

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 (1987-2007)

Jean-François BIGOT
Véronique LE BIHAN
Yves PERRAUDEAU
(LEMNA-CORRAIL)

Février 2009


UNIVERSITÉ DE NANTES





Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Aglia (1987-2007)

Février 2009

*Laurent Baranger, Jean-François Bigot, Yves Perraudeau, Arnaud Souffez,
LEMNA-Université de Nantes*



AGLIA



**OBSERVATOIRE
DES PÊCHES ET DES CULTURES MARINES
DU GOLFE DE GASCOGNE**

**SUIVI DES RESULTATS ECONOMIQUES ET ANALYSE
FINANCIERE DES ENTREPRISES DE PECHE
DANS LES REGIONS DE L'AGLIA
(1987-2007)**

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

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 : M François PATSOURIS, Président de l'AGLIA

Impression en France par : DocumentConcept17

Dépôt légal : Février 2009

ORGANISATION DU RAPPORT

INTRODUCTION.....	3
1 Evolution des facteurs de production	5
1.1 Le capital matériel.....	5
1.2 Les acteurs	7
2 Analyses d'exploitation et financière des entreprises de pêche.....	10
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique	10
2.2 La dépendance énergétique du secteur maritime.....	14
2.3 Analyse par segment de métier.....	17
CONCLUSION	23
TABLE DES MATIERES	25

INTRODUCTION

Le secteur des pêches maritimes évolue au cours de l'année 2007 dans un contexte économique tumultueux. Au-delà d'une situation déjà fragilisée par des éléments structurels (vieillesse des outils de production, manque d'attractivité du métier, réduction des aides à l'investissement ...), la montée des cours du pétrole observée depuis 2001 est au centre des préoccupations. Ainsi, de plus en plus d'entreprises connaissent des difficultés à maintenir une rentabilité d'exploitation minimum nécessaire à la poursuite de leur activité¹.

C'est cette dégradation des conditions d'offre qui explique l'effervescence sociale sectorielle constatée en 2007, et ce, au-delà de la stabilité globale des débarquements français sur la période 2005-2007. Sur les six premiers mois de l'année 2008, l'agitation du secteur reste forte, accompagnant cette fois-ci le recul de l'activité (-8 % en valeur débarquée sous criée entre janvier et juillet 2008 par rapport à 2007).

Si le cours de l'euro est parfois jugé « trop » élevé - car défavorisant les positions commerciales des Etats membres de la zone euro -, notons cependant que la bonne tenue des cours de l'euro face au dollar a réduit la facture pétrolière exprimée en dollars, et par là même réduit partiellement le surcoût énergétique.

Du côté de la production, plusieurs pêcheries significatives ont été affectées en 2007 par des mesures de restriction d'activité, touchant par ailleurs les trois façades maritimes françaises. Dans le golfe de Gascogne, le maintien pour la troisième année consécutive de la fermeture de la pêcherie d'anchois, a contraint les entreprises, préalablement fortement dépendantes de l'anchois, à rechercher des activités de substitution. Celles-ci se sont avérées le plus souvent moins rémunératrices.

Dans le cadre de l'élargissement de l'Union Européenne à 27 membres, le FEP (Fonds Européen pour la Pêche) a fait suite à l'IFOP pour la période 2007-2013. Toutefois, la mise en place tardive de ce fond propre, déjà moins bien doté², a freiné certains investissements prévus par les acteurs du secteur.

Le Programme Opérationnel servant à planifier les axes prioritaires financés par le FEP pour le développement du secteur a été rendu effectif fin 2007 – début 2008. Ce retard au démarrage a contraint plusieurs entreprises inscrites au plan de restructuration à supporter une avance de trésorerie pour financer leurs investissements.

Ce document vise à mettre en perspective cette évolution sectorielle. Il est découpé en deux grandes parties :

- L'évolution des facteurs de production est analysée sur la dernière décennie, au niveau national et sur la façade Aglia³. Elle permet de mettre en exergue la double problématique que rencontre le secteur des

¹ « Les facteurs clés de la rentabilité des entreprises de pêche pour une activité durable » (L. Baranger, J-F Bigot, Y. Perraudeau, A. Souffez, Université de Nantes et F. Gonzales, CEFFA), Observatoire des pêches et des cultures marines du Golfe de Gascogne, AGLIA, Mars 2007, 36 p.

² J-F Bigot, V Le Bihan, Y. Perraudeau (2008), cité in « Suivi socioéconomique des filières pêches maritimes et aquaculture dans les régions de l'AGLIA (1997-2007), Observatoire des pêches et des cultures marines du Golfe de Gascogne, AGLIA, 40 p : « Transmis au cours de l'année 2007 à l'UE, la Commission a approuvé en janvier 2008 le programme opérationnel français pour 2007-2013, permettant ainsi à la France d'accéder aux financements communautaires du FEP : sur 436,2 M€ de dépenses publiques autorisées 216 M€ seront issus du FEP (dont 34 M€ pour les DOM). Notons cependant, que ce montant est en recul par rapport à celui attribué par l'UE sur la période 2000-2006 (278 millions d'euro). »

pêches aujourd'hui, à savoir, le vieillissement des navires et le manque d'attractivité du métier pour les jeunes patrons pêcheurs. Elle permet aussi de confirmer la poursuite de la baisse du nombre des navires français et de la façade Aglia, dans le respect des objectifs globaux de la baisse des capacités de pêche des Etats membres souhaitée par la Commission.

- L'analyse d'exploitation et la situation financière des entreprises de pêche sont ensuite présentées, de manière globale pour l'ensemble des navires de la façade Aglia puis, de façon plus fine par segment de métier. Au niveau global, un « focus » sur la dépendance énergétique des navires est mené afin de mieux apprécier l'impact de la variation du baril de pétrole et l'opportunité des mesures proposées par Bruxelles. L'approche de la Commission vis-à-vis de cette détérioration financière souligne toujours le rôle majeur de la surcapacité des flottilles, avec en réponse la mise en place de PAF (programme d'adaptation de la flotte⁴). Comme le note la revue de la Commission⁵ : « les mesures (générales) élaborées la Commission ne consiste pas à faciliter les achats de gasoil, mais à armer les entreprises pour qu'elles puissent affronter le prix élevé du carburant, une situation qui n'a rien de temporaire » ... la principale mesure à court terme étant l'octroi d'une aide à l'arrêt temporaire ; à moyen - long terme des aides pour les projets « d'économie d'énergie » et des aides pour les projets visant à améliorer la valeur de la première vente du poisson...

³ Le champ d'analyse de l'observatoire de l'Aglia concerne trois régions de la façade Aglia, à savoir les Pays de la Loire, la région Poitou-Charentes et la région Aquitaine.

⁴ R. n° 744/2008 du Conseil, 24 juillet 2008

⁵ Revue « pêche et aquaculture européenne, n° 40 de novembre 2008

1 Evolution des facteurs de production

1.1 Le capital matériel

1.1.1 La France respecte les prérogatives européennes

Evolution 2006- 2007 de la flotte métropolitaine

Flotte nationale	Nombre		Puissance (kW)		Jauge (GT)	
	31/12/2007	Evo. /2006	31/12/2007	Evo. /2006	31/12/2007	Evo. /2006
< à 12 m.	3 933	stable	325 742	stable	19 918	stable
12 - 16 m.	452	stable	96 976	stable	16 258	stable
16 - 25 m.	659	-2%	241 125	-2%	70 862	-2%
> 25 m.	134	stable	161 240	stable	85 467	stable
Total	5 178	stable	825 083	stable	192 504	stable

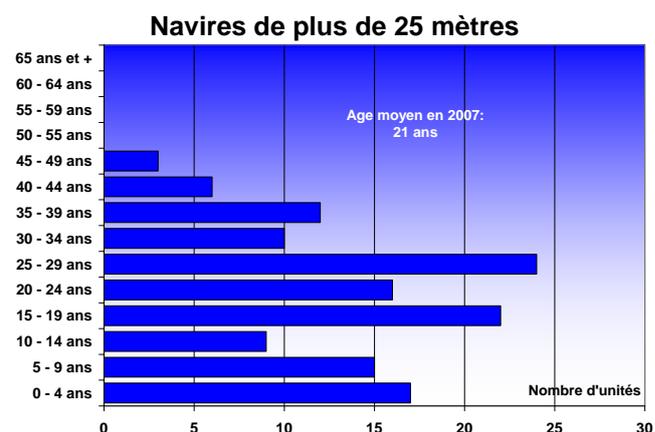
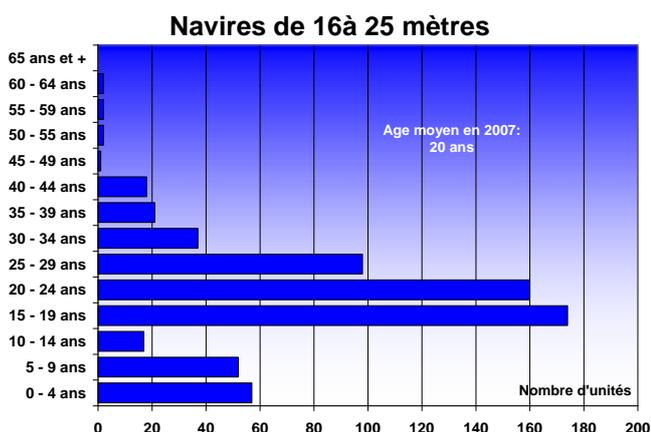
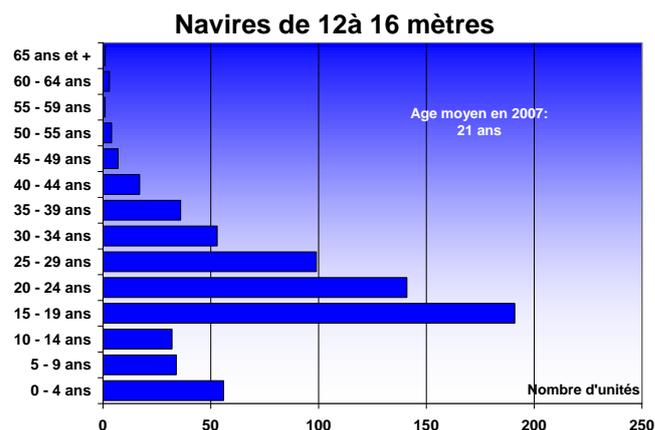
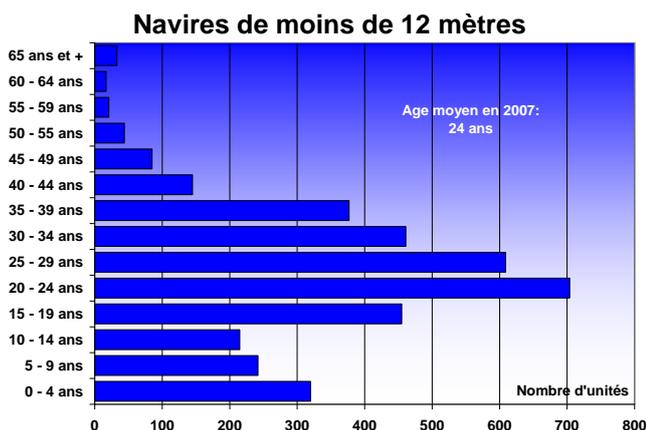
Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA, DSI/BCS - photo au 31/12/2007

