



## Desarrollo sostenible de las pesquerías artesanales en el Arco Atlántico

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

March 2011



ATLANTIC AREA Transnational Programme  
ESPACIO ATLÁNTICO Programa Transnacional  
ESPACE ATLANTIQUE Programme Transnational  
ESPAÇO ATLÂNTICO Programa Transnacional



European Union  
ERDF Funds

*Investing in our common future*

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

*Laurent Baranger (CAPACITE SAS)*

*Jean-François Bigot (CAPACITE SAS)*

*Arnaud Souffez (CAPACITE SAS)*

*Yves Perraudeau (LEMNA)*



**CAPACITES SAS**

*Filiale de l'Université de Nantes*



**LEMNA**

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



*Recommended citation:*

Baranger, L., Bigot, J.F., Souffez, A., Perraudeau, Y., 2011. Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche dans les régions de l'Agria (1987-2009). *AGLIA/RICEP Report of project PRESPO*, pp. 28.

## Introduction

La crise économique mondiale de 2008-2009 n'a pas épargné le secteur des pêches français et l'ensemble de ses acteurs. En particulier, les entreprises de pêches pensaient dans un premier temps que cette période difficile allait leur être bénéfique. A la fin de l'année 2008, le prix du gasoil chutait de manière importante, réduisant ainsi sensiblement la pression de cette charge devenue lourde à supporter, à la fois pour les armements mais également pour les marins, impactés par le système de rémunération, directement corrélé aux produits et charges de l'entreprise. Mais le retournement de situation a été ressenti par les entreprises dès le début de 2009. La récession économique a bouleversé les marchés financiers, mais également les marchés de biens physiques. La demande en produits de la mer a été moins soutenue et les prix à la production ont été affectés à la baisse. La position de la France a été d'autant plus fragilisée par sa dépendance aux marchés à l'export. Nos voisins européens, l'Espagne notamment, ont connu de graves difficultés économiques et n'ont pas offert les prix habituels, assez élevés, pour les produits de la pêche française.

A ce contexte international troublé se sont ajoutées les problématiques internes au secteur et les difficultés conjoncturelles. Les plans de sorties de flotte ont perduré et près de 150 navires ont cessé leur activité en 2009. Les facteurs de production continue de s'amenuiser en vertu des prérogatives européennes pour encadrer l'effort de pêche. Dans ces conditions, les débarquements sous les halles à marées françaises ont continué à chuter (-9 % par rapport à 2008 après la baisse de 12% entre 2008 et 2007) mais, l'effet prix positif, souvent observé sur le marché des produits de la mer en cas de réduction des apports, n'a pas joué en 2009 et les ventes des entreprises ont finalement régressé. Par effet de domino, les autres maillons de la filière ont été affectés. L'économie portuaire dans son ensemble est donc déséquilibrée et la santé financière des halles à marée l'illustre parfaitement puisque nombreuses sont celles qui connaissent de grosses difficultés pour équilibrer leur exploitation. Parallèlement, des entreprises de pêche doivent faire face au remboursement d'indemnités antérieures (aides minimis, gasoil, Erika) sous la contrainte de l'Union Européenne. Les inquiétudes pour les entreprises du secteur sont donc nombreuses mais la pérennité de la plupart des armements sur plusieurs décennies laisse entretenir des motifs d'espoir. Ce document vise à étayer cet état des lieux.

- Tout d'abord par l'analyse des facteurs de production réalisée au niveau métropole puis sur la façade AGLIA. L'évolution des caractéristiques des unités de pêche est

étudiée sur une dizaine d'années. S'en suit le constat de l'emploi dans le secteur des pêches pour finir sur une analyse conjointe «âge navire/âge patron» qui montre la nécessité de renouveler à la fois les hommes et les unités de production;

- La seconde approche concerne les résultats économiques de la flottille atlantique pour l'exercice 2009 avec une rétrospective sur 23 années. Les principaux indicateurs et ratios de performance sont analysés pour les deux principaux métiers présents dans le golfe de Gascogne: les chalutiers de fond et les fileyeurs. Un bilan de la santé financière des entreprises est ensuite dressé. La détermination du salaire moyen à la pêche en 2009 montre l'évolution du pouvoir d'achat des marins depuis 1987 et permet une comparaison avec la rémunération moyenne octroyée en France, tous secteurs d'activité confondus;
- La dernière partie du document constitue une analyse microéconomique des segments de métier regroupant le plus grand nombre de navires présents en Atlantique. A l'image des années passées, la segmentation de la flottille retenue s'appuie sur 3 critères: le métier pratiqué, la longueur des navires et le nombre de marins embarqués. Cette segmentation permet de constituer des groupes homogènes en termes d'activité et de modèle économique déployé. L'objectif de ces «fiches métier» est d'étudier finement la rentabilité globale des entreprises et l'ensemble de ses déterminants:
  - La rentabilité d'exploitation à travers les principaux ratios et soldes intermédiaires de gestion;
  - La composition du portefeuille espèces des navires;
  - L'évolution sous forme indicielle des salaires des marins;
  - La rentabilité financière des entreprises à travers l'analyse des ratios.

**Avertissement:**

Les données analysées dans ce suivi économique des entreprises de pêche concernent la période 1987-2009. Les données 2009 ont été validées au cours du dernier trimestre 2010. La collecte de ces données s'appuie sur le RICEP (Réseau d'Informations et de Conseils en Economie des Pêches) et ses membres, en particulier le CGPA (Centre de Gestion de la Pêche Artisanale). Le champ géographique couvre les 4 régions de l'Agia bordant le golfe de Gascogne (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine). Dans l'objectif de regrouper des entreprises ayant un comportement d'exploitation homogène, les analyses sur les résultats économiques et financiers concernent des entreprises de pêche présentes sur la façade atlantique et exerçant pour une large majorité dans le golfe de Gascogne. La façade atlantique s'entend comme la zone allant de Brest jusqu'à Saint-Jean de Luz.

## Evolution des facteurs de production

### A. Le capital matériel

#### 1. Une limitation de la capacité de pêche en tours

Tableau 1. Evolution 2008- 2009 de la flotte métropolitaine.

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

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

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

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

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

#### 2. Une flottille vieillissante et peu renouvelée (métropole)

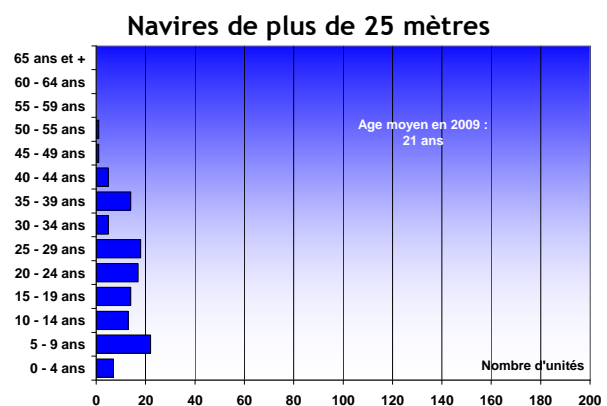
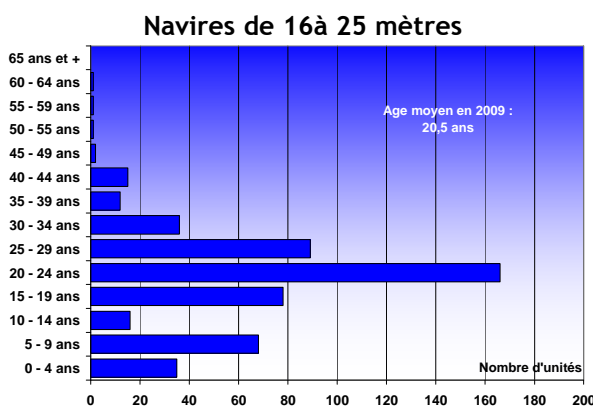
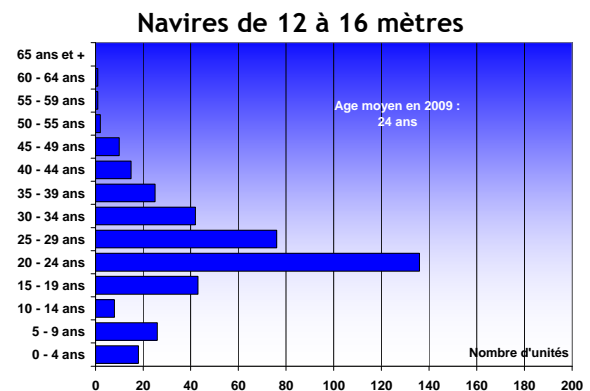
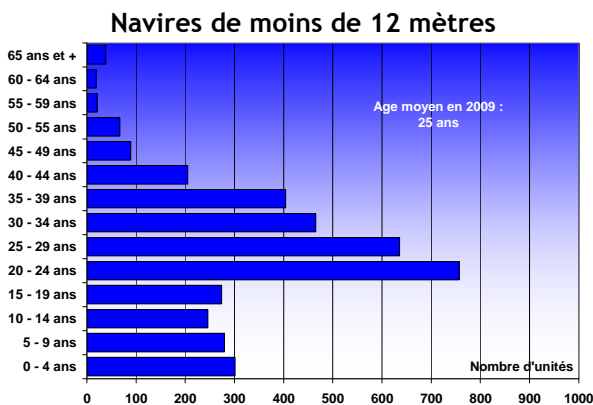


Figure 1. Âge des navires (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM - Photo au 31/12/2009).

