

Agli 2013

A
G
L
I
A



Observatoire des pêches
et des cultures marines
du Golfe de Gascogne

Suivi des résultats écono- miques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Agli (1987-2012)

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

Yves Perraudeau,
LEMNA - Université de Nantes



Avril 2014



Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Agria (1987-2012)

Avril 2014



*Mesures, Expertises et
Recommandations*



UNIVERSITÉ DE NANTES

*Laboratoire d'Economie et de
Management de NAntes(LEMNA)*

En partenariat avec le

Centre de Gestion



de la Pêche Artisanale

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

Yves Perraudeau, LEMNA - Université de Nantes



**SUIVI DES RESULTATS ECONOMIQUES ET ANALYSE
FINANCIERE DES ENTREPRISES DE PECHE
DANS LES REGIONS DE L'AGLIA
(1987-2012)**

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

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

Impression en France par : Document Concept (La Rochelle)

Dépôt légal : Avril 2014

PLAN DU RAPPORT

PRÉAMBULE	4
Organisation du rapport.....	6
1 Evolution des facteurs de production	7
1.1 Le capital matériel	7
1.2 Les acteurs.....	9
2 Analyses financières des entreprises de pêche	13
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique.....	13
2.2 Analyse par segment de métier	21
CONCLUSION	32
TABLE DES MATIERES	34

PRÉAMBULE

Le 1er janvier 2014, la nouvelle politique commune de la pêche (PCP) est entrée en vigueur avec son adoption par le Conseil et le Parlement. La gestion durable des stocks de poisson demeure l'élément central avec un objectif clairement affiché, celui de reconstituer les stocks les plus menacés. Pour cela, elle met l'accent sur les objectifs suivants : interdire les rejets, conférer une autonomie accrue au secteur, décentraliser la prise de décisions, accorder plus d'importance à l'aquaculture, soutenir la pêche artisanale, améliorer les connaissances scientifiques sur l'état des stocks et intervenir dans les eaux de pays non membres de l'Union européenne (UE) en vertu des accords internationaux que celle-ci a signés. Sur le volet social, de nouvelles possibilités de croissance et d'emplois dans les régions côtières sont espérées.

La mise en œuvre de la réforme de la politique commune de la pêche s'appuiera sur son instrument financier, le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP), qui doit contribuer à stimuler «l'économie bleue» de l'Union européenne. Le 16 avril 2014, le Parlement européen a adopté définitivement le texte, fixant ainsi les règles de fonctionnement destinées à aider les pêcheurs à se conformer aux exigences de la nouvelle PCP. Doté d'un budget de 6,4 milliards d'euros pour la période 2014-2020, il doit permettre d'aider les pêcheurs européens à respecter l'interdiction des rejets de poisson en mer, par exemple en investissant dans des engins de pêche plus sélectifs, à améliorer la sécurité, les conditions de travail, la collecte des données et les infrastructures portuaires. Enfin, le Fonds soutiendra l'aquaculture européenne, afin qu'elle puisse développer pleinement son potentiel.

Si les objectifs sont louables, cette nouvelle PCP sera-t-elle plus efficace que la précédente et donnera-t-elle un nouvel élan au secteur des pêches français? La filière pêche française en aurait besoin tant les problématiques structurelles sont importantes aujourd'hui, même s'il faut bien être conscient que tous les maux de la filière ne peuvent être liés ou résolus par cet instrument de régulation. Au-delà des objectifs de gestion durable de la ressource, les acteurs du secteur doivent avancer sur l'élaboration d'une stratégie partagée de filière et définir une réelle politique économique intégrant en particulier 3 enjeux essentiels pour la filière :

- la problématique de marché, en lien avec une meilleure adéquation offre-demande
- la problématique des coûts d'exploitation et d'investissement en lien avec la définition de nouveaux modèles économiques pour les entreprises
- la problématique sociale, en lien avec le renouvellement des générations et des entreprises

Sur le volet marché, les entreprises de pêche ont connu au début de l'année 2014, des prix du poisson extrêmement bas. Tous les ingrédients d'une crise de marché étaient réunis avec des apports importants et des prix particulièrement bas pour les entreprises puisqu'ils étaient insuffisants pour rentabiliser les outils de production. En outre, depuis le 1er janvier 2014, les organisations de producteurs de produits de la pêche ne peuvent plus pratiquer de prix de retrait. Il y a donc nécessité

de mettre en place de nouveaux outils afin de réguler à minima le marché et faciliter l'adéquation offre-demande.

A l'inverse, les coûts de production flambent du fait des aléas de la conjoncture économique. Le prix des matières premières et notamment celui de l'énergie a fortement progressé ces dernières années rendant les entreprises encore plus vulnérables. L'entretien des navires notamment, devient une variable d'ajustement et risque d'accentuer la problématique de fiabilité et de sécurité pour une flottille de près de 26 ans de moyenne d'âge. Trouver des modèles économiques pérennes pour les entreprises de pêche devient de plus en plus difficile au regard notamment du renouvellement de l'outil de production qui coute aujourd'hui 2 à 3 fois plus cher qu'il y a 20 ans. Les résultats économiques des entreprises s'en retrouvent de ce fait quelque peu biaisés. Des entreprises, dont l'outil de production est amorti mais vieillissant, présentent sur le papier des indicateurs économiques encourageants alors qu'en réalité la pérennité de leur activité est loin d'être assurée. Amortir plusieurs millions d'euros d'investissements sur une quinzaine d'année nécessite sans doute de redéfinir de nouveaux modèles économiques selon les espèces et marchés ciblés.

Enfin, sur le volet social, la problématique de l'attractivité sectorielle pour favoriser les nouveaux entrants n'est plus le seul sujet à traiter. La détection et l'accompagnement de jeunes repreneurs sont devenus tout aussi essentiels. Aujourd'hui la question de la transmission des entreprises de pêche demeure un enjeu majeur pour l'avenir de nombreux bassins d'emplois. Des conditions de travail attractives et une meilleure visibilité en termes d'avenir dans ce métier favoriseront certainement le renouvellement des générations. Mais cela impliquera aussi inévitablement de se doter d'outils permettant de sécuriser davantage les prévisionnels d'activités des entreprises et les modèles économique associés.

Aucune de ces problématiques ne doit donc être ignorée. Elles sont même fortement liées entre elles. Seule une politique économique de filière basée sur une vision stratégique globale et partagée, permettra de répondre à la multiplicité de ces enjeux.

Organisation du rapport

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

- ✓ Tout d'abord par l'analyse des facteurs de production réalisée au niveau métropolitain puis sur la façade AGLIA. L'évolution des caractéristiques des unités de pêche est étudiée sur une dizaine d'années. Puis, suit le constat de l'emploi dans le secteur des pêches; enfin, une analyse conjointe « âge navire / âge patron » 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 2012 avec une rétrospective sur 26 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 2012 montre l'évolution du pouvoir d'achat des marins depuis 1987 et permet une comparaison avec la rémunération moyenne octroyée en France, tous secteurs d'activité confondus.
- ✓ La dernière partie du document constitue une analyse microéconomique des segments de métier regroupant le plus grand nombre de navires présents en Atlantique. A l'image des années passées, la segmentation de la flottille retenue s'appuie sur 3 critères : le métier pratiqué, la longueur des navires et le nombre de marins embarqués. Cette segmentation permet de constituer des groupes homogènes en termes d'activité et de modèle économique déployé. L'objectif de ces « fiches métier » est d'étudier finement la rentabilité globale des entreprises et l'ensemble de ses déterminants :
 - La rentabilité d'exploitation à travers les principaux ratios et soldes intermédiaires de gestion
 - La composition du portefeuille espèces des navires
 - L'évolution sous forme indicielle du salaire des marins
 - La rentabilité financière des entreprises à travers l'analyse de ratios.

Avertissement :

Les données analysées dans ce suivi économique des entreprises de pêche concernent la période 1987-2012. Les données économiques des entreprises de pêche de 2012 ont été validées au premier trimestre 2014. La collecte de ces données comptables s'appuie sur le réseau du CGPA (Centre de Gestion de la Pêche Artisanale), partenaire historique de ce travail d'analyse économique pour le compte de l'AGLIA. Le champ géographique couvre les 4 régions de l'AGLIA bordant le golfe de Gascogne (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine). Dans l'objectif de regrouper des entreprises ayant un comportement d'exploitation homogène, les analyses sur les résultats économiques et financiers concernent des entreprises de pêche présentes sur la façade atlantique et exerçant pour une large majorité dans le golfe de Gascogne. La façade atlantique considérée est la zone allant de Brest jusqu'à Saint-Jean-de-Luz.

1 Evolution des facteurs de production

1.1 Le capital matériel

1.1.1 Une baisse continue de la capacité de pêche

Evolution 2011 - 2012 de la flotte métropolitaine

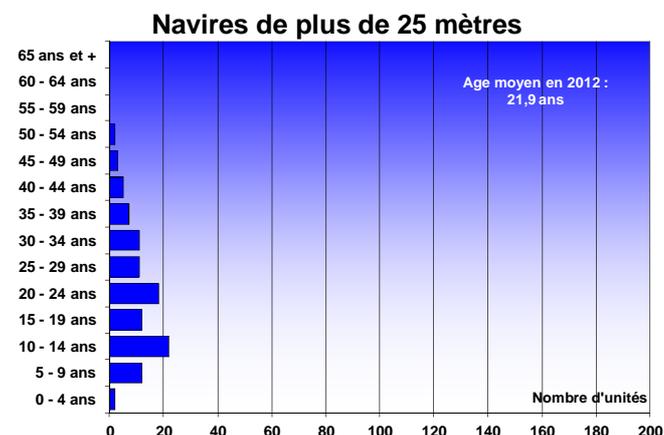
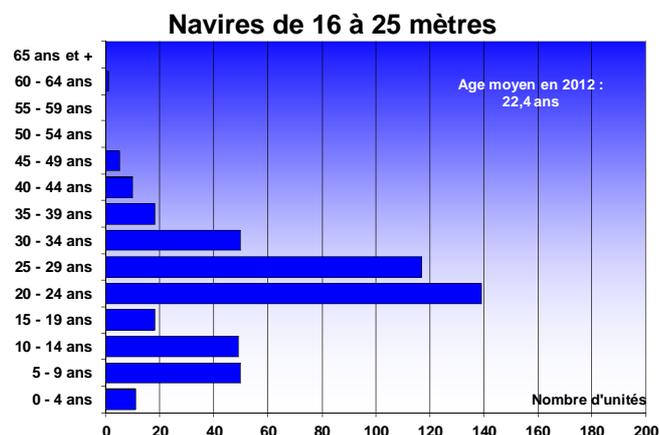
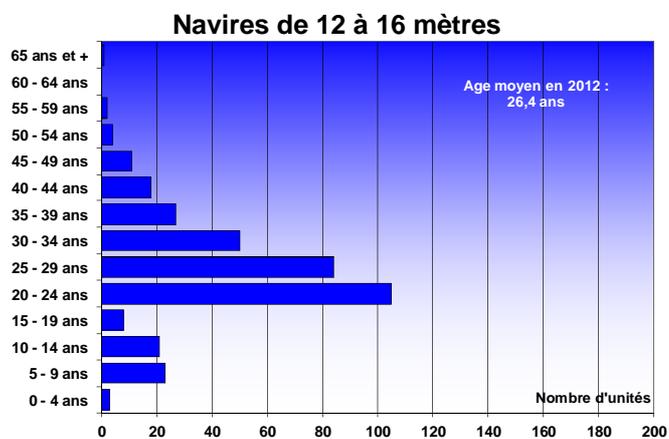
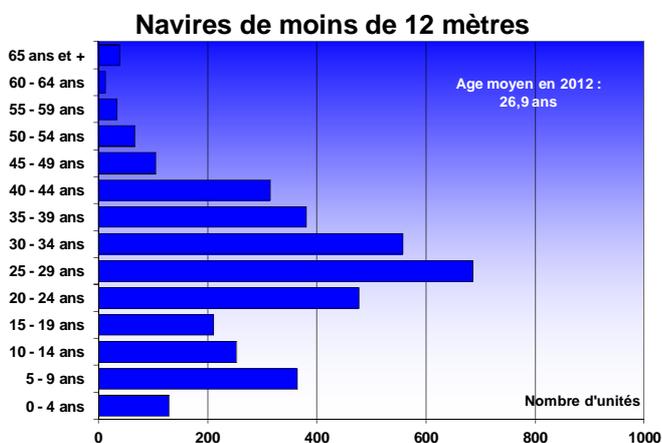
Flotte nationale	Nombre		Puissance (kW)		Jauge (GT)	
	31/12/2012	Evo. /2011	31/12/2012	Evo. /2011	31/12/2012	Evo. /2011
< à 12 m.	3 640	-1%	315 419	Stable	18 821	Stable
12 - 16 m.	357	-4%	78 183	-3%	13 358	-1%
16 - 25 m.	468	-3%	174 665	-2%	51 911	-3%
> 25 m.	105	+1%	126 347	-1%	67 879	Stable
Total	4 570	-1%	694 614	-1%	151 970	-1%

Source: Cellule Mer, CAPACITES SAS - filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA, DS/BCS - photo au 31.12.2012

➤ Au 31 décembre 2012, **4 570 navires** composaient la flottille de pêche métropolitaine (-1% / 2011)

➤ **La puissance et la jauge** cumulées ont été réduites dans des proportions similaires (-1% chacune / 2011)

1.1.2 Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole)



Source : Cellule Mer, CAPACITES SAS - filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM - Photo au 31/12/2012

➤ **L'âge moyen** des navires français, toutes tailles confondues, était de plus de **26 ans** à la fin de 2012

➤ Seuls **20 %** de la flottille avait **moins de 15 ans** en 2012. A l'opposé, près de **57 %** des navires avait **plus de 25 ans**

➤ Sur l'ensemble de la flottille, **la catégorie des 25-29 ans est la plus représentée**

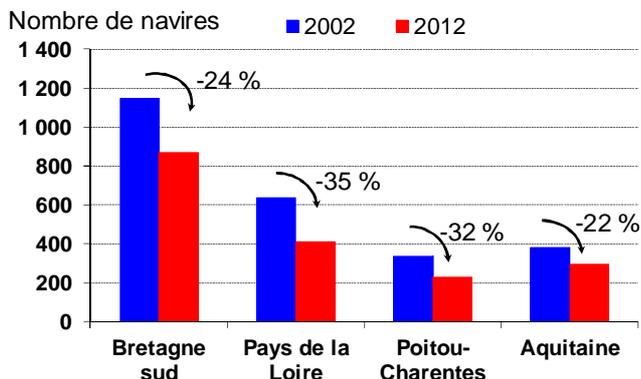
➤ Au delà du vieillissement des bateaux, c'est le nombre réduit de jeunes navires qui est inquiétant puisque seulement **3 %** des navires a **moins de 5 ans**

➤ La catégorie des navires de **moins de 12 mètres** est **la plus représentée** mais également **la plus âgée**

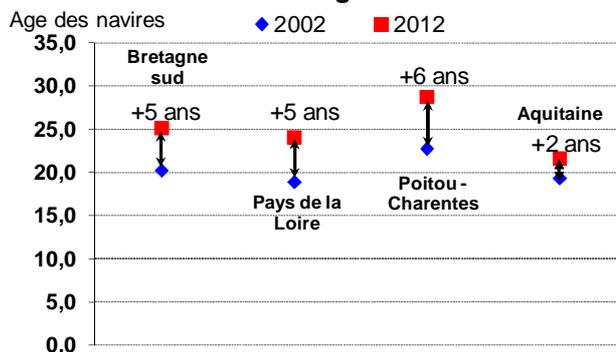
➤ Les navires de **plus de 25 mètres** apparaissent comme **les plus jeunes**