➤ Moins de **5 200** navires de moins de 25 mètres composaient la flotte **métropolitaine** au 31 décembre 2007 (6 200 en 1997, soit **-17%** en accord avec les prérogatives européennes)

➤ Très **légère baisse** du nombre de navires entre 2006 et 2007 en métropole (-1%)

➤ Les navires de **16 à 25 mètres** sont globalement les seuls à avoir connu une **réduction** en termes d'**unités**, de **puissance** et de **jauge** (-2% pour chaque indicateur)

1.1.2 Pyramide des âges des navires de pêche français (métropole) en 2007



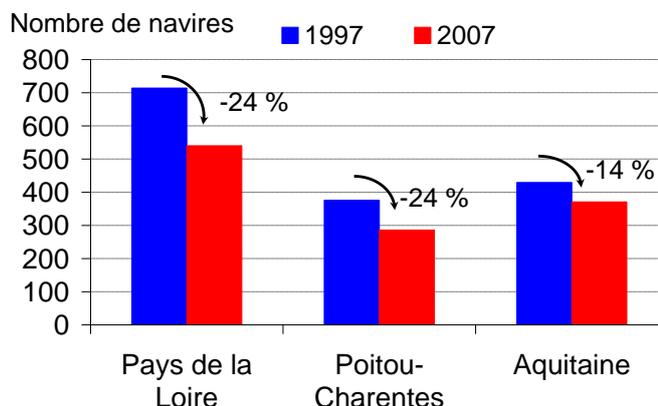
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM - Photo au 31/12/2007

- Moyenne nationale métropole (- de 25 mètres) : **23 ans**
- Fortes **disparités** par façade maritime et par longueur
- Les bateaux les plus vieux sont en méditerranée (27 ans)

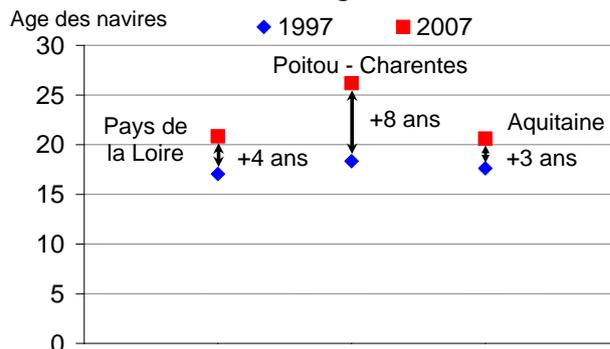
- Ceux de la **façade atlantique** sont conformes à la moyenne nationale (22 ans)
- Les **gros bateaux** (plus de 16 mètres) sont **plus récents** que les petits (moins de 16 mètres)

1.1.3 Etat de la flotte sur la façade Aglia

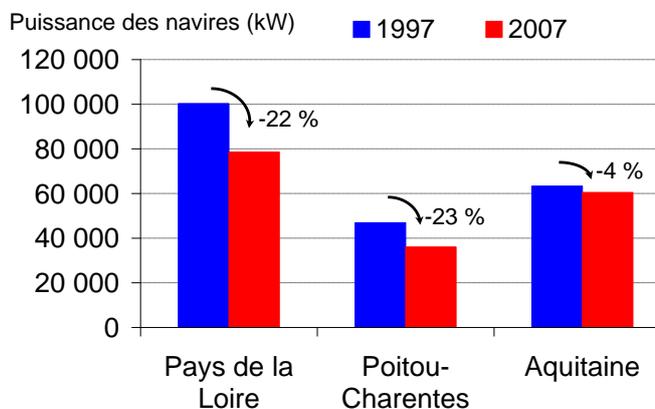
Evolution du nombre de navires



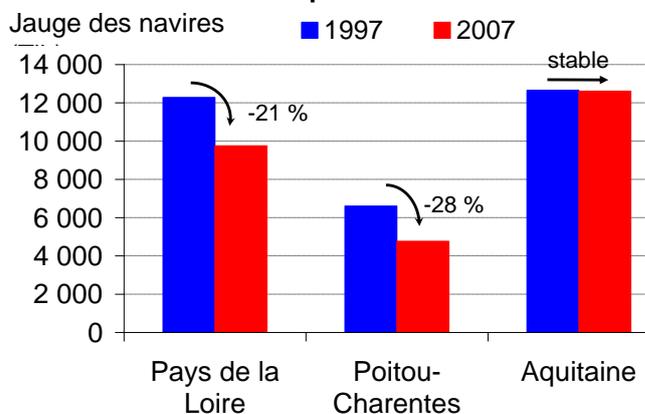
Evolution de l'âge des navires



Evolution de la puissance des navires



Evolution de la capacité des navires



Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM - Photo au 31/12/2007

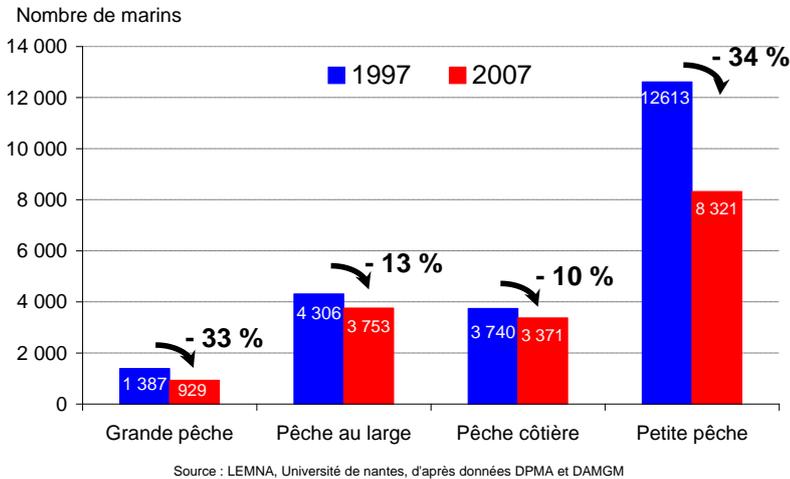
Entre 1997 et 2007

- **Baisse** du nombre de navires sur la façade Aglia de **21 %** (-17 % en métropole)
- **Baisse** de la puissance globale de **17 %** (-14 % au niveau national)
- **Baisse** de la jauge de **14 %** (-17 % au niveau national)
- Les **navires de la façade Aglia** (tous métiers et longueurs confondus) sont âgés en moyenne de **22 ans** (23 ans au niveau national)

1.2 Les acteurs

1.2.1 Une baisse sensible des marins en France

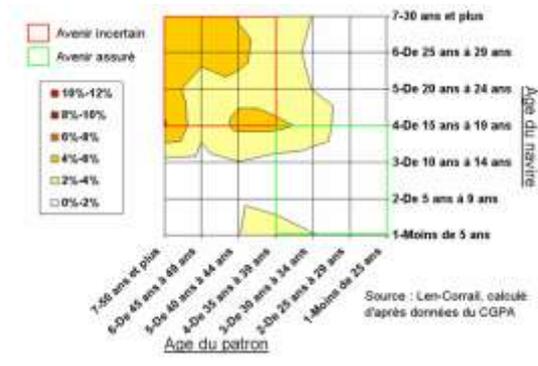
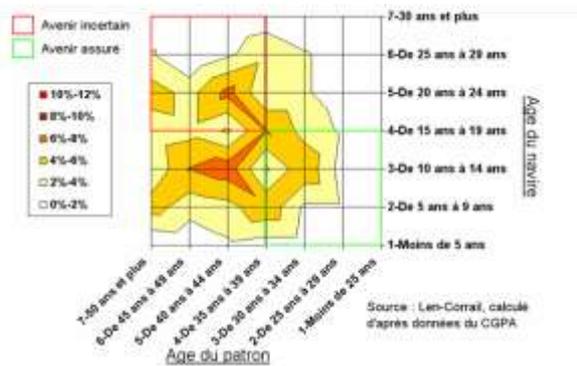
Evolution du nombre de marins en métropole



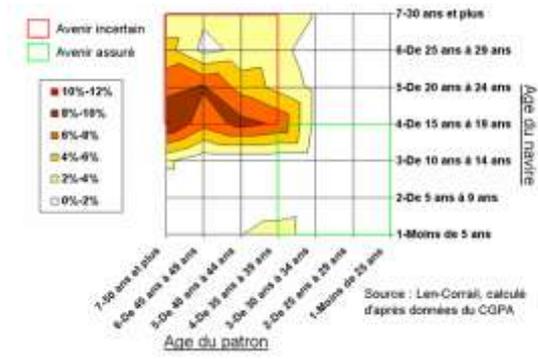
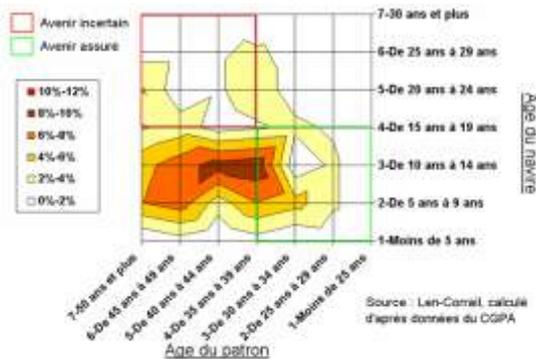
- Près de **16 300 marins** ont été recensés en France en **2007** (hors CPP)
- En **1997**, il y avait plus de **22 000 marins**, ce qui représente **une perte d'un quart des effectifs** sur la **dernière décennie**
- La **petite pêche** concentre plus de la **moitié des effectifs** (51 % en 2007)
- C'est également la **petite pêche** qui a **perdu le plus grand nombre de marins** sur les 10 dernières années (-34 %)