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

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

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

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

### 3. Etat de la flottille sur la façade Agricola

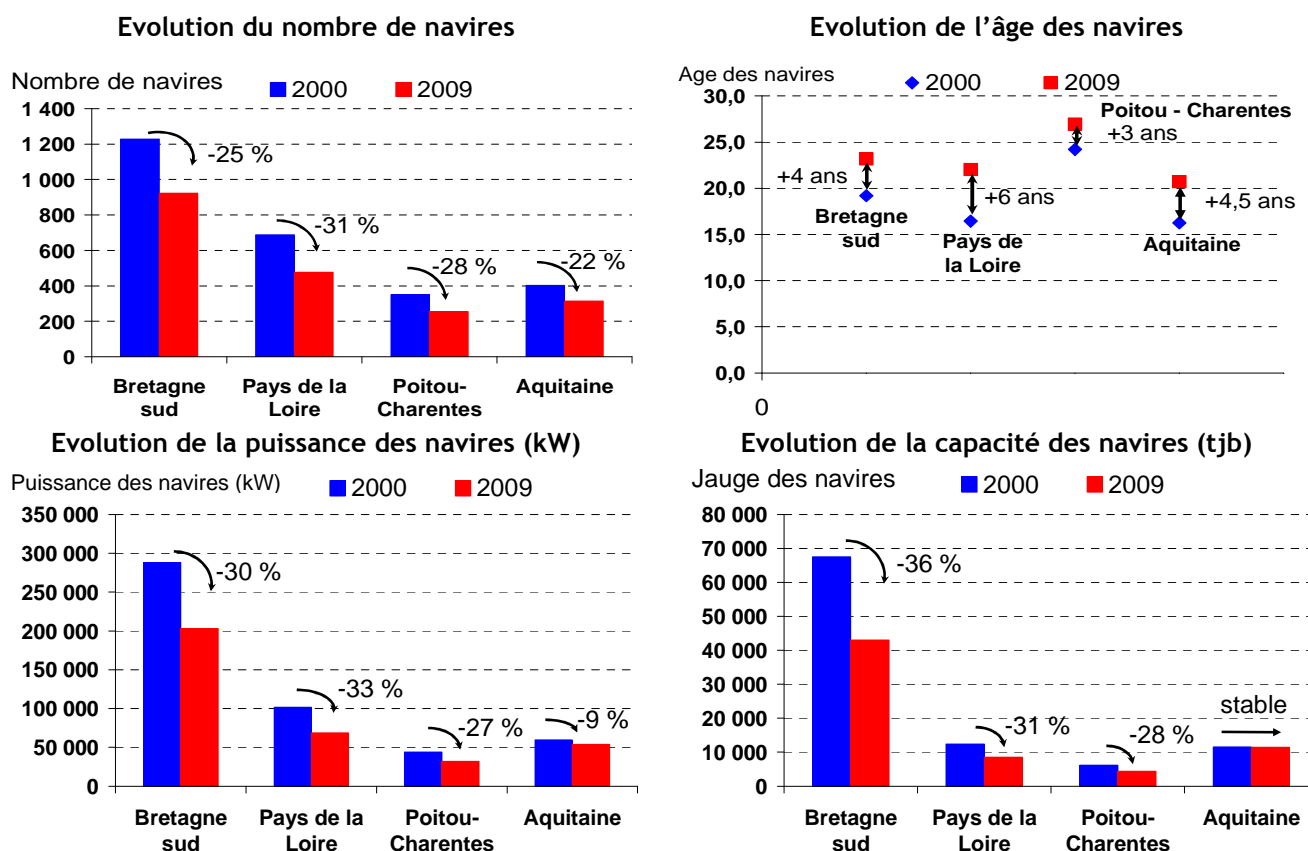


Figure 2. Évolution des navires (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et sous direction des Systèmes d'Information Maritimes (SDSI) de la DAM - Photo au 31/12/2009).

- Le constat sur la façade atlantique est illustratif du niveau national puisque l'ensemble des régions a enregistré, au cours des 10 dernières années, une baisse du nombre de ses outils de production de l'ordre de 22 à 31%;
- Au final, moins de 2 000 unités étaient encore actives en 2009 sur la façade atlantique, soit environ 700 bateaux de moins qu'au début de la décennie;
- Les caractéristiques techniques, puissance et jauge, ont été aussi largement restreintes (respectivement -28 et -31%), permettant à la France de répondre positivement aux prérogatives de l'UE sur la baisse de la capacité de flotte;

- Parallèlement, le vieillissement des outils de production observé à l'échelle nationale se décline au niveau régional;
- Sur les 10 dernières années, malgré le départ à la casse de nombreuses unités, l'âge moyen de la flottille atlantique a progressé de près de 5 ans;
- Géographiquement, le constat est homogène selon les régions. Ce ne sont donc pas des métiers spécifiques ou des pêcheries particulières qui sont touchés par ces politiques de réduction de l'effort de pêche mais bien l'ensemble des métiers de la pêche artisanale.

## B. Les acteurs

### 1. Une baisse sensible du nombre de marins en France

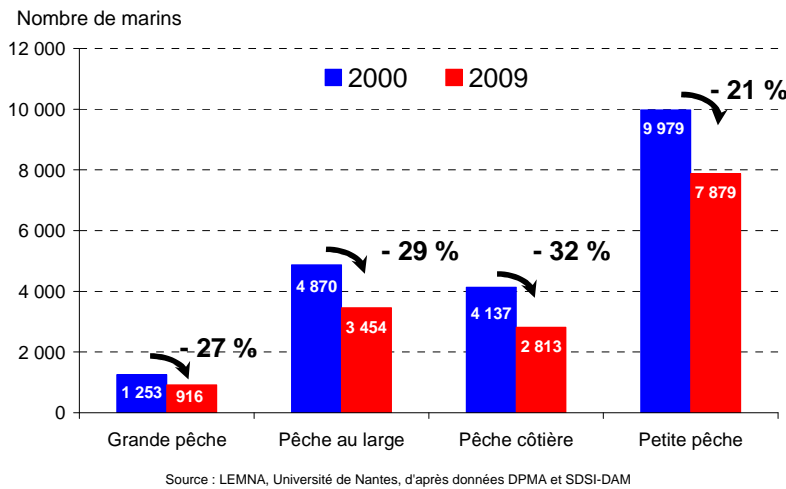


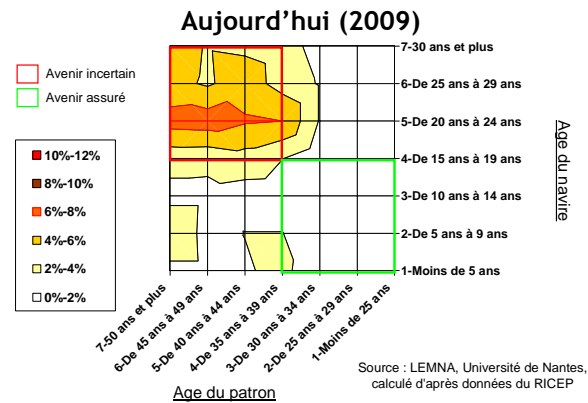
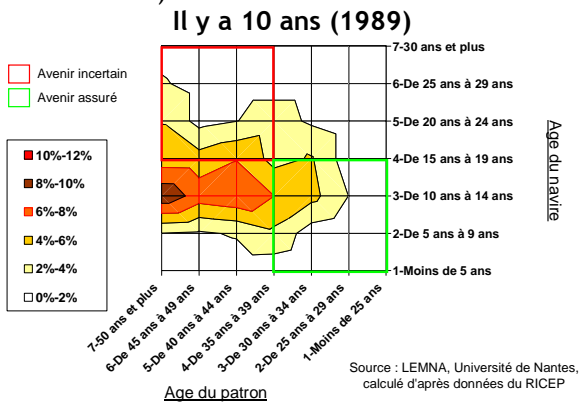
Figure 3. Evolution du nombre de marins en métropole.

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

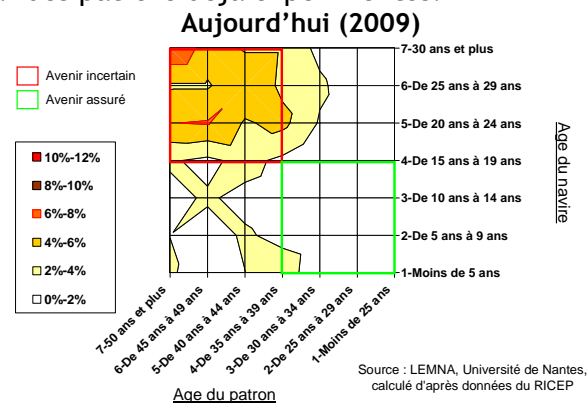
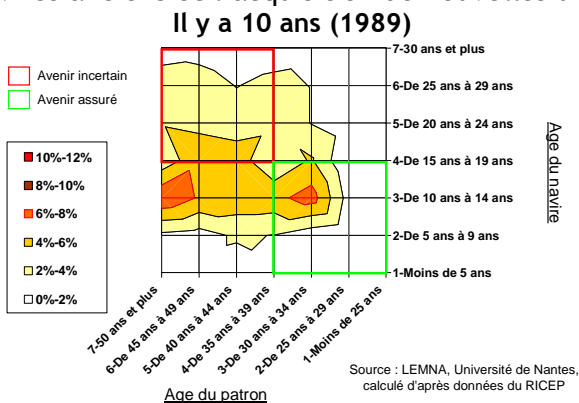
### 2. Un manque de candidats à l'installation en métropole

