui ont touché ce segment, la **situation financière** ne montre pas de **signes trop inquiétants**
- Les **annuités d'emprunts** légèrement **réduites** entre 2009 et 2008 ont soulagé les entreprises
- **60 % des entreprises** restent en **situation financière favorable** et **82 % dépassent le seuil d'équilibre financier**

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2007	2008	2009	2007	2008	2009
58%	67%	63%	34%	39%	31%

### Evolution des ratios financiers

- Les **investissements** des années antérieures ont réduit quelque peu la capacité d'endettement des entreprises
- Les marges de manœuvre diminuent

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

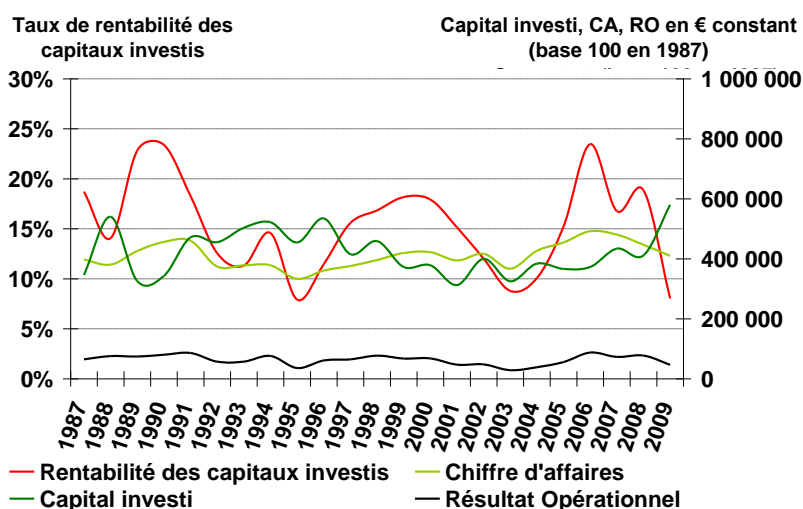
## 2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins

### 2.2.6.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	356,8	
	Tonnage moyen (GT)	106,5	
	Taille moyenne du segment en cm	1959	
	Age moyen	21,7	
		2009	Evo. 09/08
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	231	↘
	Nombre moyen de marins embarqués	6,6	↗
	Chiffre d'affaires	584,0	↘ (-8%)
		2009 (K€) (%CA)	Evo. 09/08
Postes de charges (K€)	Carburant	51,0 (9%)	↗
	Engins de pêche	70,1 (12%)	↗
	Entretien - Réparation	64,5 (11%)	↗
	Salaires	213,9 (37%)	↘
	Charges sociales	31,6 (5%)	↗
	Autres coûts d'exploitation	94,5 (16%)	↘
		2009 (%CA)	Evo. 09/08
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	58,5 (10%)	↘
	Résultat Opérationnel (K€)	66,5	↘
	CA / jour de mer (K€)	2,5	↘
	Taux de marge brute d'exploitation	11,4%	-6 points
	Rentabilité des capitaux investis	8,0%	-11 points