1.1.3 Etat de la flottille sur la façade Aglia

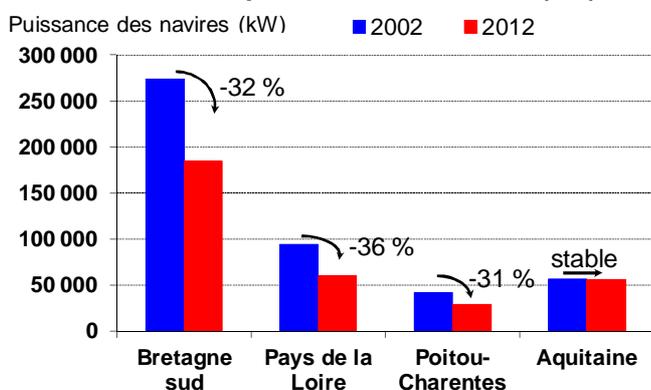
Evolution du nombre de navires



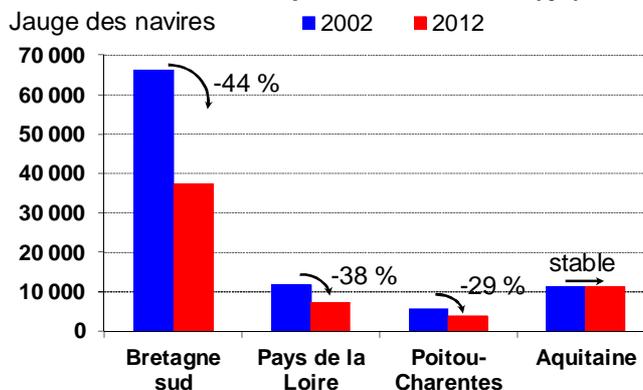
Evolution de l'âge des navires



Evolution de la puissance des navires (kW)



Evolution de la capacité des navires (tjb)



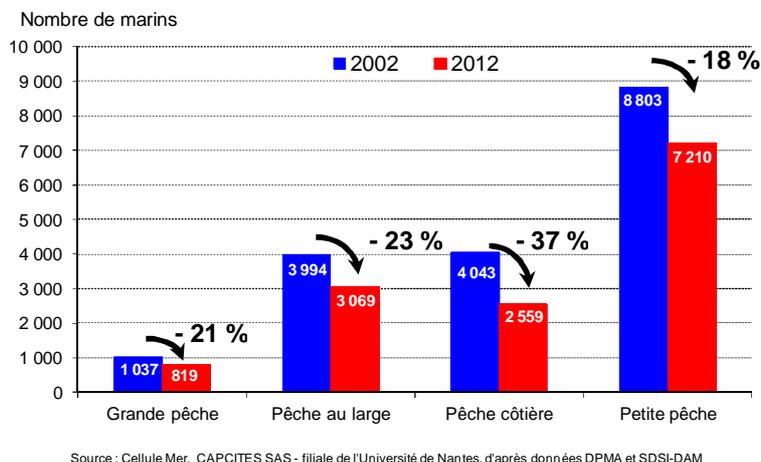
Source : Cellule Mer, CAPACITES SAS - filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et sous direction des Systèmes d'Information Maritimes (SDSI) de la DAM - Photos au 31/12/2002 et au 31/12/2012

- Le constat fait sur les régions bordant le golfe de Gascogne illustre bien le bilan national
- En 10 ans, **plus d'1 bateau sur 4 a disparu** des ports de l'atlantique
- Cette perte a concerné **davantage les grosses unités** puisque la puissance a été réduite de près d'1 tiers entre 2002 et 2012
- La région des Pays de la Loire a réalisé le plus important sacrifice, une des conséquences de la crise de l'anchois
- Entre 2002 et 2012, malgré le départ de près de 700 unités parmi les plus anciennes, **l'âge moyen** de la flottille atlantique a **progressé** de près de **5 ans**
- La région du Poitou-Charentes se distingue avec la plus forte progression et un âge moyen particulièrement élevé et inquiétant (environ 29 ans)
- Au regard de la jauge, la région Bretagne a réalisé des efforts très importants (-44% en 10 ans). Les difficultés des navires bretons pratiquant la pêche au large est un des facteurs explicatifs de ce constat

1.2 Les acteurs

1.2.1 Une baisse parallèle du nombre de marins en France

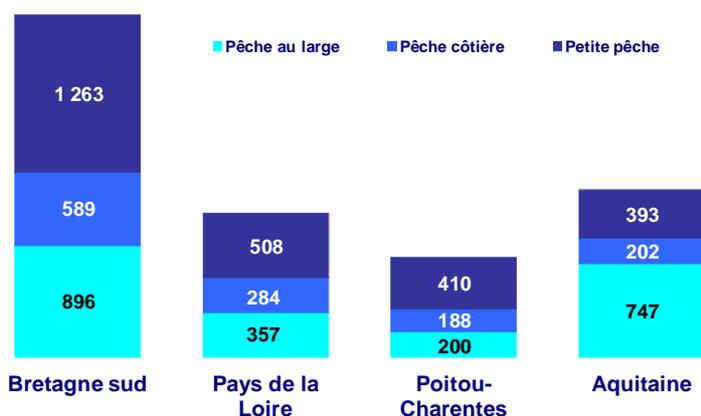
Evolution du nombre de marins en métropole



- La corrélation entre les navires et les marins se retrouve dans la **réduction drastique des effectifs** (1 marin sur 4 a quitté le secteur des pêches 10 ans plus tard)
- En 2012, la pêche française a employé près de **13 600 marins** (environ 10 800 ETP)
- Relativement au nombre de marins qu'elle regroupe, c'est la **pêche côtière** qui a enregistré la **plus forte réduction** de ses effectifs (-37 % en 10 ans)

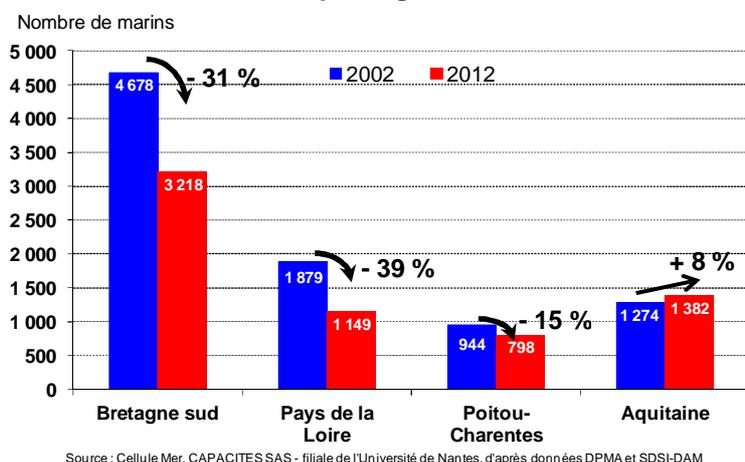
1.2.2 La façade Aglia suit les évolutions nationales...

Répartition des effectifs de marins sur la façade Aglia en 2012



- Sur les 8 700 marins présents dans le secteur des pêches sur la façade AGLIA en 2002, plus de **2 200 ont quitté le secteur en 2012** (-25 %)
- Au final, le nombre de **marins en équivalent temps plein** avoisinait **5 200** sur la façade atlantique en 2012
- La **Bretagne sud** concerne à elle seule, **50 % de ces effectifs**
- La **petite pêche** est le genre de navigation **le plus représenté** sur la façade AGLIA (40 % des marins)

Evolution 2002- 2012 du nombre de marins sur la façade Aglia par région

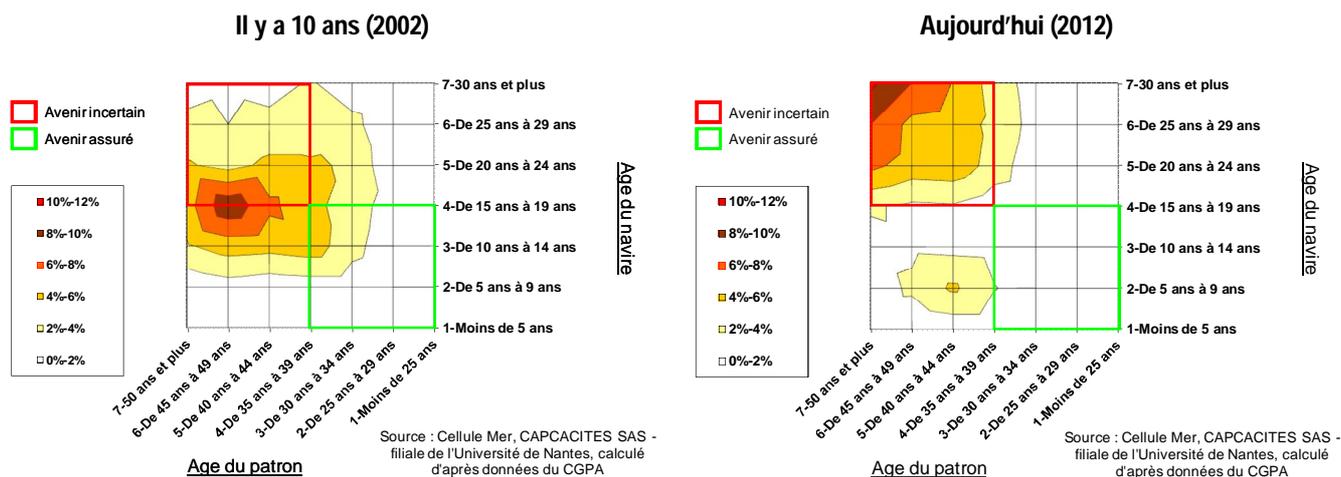


- Sur les 2 200 marins qui ont quitté le secteur sur les 10 dernières années, les deux **tiers** étaient liés à la région **Bretagne**
- Proportionnellement au nombre de ses effectifs, c'est la région des **Pays de la Loire** qui subi la **plus grosse perte** (-39 %) pour des raisons analogues à la réduction du nombre de navires (crise de l'anchois)
- Compte tenu de l'arrivée de marins étrangers sur les navires franco-espagnols, la région **Aquitaine** a **augmenté** le nombre de ses marins sur les 10 dernières années (+ 8 %)

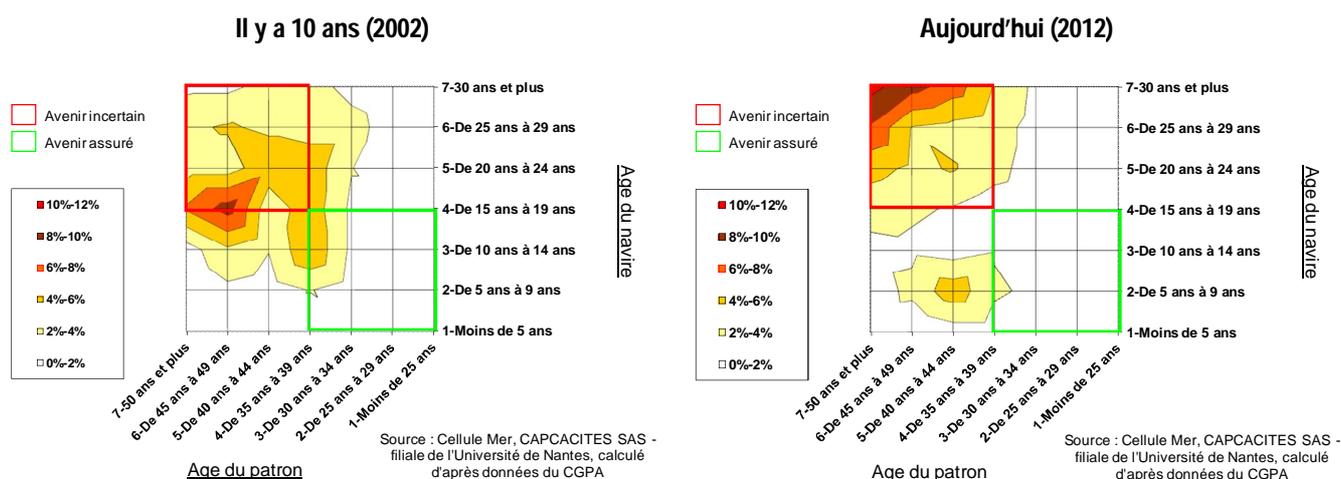
1.2.3 Des candidats à l'installation peu nombreux

SITUATION SUR LA FACADE AGLIA

Tous bateaux confondus : En 10 ans, les problèmes structurels du secteur des pêches se sont accentués 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. Si cette tendance apparaissait déjà au début des années 2000, les signaux positifs d'un éventuel retournement de tendance au cours de la dernière décennie disparaissent.

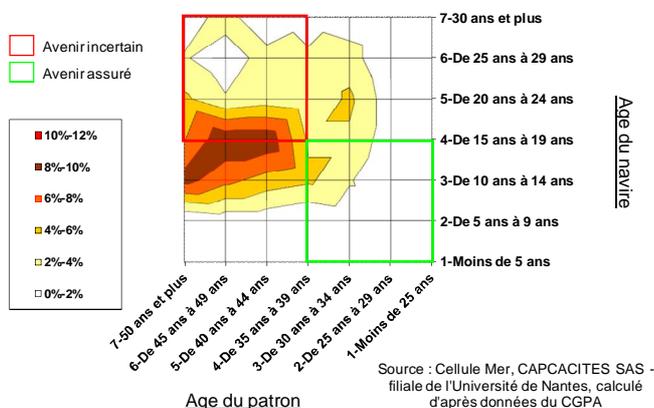


Les navires de moins de 12 mètres : ne sont pas non plus dans une situation d'avenir assuré. Quasiment aucun navire de moins de 15 ans n'est patronné par un marin de moins de 40 ans. L'acquisition des navires neufs concernent uniquement des patrons qui sont dans la deuxième partie de leur carrière.

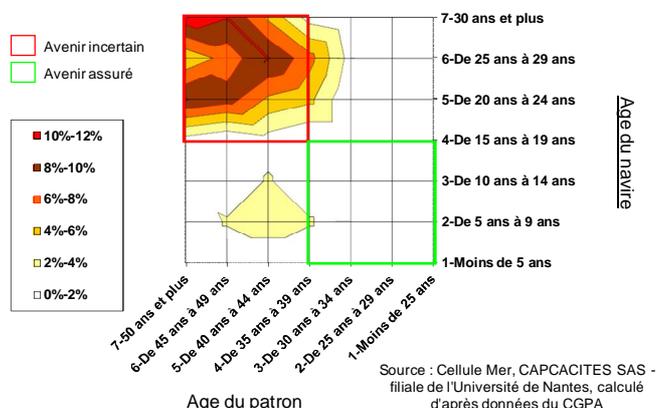


Les navires de 12 à 16 mètres : Plus on avance dans les tailles des navires et plus le constat est inquiétant. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène mais la plus manifeste est le coût d'acquisition neuf de ce type de navire qui est 2 à 3 fois plus important aujourd'hui. De fait, les jeunes patrons qui s'installent n'ont accès qu'à des navires de 20 à 30 ans.