#### SITUATION EN METROPOLE

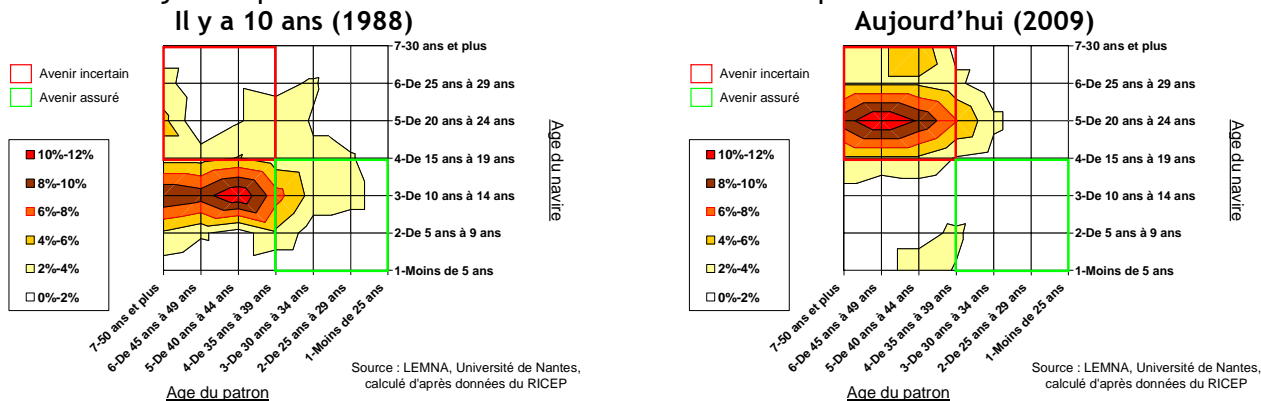
**Tous bateaux confondus:** sur la dernière décennie, déplacement du couple bateau / patron vers le quart «nord ouest» caractéristique d'un avenir incertain (bateaux de plus de 20 ans et patrons en fin de carrière).



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



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



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

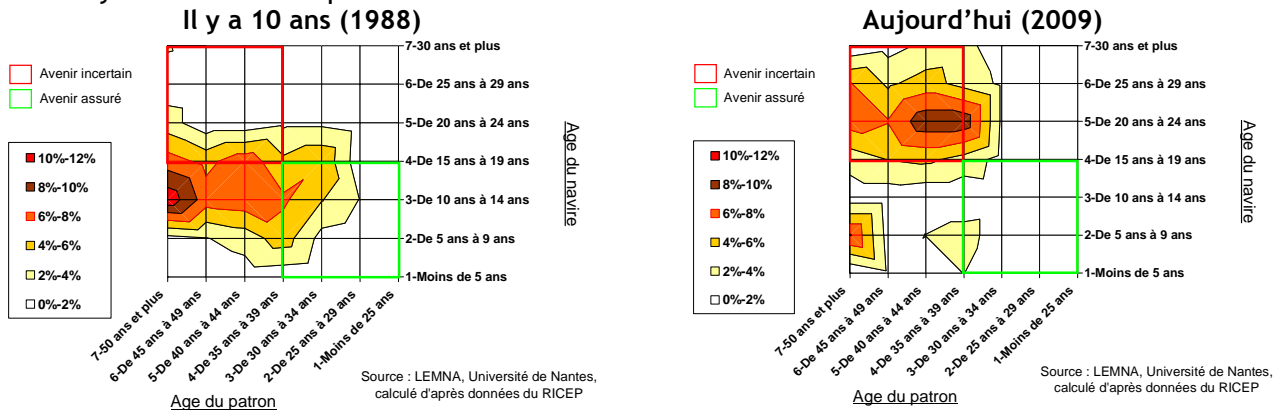


Figure 4. Evolution de l'âge du couple navire/patron.

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

...avec une baisse des effectifs

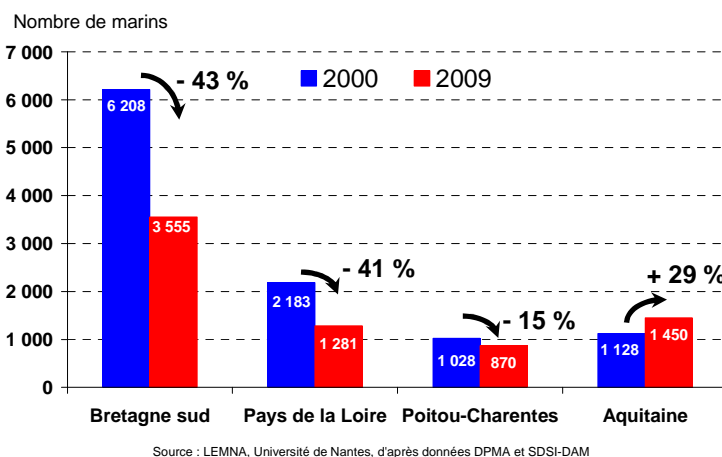


Figure 5. Evolution 2000- 2009 du nombre de marins sur la façade Aglia par région.

- La baisse des effectifs sur la façade Aglia au cours des 10 dernières années, est encore plus significative qu'au niveau national (-32 % en moyenne en atlantique contre -26 % au niveau national);
- Ce sont près de 3 400 emplois qui ont été perdus depuis le début des années 2000;
- La Bretagne sud est la région qui a été la plus affectée par cette baisse des effectifs (-43 % entre 2009 et 2000);
- En revanche, la région Aquitaine a enregistré une hausse des effectifs embarqués grâce à l'arrivée des marins étrangers sur les navires franco-espagnols.



.... et un manque cruel de jeunes patrons

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

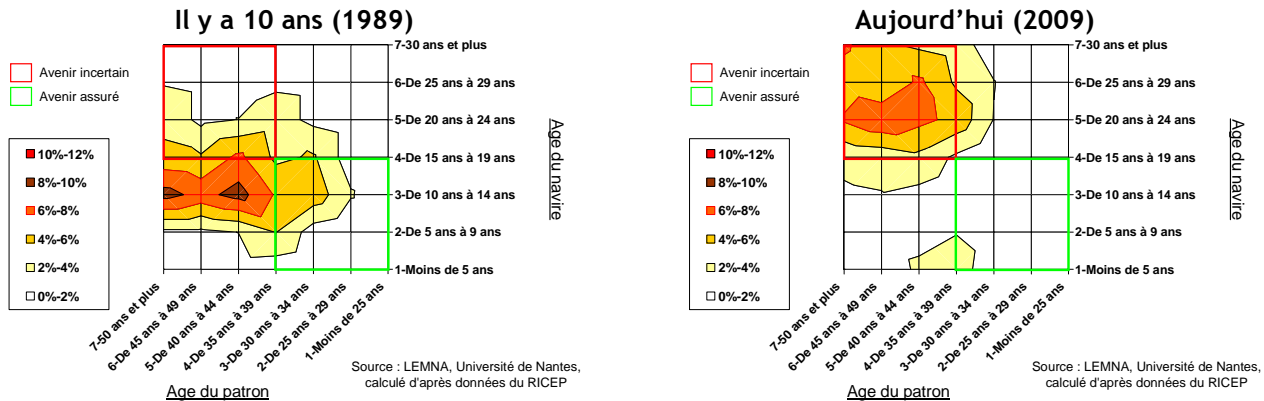


Figure 6. Comparasion de l'âge du couple navire/patron entre 1989 et 2009.

### Synthèse

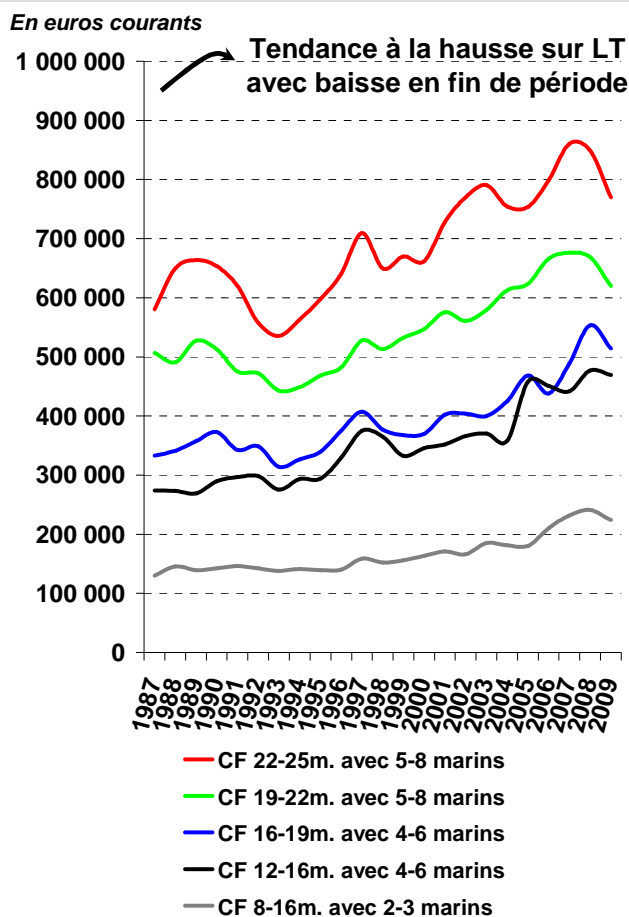
- Par rapport aux autres Etats membres, le secteur des pêches en France occupe toujours en 2009 une place importante au sein de l'Union Européenne:
  - avec 7 300 unités (métropole & DOM), la France se situe au 5<sup>ème</sup> rang (9 % des unités européennes);
  - en termes de puissance des navires,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