### Principaux éléments économiques

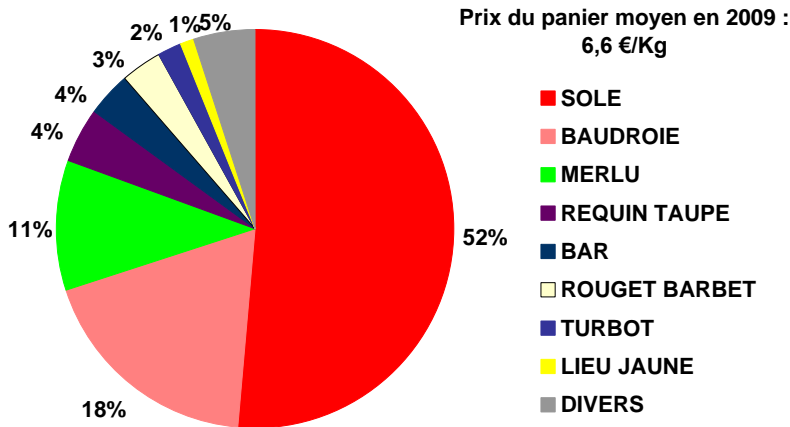
- Les fileyeurs de 16 à 25 mètres se différencient des autres segments par une **légère baisse** de leur nombre de jours de mer
- Cette **baisse d'activité** n'a pas favorisé le **montant des ventes** qui est en **recul de 8%** par rapport à 2008
- Mais c'est surtout les **problèmes de commercialisation** qui ont affecté ces bateaux
- La **forte exposition** du segment à une espèce, la **sole**, a été **fortement préjudiciable** en 2009 puisque le marché espagnol n'a pas offert les prix des dernières années ; la **consommation ibérique** était nettement **moins soutenue**
- La **baisse des charges d'exploitation** (-4 %) limitée par la **baisse du poste salaire** (-6%) a permis de réduire la baisse du résultat d'exploitation
- Le **RO recul** toutefois de plus **d'un tiers** par rapport à 2008
- Le **chiffre d'affaires généré par jour de mer a diminué de 200 €** et s'établit en 2009 aux alentours de 2,5 K€
- Le **taux de marge brute d'exploitation** est lourdement affecté et **perd 6 points**
- La **rentabilité des capitaux investis** est en **retrait de 11 points** par rapport à 2008



### Evolution des ratios d'exploitation

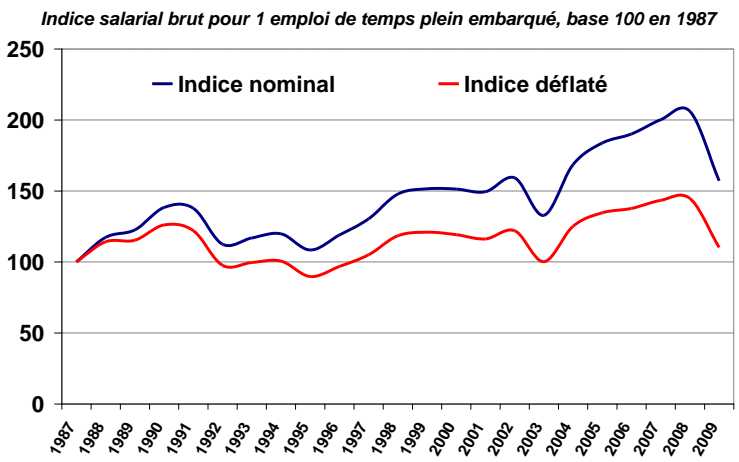
- Depuis 1987, le **CA** (euros constants) montre une **progression minimale de 3%**
- Le **CA** du segment est plutôt **volatile** puisqu'il dépend en majorité des résultats enregistrés sur la sole
- Cette **mono-dépendance** rend le **RO très fluctuant** puisqu'il dépend aussi de la conjoncture sectorielle et des variations de charges d'exploitation
- La **hausse des capitaux investis** fait **baïsser les taux de rentabilité** et symbolise la hausse du coût d'entrée sur le marché de l'occasion

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP



### Principales espèces débarquées

- La part de la sole dans le portefeuille espèce des navires est **constante** (52 %)
- Le **premier trimestre** a pourtant été affecté par les ventes de sole malgré des apports en hausse
- La **baudroie** a également été vendue à un **prix plus bas** qu'en 2008 (-35 cts en moyenne pour les fileyeurs)
- La **saison de merlu** a été plutôt **bonne** mais le marché s'est tendu à cause des importations, des pays nordiques notamment