Il y a 10 ans (2002)

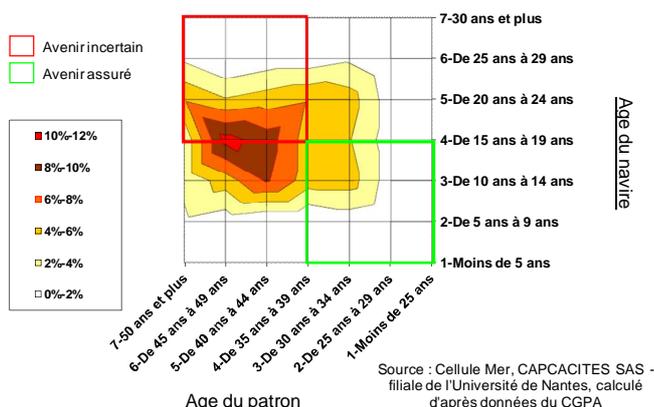


Aujourd'hui (2012)

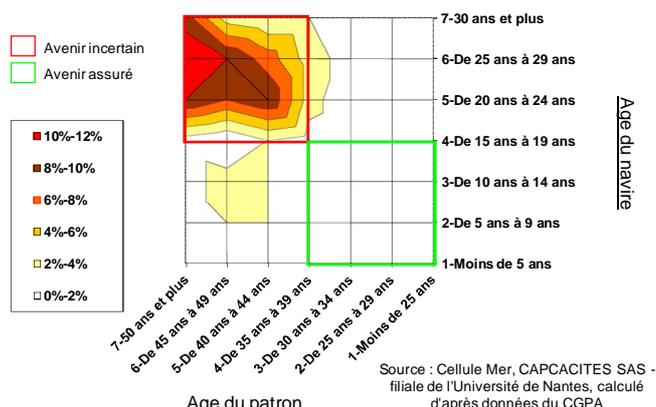


Les navires de 16 à 25 mètres : C'est la flottille la plus jeune mais les perspectives d'avenir restent sombres compte tenu du coût très élevé d'un navire neuf. Ce type d'investissement nécessite de dégager des résultats d'exploitation très importants au regard des annuités de remboursement d'emprunt associées. Si l'on rajoute la problématique énergétique - souvent cruciale pour ce modèle de pêche - ainsi que le manque de visibilité dans les plans de pêche futurs, l'accès à cette catégorie de navires reste difficile pour les jeunes patrons.

Il y a 10 ans (2002)



Aujourd'hui (2012)



Synthèse

- **Le secteur des pêches en France représente :**
 - 1,7 milliard d'euros de chiffre d'affaires pour la filière pêche et aquaculture (2011)
 - 667 000 tonnes de production halieutique et aquacole (2011)
 - 616 millions d'euros de chiffre d'affaires lors de la première vente en criées (2012)

- **Avec ces résultats, la France (métropole + DOM) se place au 6^{ème} rang européen (UE27) par rapport au nombre de bateaux qu'elle abrite (7 143 en 2012). Elle représente 8,2 % de la flotte communautaire, mais également :**
 - 10 % de la capacité européenne (3^{ème} rang)
 - 15 % de la puissance motrice européenne UE 27 (1^{er} rang)
 - un âge moyen de la flotte de 22,4 ans en France (métropole + DOM; moyenne communautaire : supérieure à 27 ans)

- **Entre 2004 et 2012, le nombre de navires actifs au sein de l'Union Européenne (25 pays) a diminué de 17,2 %**
 - La France métropolitaine a suivi une évolution similaire mais légèrement moins importante (-13%)
 - 4 570 unités demeuraient actives en métropole en 2012
 - Malgré les plans de sortie de flotte successifs, l'âge moyen des navires continue d'augmenter de façon inquiétante (plus de 26 ans en métropole)

- **Parallèlement, près d'un marin sur 4 a quitté le secteur des pêches en France sur les 10 dernières années :**
 - La France se dresse au 6^{ème} rang de l'UE en termes d'effectifs (2011)
 - La population maritime continue de vieillir
 - Le nombre de marins par navire diminue chaque année

- **Cette conjugaison d'éléments contraignants résume le contexte sectoriel difficile :**
 - L'attraction de jeunes marins français reste compliquée car les perspectives d'avenir sont floues et la concurrence entre secteurs maritimes devient importante à la sortie des formations
 - Les candidats à l'installation sont peu nombreux, les navires en vente sur le marché de l'occasion sont âgés et le prix d'un bateau neuf est un frein important

- **La stratégie de développement du secteur doit faire émerger des réponses à ces problématiques structurelles :**
 - La transmission des entreprises est un problème devenu crucial et des solutions favorisant à la fois la cession et l'acquisition doivent être mises en œuvre
 - Le renouvellement des navires intégrant des technologies moins énergivores et améliorant la sécurité à bord est une condition indispensable pour restaurer la rentabilité des entreprises et l'attractivité du métier
 - La problématique de l'accompagnement financier doit être appréhendée parallèlement

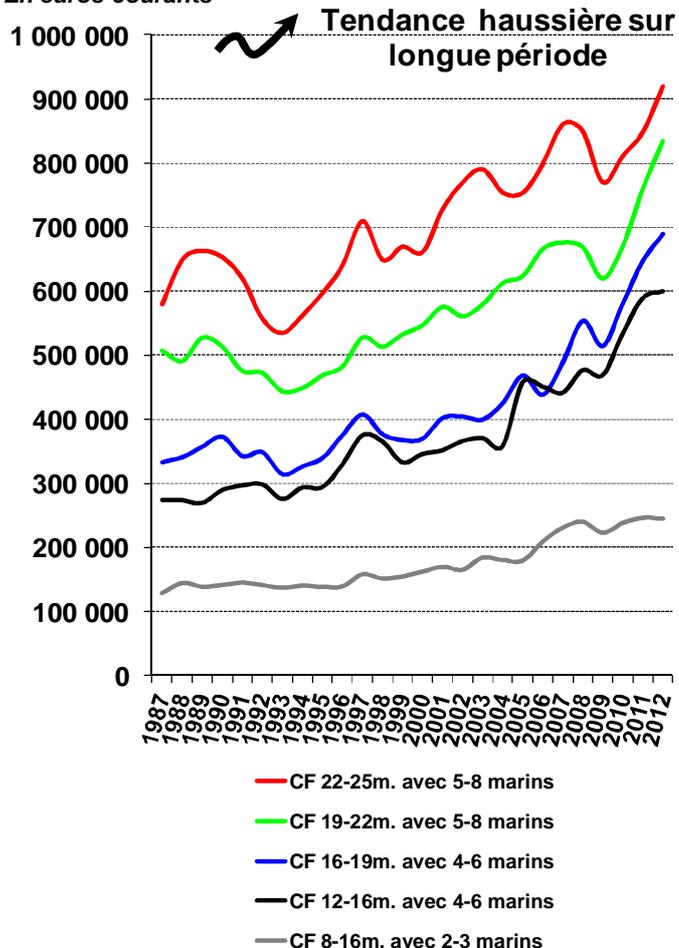
2 Analyses financières des entreprises de pêche

2.1 Analyse globale sur la façade atlantique¹

2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)

Chalutiers de fond atlantique

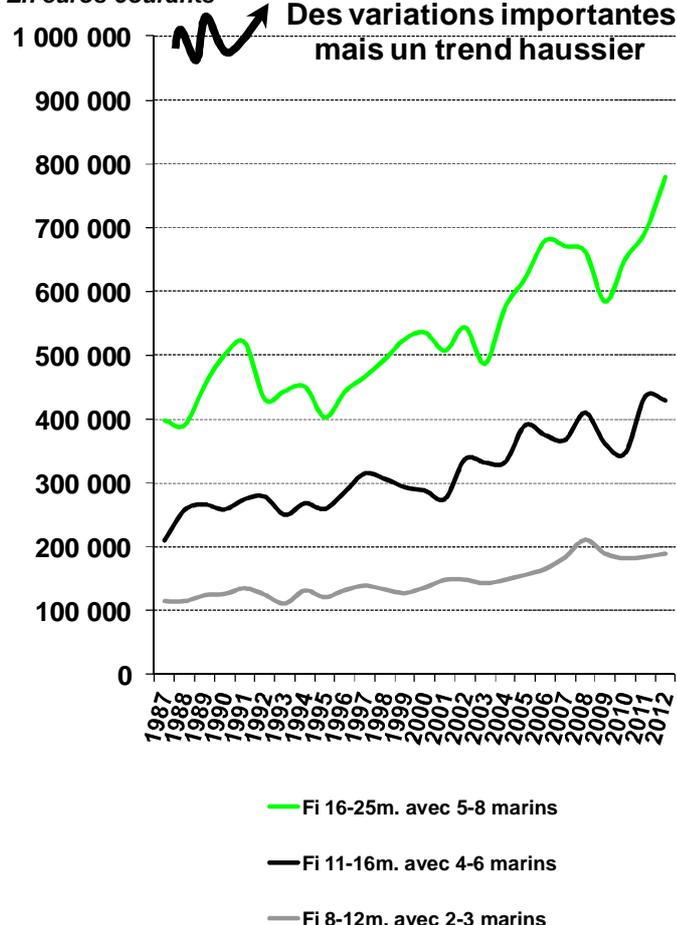
En euros courants



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

Fileyeurs atlantique

En euros courants



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

➤ De manière générale, **2012** représente une **bonne année** pour les chalutiers en termes de chiffre d'affaires (CA) généré (+6,4 % / 2011).

➤ Ce résultat s'explique par des **captures par navire en progression** alors que les prix ont été parfois décevants du fait notamment de la baisse des achats espagnols

➤ En **26 ans**, le **CA** des chalutiers a **augmenté** de 84 % pour une **inflation** de 61%. Depuis 1987, le **taux de croissance moyen** du CA est de **2,3 % par an (inflation : 1,8 %)**

➤ Les revenus des **fileyeurs** ont également progressé en 2012 (CA +6,5 % par rapport à 2011) mais des disparités existent selon les segments

➤ Les **fileyeurs de 11 à 16 mètres** n'ont pas profité de cette embellie puisque leur activité s'est plutôt stabilisée

➤ Sur les 25 dernières années, le **CA moyen** des **fileyeurs** a quasiment doublé (+93 % contre 61 % pour l'inflation). Cela représente un **taux de croissance annuel moyen** de **2,6 %** entre 1987 et 2012 (inflation : 1,8 %)

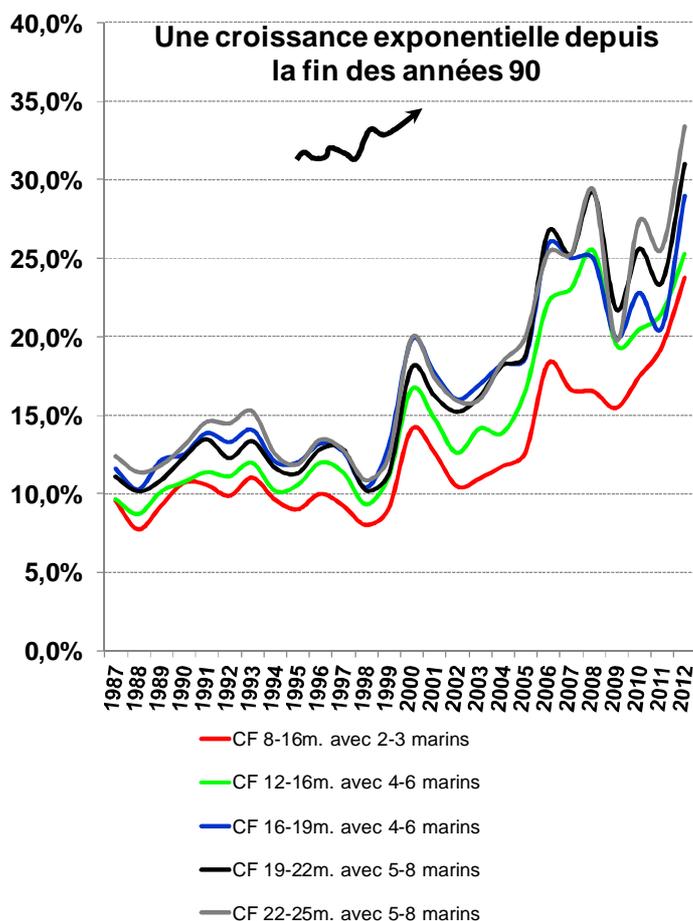
¹ Les navires pris en compte dans les analyses sont ceux immatriculés dans un quartier maritime localisé sur la façade atlantique (zone allant de Brest jusqu'à Saint-Jean-de-Luz).

2.1.2 Analyse de la dépendance énergétique

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

Chalutiers de fond atlantique

Intensité énergétique

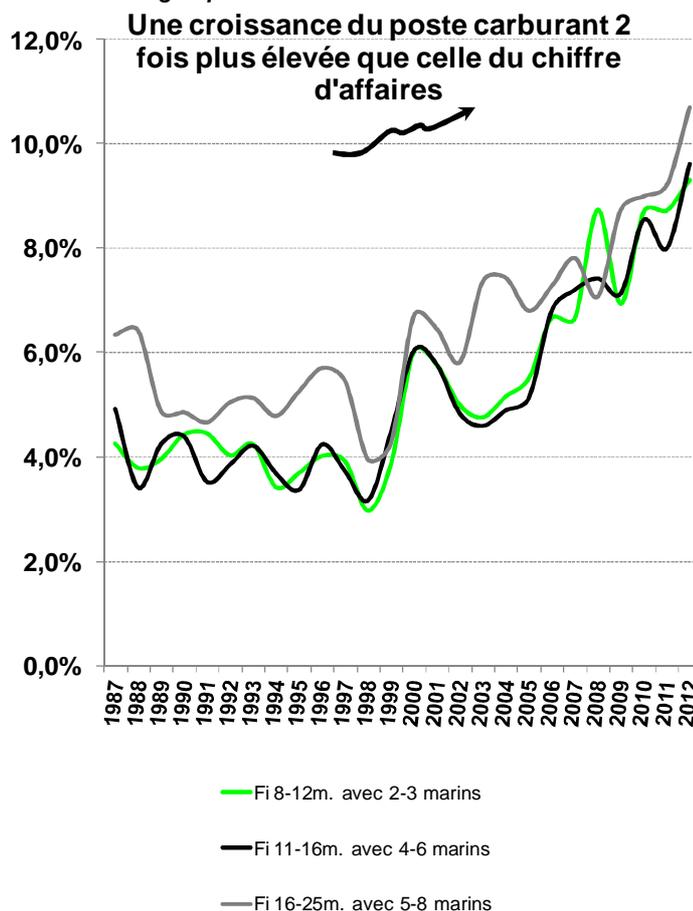


Source : Cellule Mer, CAPACITES SAS, filiale de l'Université de Nantes, d'après données CGPA

- Relativement **stable** jusqu'à la fin des années **1990**, le début des années **2000** marque le début de la **hausse exponentielle** du prix du carburant
- En **2012** la hausse du **poste carburant** a même très **fortement augmenté** conjuguant un effet volume (plus de sorties en mer) et un effet prix
- A 73 cts en moyenne, le "litre du gasoil pêche" a **augmenté** de plus de **10 %** par rapport à 2011 (cours du pétrole Brent : +8,5 % / 2011)
- Entre 1987 et 2012, le **taux de croissance moyen** du **poste énergie (6,2 % par an)** est **2,7 fois plus élevé** que **celui du chiffre d'affaires des chalutiers (2,3 % par an)**