1.2.2 Un manque de candidats à l'installation en France

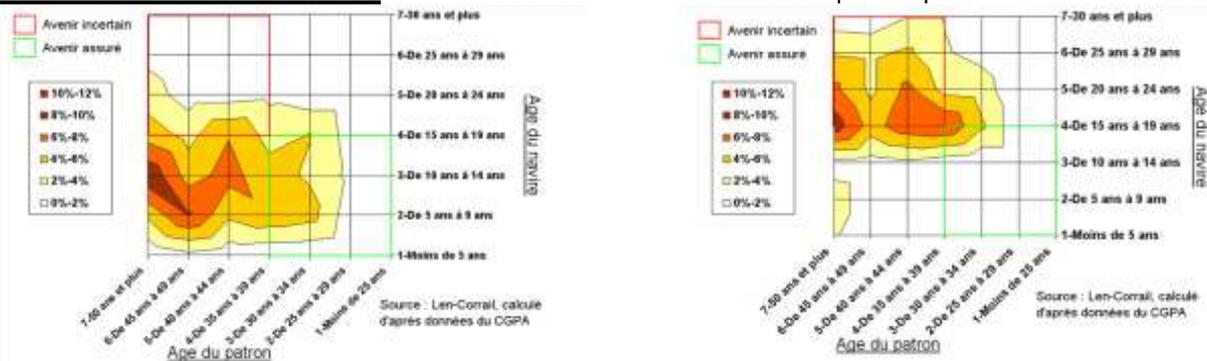
Les navires de moins de 12 mètres : début de renouvellement de la flotte, mais toujours un manque de jeunes patrons



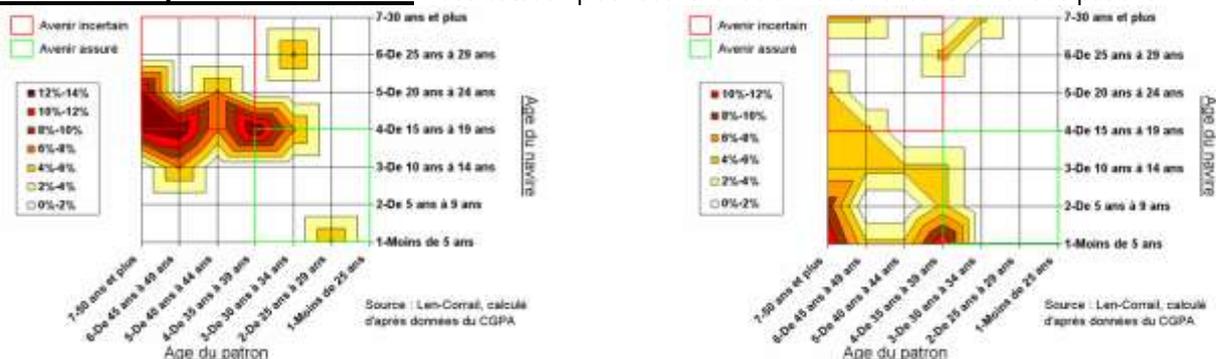
Les navires de 12 à 16 mètres : le constat est identique à celui des navires de moins de 12 mètres



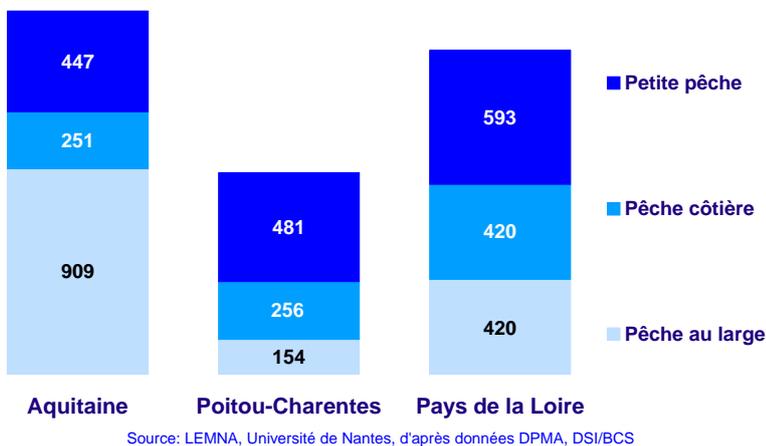
Les navires de 16 à 25 mètres : arrivée de bateaux récents commandés par des patrons en fin de carrière



Les navires de plus de 25 mètres : des bateaux plus récents avec un relatif renouvellement de patrons



1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales



- **4 000 marins** étaient en activité en 2007 sur la façade Aglia (hors CPP) ; en **1997** ils étaient plus de **5 200**
- Entre **1997 et 2007**, les effectifs de marins présents sur la façade Aglia ont été réduits de **22 %** (25 % au niveau national)
- Les **évolutions par région** sont toutefois **hétéroclites** puisque **l'Aquitaine** a vu ses **effectifs progresser** pendant la même période (+ 15 %)
- Les régions **Pays de la Loire** et **Poitou-Charentes** ont perdu respectivement **43 %** et **21 %** de marins

Synthèse

- **La France a respecté les orientations européennes en matière de réduction de l'effort de pêche**
- **La flotte nationale est vieillissante avec une moyenne d'âge de 23 ans en métropole**
 - fortes disparités par façade et longueur de navire
 - les navires de petites tailles sont les plus âgés
- **Les effectifs de marins ont été réduits de près d'un quart sur la dernière décennie**
- **L'évolution des facteurs de production sur la façade Aglia est en adéquation avec le constat réalisé au niveau national :**
 - un manque de candidats à l'installation
 - faible renouvellement des navires

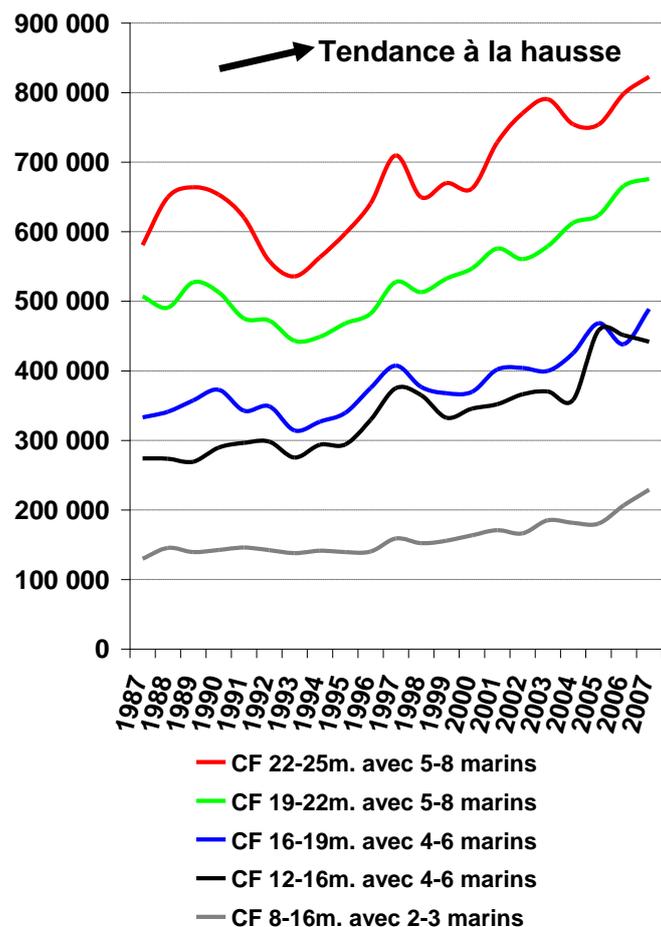
2 Analyses d'exploitation et financière des entreprises de pêche

2.1 Analyse globale sur la façade atlantique

2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)

Chalutiers de fond atlantique

En euros courants

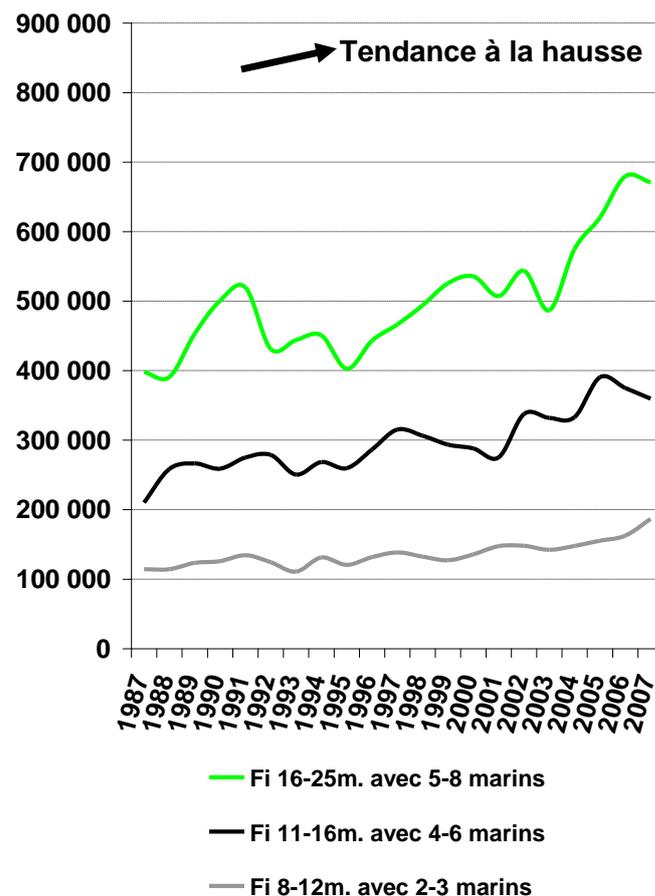


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données RICEP

- Sur 20 ans, **affermisssement** du CA des **chalutiers de fond** d'atlantique
- L'effet de **l'inflation relativise** cette hausse ; en euros **constants** la tendance est plutôt à une **stabilité du CA**
- L'année **2007** représente **une bonne année** pour les chalutiers en terme de chiffre d'affaires (**+ 5 %** en moyenne / 2006)