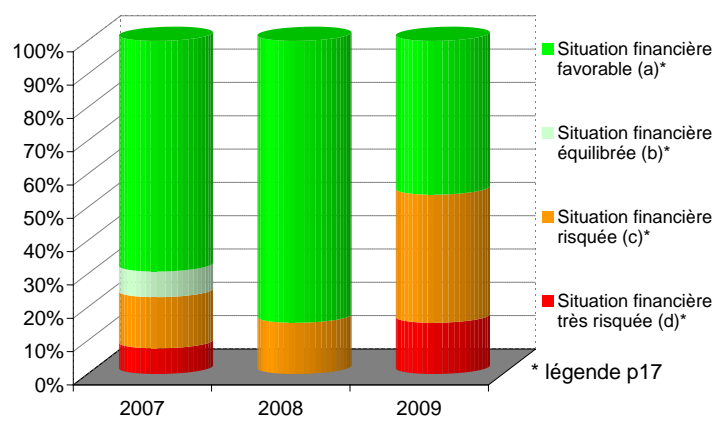


### Évolution de la masse salariale

- Les mauvais résultats de l'année ont été préjudiciables aux armements mais également aux marins embarqués sur ces navires qui ont vu leur **rémunération fondre par rapport à 2008**
- L'**indice salarial nominal** atteint **157** en 2009 pour une base 100 en 1987
- La baisse sensible de 2009 rend l'analyse déflatée **plus mesurée** : l'indice est de **110**

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

### 2.2.6.2 Situation financière



### Situation financière (2005- 2008)

- La **situation financière** est naturellement **impactée** par les **difficultés d'exploitation** des entreprises
- Parmi l'échantillon retenu, sur les **85 % d'entreprises en situation favorable en 2008**, près de la **moitié** a glissé vers une **situation risquée en 2009**
- En 2009, il reste **46 %** des unités en **situation favorable**

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2007	2008	2009	2007	2008	2009
52%	44%	43%	16%	20%	11%

### Evolution des ratios financiers

- Les entreprises ont puisé sur leurs réserves et la **capacité d'autofinancement** se retrouve **réduite au minimum**

Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

## CONCLUSION

Après une année 2008 marquée par les problèmes de carburant, l'embellie espérée avec le retour à des prix plus abordables pour les entreprises, n'aura été que de courte durée. Finalement, le secteur des pêches français n'a pas échappé à la crise financière mondiale. Dans ce contexte de récession, la morosité des consommateurs - français mais aussi étrangers puisque la production Atlantique est pour une bonne partie exportée - aura eu raison du marché des produits de la mer. Nombreuses sont les espèces à avoir connu des problèmes de commercialisation. Les prix sous les halles à marée ont chuté et les ventes des navires de pêche ont reculé.

Au regard de l'histoire de la pêche française, un parallèle avec les différentes crises antérieures et notamment celle de 1993 peut être fait. Les dysfonctionnements de l'époque mettaient l'accent sur les problèmes de ressource et de désorganisation des marchés. La dévaluation des monnaies affectaient les exportations vers nos partenaires espagnols et italiens. Sur le volet commercialisation, les priorités pour remédier à ce contexte défavorable étaient axées sur une connaissance anticipée des apports, la normalisation des produits, la mise en réseau des opérateurs de marché, une meilleure valorisation de la production.... Depuis, certaines de ces actions ont été mises en place mais d'autres restent toujours d'actualité. Finalement, la sortie de crise a été possible surtout grâce à un retour à la normale des cours du poisson.

Mais, si des similitudes apparaissent, en revanche le contexte des années 1990 n'a plus rien à voir avec la situation de la flottille aujourd'hui. En 1993-94 l'état des outils de production offraient des perspectives d'avenir. Au début de l'année 2010, il reste un peu plus de 4 800 bateaux actifs en France métropole soit 18 % de moins qu'au début de la décennie. Bien qu'étant une des plus jeunes flottilles européennes, l'âge moyen des navires en 2009 dépasse 24 ans. Cette caractéristique illustre le trop faible renouvellement des unités de production et constitue un frein à l'attractivité de main d'œuvre, notamment de jeunes marins : un quart des effectifs a disparu au cours des 10 dernières années. L'analyse du couple âge patron / âge navire est en ce sens révélatrice de l'impasse dans le quel le secteur se trouve aujourd'hui. Sans une politique de renouvellement des outils, l'avenir de la pêche s'assombrit. Pourtant, certains indicateurs de suivi montrent des signes positifs et symbolisent une activité fortement ancrée dans le paysage littoral français. Le patrimoine culturel, le savoir faire des marins français, la qualité des produits, la chaîne de commercialisation en place sont autant d'éléments sur lesquels le secteur peut s'appuyer pour que cette activité rebondissent et trouve un nouvel élan.