Fileyeurs atlantique

Intensité énergétique



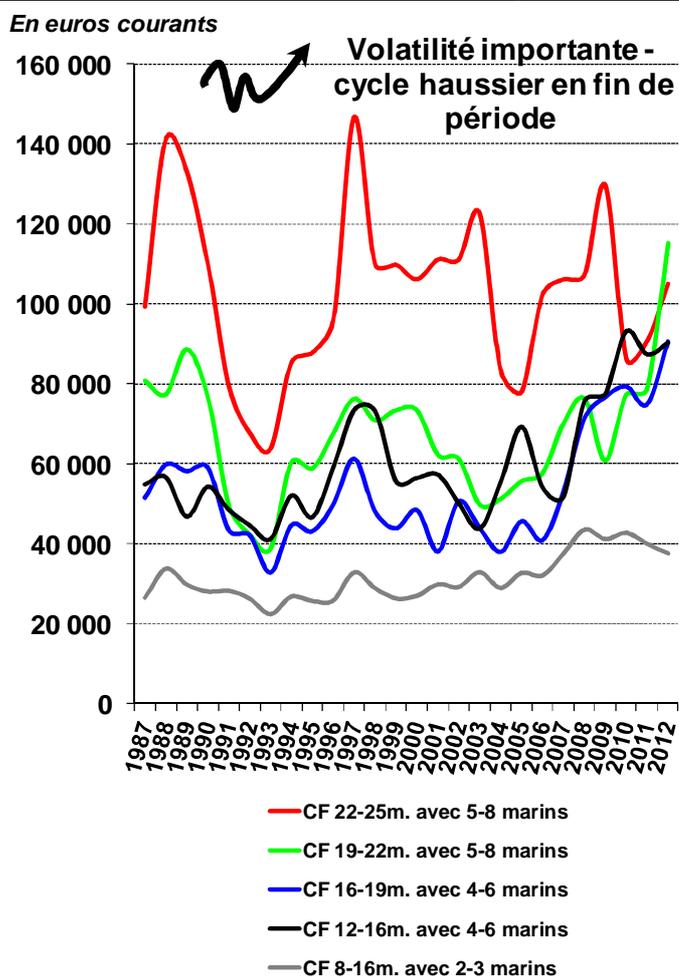
Source : Cellule Mer, CAPACITES SAS, filiale de l'Université de Nantes, d'après données CGPA

- Les **fileyeurs**, moins dépendants énergétiquement, **n'ont pas été épargnés** par la hausse du carburant
- Si leur **consommation** est restée **stable** en volume, le poids du **poste carburant** a **progressé** dans des proportions similaires à celle du prix du litre (environ +10 % / 2011)
- Le **poids du poste carburant** dans le chiffre d'affaires des entreprises tourne autour de **10 %** quelle que soit la taille du navire
- Depuis 1987, le **taux de croissance annuel moyen** du **poste carburant** des fileyeurs (5,0 %) est **2 fois plus élevé** que **celui du chiffre d'affaires (2,6 %)**

2.1.3 Analyse du résultat opérationnel (RO)

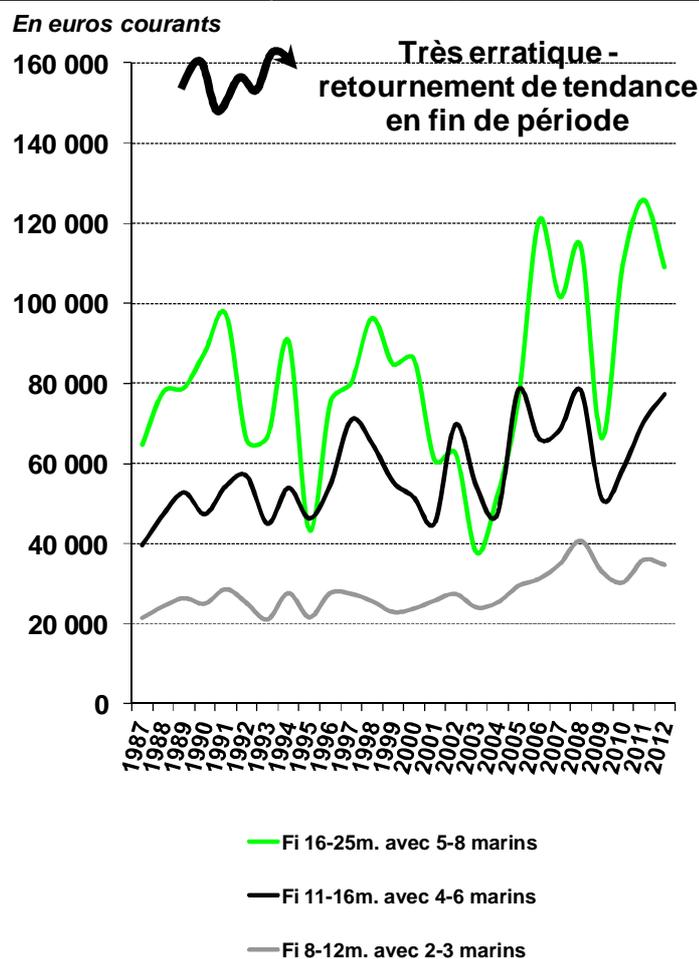
Le résultat opérationnel (RO) correspond à l'excédent brut d'exploitation (EBE), retraité de certains éléments inhabituels et significatifs intervenus durant l'exercice comptable, et dont la non prise en compte pourrait fausser la lecture de la performance de l'entreprise.

Chalutiers de fond atlantique



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

Fileyeurs atlantique



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

➤ Compte tenu d'une hausse des coûts d'exploitation (+4,8 % /2011) moins importante que celle du chiffre d'affaires (+6,3 %), le **résultat opérationnel (RO)** des chalutiers est dans une **phase ascendante**

➤ Seules, les **petites unités** ont enregistré une **baisse** de leur **résultat d'exploitation** du fait d'un chiffre d'affaires plutôt stable par rapport à 2011

➤ La **progression du RO** depuis 1987 est de l'ordre de **40 %** quand **l'inflation** cumulée atteint plus de **61 %**

➤ Cela se traduit par un **taux de croissance** moyen de **1,3% par an** inférieur à celui de **l'inflation (1,8 % en moyenne chaque année)**

➤ A l'inverse des chalutiers, pour les fileyeurs la **hausse des coûts d'exploitation** (+8,8 % / 2011) a été **plus importante** que celle du **chiffre d'affaires** (+6,5 %)

➤ Ce constat positionne les fileyeurs dans une **phase** plutôt **décroissante en termes de rentabilité** (-4,7 % en moyenne par rapport à 2011)

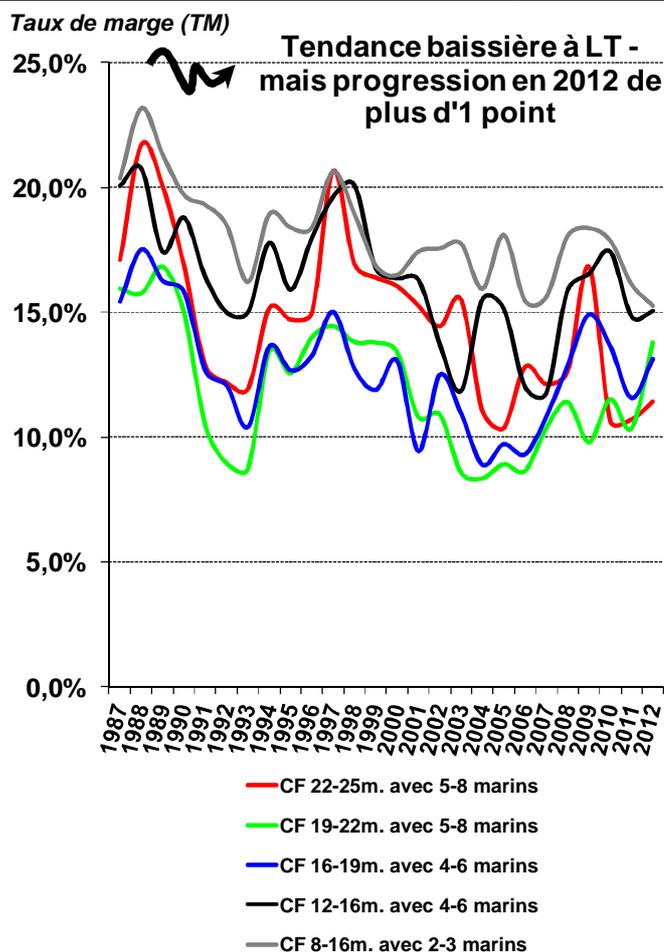
➤ La **volatilité** du résultat opérationnel des fileyeurs symbolise une très **forte dépendance aux aléas conjoncturels** (captures, marchés et prix des matières premières)

➤ Depuis 1987, le **RO** des fileyeurs a progressé de **76 %**, soit une **croissance annuelle** moyenne de **2,2 %** lorsque **l'inflation** est de **1,8 % en moyenne par an**.

2.1.4 Analyse du taux de marge (TM)

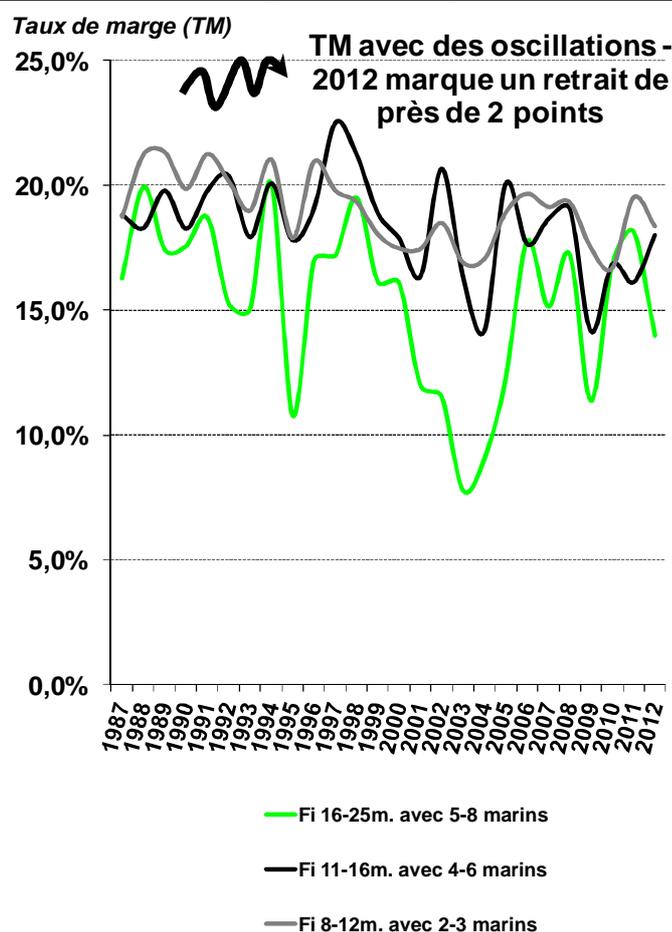
Le taux de marge est le rapport entre le résultat opérationnel et le chiffre d'affaires (RO/CA).

Chalutiers de fond atlantique



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

Fileyeurs atlantique



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

➤ En moyenne les **taux de marge brute d'exploitation (TM)** des chalutiers ont **progressé de plus d'1 point** en 2012 et oscillent entre 11,5 et 15 %

➤ La **plus forte progression** est à mettre à l'actif des **chalutiers de 19 à 22 mètres** qui ont vu leur TM **augmenter de plus de 3 points** en 2012. Ce résultat s'explique notamment par un nombre de plus en plus réduit de navires dans le segment, leur permettant une production par navire plus importante

➤ A l'opposé, les **petites unités** ont perdu près d'1 point de TM mais elles affichent toujours le **meilleur taux de marge** du métier de chalutage

➤ Compte tenu de la **hausse de CA** et de la **baisse de RO**, les **taux de marge** des fileyeurs ont **perdu près de 2 points** entre 2012 et 2011

➤ Tous segments confondus, le **taux de marge** des fileyeurs tourne **autour de 16 %**, ce qui reste un bon ratio

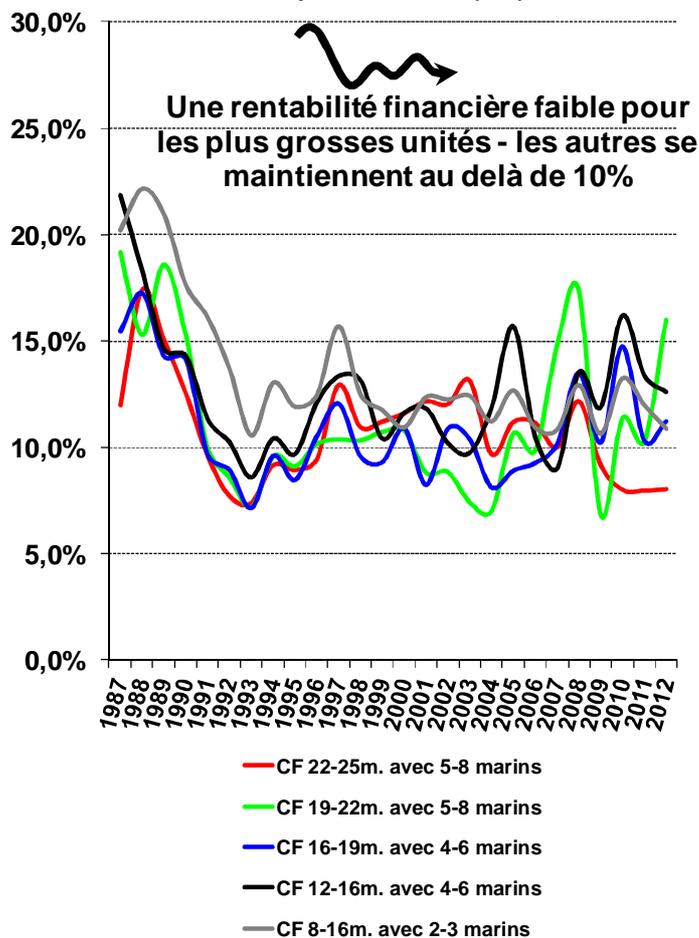
➤ Néanmoins, la prudence doit être de mise car ce ratio ne garantit pas l'équilibre financier des entreprises. Aujourd'hui, ce ratio peut être suffisant car de nombreux navires sont en fin d'amortissement et les entreprises n'ont pas d'annuités de remboursement trop importantes. Mais est-il suffisant pour faire face à un renouvellement des investissements ?