Fileyeurs atlantique

En euros courants



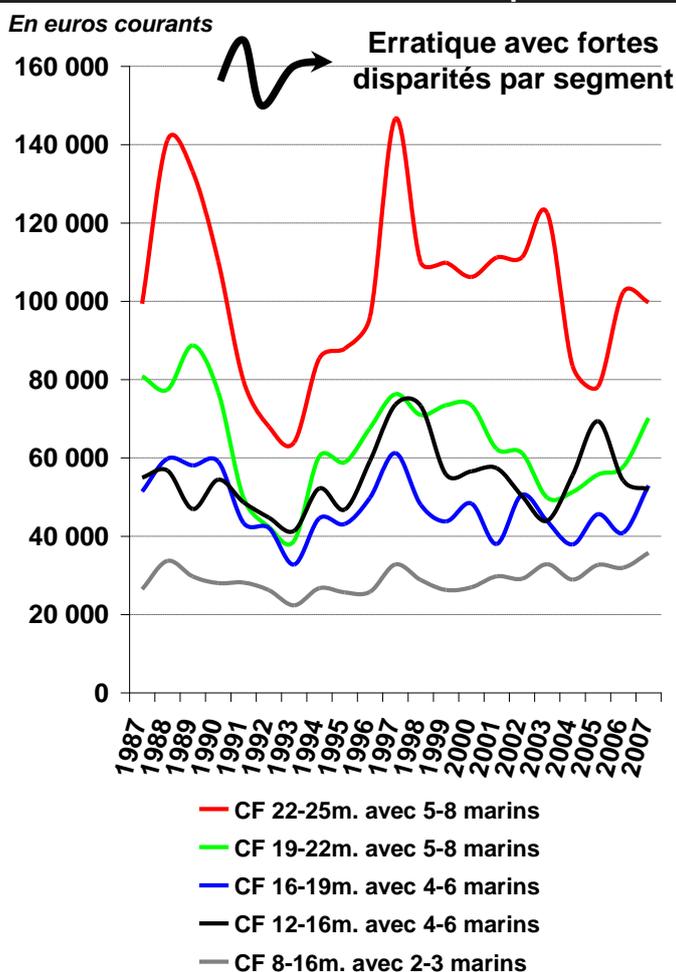
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données RICEP

- **Les fileyeurs** présentent également un **CA en progression** sur les 2 dernières décennies (+68 % depuis 1987)
- En **déflétant la série** (prise en compte de l'inflation), la hausse du CA n'est plus que de **13 %** en moyenne sur les 20 ans pour l'ensemble des fileyeurs
- **2007** est une année **correcte** avec une hausse du CA de **2 %** environ (€ courant)

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.

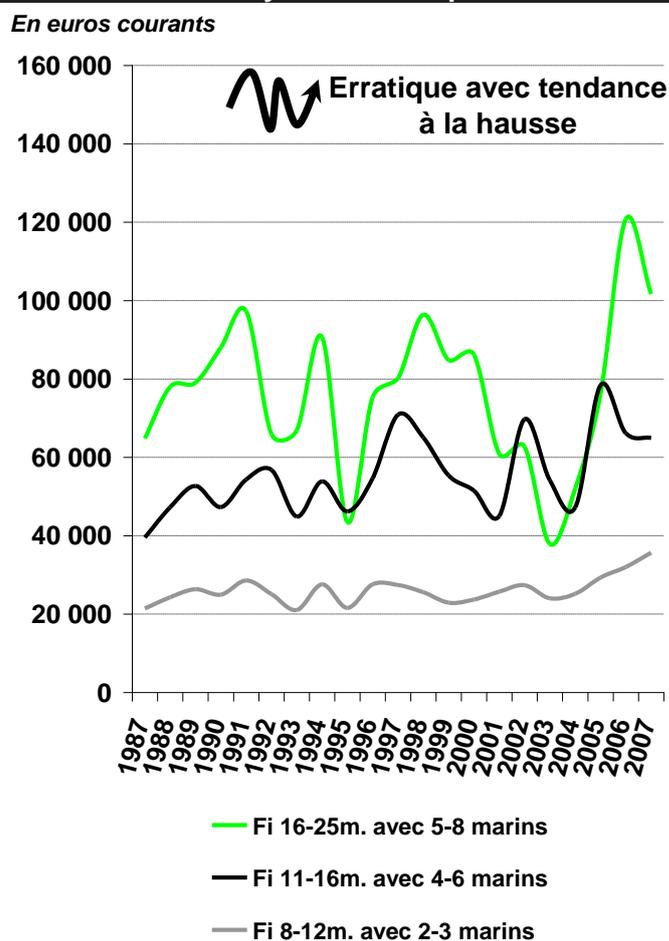
Chalutiers de fond atlantique



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

- L'évolution du RO des chalutiers est très cyclique mais les montants de 1987 et 2007 restent proches.
- En euros constant, le RO a chuté considérablement (entre -20 et -40 % sur 20 ans selon les tailles des navires)
- En 2007, la hausse du RO (+3 % en moyenne) masque de fortes disparités par segment et par navire

Fileyeurs atlantique



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

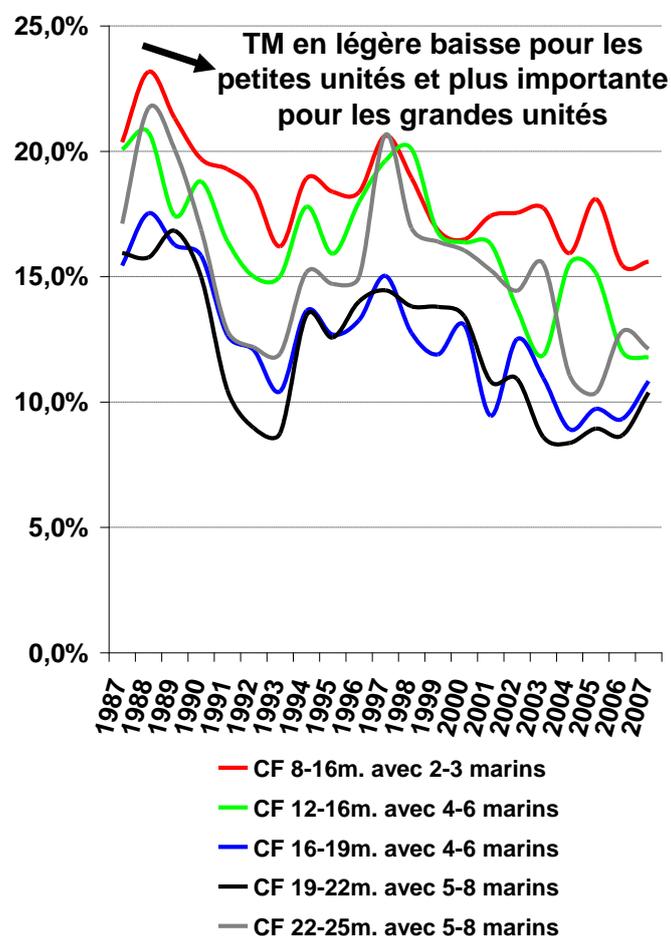
- L'évolution du RO des fileyeurs est également très erratique mais la tendance à long terme est en hausse (+ 63 % en moyenne sur les 20 ans)
- En déflatant la série (prise en compte de l'inflation), la hausse du RO n'est plus que de 9 % en moyenne sur les 20 ans
- En 2007, le taux de marge (RO/CA) reste bon (en moyenne 17 %) malgré une légère baisse du RO par rapport à 2006

2.1.3 Analyse du taux de marge (TM)

Le taux de marge est le rapport entre le chiffre d'affaires et le résultat opérationnel

Chalutiers de fond atlantique

Taux de marge (TM)

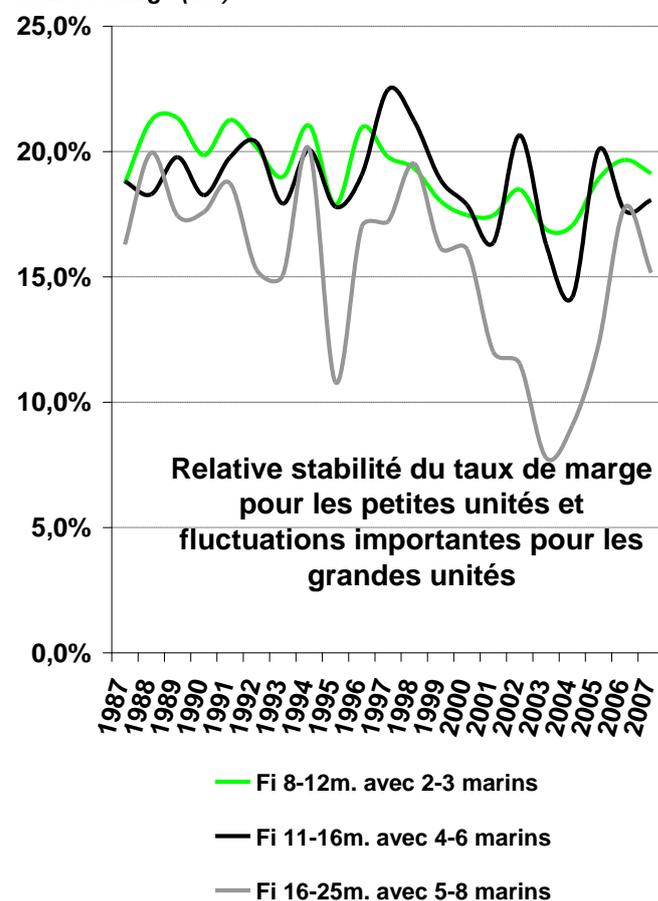


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données RICEP

- La **longueur** des navires et le **nombre de marins** embarqués sont des critères prépondérants dans l'analyse des TM des chalutiers de fond
- Pour les **petites unités**, **baisse légère** du TM mais le niveau reste satisfaisant en fin de période ($\approx 16\%$)
- Pour les **gros chalutiers**, **lourde tendance baissière** suite aux dernières crises pétrolières (1999-2000 et 2004-2007)

Fileyeurs atlantique

Taux de marge (TM)



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

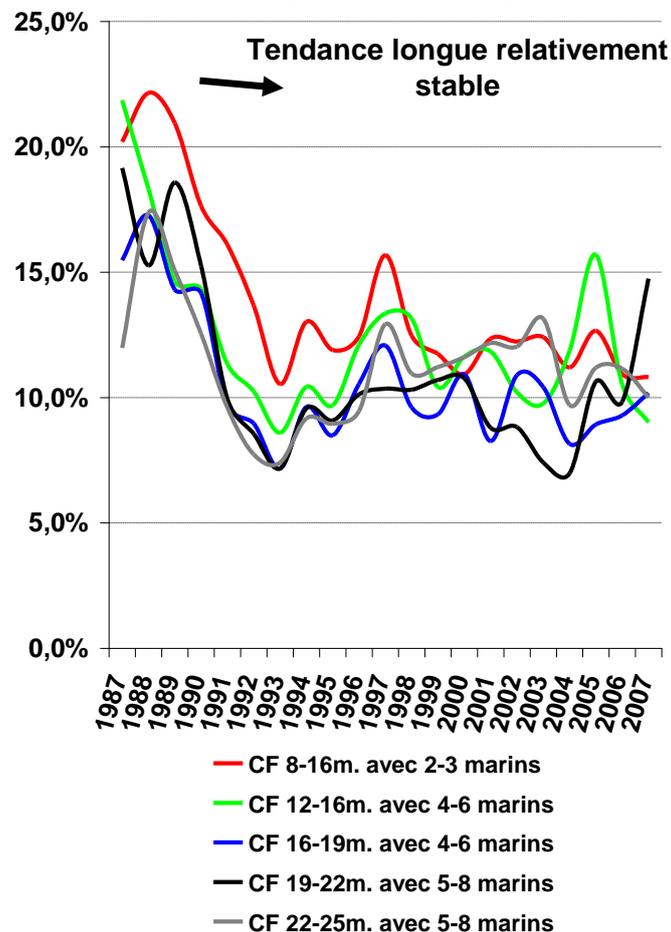
- Pour les **fileyeurs de moins de 16 m.**, stabilité relative sur 20 ans d'analyse. Niveau de 2007 proche de celui de 1987, $\approx 18\%$
- Les **fileyeurs de plus de 16 mètres** présentent des TM très **erratiques**. La **tendance** en fin de période est toutefois à la **hausse** et le niveau de 2007 ($\approx 15\%$) est très acceptable.