Malgré une conjoncture difficile, 71 % des entreprises atteignent l'équilibre financier en 2009. Les salaires des marins restent attractifs et sont supérieurs de 15 % au salaire moyen français. Le bilan économique des entreprises de pêche en 2009 est mesuré mais conforte les problématiques majeures du secteur actuellement :

- Les entreprises sont fortement exposées à la conjoncture internationale et notamment au coût des matières premières (pétrole notamment). La recherche de nouvelles technologies (motrices, architecturales) moins consommatrices d'énergie doit être encouragée
- Le coût d'acquisition d'un bateau aujourd'hui, que se soit sur le marché du neuf ou sur le marché de l'occasion est conséquent, parfois prohibitif (les prix ont quasiment doublé en 20 ans), la recherche de nouvelles solutions de financement et de nouveaux modèles économiques est nécessaire
- Le modèle économique actuel montre des coûts d'exploitation quasi incompressibles. La voie pour pérenniser une rentabilité suffisante sur cette activité tient donc à la recherche de nouvelles sources de revenus et à une meilleure valorisation des produits débarqués
- Cette valorisation doit tenir compte de l'état des marchés à l'export où la France est beaucoup présente. De nouvelles stratégies de commercialisation (circuits courts, différenciation des produits) et de diversification des sources de revenus peuvent apporter un élément de réponse.

# TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
1 Evolution des facteurs de production .....	6
1.1 Le capital matériel .....	6
1.1.1 Une limitation de la capacité de pêche en cours .....	6
1.1.2 Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole).....	6
1.1.3 Etat de la flottille sur la façade Aglia.....	7
1.2 Les acteurs.....	8
1.2.1 Une baisse sensible du nombre de marins en France.....	8
1.2.2 Un manque de candidats à l'installation en métropole .....	8
1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales.....	9
2 Analyses financières des entreprises de pêche .....	12
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique .....	12
2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA) .....	12
2.1.2 Analyse du résultat opérationnel (RO).....	13
2.1.3 Analyse du taux de marge (TM) .....	14
2.1.4 Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI) .....	15
2.1.5 Analyse de la situation financière globale.....	16
2.1.6 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2008 .....	16
2.2 Analyse par segment de métier.....	19
2.2.1 Echantillon.....	19
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord .....	20
2.2.2.1 Situation d'exploitation .....	20
2.2.2.2 Situation financière.....	21
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord .....	22
2.2.3.1 Situation d'exploitation .....	22
2.2.3.2 Situation financière.....	23
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord .....	24
2.2.4.1 Situation d'exploitation .....	24
2.2.4.2 Situation financière.....	25
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins .....	26
2.2.5.1 Situation d'exploitation .....	26
2.2.5.2 Situation financière.....	27
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins .....	28
2.2.6.1 Situation d'exploitation .....	28
2.2.6.2 Situation financière.....	29
CONCLUSION .....	30
TABLE DES MATIERES .....	31





« Investir dans notre futur commun »



## Les partenaires de l'Observatoire

La DPMA, la DAM, les Affaires Maritimes, les Conseils Régionaux d'Aquitaine, de Poitou-Charentes et des Pays de la Loire, la Communauté Européenne (DG Pêche), l'OFIMER, le CNPMM et les Comités Régionaux et Locaux des Pêches Maritimes et des Elevages Marins, les criées, le CNC, le SMIDAP, le CREA, les Comités Régionaux de la Conchyliculture d'Aquitaine, de Poitou-Charentes, des Pays de la Loire, de Bretagne sud, le SFAM et l'Ifremer.

Le Crédit Maritime, le CGPA (Paris), le CGO de Marennes, la CAGENO de Noirmoutier, la Fiducial Expertise de l'Aiguillon sur Mer, le G.G.A. de Bouin, les groupements de gestion rattachés au CGPA (ACAV, ACAVIE, ACOPAN, Coopératives Maritimes d'Arcachon, de Pornic, et de Saint-Nazaire, COGESUM de La Rochelle, COGESCO, GPAC et GPAT) et GURE LANA, les O.P. adhérentes à l'ANOP (FROM SUD OUEST) et la FEDOPA (OPPAN, O.P. YEU, O.P. Vendée, O.P. LA COTINIÈRE, ARCA-COP, CAP SUD) et PMA. Les O.P. conchylicoles des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et d'Aquitaine.



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](mailto:aglia@wanadoo.fr)  
[www.aglia.org](http://www.aglia.org)



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