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

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

Chalutiers de fond atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)



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

➤ Tous segments confondus, le **taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)** atteint **11,3 %** en moyenne pour l'ensemble des chalutiers, ce qui représente un gain de 1 point par rapport à 2011

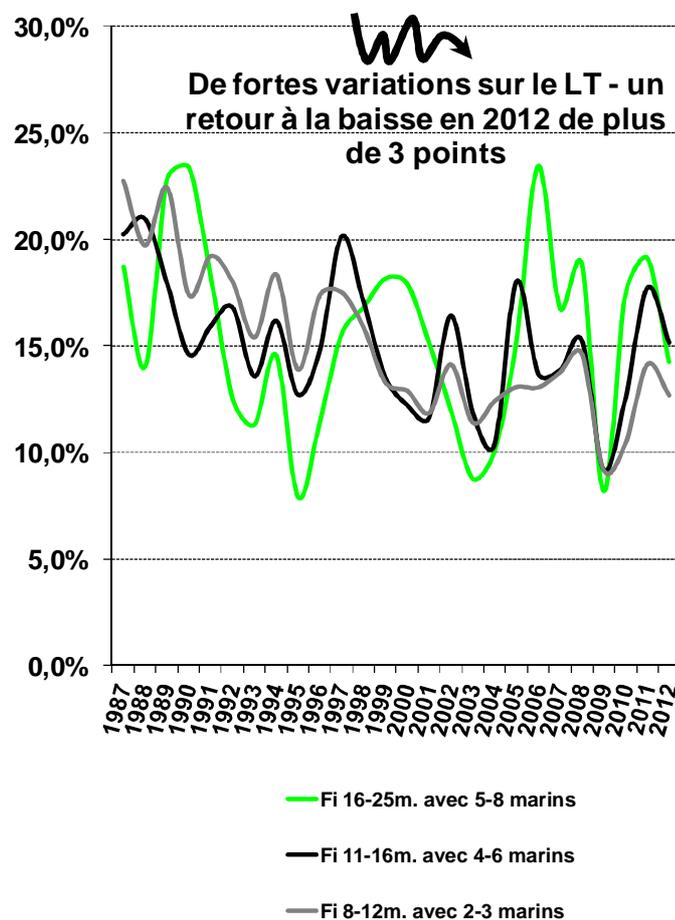
➤ En **1987**, ce même ratio était de **15,9 %**, ce qui signifie une **perte de plus de 4 points** sur l'ensemble de la période

➤ Compte tenu des **investissements plus importants**, le **TRI** des plus grosses unités est le **plus faible** (8 %)

➤ C'est le seul qui est en dessous de la barre des 10 %

Fileyeurs atlantique

Taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)



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

➤ Selon la taille du navire, le **TRI** des fileyeurs a **perdu** entre **1,5 et 4,9 points** entre 2011 et 2012

➤ Cette baisse provient en grande partie de la **hausse des coûts d'exploitation** et par conséquent de la baisse des résultats opérationnels puisque les **investissements** consentis dans les entreprises sont plutôt **stables**

➤ En oscillant entre **12,7 et 15,2 %**, ces **TRI** restent en **adéquation** avec le **modèle économique** des fileyeurs aujourd'hui. Ils sont cependant plus de 5 points inférieurs à leurs niveaux de 1987

2.1.6 Analyse de la situation financière globale

La situation financière des entreprises de pêche sur la façade atlantique (photo 2012)

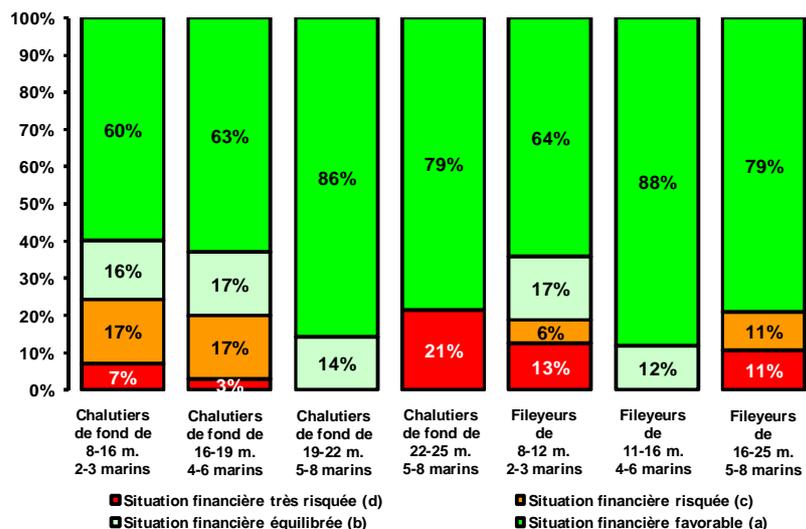
La situation financière est appréhendée en comparant, d'un côté, le résultat dégagé par l'exploitation du navire et, de l'autre, les coûts de remboursement des emprunts contractés par l'entreprise.

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



Source : Cellule Mer, CAPACTES SAS, filiale de l'Université de Nantes, d'après données du CGFA, Photo au 31/12/2012

➤ Avec plus de **80 % d'entreprises au dessus du seuil d'équilibre** ($RO = \text{annuité d'emprunt}$), la situation financière des entreprises de pêche est plutôt convenable

➤ En 2012, **68 %** des entreprises étaient en **situation "de levier"**. Ce constat aurait potentiellement pu permettre à certaines entreprises de renouveler les outils de production mais plusieurs facteurs sont contraignants :

- le faible niveau de remboursement biaise la situation actuelle;
- la visibilité sur les possibilités réglementaires d'accès à la ressource est limitée
- le niveau élevé des coûts d'acquisition conduit à un risque de financement accru

2.1.7 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2012

Cette analyse montre l'évolution du salaire à la pêche depuis 1987 jusqu'à 2012. Ce salaire correspond au revenu annuel brut moyen pour un pêcheur, quelle que soit sa fonction à bord du navire. Compte tenu de la spécificité du système de rémunération des marins qui est indexée sur les résultats de l'entreprise au cours d'une marée, l'analyse masque des variations parfois importantes du salaire mensuel au cours de l'année. Le salaire du marin est fortement dépendant de trois éléments :

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

Le revenu moyen annuel brut est un standard qui permet des comparaisons avec d'autres secteurs d'activité. A l'instar d'autres activités saisonnières, la disparité des rémunérations autour de la moyenne annuelle peut être importante dans le secteur des pêches. Au delà de la fonction du

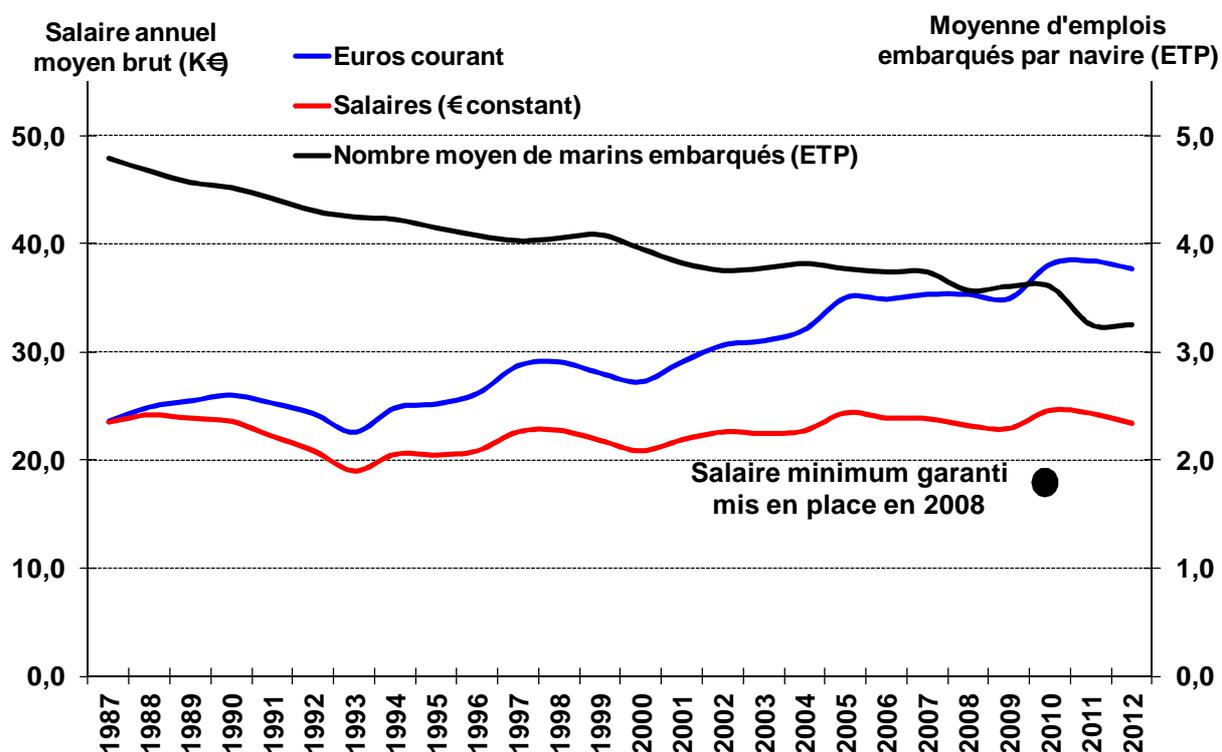
marin à bord du navire, ces différences de traitements peuvent dépendre des stratégies individuelles de pêche, du métier pratiqué et de l'apparence des espèces clés.

Tous secteurs confondus, le revenu brut annuel moyen en France en 2012, est d'environ 34,7 K€ (source INSEE, DADS). Le salaire brut moyen des marins est de l'ordre de 37,6 K€ (euros courants), soit un écart positif de près de 10 % par rapport à la moyenne française. Toutefois, par rapport à l'année 2011, cet écart s'est restreint car le salaire des marins pêcheur est en léger retrait en 2012 (-2% en moyenne). Rapporté au nombre de jours de mer, le salaire unitaire à la pêche se situe dans une fourchette de 180 à 220 euros brut par jour de mer. C'est donc un salaire toujours attractif qu'offre le secteur des pêches en France.

Depuis 1987, l'accroissement des rémunérations brutes (courbe bleue) a été rendu possible en partie par la réduction progressive des effectifs embarqués. En 1987, on dénombrait en moyenne 4,8 emplois de marins (ETP) à bord des navires ; en 2012 ce nombre est réduit à près de 3,3 (courbe noire).

Par conséquent, le salaire des marins suit la même progression que l'inflation (+61 % sur toute la période). En ce sens, le pouvoir d'achat des marins pêcheurs s'est stabilisé sur les 26 dernières années. La courbe rouge du graphique suivant illustre ce phénomène puisque celle-ci, malgré quelques variations, est quasiment droite avec des valeurs en 1987 et 2012 similaires. En conclusion, si le pouvoir d'achat des marins est stable depuis 26 ans, il reste sensiblement supérieur au pouvoir d'achat moyen des français.

Evolution du salaire brut annuel moyen du marin français entre 1987 et 2012



Source : Cellule Mer, CAPACITES SAS - filiale de l'Université de Nantes, d'après données CGPA et INSEE

Synthèse

Des rentrées d'argent satisfaisantes,

- **En termes de niveaux de production, 2012 représente une année correcte pour les navires de la façade atlantique, surtout après une année 2011 jugée bonne :**
 - Les volumes globaux débarqués sur la façade atlantique ont progressé (+2,9 % /2011)
 - La baisse du nombre de navires en activité a entraîné une hausse de la productivité par navire
- **Côté valorisation, les prix ont été jugés un peu décevants du fait notamment de la baisse de la demande espagnole. La conjugaison des effets volumes et prix s'est traduite par :**
 - Une hausse du chiffre d'affaires d'environ 6,4 % /2011 (chalutiers et fileyeurs confondus)
 - Une baisse de la rémunération brute moyenne des marins de l'ordre 2 % du fait de la hausse des frais communs

Des charges d'exploitation qui continuent d'accroître

- **Les coûts d'exploitation ont augmenté dans des proportions très légèrement inférieures à celles du chiffre d'affaires :**
 - Comparée à 2011, la hausse globale des charges d'exploitation atteint 5,9 %
 - Les charges d'entretien et réparation deviennent une variable d'ajustement. En période de hausse du prix des matières premières, celles-ci sont un peu mises de côté (-2 % / 2011)
- **Cette hausse globale des charges est très fortement expliquée par la dépendance énergétique :**
 - Pour la deuxième année consécutive, le prix du litre de carburant a augmenté de près de 10 %
 - Depuis 1987, le taux de croissance moyen du poste énergie (6,0 % par an) est 2,5 fois plus élevé que celui du chiffre d'affaires (tous métiers confondus)

Une rentabilité d'exploitation contrastée

- **L'évolution du résultat opérationnel des navires est mitigée :**
 - Par rapport à 2011, le résultat d'exploitation est dans une phase croissance pour les chalutiers et en léger retrait pour les fileyeurs. C'est l'inverse de l'année précédente.
 - Tous segments confondus, le RO des navires augmente moins vite que l'inflation (respectivement +50 % contre +61 % entre 1987 et 2012)
- **Depuis 1987, on assiste à une dégradation de la rentabilité d'exploitation des entreprises :**
 - Mais la rentabilité moyenne (14,1 %) suffit pour garantir la pérennité du modèle économique actuel de la majorité des entreprises de pêche
 - Elle pourrait *a contrario* être limitée pour garantir la viabilité d'un modèle économique basé sur un outil de production renouvelé

Une situation financière saine mais préoccupante

- **La rentabilité financière affichée dans le secteur reste correcte (12,1 % en moyenne) :**
 - Mais elle est en partie biaisée par le "faible" niveau de remboursement auquel font face les entreprises aujourd'hui (peu de renouvellement)
- **La santé financière est convenable avec 80 % des entreprises au dessus du seuil d'équilibre financier :**
 - 68 % des entreprises ont des possibilités de réserves en 2012, mais le montant de ces dernières n'est pas toujours en adéquation avec un plan de financement d'un bateau neuf, extrêmement coûteux au regard des capacités d'investissement des armateurs.

2.2 Analyse par segment de métier

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

2.2.1 Echantillon

La population de référence est constituée d'environ 840 navires dont 59 % de chalutiers et 41 % de fileyeurs. L'analyse des fiches métiers s'appuie sur un échantillon de près de 400 navires, ce qui correspond à un taux de représentativité de 47 %. Ce taux oscille entre 25 et 69 % suivant les segments de métier. Le choix de ces segments repose sur leur contribution à la valeur économique globale qu'ils génèrent dans l'économie portuaire et par effets induits dans les zones littorales.

Données 2012 Façade Atlantique	Nombre de navires en activité sur la façade Atlantique	Représentativité de l'échantillon (1)	Poids du segment par rapport au métier
Chalutier de fond 8-16 mètres avec 2-3 marins	252	61%	51%
Chalutier de fond 12-16 mètres avec 4-6 marins	103	29%	21%
Chalutier de fond 16-19 mètres avec 4-6 marins	51	69%	10%
Chalutier de fond 19-22 mètres avec 5-8 marins	38	45%	8%
Chalutier de fond 22-25 mètres avec 5-8 marins	48	25%	10%
Ensemble des chalutiers de 8 à 25 mètres	492	50%	100%
Fileyeur 8-12 mètres avec 2-3 marins	188	47%	54%
Fileyeur 11-16 mètres avec 4-6 marins	115	38%	33%
Fileyeur 16-25 mètres avec 5-8 marins	43	56%	12%
Ensemble des Fileyeur de 8 à 25 mètres	346	43%	100%

(1) ex: l'échantillon couvre 61% des 252 chalutiers de fond de 8 à 16 mètres avec 2-3 marins à bord présents en Atlantique

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

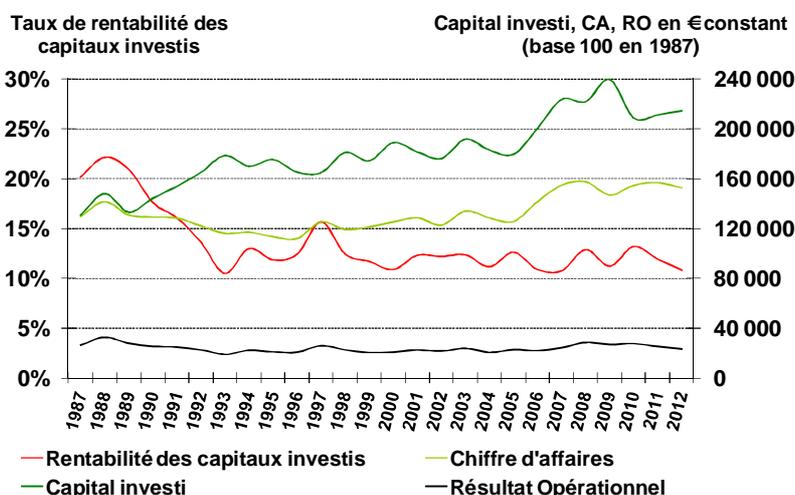
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord

2.2.2.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	152,2	
	Tonnage moyen (GT)	19,8	
	Taille moyenne du segment en cm	1185	
	Age moyen	26,2	
		2012	Evo. 12/11
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	186	↗
	Nombre moyen de marins embarqués	2,4	↗
	Chiffre d'affaires	246,0	→ stable
		2012 (K€) (%CA)	Evo. 12/11
Postes de charges (K€)	Carburant	58,5 (24%)	↗
	Engins de pêche	11,7 (5%)	→
	Entretien - Réparation	19,4 (8%)	↗
	Salaires	78,6 (32%)	↘
	Charges sociales	9,6 (4%)	→
	Autres coûts d'exploitation	39,4 (16%)	→
		2012 (%CA)	Evo. 12/11
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	28,8 (11%)	↘
	Résultat Opérationnel (K€)	37,5	↘
	CA / jour de mer (K€)	1,3	↘
	Taux de marge brute d'exploitation	15,3%	-1 point
	Rentabilité des capitaux investis	10,9%	-1 point