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

Chalutiers de fond atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)

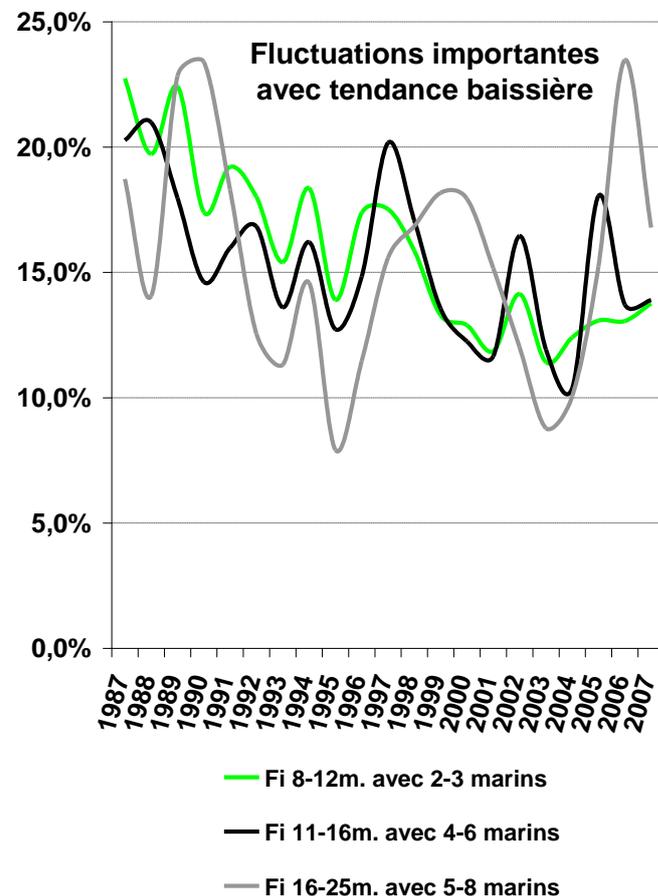


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données RICEP

- Les **petits chalutiers de fond** présentent des TRI relativement **stables** depuis 1993. Leurs niveaux sont satisfaisants (**12-13%**) au regard notamment de la hausse régulière du capital mobilisé
- Les plus **grosses unités** ont également des TRI **acceptables** mais à surveiller au vu du **faible taux de renouvellement des actifs**

Fileyeurs atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)

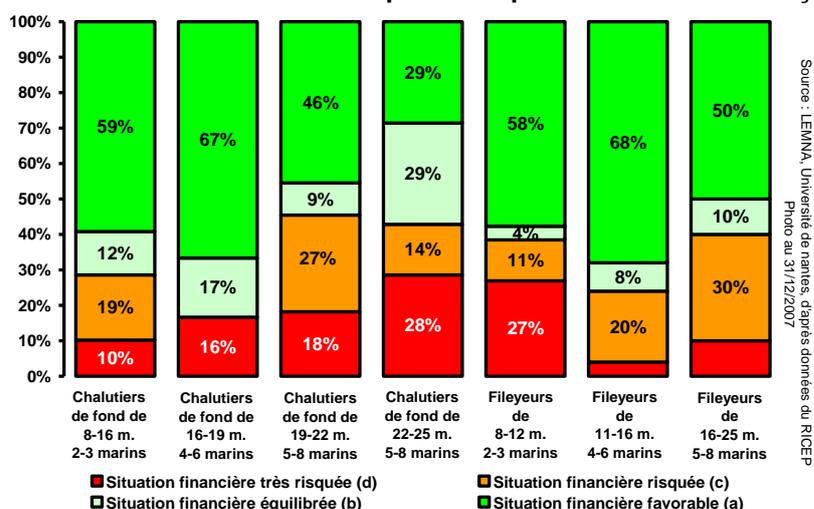


Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données RICEP

- Les TRI des **petits fileyeurs** malgré de fortes fluctuations baissières restent à des niveaux très **corrects** en 2007 (**≈ 14%**)
- Le TRI des **grands fileyeurs** évolue sous forme cyclique. En 2007, le TRI de ces unités se situe dans le haut de la vague (**≈ 16 - 17%**)

2.1.5 Analyse de la situation financière globale

La situation financière des entreprises de pêche en 2007 sur la façade atlantique



➤ En 2007, 30 % des entreprises de pêche étaient en **situation financière (1) délicate** :

- dont 15 % en situation très risquée
- et 15 % en situation risquée

➤ Les **grosses unités des chalutiers de fond** paraissent les plus **vulnérables**

➤ La **situation financière** est **fortement corrélée à la dépendance énergétique** des entreprises

(1) Point méthodologique : La situation financière est jugée par la comparaison entre le résultat dégagé par l'exploitation du navire et les coûts auxquels les entreprises doivent faire face pour rembourser les emprunts

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

2.2 La dépendance énergétique du secteur maritime : un enjeu majeur pour les chalutiers de fond

Les chalutiers de fond sont les entreprises de pêche les plus affectées par la crise énergétique. Deux approches permettent de mieux en appréhender l'effet :

- **L'intensité énergétique du navire** permet de caractériser un type de navire selon son niveau de consommation de carburant rapporté à la quantité de richesse créée (carburant/chiffre d'affaires ou carburant/valeur ajoutée) ou à la quantité de poisson débarqué (GO/kg de poisson)
- **Le coût énergétique du navire** permet d'identifier un type de navire selon son niveau de consommation de carburant rapporté à la rentabilité économique dégagée (carburant/résultat opérationnel) ou à la rentabilité des capitaux investis (carburant/coûts d'investissements).

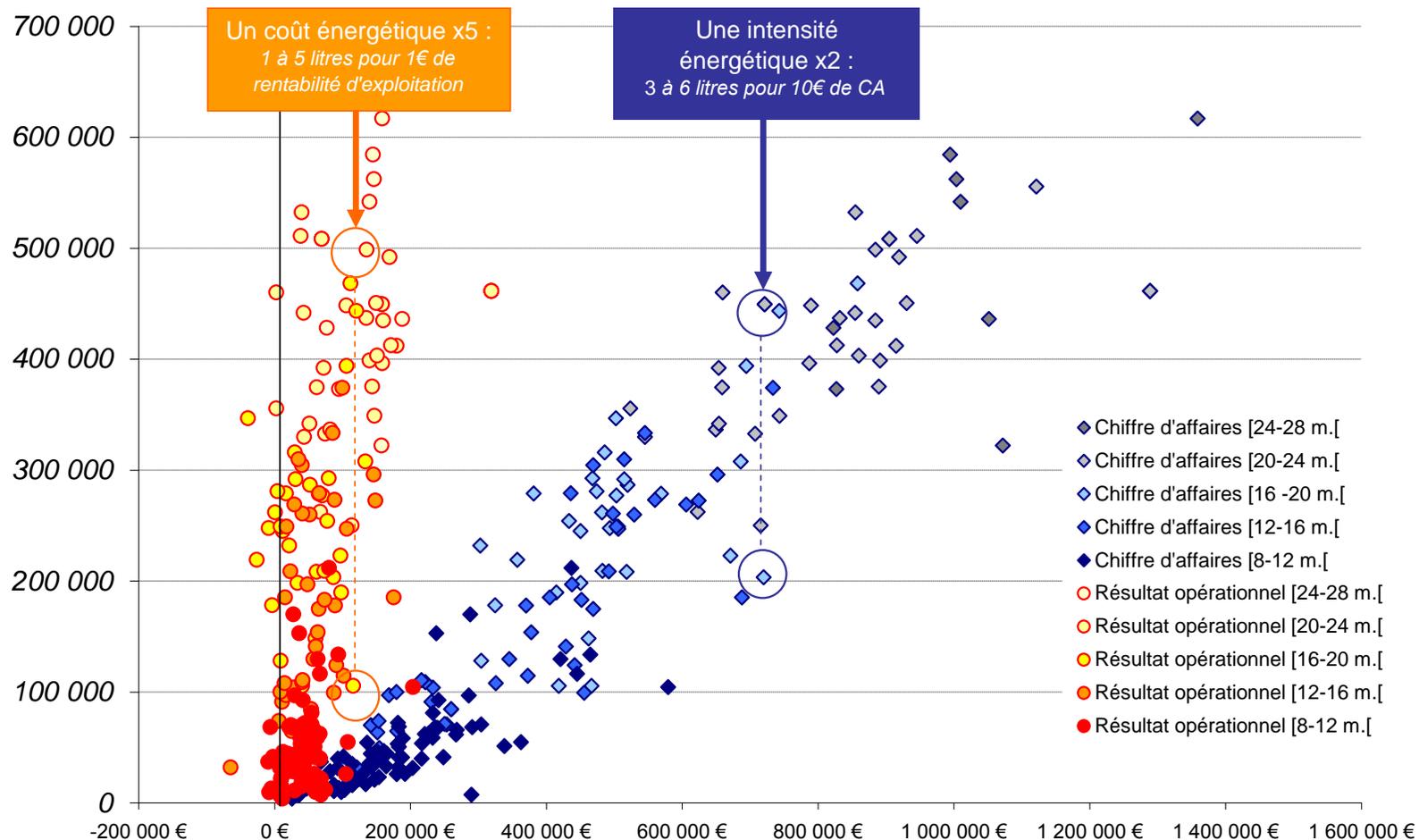
Les résultats observés sur un échantillon 187 chalutiers de fond de 8 à 28 m. immatriculés en métropole (graphique page suivante), permettent de poser le problème de la forte variabilité de l'intensité énergétique. Un ensemble de paramètres aussi bien techniques (navire, engin, etc.) qu'économiques (espèces cibles, distance vis-à-vis des zones de pêche, etc.) peuvent expliquer ces résultats. Dans le cas de la flottille chalutière française, le nombre de litres de gasoil consommés pour générer 10€ de CA se situe entre 3 et 6 litres selon les navires.