## Analyses financières des entreprises de pêche

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

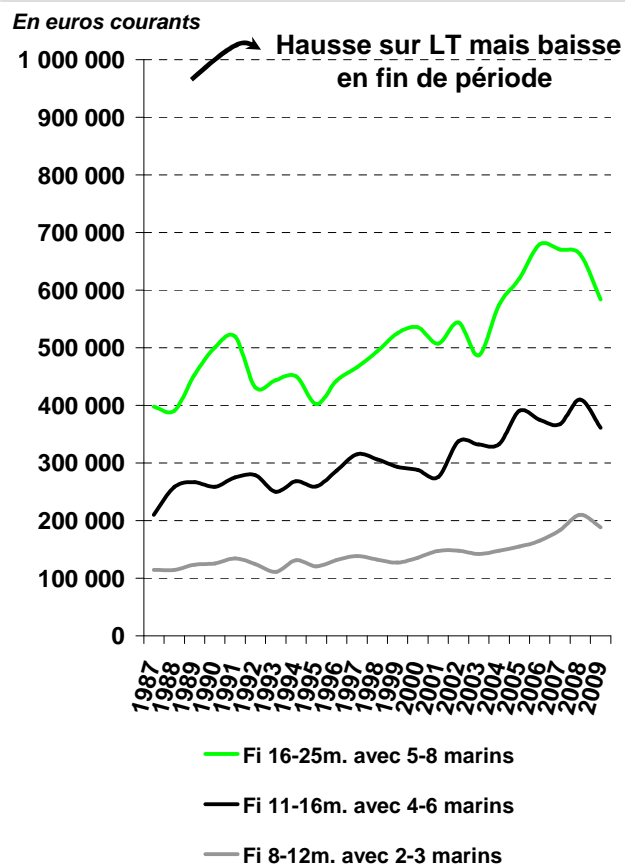
#### 1. Analyse du chiffre d'affaires (CA)

##### Chalutiers de fond atlantique



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

##### Fileyeurs atlantique



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

Figure 7. Évolution du chiffre d'affaires des chalutiers de fond et des fileyeurs exerçant en Atlantique.

- Tous segments confondus, le chiffre d'affaires des chalutiers de fond a diminué de près de 7 % en 2009 par rapport à 2008. Cette baisse est globalement homogène quels que soient la taille des navires ou le nombre de marins embarqués;
- Sur longue période (entre 1987 et 2009), le CA des chalutiers a progressé de 42 %, soit une hausse annuelle en moyenne de 1,5 %. Parallèlement, l'inflation sur les 23 ans étant en moyenne de 1,6 % par an, le CA (euros constants) s'est donc à peu près stabilisé;

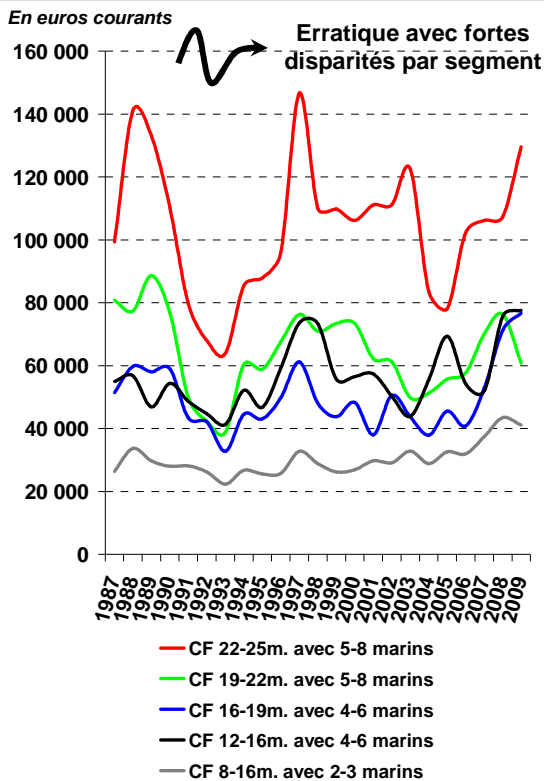
- Les revenus des fileyeurs ont lourdement chuté en 2009 (baisse du CA de 11,6 %);
- Depuis 1987, l'évolution du CA de ces arts dormants reste toutefois positive (+57 % en valeur absolue) avec un taux de croissance annuel moyen de 2 %;
- Ce taux étant supérieur à celui de l'inflation (1,6 %), le CA (euros constants) des fileyeurs a légèrement progressé sur les 23 dernières années.

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

## 2. Analyse du résultat opérationnel (RO)

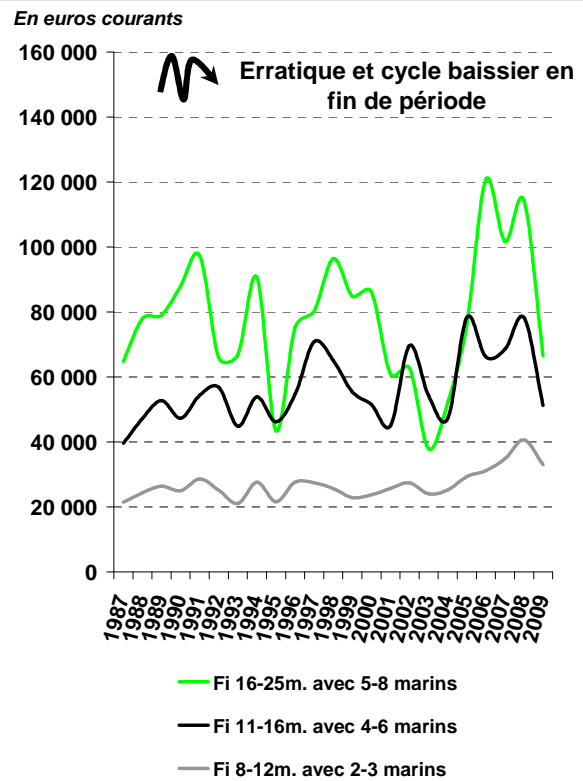
Le résultat opérationnel (RO) correspond à l'excédent brut d'exploitation (EBE), retraité de certains éléments inhabituels et significatifs intervenus durant l'exercice comptable, et dont la non prise en compte pourrait fausser la lecture de la performance de l'entreprise.

### Chalutiers de fond atlantique



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

### Fileyeurs atlantique



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

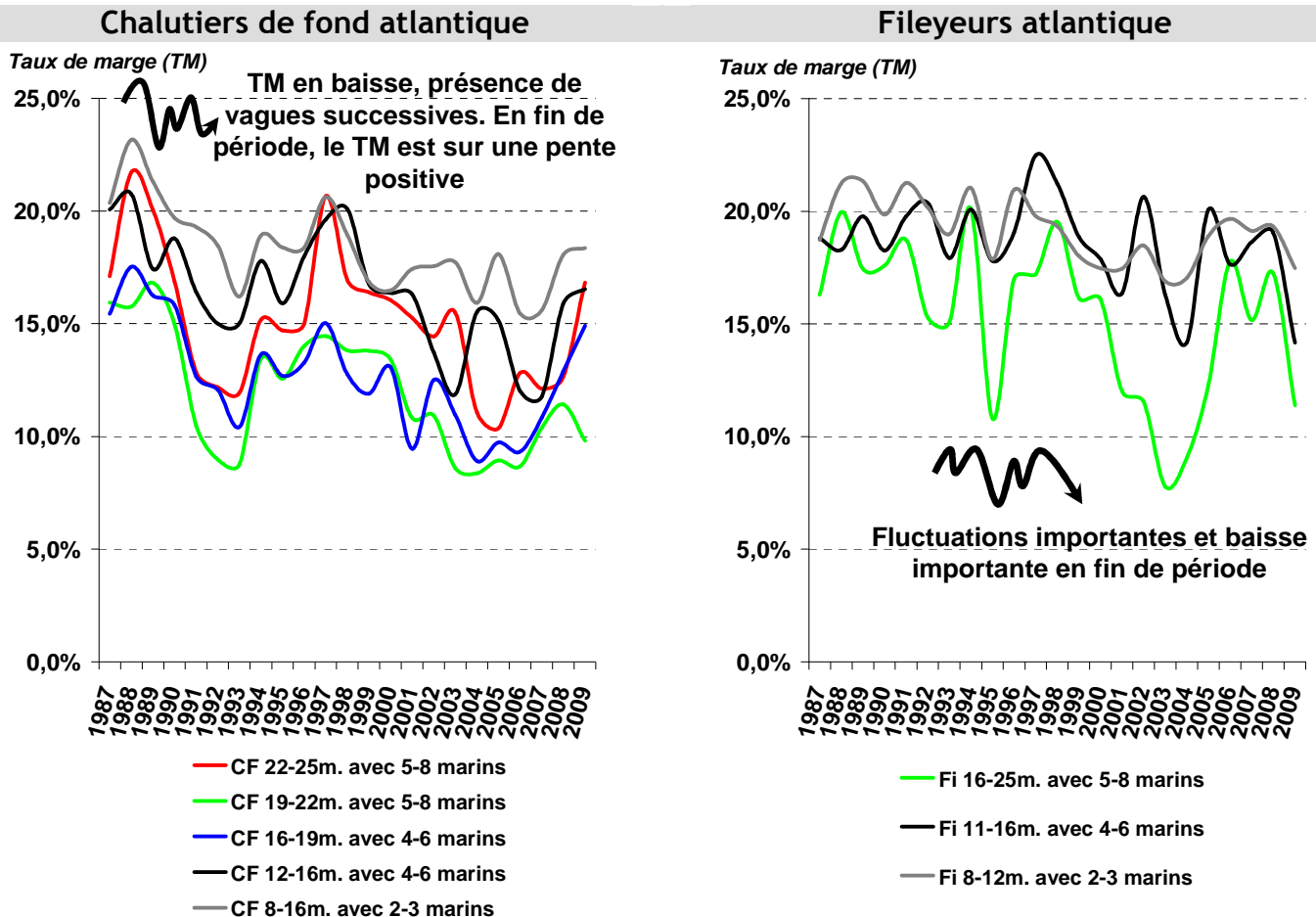
Figure 8. Évolution du résultat opérationnel des chalutiers de fond et des fileyeurs exerçant en atlantique.