Principaux éléments économiques

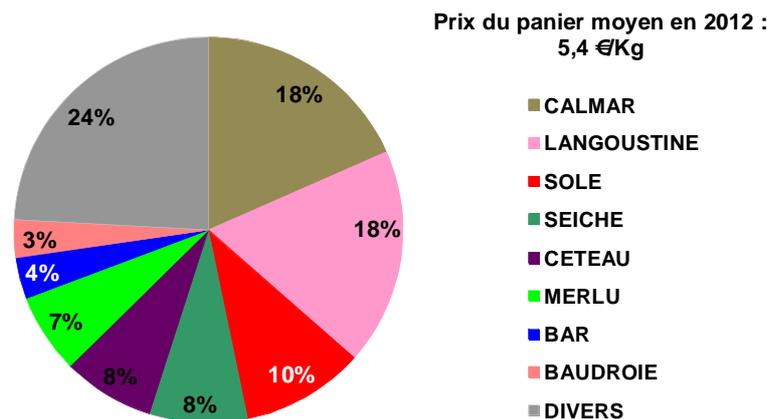
- En 2012, les **petits chalutiers** sont sortis **7 jours de plus** qu'en 2011. Ils retrouvent le même niveau d'activité qu'en 2010
- Malgré cet effort supplémentaire, le **chiffre d'affaires** des navires **s'est stabilisé**
- Le **CA/jour de mer** affiche donc 1 320 euro / jour (-4,3 %)
- Côté charges, les **coûts d'exploitation** continuent de **progresser** (+1,8 %)
- Pour la deuxième année consécutive, le **poste "carburant"** est celui qui a le **plus progressé** (+22 %) du fait de la hausse combinée du nombre de jours de mer et du prix du carburant (+10 %)
- La **dépense énergétique** représente le **deuxième poste** de dépenses **après les salaires** (24 et 32 % du CA)
- La **hausse des frais communs** a contribué à **restreindre les rémunérations** (-8,5 % / 2011)
- L'entreprise a également vu sa « rémunération » diminuer puisque l'EBE a **baissé** de 15 % par rapport à 2011



Evolution des ratios d'exploitation

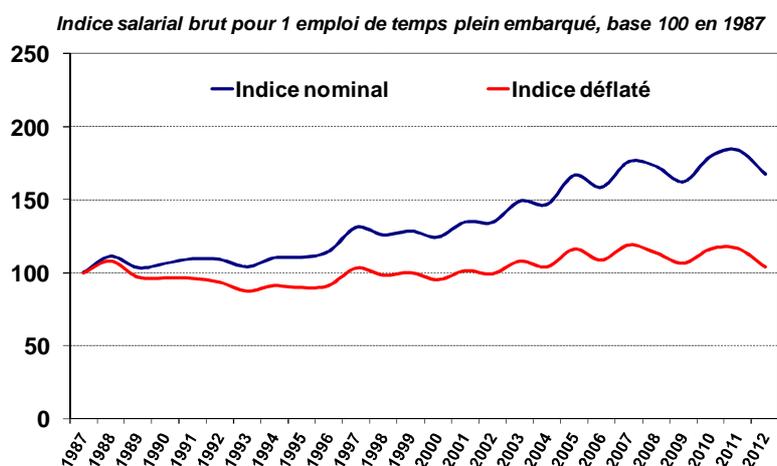
- Le **résultat opérationnel** des chalutiers **baisse** également mais moins que l'EBE (-6,0 %)
- Le **taux de marge brute d'exploitation** perd 1 point et se fixe à **15,3 %**
- La **rentabilité des capitaux investis** suit la **même tendance** (-1 point à 10,9 %)

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



Principales espèces débarquées

- Le **portefeuille espèces** des chalutiers est plutôt **diversifié** en 2012
- La saison de **langoustine** a été **compliquée** tant au niveau des volumes que du prix. Ainsi, l'espèce recule au second rang en valeur
- **2012 représente a contrario une bonne saison** pour les **céphalopodes**. Calmar et seiche représentent plus d'1/4 du CA.

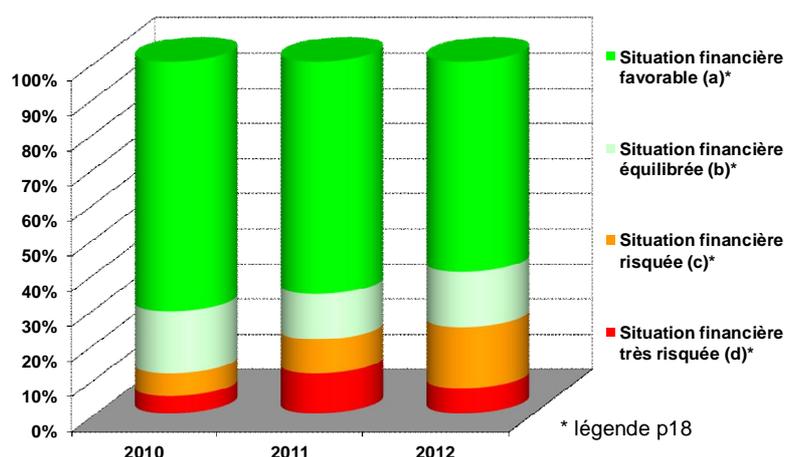


Évolution de la masse salariale

- Du fait de la **hausse des frais communs** entraînée par la flambée du litre de gasoil, les salaires ont **reculé** en 2012 (-8,5 %)
- Malgré quelques fluctuations, le **pouvoir d'achat** des marins embarqués sur ce type de navire (courbe rouge), **reste stable** depuis plus de 25 ans (indice déflaté 2012 proche de celui de 1987)

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

2.2.2.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La **santé financière** du segment reste globalement **stable** depuis 3 ans
- **3/4 de la flottille** peut constituer des **réserves financières**. Cependant, les **annuités d'emprunt** actuelles sont **déconnectées d'un plan de financement d'un bateau neuf**
- Cela reste toutefois une **marge de manœuvre intéressante** pour un segment de métier où l'**âge moyen** dépasse **26 ans**

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2010	2011	2012	2010	2011	2012
49%	45%	34%	27%	18%	18%

Evolution des ratios financiers

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

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

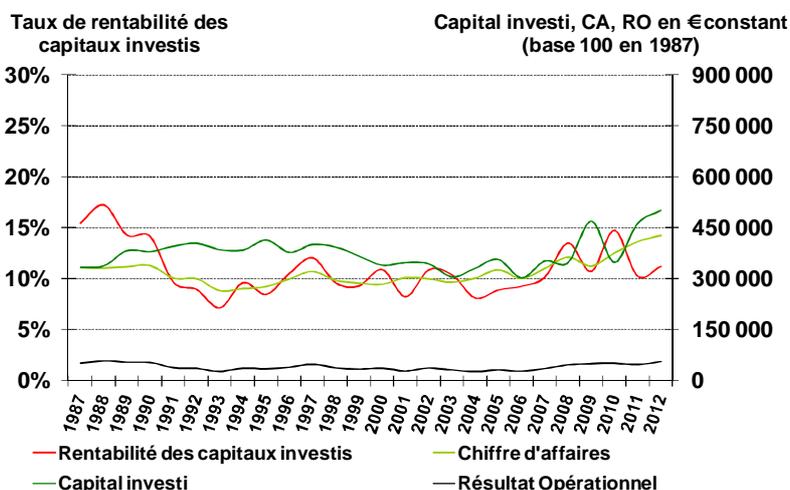
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord

2.2.3.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	331,9	
	Tonnage moyen (GT)	73,7	
	Taille moyenne du segment en cm	1709	
	Age moyen	22,4	
		2012	Evo. 12/11
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	220	↗
	Nombre moyen de marins embarqués	3,6	↘
	Chiffre d'affaires	688,9	↗ (+6%)
		2012 (K€) (%CA)	Evo. 12/11
Postes de charges (K€)	Carburant	199,6 (29%)	↗
	Engins de pêche	24,6 (4%)	↘
	Entretien - Réparation	58,4 (8%)	↘
	Salaires	217,1 (32%)	↗
	Charges sociales	15,7 (2%)	↘
	Autres coûts d'exploitation	111,0 (16%)	↘
		2012 (%CA)	Evo. 12/11
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	62,5 (9%)	→
	Résultat Opérationnel (K€)	90,5	↗
	CA / jour de mer (K€)	3,1	→
	Taux de marge brute d'exploitation	13,1%	+2 points
	Rentabilité des capitaux investis	11,2%	stable

Principaux éléments économiques

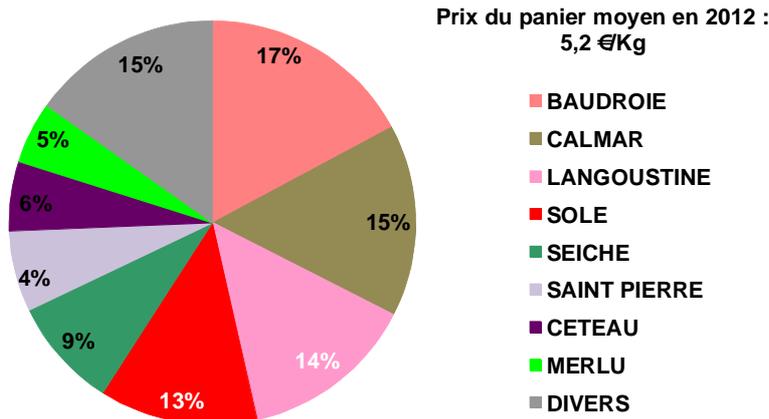
- Avec **220 jours de mer**, les chalutiers de 16 à 19 mètres ont nettement augmenté le nombre de leurs sorties (206 en 2011)
- Le **CA par jour de mer** est resté **stable** à plus de 3 100 euros
- Par conséquent, le **chiffre d'affaires** des navires a progressé (+6,5 % / 2011).
- Malgré une **baisse des charges** d'entretien et réparation (-6,7 % / 2011) et d'engins de pêche (-21 % / 2011), les **coûts d'exploitation** ont globalement **progressé** dans des proportions similaires à celles du chiffre d'affaires (+7,1 %/2011)
- C'est le **poste carburant** qui a le plus **progressé** sous l'influence du prix du gasoil et de la hausse du nombre de sorties
- La masse salariale a également progressé (+4,3 % / 2011)
- Au final, la hausse des dépenses étant proche de celle des ventes, **l'EBE** des navires **s'est stabilisé** en 2012



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

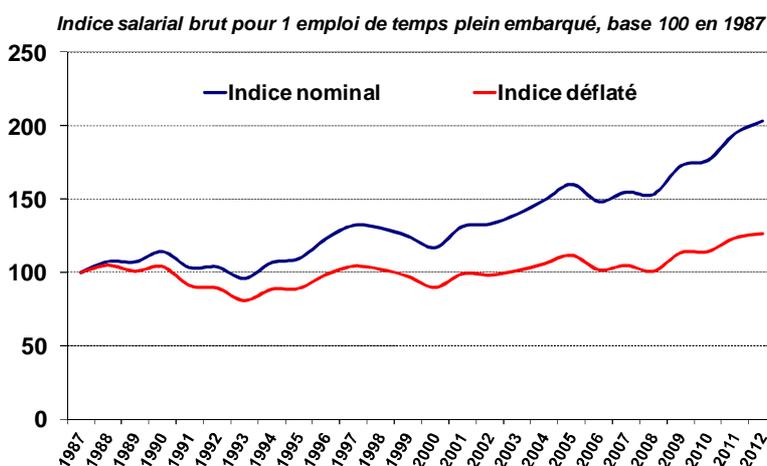
Evolution des ratios d'exploitation

- Compte tenu d'une hausse plus importante du RO par rapport au CA, le **taux de marge d'exploitation** gagne **2 points**, à 13,1 %
- Depuis 1987, le **RO** des entreprises a **progressé** de 76 %, alors que l'inflation était de 61 %
- A 11,2%, la **rentabilité des capitaux investis** s'est **stabilisée** en 2012. Elle reste en adéquation avec le modèle économique actuel des entreprises



Principales espèces débarquées

- A 5,2 €/Kg, le **prix du panier moyen** a légèrement **progressé** en 2012 (5,0 €/kg en 2011)
- Cela a favorisé le CA (+6,5 % / 2011) qui a bénéficié de **2 effets positifs** (volume et prix)
- La saison de **baudroie** a permis des **volumes en hausse**, plaçant l'espèce au 1^{er} rang en valeur

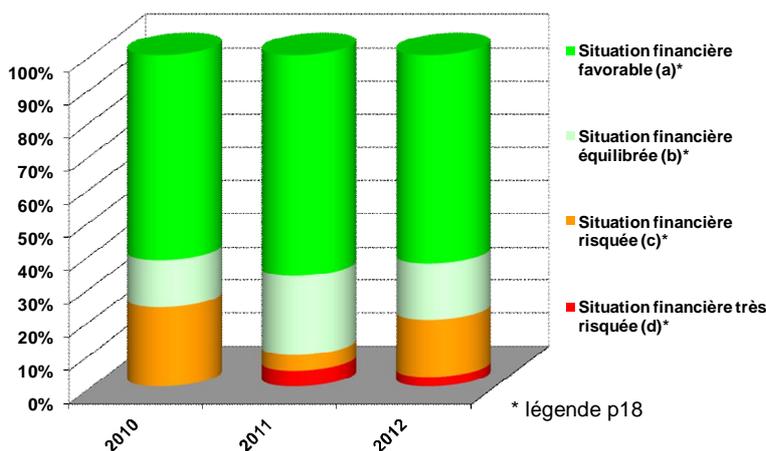


Évolution de la masse salariale

- En 26 ans, la **rémunération** des marins a **doublé** sur ce type de navire
- En retranchant l'effet de **l'inflation**, la hausse des salaires reste de 26 %.
- le **pouvoir d'achat** (courbe rouge) des marins continue donc de **progresser**, mais résulte en contrepartie d'une **baisse du nombre de marins** embarqués à bord des navires

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

2.2.3.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- L'analyse d'un échantillon constant d'entreprises montre que la **situation financière se stabilise**
- **4 entreprises sur 5** se situent au **dessus du seuil d'équilibre financier** (RO = annuités d'emprunt)
- **2 entreprises sur 3** se situent en **situation financière favorable**, leur permettant d'établir quelques réserves

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2010	2011	2012	2010	2011	2012
38%	30%	31%	18%	15%	17%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement se stabilise** autour de 30 %
- L'**autofinancement** de près de 20 % permet **d'amorcer des investissements**

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

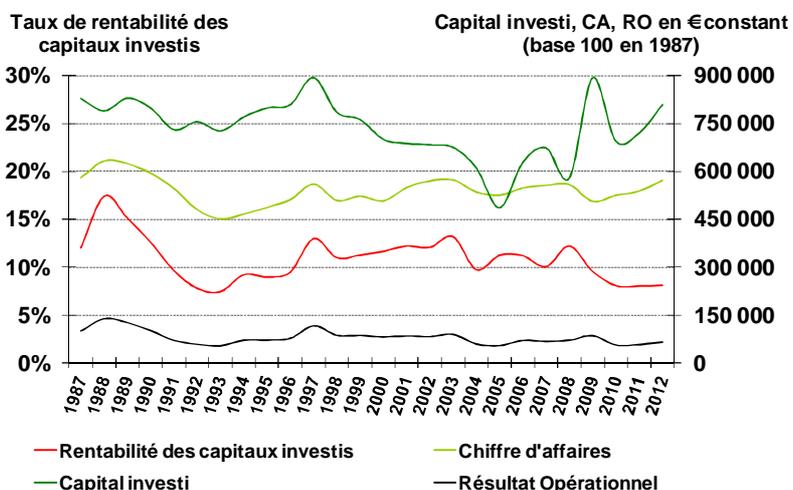
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord

2.2.4.1 Situation d'exploitation

Données techniques					
		2012	Evo. 12/11		
Puissance moyenne (kW)		442,3			
Tonnage moyen (GT)		144,0			
Taille moyenne du segment en cm		2256			
Age moyen		22,8			
Activité & CA (K€)		2012 (K€)	Evo. 12/11		
		Nombre de jours de mer	263 ↗		
		Nombre moyen de marins embarqués	5,5 →		
Chiffre d'affaires		919,4 ↗ (+8%)			
Postes de charges (K€)		2012 (K€)	(%CA)	Evo. 12/11	
		Carburant	306,8	(33%)	↗
		Engins de pêche	42,6	(4%)	↗
		Entretien - Réparation	71,3	(8%)	↘
		Salaires	236,0	(26%)	→
		Charges sociales	17,2	(2%)	↗
		Autres coûts d'exploitation	165,0	(18%)	↘
Résultats & Ratios d'exploitation		2012 (K€)	(%CA)	Evo. 12/11	
		Excédent Brut d'Exploitation (K€)	80,5	(9%)	↗
		Résultat Opérationnel (K€)	105,1		↗
		CA / jour de mer (K€)	3,5		→
		Taux de marge brute d'exploitation	11,4%		stable
Rentabilité des capitaux investis	8,1%		stable		

Principaux éléments économiques

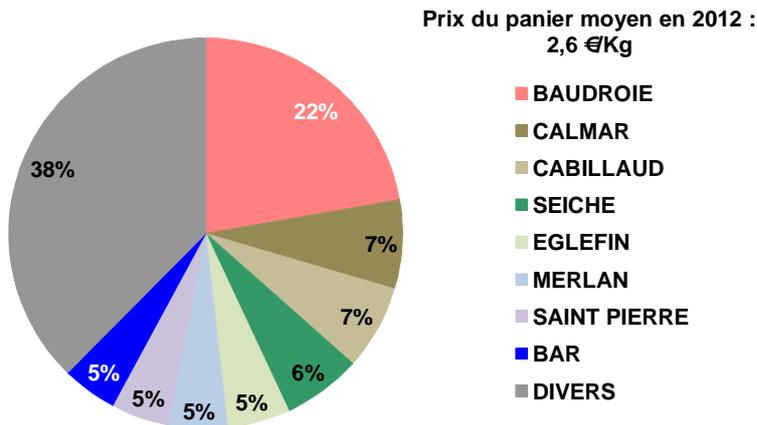
- Ces navires qui pratiquent **la pêche au large sont les plus exploités** en termes de jours de mer. Ils pratiquent le plus souvent une rotation d'équipage.
- Près **d'une marée supplémentaire** a été réalisée en 2012 par rapport à 2011
- Cette hausse de l'effort de pêche a contribué à **accroître les volumes** et par voie de conséquence **le chiffre d'affaires (+8 % / 2011)**
- "L'effet pervers" s'est traduit par une **explosion du poste gasoil (+40 %)** qui a en outre dû absorber la hausse du prix du litre (+ 10 % en 2012)
- Cette **dépendance énergétique** rend la flottille **très vulnérable** et fortement dépendante des marchés et de la volatilité des prix
- Malgré la baisse des charges d'entretien qui deviennent une variable d'ajustement, l'ensemble des **coûts d'exploitation a progressé de 7,9% /2011**



Evolution des ratios d'exploitation

- Au final, **l'EBE progresse (+13 %)**
- Malgré cela, la **rentabilité financière se stabilise** à un niveau plutôt **faible** (8,1 %) et pose le problème de la viabilité économique de ce modèle.
- Lorsque la saison de pêche est bonne, le **métier reste rentable** pour des investissements de 20 ans mais le renouvellement des navires est plus difficilement envisageable

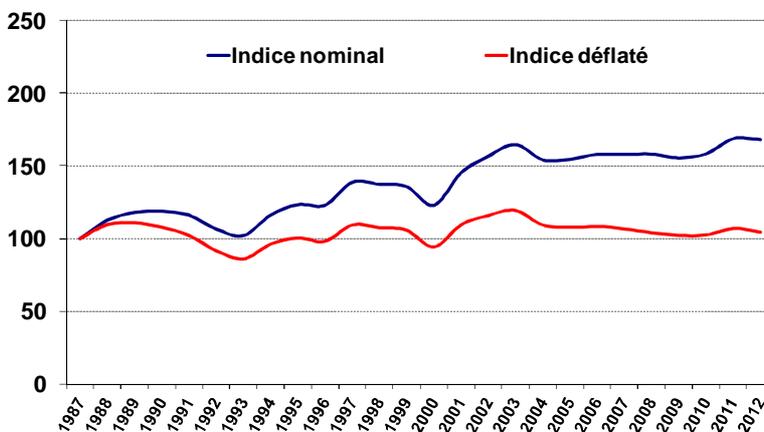
Source : Cellule Mer, CAPACITES SAS - filiale de l'Université de Nantes, d'après données DPMA et CGPA



Principales espèces débarquées

- La baudroie, les céphalopodes, le cabillaud, l'églefin ont tous été débarqués dans des **quantités supérieures** à celles de 2011
- Mais les **prix** de ces espèces ont tous enregistré une **baisse** de 6 à 13 %
- Au final, la **baudroie** reste l'espèce cible de ce segment et représente près **d'1/4 du CA**

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

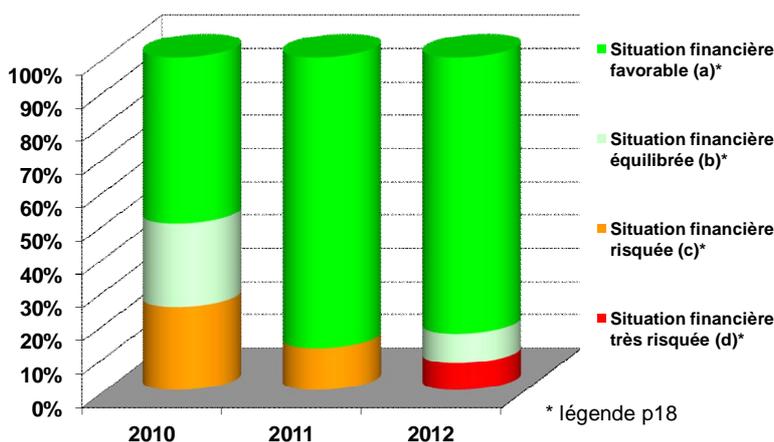


Évolution de la masse salariale

- Malgré, la hausse sensible d'activité, la **rémunération** des marins s'est simplement **stabilisée** en 2012 du fait d'une hausse importante des frais communs
- L'évolution de l'indice déflaté symbolise un **gel du pouvoir d'achat** des marins sur longue période, mais avec un **saire au dessus du saire moyen** français (toutes activités confondues)

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

2.2.4.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- La **situation financière** du segment est plutôt **bonne** depuis 3 ans. 90 % des entreprises est au delà du seuil d'équilibre
- Ce constat ne doit toutefois pas occulter le fait que les navires du segment ont plus de 23 ans de moyenne d'âge et que **plusieurs entreprises** ayant déjà amorti leur outil de production, ne subissent **pas d'annuités de remboursement trop élevées**.

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2010	2011	2012	2010	2011	2012
13%	3%	-9%	9%	13%	8%

Evolution des ratios financiers

- L'**endettement net négatif** en 2012 tient à des disponibilités importantes supérieures aux dettes, mais **insuffisantes** pour **amorcer l'acquisition d'un navire neuf**

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

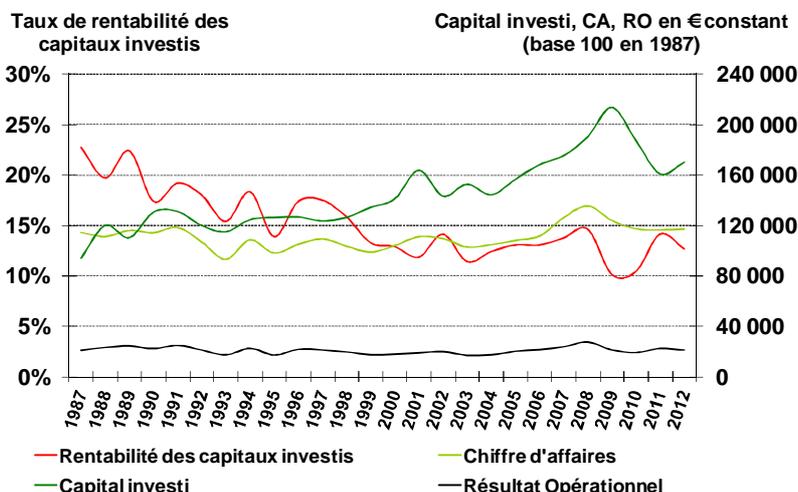
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins

2.2.5.1 Situation d'exploitation

Données techniques			
		2012	Evo. 12/11
Puissance moyenne (kW)		134,8	
Tonnage moyen (GT)		8,8	
Taille moyenne du segment en cm		1022	
Age moyen		24,0	
Activité & CA (K€)		2012	Evo. 12/11
		Nombre de jours de mer	193 →
		Nombre moyen de marins embarqués	2,6 →
Chiffre d'affaires		188,8 ↗ (+1%)	
Postes de charges (K€)		2012 (K€) (%CA)	Evo. 12/11
		Carburant	17,6 (9%) ↗
		Engins de pêche	16,3 (9%) ↗
		Entretien - Réparation	10,8 (6%) ↗
		Salaires	71,8 (38%) →
		Charges sociales	8,2 (4%) ↘
		Autres coûts d'exploitation	32,4 (17%) ↗
Résultats & Ratios d'exploitation		2012 (%CA)	Evo. 12/11
		Excédent Brut d'Exploitation (K€)	31,9 (17%) ↘
		Résultat Opérationnel (K€)	34,7 ↘
		CA / jour de mer (K€)	1,0 ↗
		Taux de marge brute d'exploitation	18,4% -1 point
Rentabilité des capitaux investis	12,7% -2 points		

Principaux éléments économiques

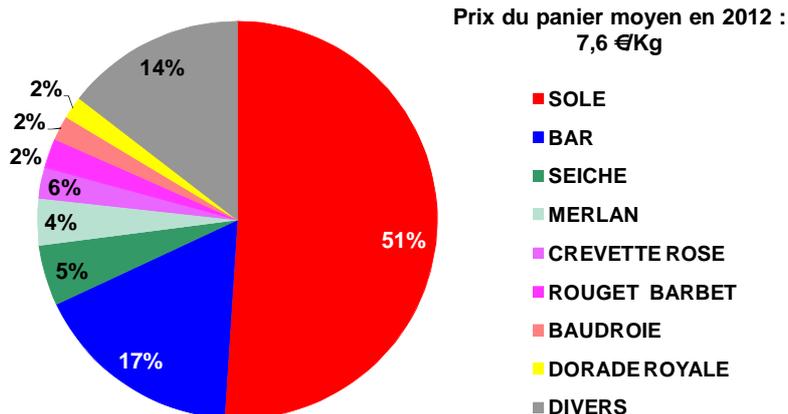
- Les petits fileyeurs ont **baissé** le **nombre de leurs sorties** (près de 10 jours de pêche en moins / 2011)
- Malgré cela, la **hausse du CA par jour de mer** (environ 1 000 par jour) a permis d'augmenter le **chiffre d'affaires** (+2,7 %)
- Cependant, cette hausse des revenus a été absorbée par une **augmentation** de la quasi totalité des **charges d'exploitation** (+4,3 % au total par rapport à 2011)
- D'autre part, les **frais communs** ayant **augmenté** et absorbé les gains de chiffre d'affaires, les **rémunérations** se sont **stabilisées** en 2012
- Au final, l'**EBE** des fileyeurs est en **recul** (-4,6 % / 2011) puisque l'augmentation des charges d'exploitation était supérieure à l'augmentation du chiffre d'affaires.
- Par conséquent, le **taux de marge brute d'exploitation** perd **1 point** et se fixe à plus de 18 %



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

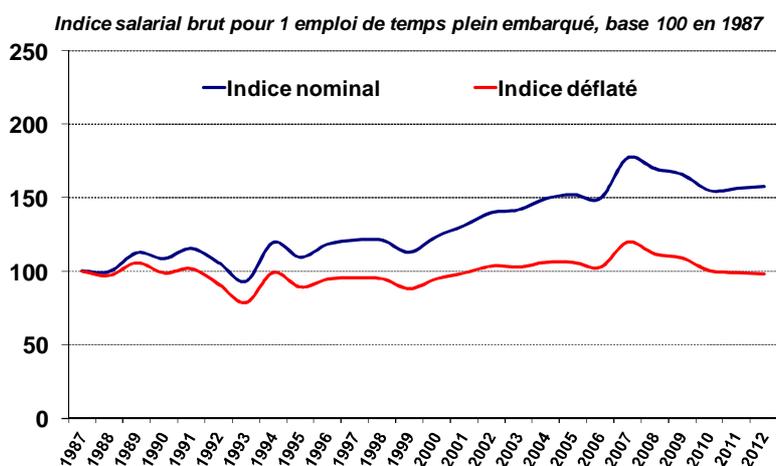
Evolution des ratios d'exploitation

- Depuis 1987, le **chiffre d'affaires** des entreprises a **progressé de 65 %**, soit 4 points de plus que l'inflation
- Sur la même période, le **RO** a **progressé au même rythme** que l'inflation (+62 %)
- La baisse de la rentabilité d'exploitation en 2012 s'est répercutée sur la **rentabilité financière** qui **perd 2 points** par rapport à 2011



Principales espèces débarquées

- 2012 ne représente **pas une bonne année en termes d'apparence de la sole**. Les volumes ont diminué d'environ 10%
- En contrepartie, le **prix** de l'espèce a très légèrement augmenté (2 à 3%)
- La sole reste toutefois **l'espèce la plus ciblée** (plus de 50 % du CA), devant le bar qui a connu une année avec des résultats proches de ceux de 2011

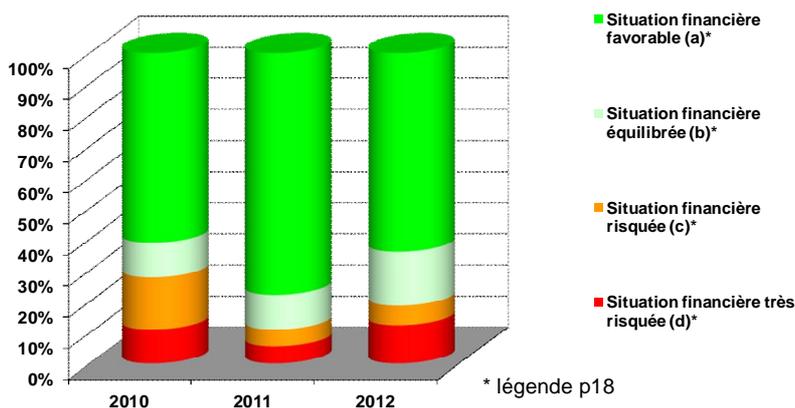


Évolution de la masse salariale

- Les **rémunérations** des marins se sont **stabilisées** par rapport à 2011 puisque la hausse des frais communs a absorbé en totalité les gains de CA
- Depuis 25 ans, les **salaires** ont **progressé de 58%**, soit un rythme moins élevé que l'inflation (61%)
- Le **pouvoir d'achat** des marins tend donc à se stabiliser

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

2.2.5.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- Avec **20% d'entreprises en difficulté**, la situation financière est plutôt stable sur les trois dernières années
- **2 entreprises sur 3** ont la capacité de se **constituer des disponibilités** qui pourraient permettre d'amorcer un projet de construction à condition d'avoir de la lisibilité sur plans de pêche (problème de la sole)