Si l'on complète cette première approche par une analyse du coût énergétique, il apparaît finalement que pour un même type de navire, au sens administratif du terme (couple engins principal et longueur), les différents modèles économiques de pêche peuvent parfois générer un niveau de coût énergétique pouvant aller de 1 à 5. Il est donc dangereux de traiter la problématique énergétique par une approche globale par métier. En effet, compte tenu de la multiplicité des facteurs influents, il est aujourd'hui très difficile de définir le profil type d'un navire de pêche énergétiquement dépendant. Il est préférable de retenir le principe de navires « potentiellement dépendants », c'est-à-dire ceux qui réalisent entre 200 K€ et 1 M€ de CA et consomment respectivement environ 100 000 l. à 500 000 l. de carburant quel que soit leur métier.

Ceci suggère qu'une approche globale sur un type d'engin et sur un métier n'est pas fondée... sauf à avoir une démarche doctrinale !

Dépendance énergétique des chalutiers de fond de 8 à 28 m. selon les tranches de longueur du navire en 2007

Volume de carburant consommé
en litres



Sources : calculé d'après données RICEP 2007

Intensité énergétique : Sur un même segment de métier, pour un chiffre d'affaires, certains navires peuvent consommer 2 fois plus de carburant que d'autres

Coût énergétique : Sur un même segment de métier, pour un résultat opérationnel identique, certains navires peuvent consommer 5 fois plus de carburant que d'autres

Synthèse

- **Sur 20 ans, la hausse du chiffre d'affaires généré par les entreprises de pêche est de 52 % (sur la même période il y eu 49 % d'inflation)**
- **L'évolution du résultat opérationnel dégagé par les entreprises est très fluctuant et montre une tendance à la baisse compte tenu :**
 - d'une hausse du chiffre d'affaires modéré
 - de la forte hausse des coûts d'exploitation
- **Malgré leur diminution, les taux de rentabilité des capitaux investis dans le secteur restent convenables au regard de différents secteurs industriels mais ils masquent un faible renouvellement des actifs**
- **La crise énergétique impacte principalement les engins trainants avec :**
 - une forte variabilité de l'intensité énergétique et du coût énergétique
 - des difficultés à définir le profil type d'un navire énergétiquement dépendant
 - de fortes disparités par segment de métier et par navire

Analyse par segment de métier

Cinq segments de métier parmi les plus représentatifs en terme de chiffre d'affaires générés dans le secteur sont présentés sous forme de fiche

2.2.1 Echantillon

L'échantillon retenu pour l'analyse par segment de métier concerne près de 500 entreprises de pêche parmi le millier qui forme la population de référence (47 % de représentativité au total). Rappelons que seuls les résultats des chalutiers de fond et des fileyeurs de la façade Atlantique ont été analysés compte tenu de leur poids économique dans les activités de pêche de la zone. La segmentation retenue qui s'appuie sur le triptyque métier-longueur-marins embarqués permet de regrouper des entreprises qui ont un comportement homogène en termes de production et de modèle économique.

Données 2007 Façade Atlantique	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	275	43%	42%
Chalutier de fond 12-16 mètres avec 4-6 marins	149	53%	23%
Chalutier de fond 16-19 mètres avec 4-6 marins	77	55%	12%
Chalutier de fond 19-22 mètres avec 5-8 marins	72	43%	11%
Chalutier de fond 22-25 mètres avec 5-8 marins	79	28%	12%
Ensemble des chalutiers de 8 à 25 mètres	652		100%
Fileyeur 8-12 mètres avec 2-3 marins	231	54%	62%
Fileyeur 11-16 mètres avec 4-6 marins	91	43%	24%
Fileyeur 16-25 mètres avec 5-8 marins	52	46%	14%
Ensemble des Fileyeur de 8 à 25 mètres	374		100%

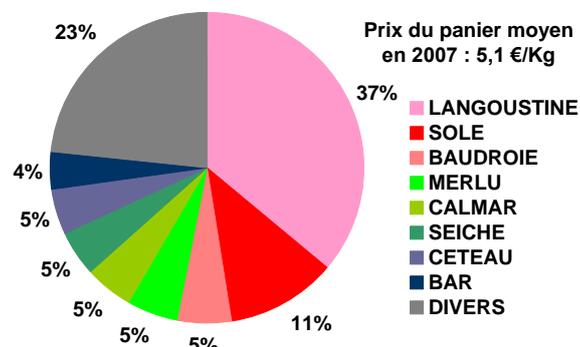
(1) ex: l'échantillon du RICEP couvre 43% des 275 chalutiers de fond de 8 à 16 mètres avec 2-3 marins à bord présents en Atlantique
Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA, DAMGM, RICEP et Observatoire AGLIA

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

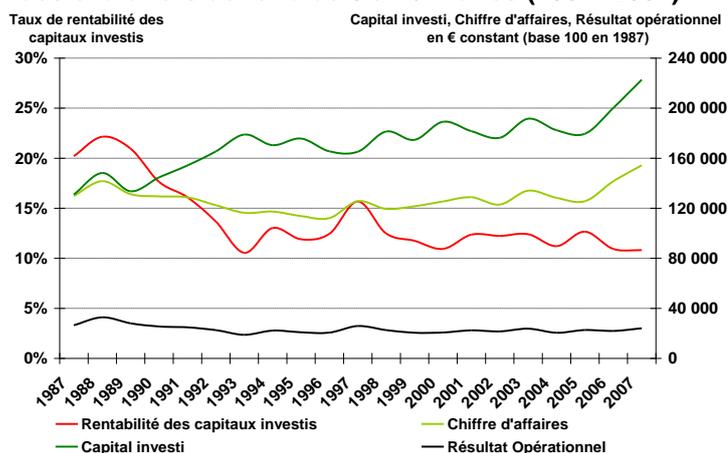
Principaux éléments comptables des chalutiers de fond de 8 à 16 mètres en 2007

Puissance moyenne (kW)	166,5		
Tonnage moyen (GT)	21,7		
Age moyen	22,6		
Taille moyenne du segment en cm	1200		
	Montant en K€ (euro courant)	Evolution 2007/2006	Poids du poste par rapport au CA 2007
Chiffre d'affaires	229,7	+11%	100%
Carburant	38,6	+2%	17%
Engins de pêche	11,5	+7%	5%
Entretien - Réparation	20,9	+16%	9%
Salaires	83,2	+15%	36%
Charges sociales	9,8	-11%	4%
Autres coûts d'exploitation	35,0	+13%	15%
Résultat Opérationnel	35,8	+12%	
Rentabilité des capitaux investis	10,8%	stable	

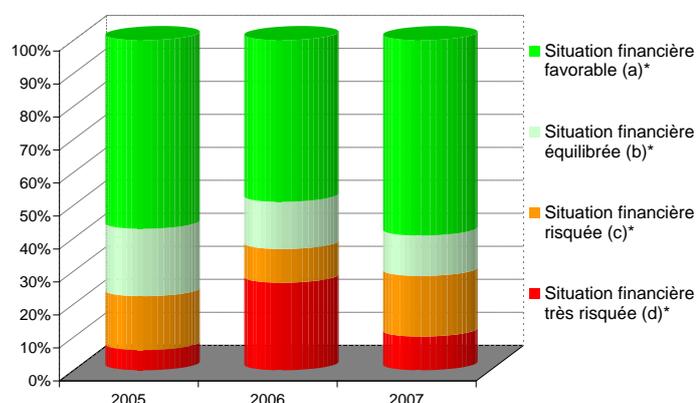
Les principales espèces débarquées par les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres en 2007



Évolution de la rentabilité d'exploitation, du capital investi, du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel des chalutiers de fond de 8 à 16 mètres (1987- 2007)



Situation financière des chalutiers de fond de 8 à 16 mètres (2005- 2007)



Structure financière des chalutiers de fond de 8 à 16 mètres (2005- 2007)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2005	2006	2007	2005	2006	2007
72%	48%	52%	26%	17%	25%

- L'endettement de ces entreprises a tendance à diminuer.
- Leur autonomie financière est stable mais son niveau n'est pas très élevé

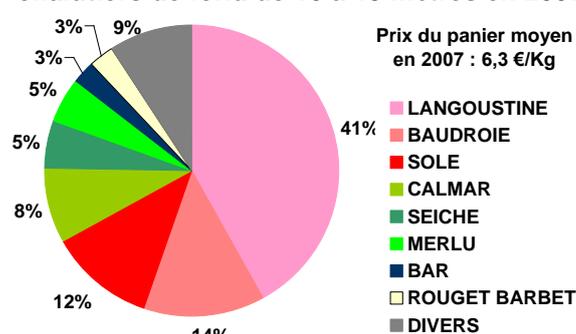
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

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

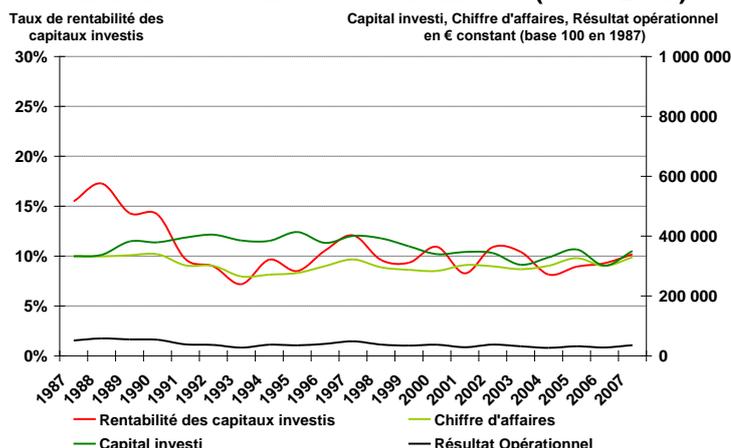
Principaux éléments comptables des chalutiers de fond de 16 à 19 mètres en 2007