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

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

### 3. Analyse du taux de marge (TM)

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



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

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

Figure 9. Évolution du taux de marge des chalutiers de fond et des fileyeurs exerçant en atlantique.

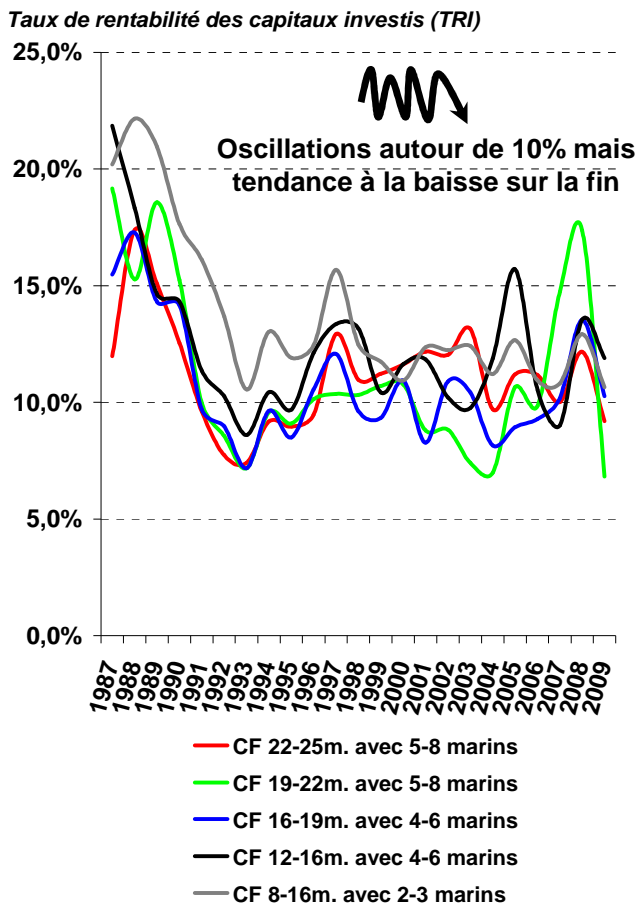
- En moyenne, les taux de marge des chalutiers ont progressé de 1 point en 2009 et oscillent autour de 15 %;
- La plus forte progression est à mettre à l'actif des 22-25 mètres qui ont vu leur TM augmenter de plus de 4 points en 2009;
- La volatilité du TM tient à aux fortes variations du résultat opérationnel,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

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

#### 4. Analyse du taux de rentabilité des capitaux investis (TRI)

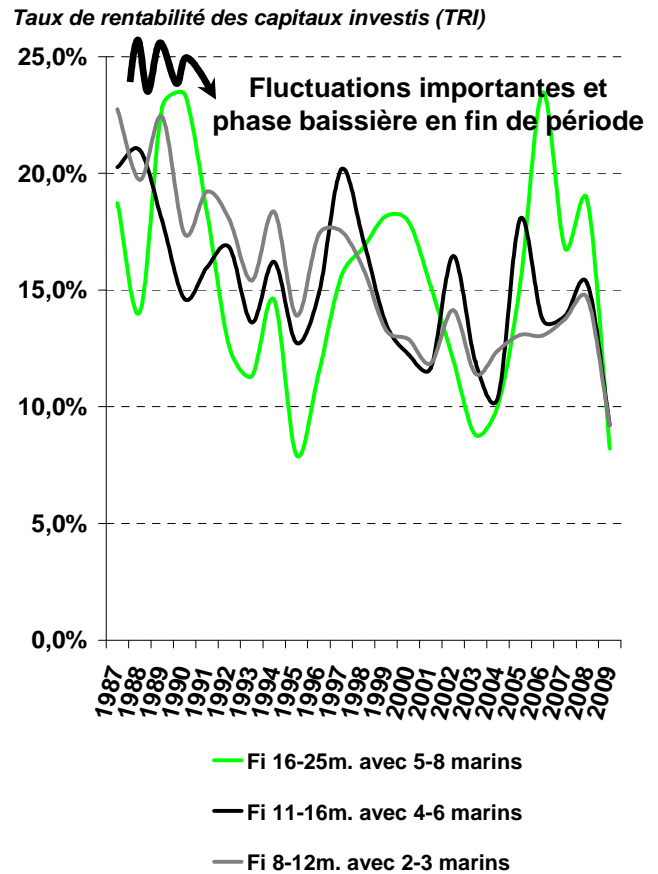
Le taux de rentabilité des capitaux investis est le rapport entre le résultat opérationnel et les capitaux investis estimés à leur valeur historique (RO/CI).

##### Chalutiers de fond atlantique



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

##### Fileyeurs atlantique



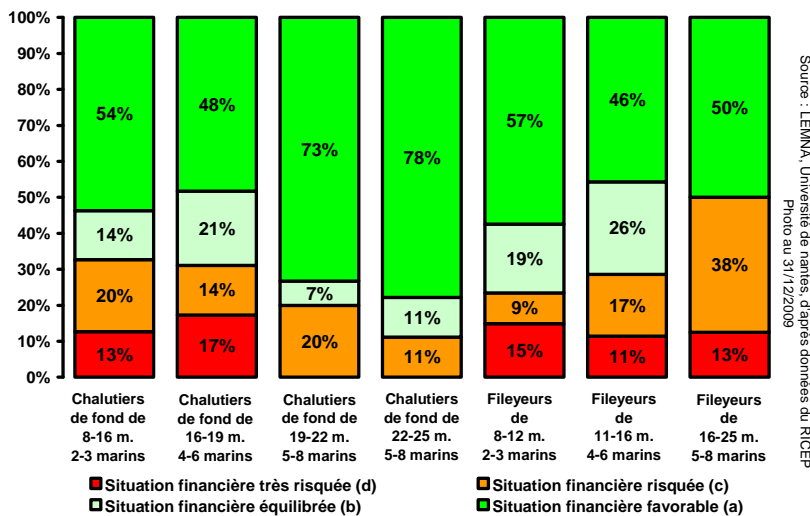
Source : LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA & RICEP

Figure 10. Évolution du taux de rentabilité des capitaux investis des chalutiers de fond et des fileyeurs exerçant en atlantique.

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

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

## 5. Analyse de la situation financière globale



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

Figure 11. La situation financière des entreprises de pêche en 2009 sur la façade atlantique.

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

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

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

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

**(1) Point méthodologique:** La situation financière est appréhendée en comparant, d'un côté, le résultat dégagé par l'exploitation du navire et, de l'autre, les coûts de remboursement des emprunts contractés par l'entreprise:

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

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

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

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

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

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

également de mettre en évidence, à l'échelle annuelle, des écarts de rémunération, parfois importants, au sein du secteur. Ces différences de traitements peuvent alors dépendent des stratégies individuelles de pêche, ou être illustratives des difficultés ou au contraire, d'une bonne campagne de pêche sur une espèce importante d'un métier. Mais, ces différences par métier s'estompent souvent dans l'analyse de long terme.

En 2009, le salaire brut moyen des marins est proche de 35 K€ (euros courants). Les dernières statistiques nationales sur l'emploi fournies par l'INSEE (enquête DADS, 2008) montre un revenu brut annuel moyen en France (tous secteurs confondus) de l'ordre de 30 K€ soit un écart de 15 % par rapport au secteur des pêches. Rapporté au nombre de jours de mer, ce salaire se situe dans une fourchette de 180 à 200 euros par jour de mer.

Le suivi sur 23 années montre une hausse du revenu brut moyen de 48 % puisqu'il était de 23,5 K€ en 1987. Cette progression correspond à une revalorisation annuelle en moyenne de 1,7 %. Toutefois, sur plus de deux décennies, l'impact de l'inflation est loin d'être négligeable puisque si l'on se base sur le niveau général des prix (NGP), celle-ci a progressé de 43 % depuis 1987 (taux de croissance annuel moyen de 1,6 %). La mise en parallèle de ces deux indicateurs tend donc à montrer une quasi stabilité du pouvoir d'achat des marins entre 1987 et 2009.