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2010	2011	2012	2010	2011	2012
42%	58%	48%	17%	22%	20%

Evolution des ratios financiers

- Le **taux d'endettement** moyen **diminue**
- Les **disponibilités augmentent**

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

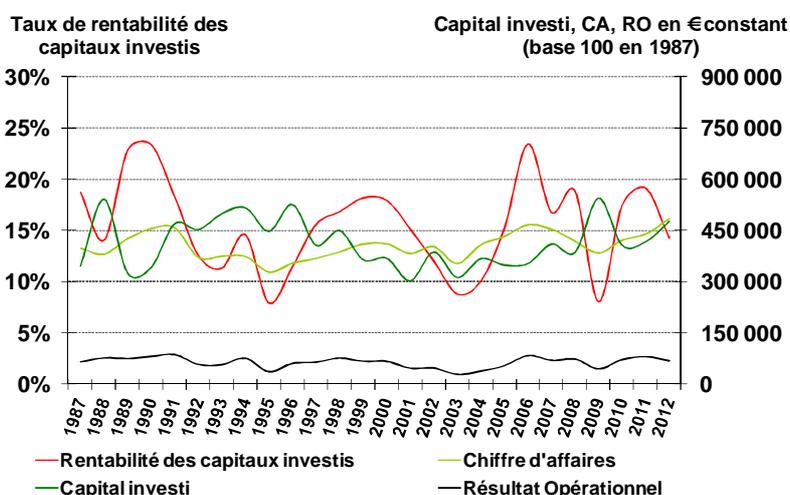
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins

2.2.6.1 Situation d'exploitation

Données techniques	Puissance moyenne (kW)	346,3	
	Tonnage moyen (GT)	112,1	
	Taille moyenne du segment en cm	1997	
	Age moyen	25,4	
		2012	Evo. 12/11
Activité & CA (K€)	Nombre de jours de mer	225	↘
	Nombre moyen de marins embarqués	5,0	→
	Chiffre d'affaires	779,2	↗ (+12%)
		2012 (K€) (%CA)	Evo. 12/11
Postes de charges (K€)	Carburant	83,3 (11%)	↗
	Engins de pêche	63,5 (8%)	↗
	Entretien - Réparation	63,5 (8%)	↗
	Salaires	283,6 (36%)	↗
	Charges sociales	41,2 (5%)	↗
	Autres coûts d'exploitation	146,3 (19%)	↗
		2012 (%CA)	Evo. 12/11
Résultats & Ratios d'exploitation	Excédent Brut d'Exploitation (K€)	97,8 (13%)	↘
	Résultat Opérationnel (K€)	109,1	↘
	CA / jour de mer (K€)	3,5	↗
	Taux de marge brute d'exploitation	14,0%	-4 points
	Rentabilité des capitaux investis	14,3%	-5 points

Principaux éléments économiques

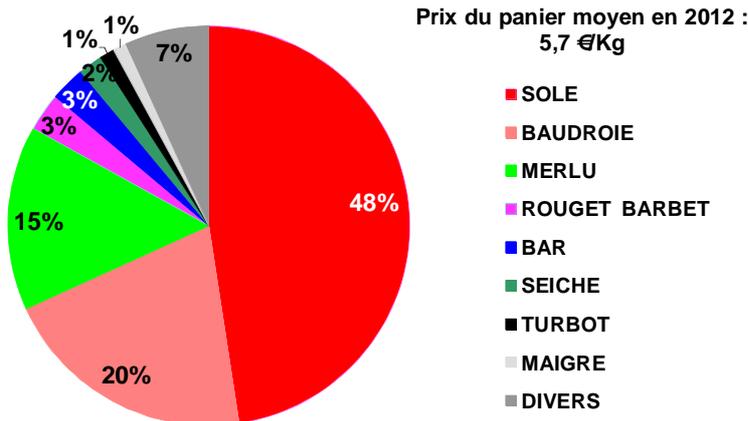
- Avec **225 jours de mer** en 2012, les grands fileyeurs sont moins sortis qu'en 2011 (232 jours de mer)
- Cependant, le **chiffre d'affaires par jour de mer** a été **meilleur** qu'en 2011 et il avoisine 3 500 euros
- Le **chiffre d'affaires consolidé** à la fin de l'année était donc en **progression** de 12 %
- Toutefois, toutes les **charges d'exploitation** ont **augmenté** en 2012, parfois dans des proportions très importantes
- Au final, la **hausse** des coûts d'exploitation s'élève à **17,8 %**
- La conjonction de ces résultats s'est traduite par un **EBE en baisse** (-14,7 %)
- Le **taux de marge brute d'exploitation** est donc lourdement affecté puisqu'il **perd 4 points**
- la **rentabilité des capitaux investis** suit la même tendance (**-5 points**)



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

Evolution des ratios d'exploitation

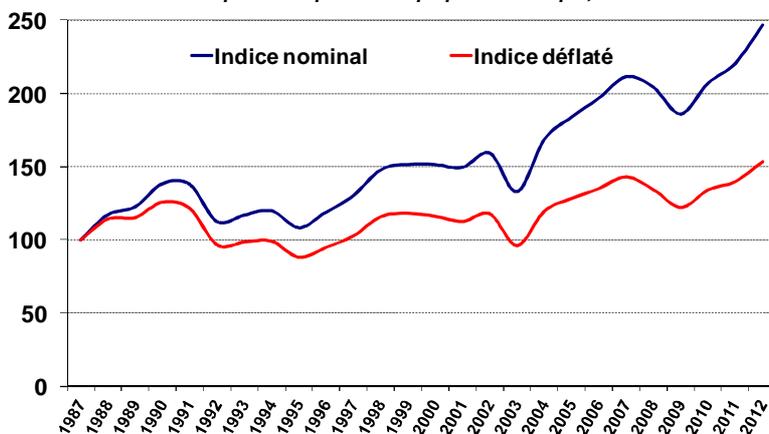
- L'analyse sur longue période montre un **chiffre d'affaires très volatile** qui dépend fortement de l'apparence de la sole, espèce stratégique de ce type de navire
- Cependant, malgré ce côté cyclique, le trend du CA est plutôt haussier. Il a **quasiment doublé** entre **1987 et 2012** (en euros courants). La prise en compte de l'inflation ramène cette progression à 22 %



Principales espèces débarquées

- La saison de la **sole** ayant été plutôt **médiocre**, la part de l'espèce dans le portefeuille espèce du segment est passé en dessous de 50 %
- En revanche, les campagnes de **baudroie** et **merlu** ont été plutôt **prolifiques** en termes de quantités débarquées. Malgré des prix moindres, ces 2 espèces représentent 1/3 du CA

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

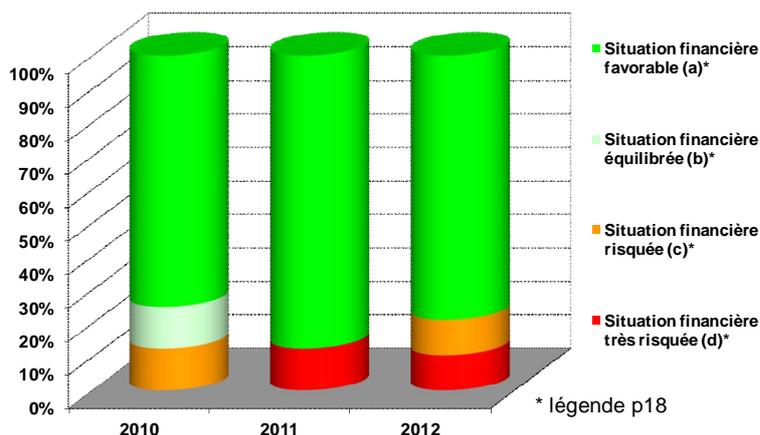


Évolution de la masse salariale

- En 2012, les **salaires** des marins ont **progressé** (+11,8 % par rapport à 2011) sous l'impulsion d'une hausse des volumes capturés par navire
- Depuis 1987, c'est le segment de métier qui enregistre la **plus forte augmentation** des salaires unitaires.
- Pour arriver à ce résultat, les **équipages ont été réduits d'un marin**

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

2.2.6.2 Situation financière



Situation financière (2008- 2010)

- Avec **80 % d'entreprises** en position **favorable**, la situation financière du segment est caractéristique de ce qui est observé à l'échelle de la façade atlantique
- La difficulté des entreprises provient du fait que les fonds mis en réserve sont plutôt destinés à combler de futures déconvenues liées à leur activité cyclique, plutôt qu'à des projets de renouvellement des outils de production

Taux d'endettement			Capacité d'autofinancement / Capitaux propres		
2010	2011	2012	2010	2011	2012
59%	25%	44%	16%	28%	17%

Evolution des ratios financiers

- Par rapport à 2011, l'**endettement net progresse** du fait d'une augmentation des dettes à court et long termes et d'une baisse des disponibilités

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

CONCLUSION

Le bilan économique des entreprises de pêche doit se faire en deux temps afin de distinguer deux pans de l'analyse :

- l'analyse conjoncturelle
- l'analyse structurelle

Sur le premier volet, les entreprises savent assez bien s'adapter aux aléas de la pêche. L'année 2012, aura d'ailleurs été une année plutôt correcte en termes d'exploitation. L'apparence de poisson était au rendez-vous et la réduction de la flottille au cours des dernières années a permis une légère amélioration des volumes débarqués par navire. Les prix, en léger retrait par rapport à 2011, ont juste freiné la progression du chiffre d'affaires. Leur flexibilité et leur adaptation aux aléas de captures et de marché est une caractéristique première des entreprises de pêche. Cependant, si l'apparence d'une espèce n'est pas au rendez-vous, les marins n'ont pas toujours l'opportunité de changer de stratégie en cours de saison et aller cibler d'autres espèces. Cela nécessite d'avoir accès à la ressource (licences, quotas, etc.), voire parfois d'avoir recours à des engins de pêche différents.

De même, le système de la vente aux enchères, installé historiquement dans le secteur, les a habitués à absorber des variations de prix, d'un port à l'autre, d'un jour à l'autre et même parfois, d'une heure à l'autre. Cependant, tout se joue dans le montant des écarts de prix, à savoir s'ils sont "normaux" et donc plutôt habituels et absorbables, ou "anormaux". Dans le cas d'un écart "anormal", les marins restent souvent en manque d'explications, et donc de moyens pour y faire face. Mais les échanges extérieurs (importations et exportations), difficiles à appréhender, surtout à court terme, ne favorisent pas la transparence des marchés et la compréhension de la formation des prix.

Au niveau des charges d'exploitation, les entreprises doivent supporter la conjoncture économique externe au secteur, avec notamment la hausse du coût des matières premières. Mais encore une fois, les marins ont montré sur les dernières années une certaine adaptation, en réduisant notamment leur consommation de carburant par des comportements plus économes ou une évolution dans leurs modes d'exploitation.

Enfin, compte tenu des grilles tarifaires et des écarts qu'il peut parfois exister entre différentes places, le coût des taxes de débarquement reste un élément assez mal compris par les marins, même si ces différences trouvent le plus souvent leur explication dans le type de service au débarquement. Ce poste de charges est néanmoins important pour l'entreprise de pêche (10% du CA en moyenne) et un écart de 2 points de taxes, c'est un écart de 2 points de rentabilité.

Pour tous ces sujets, les explications ne découlent pas forcément de l'analyse conjoncturelle, mais plutôt de l'environnement du secteur. C'est en effet aussi au niveau structurel que se jouent bon nombre de défis de la pêche aujourd'hui. Notamment, la mise en marché, compliquée par l'arrêt des prix de retrait depuis le 1er janvier 2014 et des pratiques non homogènes sur le littoral français, nécessite des réaménagements et le paramétrage de nouveaux outils pour garantir des niveaux prix acceptables et assurer la rentabilité des entreprises de pêche et le renouvellement des outils de production. Il faudrait gagner entre 50 à 70 centimes du kilo pour qu'un armement puisse réinvestir

aujourd'hui. Avec le soutien d'investisseurs publics, privés et celui des banques pour conforter le modèle de financement, des modèles économiques rentables sont envisageables.

Les réflexions sur le bateau de pêche du futur doivent prendre en compte une multitude d'enjeux : respect de l'environnement, occupation équilibrée des zones de pêche, rentabilité d'exploitation mais également financière, confort et sécurité des marins, etc. Aujourd'hui la force de la pêche française réside en partie par la diversité des métiers et des genres de navigation pratiqués. Cette diversité doit perdurer, en composant entre maintien des infrastructures portuaires et débarquement de volumes suffisants pour satisfaire les besoins de l'aval de la filière et rentabiliser les outils à terre. Le renouvellement des unités de pêche est essentielle à la préservation des places de débarquements et donc à l'aménagement du territoire. La pêche est une activité structurante des économies littorales avec une richesse créée par emploi supérieure à la moyenne des autres activités présentes dans ces territoires.

Avec la mondialisation des marchés des produits de la mer, l'avenir de la pêche française dépasse aujourd'hui les simples frontières nationales. De même, le partage de l'espace maritime est un sujet qui prend de plus en plus d'importance avec un « grignotage » progressif des espaces de pêche : aires marines protégées, énergies marines, extractions de granulats, etc.

Les réponses à toutes ces problématiques ne pourront qu'être collectives et devront émerger de tous les protagonistes, notamment des instances publiques. La filière doit s'organiser, revoir son mode de gouvernance et favoriser les synergies entre les différents agents économiques, du producteur jusqu'au distributeur final.

TABLE DES MATIERES

PRÉAMBULE	4
Organisation du rapport	6
1 Evolution des facteurs de production	7
1.1 Le capital matériel	7
1.1.1 Une baisse continue de la capacité de pêche	7
1.1.2 Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole)	7
1.1.3 Etat de la flottille sur la façade Aglia	8
1.2 Les acteurs	9
1.2.1 Une baisse parallèle du nombre de marins en France	9
1.2.2 La façade Aglia suit les évolutions nationales...	9
1.2.3 Des candidats à l'installation peu nombreux	10
2 Analyses financières des entreprises de pêche	13
2.1 Analyse globale sur la façade atlantique	13
2.1.1 Analyse du chiffre d'affaires (CA)	13
2.1.2 Analyse de la dépendance énergétique	14
2.1.3 Analyse du résultat opérationnel (RO)	15
2.1.4 Analyse du taux de marge (TM)	16
2.1.5 Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)	17
2.1.6 Analyse de la situation financière globale	18
2.1.7 Evolution du salaire moyen du marin en France entre 1987 et 2012	18
2.2 Analyse par segment de métier	21
2.2.1 Echantillon	21
2.2.2 Les chalutiers de fond de 8 à 16 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins à bord	22
2.2.2.1 Situation d'exploitation	22
2.2.2.2 Situation financière	23
2.2.3 Les chalutiers de fond de 16 à 19 mètres de l'Atlantique avec 4 à 6 marins à bord	24
2.2.3.1 Situation d'exploitation	24
2.2.3.2 Situation financière	25
2.2.4 Les chalutiers de fond de 22 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins à bord	26
2.2.4.1 Situation d'exploitation	26
2.2.4.2 Situation financière	27
2.2.5 Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de l'Atlantique avec 2 à 3 marins	28
2.2.5.1 Situation d'exploitation	28
2.2.5.2 Situation financière	29
2.2.6 Les fileyeurs de 16 à 25 mètres de l'Atlantique avec 5 à 8 marins	30
2.2.6.1 Situation d'exploitation	30
2.2.6.2 Situation financière	31
CONCLUSION	32
TABLE DES MATIERES	34

A
G
L
I
A



UNIVERSITÉ DE NANTES



aglia

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

Capacités

1, quai de Tourville
BP 13522
44035 NANTES

Lemna

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

En partenariat
avec le CGPA



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