Puissance moyenne (kW)	312,0		
Tonnage moyen (GT)	71,0		
Age moyen	20,4		
Taille moyenne du segment en cm	1707		
	Montant en K€ (euro courant)	Evolution 2007/2006	Poids du poste par rapport au CA 2007
Chiffre d'affaires	492,1	+10%	100%
Carburant	122,2	+8%	25%
Engins de pêche	19,1	+8%	4%
Entretien - Réparation	49,3	+25%	10%
Salaires	161,2	+7%	33%
Charges sociales	14,8	-24%	3%
Autres coûts d'exploitation	85,6	+10%	17%
Résultat Opérationnel	52,9	+30%	
Rentabilité des capitaux investis	10,2%	+1 points	

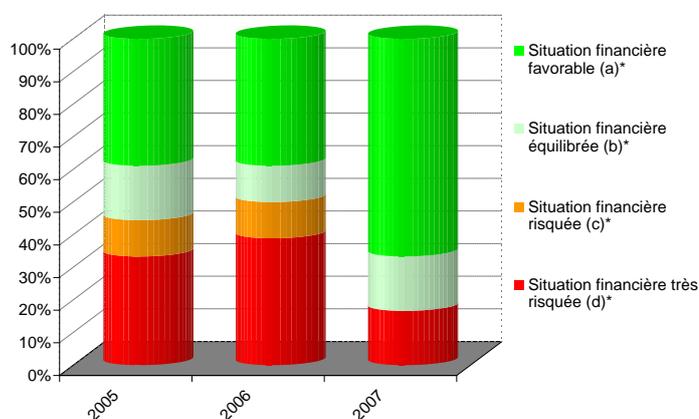
Les principales espèces débarquées par les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres en 2007



Évolution de la rentabilité d'exploitation, du capital investi, du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel des chalutiers de fond de 16 à 19 mètres (1987- 2007)



Situation financière des chalutiers de fond de 16 à 19 mètres (2005- 2007)



Structure financière des chalutiers de fond de 16 à 19 mètres (2005- 2007)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2005	2006	2007	2005	2006	2007
59%	55%	26%	13%	9%	9%

- L'endettement de ces entreprises a tendance à diminuer.
- Les investissements réalisés en 2007 ont donc été financés pour la majeure partie sur fonds propres. C'est ce qui caractérise la baisse de leur autonomie financière.

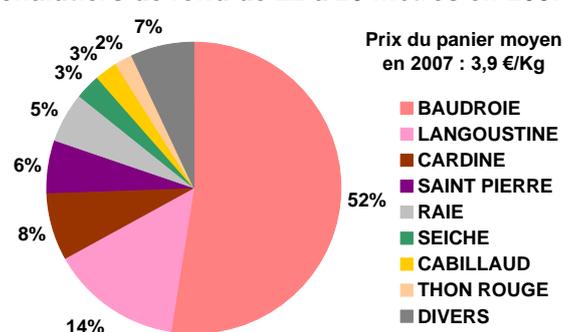
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

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

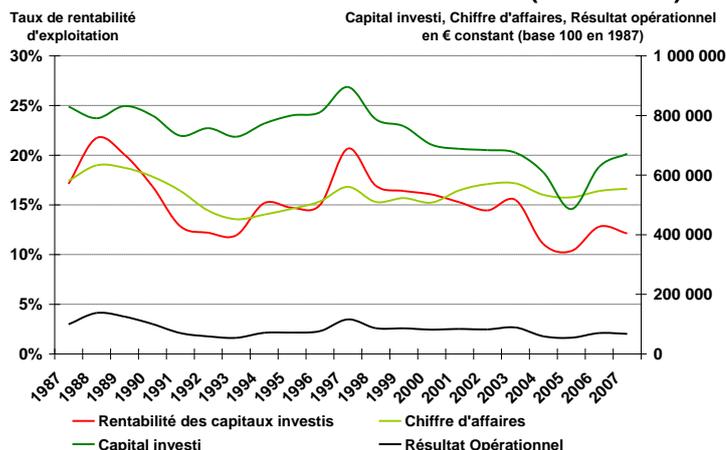
Principaux éléments comptables des chalutiers de fond de 22 à 25 mètres en 2007

Puissance moyenne (kW)	453,8		
Tonnage moyen (GT)	148,8		
Age moyen	16,8		
Taille moyenne du segment en cm	2305		
	Montant en K€ (euro courant)	Evolution 2007/2006	Poids du poste par rapport au CA 2007
Chiffre d'affaires	825,3	+3%	100%
Carburant	206,0	+2%	25%
Engins de pêche	42,1	+22%	5%
Entretien - Réparation	75,7	+6%	9%
Salaires	240,5	+3%	29%
Charges sociales	24,6	-10%	3%
Autres coûts d'exploitation	149,1	+4%	18%
Résultat Opérationnel	99,7	-3%	
Rentabilité des capitaux investis	10,0%	-1 points	

Les principales espèces débarquées par les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres en 2007



Évolution de la rentabilité d'exploitation, du capital investi, du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel des chalutiers de fond de 22 à 25 mètres (1987- 2007)



➤ Avec **825 K€** (euros courants), le CA des chalutiers de 22 à 25 mètres a **progressé de 3 %** par rapport à 2006

➤ Les **charges de carburant** représentent en moyenne **un quart du CA** mais elles masquent des disparités par navire importantes (cf. partie sur la dépendance énergétique)

➤ Le **RO a diminué de 3 %** puisque les charges d'exploitation ont davantage progressé que le CA

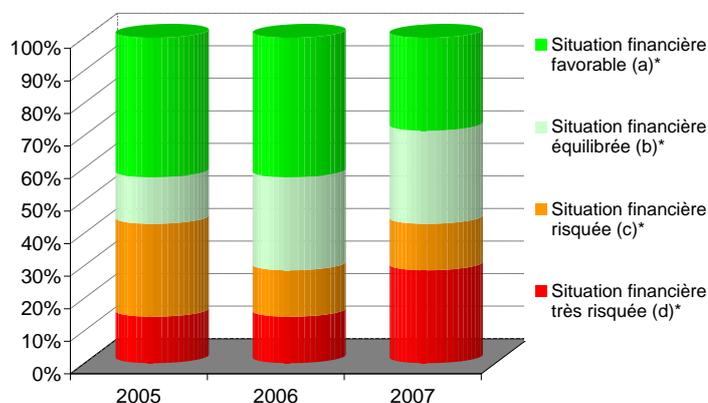
➤ Le **TRI** avoisine **10 %** et a perdu 1 point par rapport à 2006 compte tenu de la baisse du RO et de la stabilité des investissements

➤ La **baudroie** représente **plus de la moitié** des débarquements en valeur de ce segment

➤ Le prix du panier moyen est de **3,9 €/Kg**

La **situation financière** de ces entreprises se **dégrade** et près de 30 % d'entre elles sont dans une situation **très risquée** en 2007

Situation financière des chalutiers de fond de 22 à 25 mètres (2005- 2007)



Structure financière des chalutiers de fond de 22 à 25 mètres (2005- 2007)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2005	2006	2007	2005	2006	2007
56%	44%	31%	13%	15%	8%

➤ La **baisse des taux d'endettement** cache un manque de renouvellement des actifs

➤ Ce **non renouvellement des actifs** s'explique également par une **baisse de l'autonomie financière**

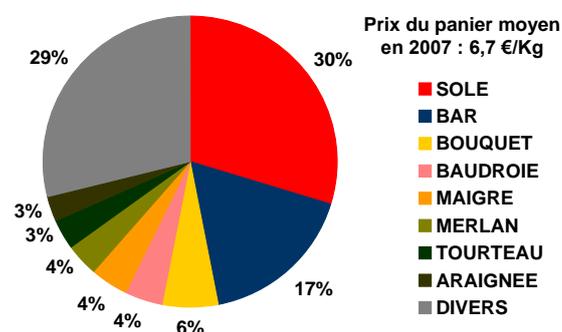
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

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

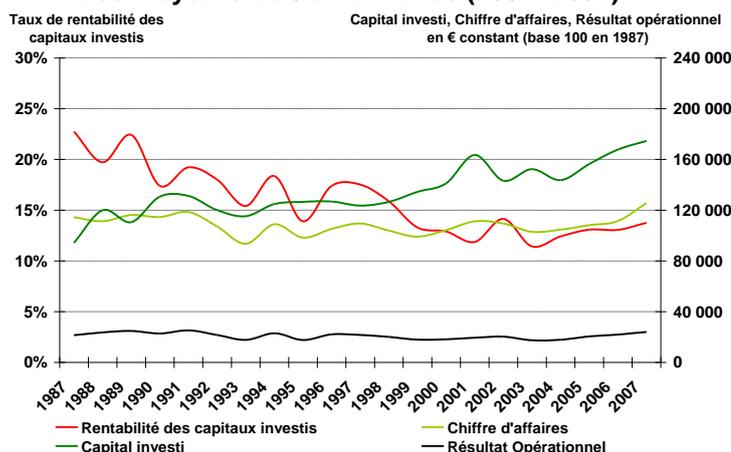
Principaux éléments comptables des fileyeurs de 8 à 12 mètres en 2007

Puissance moyenne (kW)	138,4		
Tonnage moyen (GT)	10,5		
Age moyen	20,8		
Taille moyenne du segment en cm	1061		
	Montant en K€ (euro courant)	Evolution 2007/2006	Poids du poste par rapport au CA 2007
Chiffre d'affaires	186,8	+15%	100%
Carburant	12,5	+15%	7%
Engins de pêche	13,6	+3%	7%
Entretien - Réparation	12,3	+10%	7%
Salaires	76,6	+21%	41%
Charges sociales	8,1	+7%	4%
Autres coûts d'exploitation	31,6	+13%	17%
Résultat Opérationnel	35,7	+11%	
Rentabilité des capitaux investis	13,8%	+1 points	

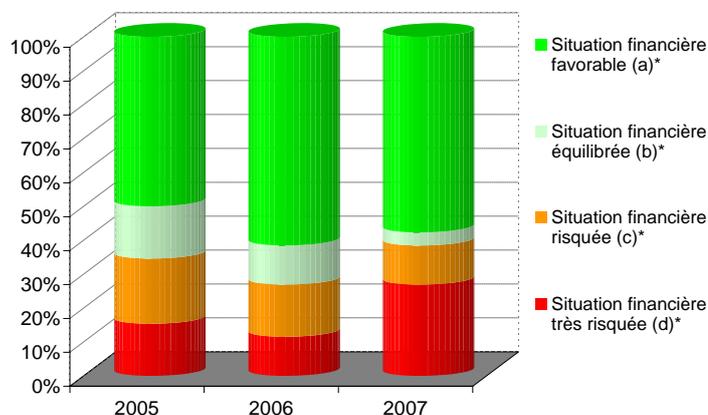
Les principales espèces débarquées par les fileyeurs de 8 à 12 mètres en 2007