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

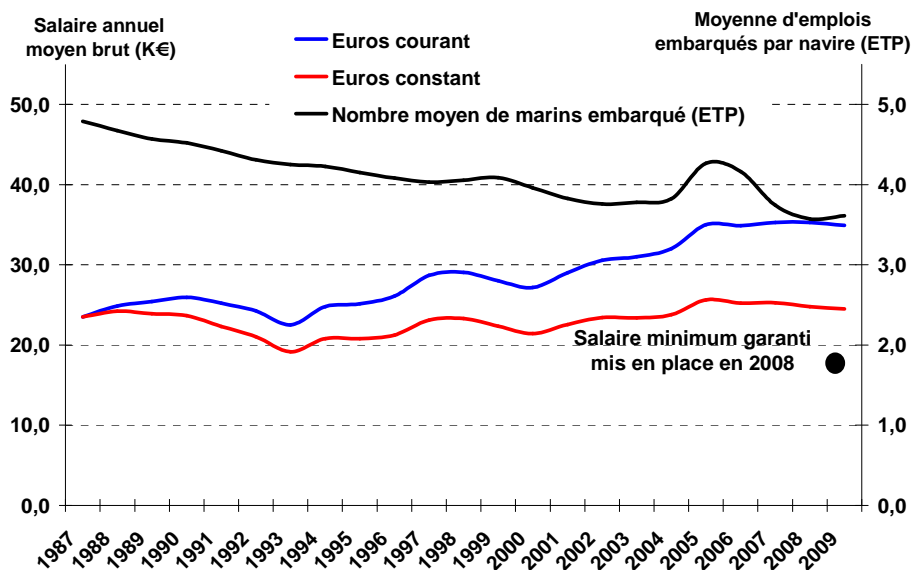


Figure 12. Evolution du salaire brut annuel moyen du marin français entre 1987 et 2009  
Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données CGPA et RICEP).

## Synthèse

- Le contexte économique international défavorable de 2009 a généré des difficultés de commercialisation pour les entreprises de pêche de la façade Aglia qui sont fortement dépendantes des marchés à l'export;
- Le chiffre d'affaires des entreprises a ainsi diminué de 8,4 % entre 2009 et 2008. Cette perte de revenus a été plus importante pour les fileyeurs qui dépendent en grande partie de la sole. Les débouchés habituels de ce produit sur le marché espagnol ont cessé de tirer les prix vers le haut;
- En contrepartie, les charges d'exploitation ont légèrement diminué en 2009 grâce à des cours du pétrole à la baisse;
- Cette baisse des coûts a surtout profité aux entreprises les plus dépendantes énergétiquement. Les évolutions des résultats opérationnels sont donc différentes selon le métier pratiqué:
  - Du fait d'une baisse des coûts supérieurs à la baisse du CA, les chalutiers ont vu leur RO progresser légèrement;
  - *A contrario*, les fileyeurs ont enregistré une nette dégradation de leur RO.
- Les salaires des marins se sont globalement stabilisés en 2009 et 2008. Ils restent dans l'ensemble supérieurs de 15 % au revenu moyen français;
- La rentabilité des capitaux investis a faibli en 2009, quel que soit le métier pratiqué, mais pour des raisons différentes:
  - Les chalutiers ont renouvelé une partie de leurs investissements;
  - La baisse du RO affichée par les fileyeurs les a conduits à présenter des taux de rentabilité moindres par rapport à 2008.
- Dans ces conditions, la santé financière des entreprises s'est légèrement détériorée en 2009 mais il existe de fortes disparités individuelles;
- Toutefois, plus des 71 % des entreprises atteignent en 2009 l'équilibre financier et 56 % ont eu la possibilité de mettre une partie de leurs excédents en réserve;
- Le bilan économique des entreprises de pêche en 2009 conforte les problématiques majeures du secteur actuellement:



- Les entreprises sont fortement exposées à la conjoncture internationale et notamment au coût des matières premières (pétrole notamment). La recherche de nouvelles technologies (motrices, architecturales) doit être encouragée;
- Le modèle économique actuel montre des coûts d'exploitation devenus incompressibles. La voie pour pérenniser une rentabilité suffisante sur cette activité tient donc à la recherche de nouvelles sources de revenus et à une meilleure valorisation des produits débarqués;
- Cette valorisation doit tenir compte de l'état des marchés à l'export où la France est beaucoup présente. De nouvelles stratégies de commercialisation (circuits courts, différenciation des produits) peuvent apporter un élément de réponse.

## B. Analyse par segment de métier

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

### 1. Echantillon

La population de référence est constituée d'un peu plus de 900 navires dont 60 % de chalutiers de 40 % de fileyeurs. L'analyse des 5 segments de métier s'appuie sur un échantillon de 475 navires ce qui correspond à un taux de représentativité de 52 %. Ce taux oscille entre 40 et 80 % suivant les segments de métier. Le choix de ces segments repose sur leur contribution à la valeur économique qu'ils génèrent dans l'économie portuaire et par effet induit dans les zones littorales.

Tableau 2. Plan d'échantillonnage.

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

(1) ex: l'échantillon du RICEP couvre 47% des 281 chalutiers de fond de 8 à 16 mètres avec 2-3 marins à bord présents en Atlantique

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

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

### a. Situation d'exploitation

Tableau 3. Principaux éléments économiques.

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

### Principaux éléments économiques

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

### Evolution des ratios d'exploitation

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

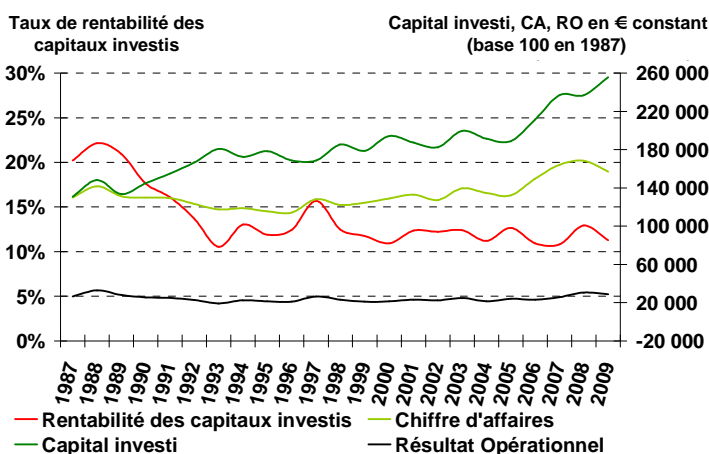


Figure 13. Évolution des ratios d'exploitation (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

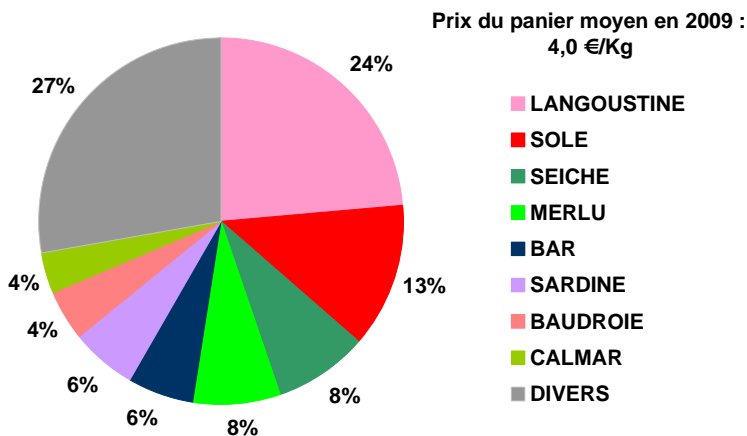


Figure 13. Principales espèces débarquées.

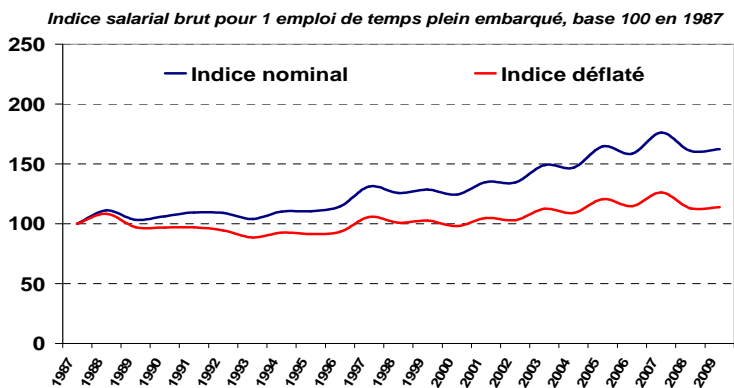


Figure 14. Évolution de la masse salariale (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

### b. Situation financière

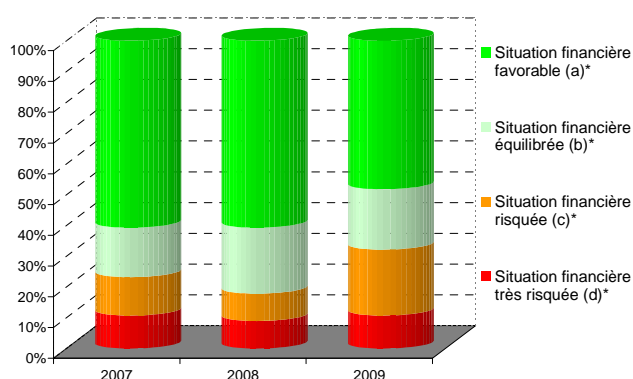


Figure 16. Situation financière (2007-2009).

Tableau 4. Évolution des ratios financiers (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

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

### Principales espèces débarquées

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

### Évolution de la masse salariale

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

### Situation financière (2007- 2009)

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

### Evolution des ratios financiers

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

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

a. Situation d'exploitation

Tableau 5. Principaux éléments économiques.