Évolution de la rentabilité d'exploitation, du capital investi, du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel des fileyeurs de 8 à 12 mètres (1987- 2007)



Situation financière des fileyeurs de 8 à 12 mètres (2005- 2007)



Structure financière des fileyeurs de 8 à 12 mètres (2005- 2007)

Taux d'endettement		Capacité d'autofinancement / Capitaux propres			
2005	2006	2007	2005	2006	2007
105%	87%	137%	43%	36%	42%

- Les **taux d'endettement** élevés montrent un retour important à l'investissement dans ce segment
- L'**autonomie financière** de ces navires se maintient à un niveau satisfaisant compte tenu des investissements qui ont été réalisés

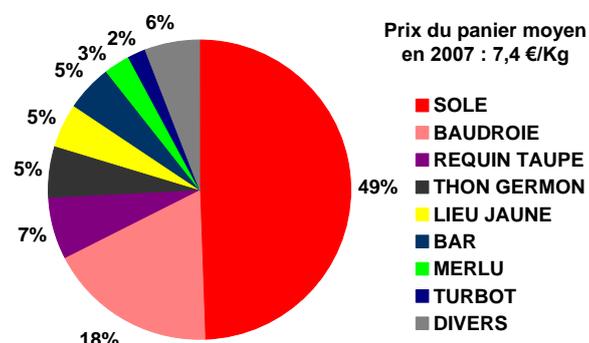
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP

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

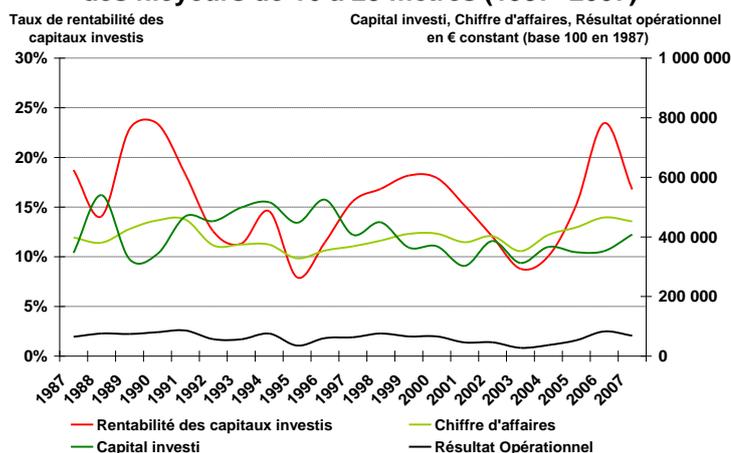
Principaux éléments comptables des fileyeurs de 16 à 25 mètres en 2007

Puissance moyenne (kW)	350,7		
Tonnage moyen (GT)	104,3		
Age moyen	20,5		
Taille moyenne du segment en cm	1962		
	Montant en K€ (euro courant)	Evolution 2007/2006	Poids du poste par rapport au CA 2007
Chiffre d'affaires	670,8	-1%	100%
Carburant	52,4	+6%	8%
Engins de pêche	54,8	-10%	8%
Entretien - Réparation	45,7	stable	7%
Salaires	245,3	-1%	37%
Charges sociales	33,6	-18%	5%
Autres coûts d'exploitation	141,0	+12%	21%
Résultat Opérationnel	101,7	-16%	
Rentabilité des capitaux investis	16,8%	-7 points	

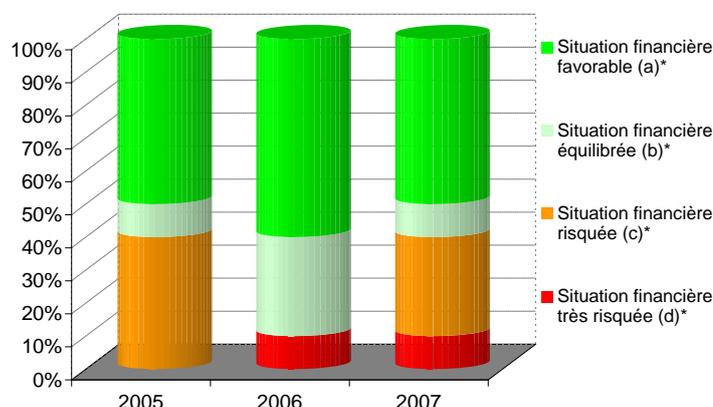
Les principales espèces débarquées par les fileyeurs de 16 à 25 mètres en 2007



Évolution de la rentabilité d'exploitation, du capital investi, du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel des fileyeurs de 16 à 25 mètres (1987- 2007)



Situation financière des fileyeurs de 16 à 25 mètres (2005- 2007)



Structure financière des fileyeurs de 16 à 25 mètres (2005- 2007)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2005	2006	2007	2005	2006	2007
95%	94%	78%	24%	41%	26%

➤ Les **investissements** réalisés par ces navires sont caractérisés par le niveau **des taux d'endettement élevés** et par la **diminution** de leur **autonomie financière**, notamment en 2007

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

CONCLUSION

A la fin de l'année 2007, le constat dressé pour le secteur des pêches sur la façade Aglia reprend un certain nombre de critères nationaux récurrents :

- Baisse du nombre de navires (-21 % sur la dernière décennie). Au 31 décembre 2007, il restait près de 1 200 navires en activité sur les 3 régions ;
- Baisse parallèle du nombre de marins (-22 % entre 1997 et 2007). En 2007, 4 070 marins ont été enrôlés;
- Manque cruel de candidats à l'installation ;
- Vieillesse inquiétante des outils de production (22 ans de moyenne d'âge en 2007 sur la façade Aglia, tous navires confondus).

Dans ce contexte, le bilan économique de l'exercice 2007 des entreprises de pêche de la façade atlantique est contrasté :

Avec des points positifs...

- Globalement, la hausse du chiffre d'affaires enregistrée en 2007 dépasse 5 % (tous métiers et longueurs confondus) ;
- Les taux de marge observés sont corrects (environ 14 %) ;
- Les taux de rentabilité des capitaux investis sont également à des niveaux acceptables (environ 12 %).

...Et des points qui méritent d'être surveillés

- Les coûts d'exploitation sont en constante progression et le résultat opérationnel subit une évolution cyclique. Cette variabilité des excédents d'exploitation dépend davantage de l'évolution du chiffre d'affaires, à savoir d'une bonne captivité des espèces d'un côté et de la tenue des cours des produits de la mer de l'autre ;
- Le renouvellement des actifs dans le secteur est faible et devient un problème inquiétant au vu de l'âge élevé de la flotte. C'est un cercle vicieux dans lequel le vieillissement des outils de production ne se traduit pas par la construction de nouveaux navires mais par la hausse des charges d'exploitation (entretien, ...)
- Les charges de carburant représentent une part élevée du chiffre d'affaires notamment pour les engins traînants. Cela pose le problème de la dépendance énergétique des navires qui est difficilement appréhendable au niveau global ;
- La santé économique des entreprises du secteur n'est pas homogène puisque de fortes disparités d'activité apparaissent au sein d'un même segment de métier ;
- Plus d'une entreprise sur quatre n'atteint pas l'équilibre financier en 2007, zone atteinte lorsque le résultat opérationnel est supérieur aux annuités d'emprunts après investissement.

Malgré cette forte hétérogénéité des résultats, les motifs d'espoir quant à la pérennité des entreprises et plus généralement du secteur sont réels. Face aux contraintes réglementaires de production auxquelles les navires sont soumis et compte tenu du niveau devenu quasi incompressible des charges d'exploitation, le prix de vente des produits demeure la clé de réussite de ces entreprises. Il doit permettre en effet la garantie d'une exploitation rentable des navires. La problématique de valorisation de la production pose plusieurs questions auxquelles il conviendra de répondre au plus vite pour maintenir ces activités de pêche si diversifiées sur la façade Aglia.

La croissance de la valeur ajoutée de la production tout au long de la filière des produits de la mer, du producteur jusqu'au consommateur, mérite d'être étudiée posant la question sous-jacente de la mise en place d'une interprofession.

Enfin, ce secteur ne pourra perdurer sans un renouvellement des hommes et des investissements. Ceci pose la question d'accès aux sources de financement. Ce sujet doit également être appréhendé sous l'angle de la cessation d'activité en lien avec la première installation de jeunes patrons.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	3
1 Evolution des facteurs de production	5
1.1 Le capital matériel	5
1.1.1 La France respecte les prérogatives européennes.....	5
1.1.2 Pyramide des âges des navires de pêche français (métropole) en 2007	5
1.1.3 Etat de la flottille sur la façade Aglia	6
1.2 Les acteurs.....	7
1.2.1 Une baisse sensible des marins en France	7
1.2.2 Un manque de candidats à l'installation en France	7
1.2.3 La façade Aglia suit les évolutions nationales	8
2 Analyses d'exploitation et financière des entreprises de pêche	10
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique	10
2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)	10
2.1.2 Analyse du résultat opérationnel (RO).....	11
2.1.3 Analyse du taux de marge (TM)	12
2.1.4 Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)	13
2.1.5 Analyse de la situation financière globale.....	14
2.2 La dépendance énergétique du secteur maritime : un enjeu majeur pour les chalutiers de fond.....	14
2.3 Analyse par segment de métier.....	17
2.3.1 Echantillon	17
2.3.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord	18
2.3.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord	19
2.3.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord	20
2.3.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins	21
2.3.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins	22
CONCLUSION	23
TABLE DES MATIERES	25



« Investir dans notre futur commun »



Les partenaires de l'Observatoire

La DPMA, la DAMGM, les Affaires Maritimes et le DSI, le CNTS de Lorient, 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 Sections Régionales Conchylicoles Arcachon-Aquitaine, Marennes-Oléron, Pays de Loire et 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 (OPAN, ARPEVIE, O.P. YEU, SOCOSAMA, O.P. LA COTINIÈRE, ARCACOP, CAP SUD) et PROMA. Les O.P. conchylicoles des Pays de la Loire, de Marennes-Oléron et d'Arcachon-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
www.aglia.org



Siège : **LEMNA CORRAIL**
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