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

Principaux éléments économiques

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

Evolution des ratios d'exploitation

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

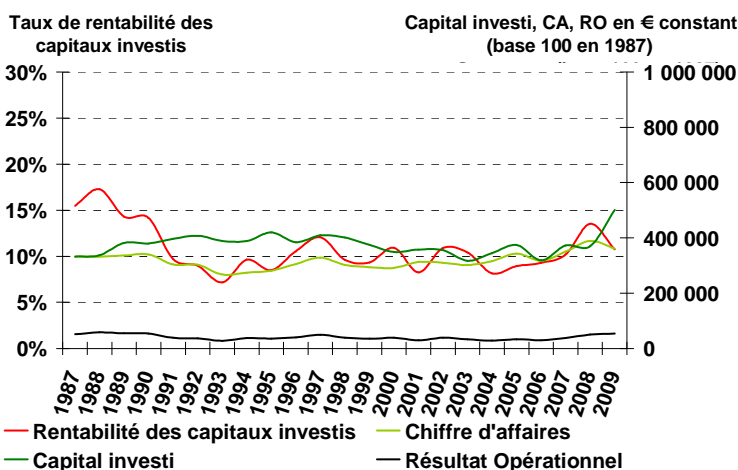


Figure 17. Evolution des ratios d'exploitation (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

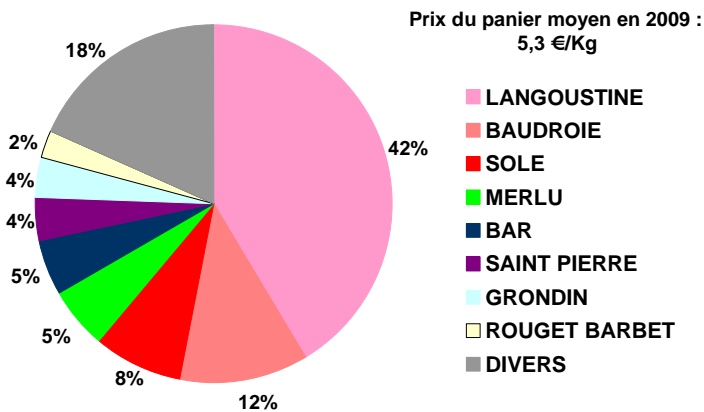


Figure 18. Principales espèces débarquées.

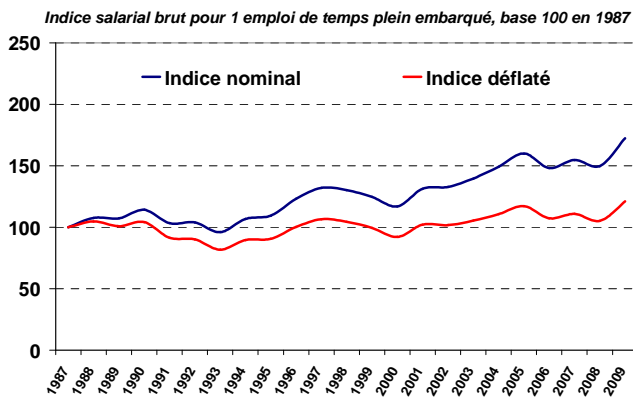


Figure 19. Évolution de la masse salariale (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

b. Situation financière

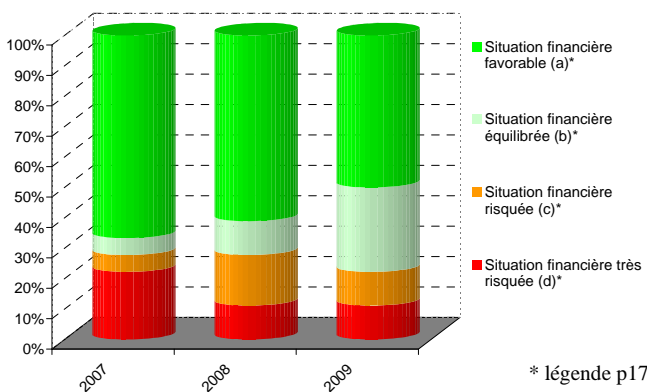


Figure 20. Situation financière (2007-2009).

Tableau 6. Évolution des ratios financiers (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

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

Principales espèces débarquées

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

Évolution de la masse salariale

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

Situation financière (2007- 2009)

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

Evolution des ratios financiers

- Sur les dernières années, le taux d'endettement se stabilise en même temps que les capitaux propres;
- L'autonomie financière progresse légèrement.

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

a. Situation d'exploitation

Tableau 7. Principaux éléments économiques.

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

Principaux éléments économiques

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

Evolution des ratios d'exploitation

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

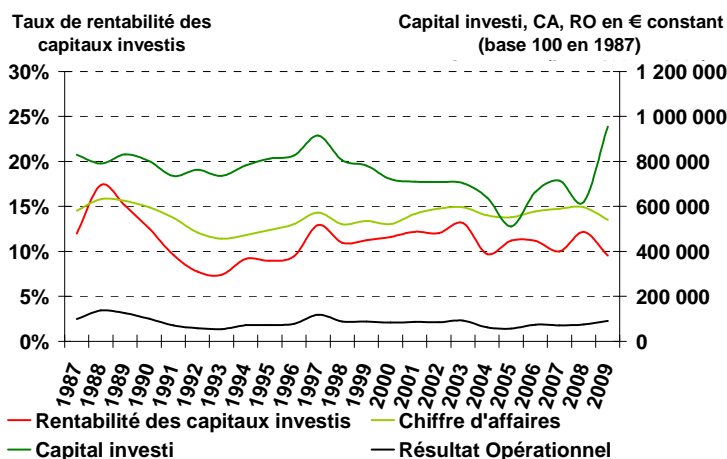


Figure 21. Évolution des ratios d'exploitation (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

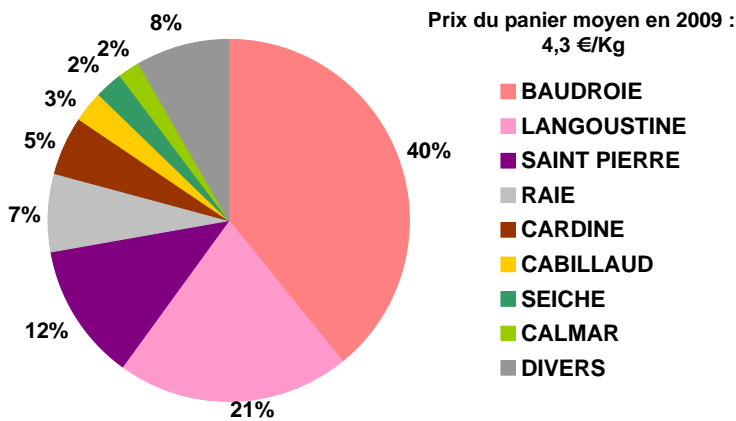


Figure 22. Principales espèces débarquées.

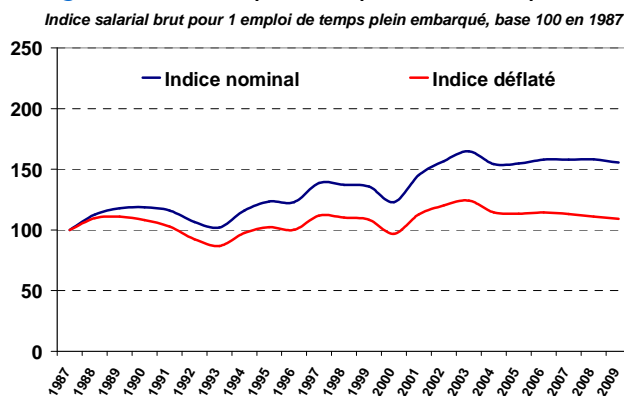


Figure 23. Évolution de la masse salariale (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

### b. Situation financière

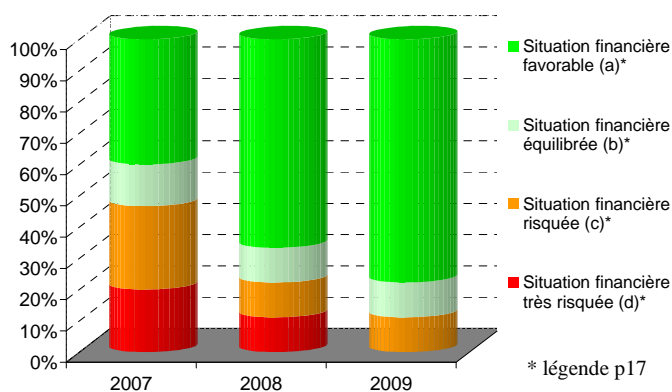


Figure 24. Situation financière (2007-2009).

Tableau 8. Évolution des ratios financiers (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

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

### Principales espèces débarquées

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

### Évolution de la masse salariale

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

### Situation financière (2007- 2009)

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

### Evolution des ratios financiers

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

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

### a. Situation d'exploitation

Tableau 9. Principaux éléments économiques.

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

### Principaux éléments économiques

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

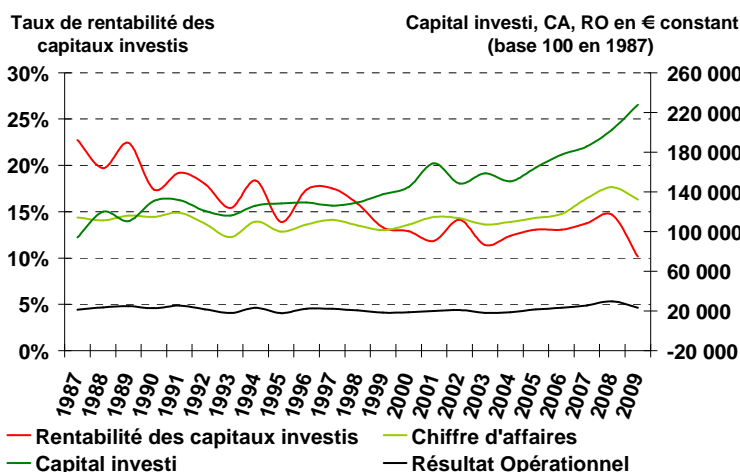


Figure 25. Évolution des ratios d'exploitation (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

### Evolution des ratios d'exploitation

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



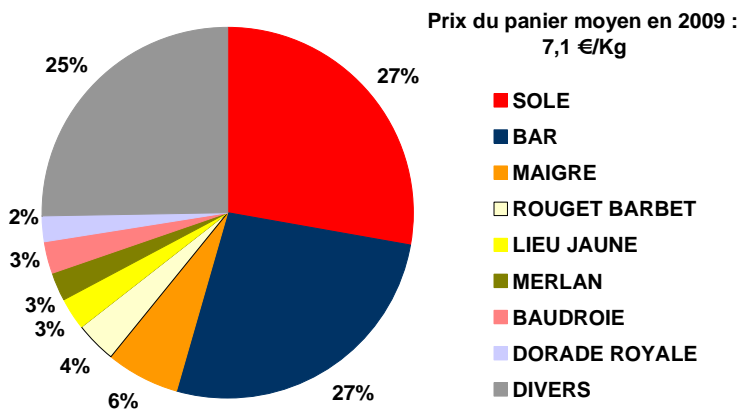


Figure 26. Principales espèces débarquées.

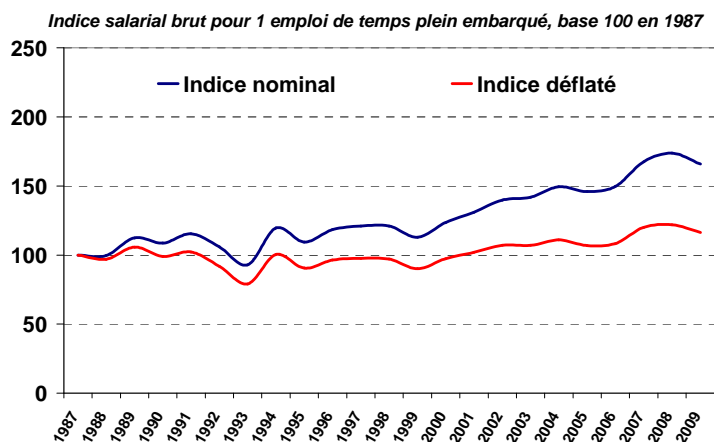


Figure 27. Évolution de la masse salariale (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

### Principales espèces débarquées

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

### Évolution de la masse salariale

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

## b. Situation financière

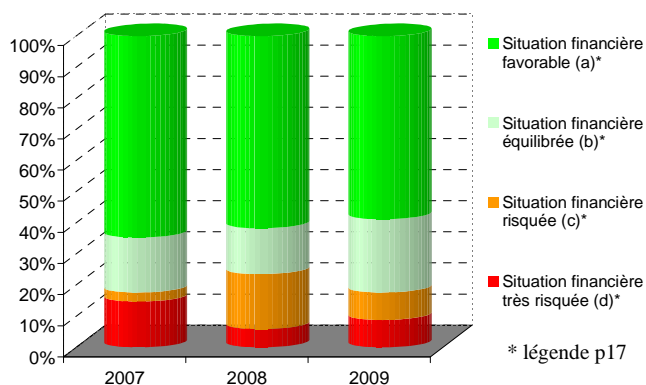


Figure 28. Situation financière (2007-2009).

### Situation financière (2007- 2009)

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

Tableau 10. Évolution des ratios financiers (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

| Taux d'endettement |      |      | Capacité d'autofinancement /<br>Capitaux propres |      |      |
|--------------------|------|------|--|------|------|
| 2007               | 2008 | 2009 | 2007   | 2008 | 2009 |
| 58%                | 67%  | 63%  | 34%  | 39%  | 31%  |

#### Evolution des ratios financiers

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

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

### a. Situation d'exploitation

Tableau 11. Principaux éléments économiques.

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

#### Principaux éléments économiques

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

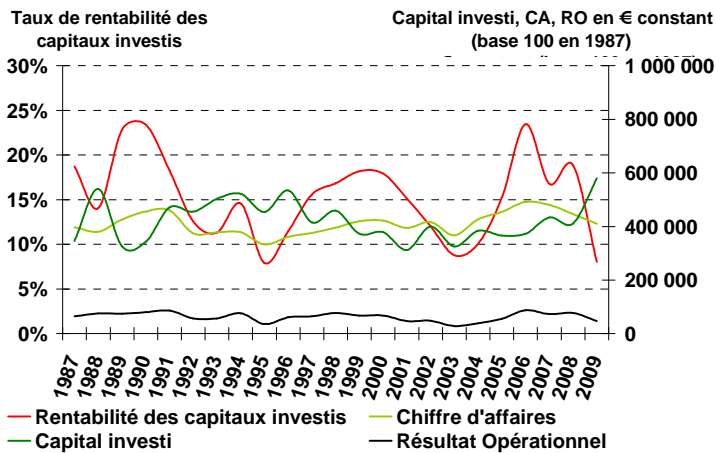


Figure 29. Évolution des ratios d'exploitation (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après dones DPMA et DAMGM et RICEP).

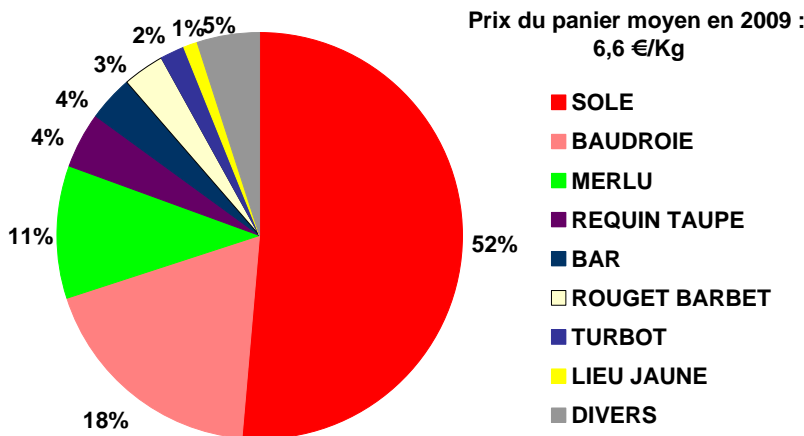


Figure 30. Principales espèces débarquées.

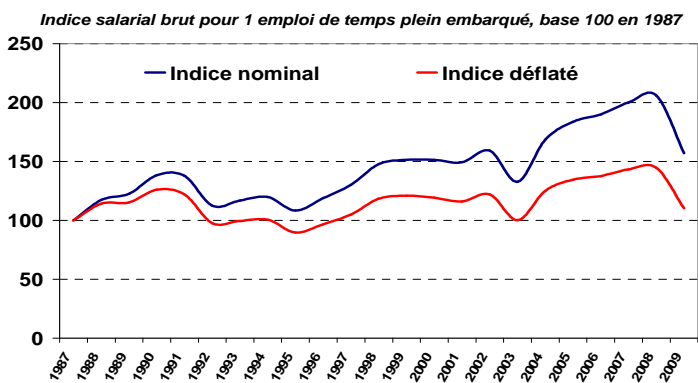


Figure 31. Évolution de la masse salariale (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

### Evolution des ratios d'exploitation

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

### Principales espèces débarquées

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

### Évolution de la masse salariale

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

**b. Situation financière**

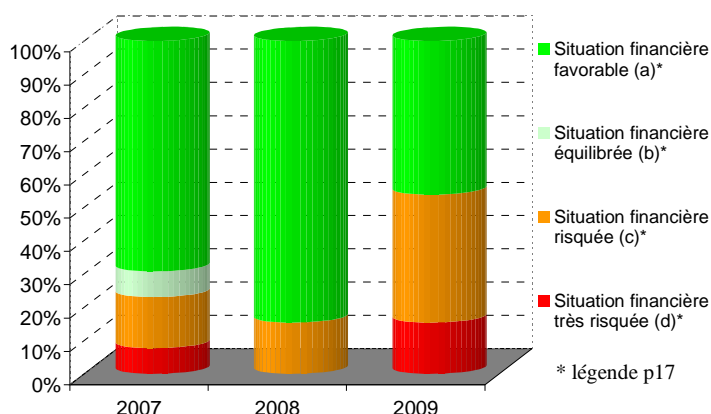


Figure 32. Situation financière (2007-2009).

**Situation financière (2007- 2009)**

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

Tableau 12. Évolution des ratios financiers (Source: LEMNA, Université de Nantes, d'après données DPMA et DAMGM et RICEP).

| Taux d'endettement |      |      | Capacité d'autofinancement /<br>Capitaux propres |      |      |
|--------------------|------|------|--|------|------|
| 2007               | 2008 | 2009 | 2007   | 2008 | 2009 |
| 52%                | 44%  | 43%  | 16%  | 20%  | 11%  |

**Evolution des ratios financiers**

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

## **Conclusion**

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

Au regard de l'histoire de la pêche française, un parallèle avec les différentes crises antérieures et notamment celle de 1993 peut être fait. Les dysfonctionnements de l'époque mettaient l'accent sur les problèmes de ressource et de désorganisation des marchés. La dévaluation des monnaies affectaient les exportations vers nos partenaires espagnols et italiens. Sur le volet commercialisation, les priorités pour remédier à ce contexte défavorable étaient axées sur une connaissance anticipée des apports, la normalisation des produits, la mise en réseau des opérateurs de marché, une meilleure valorisation de la production.... Depuis, certaines de ces actions ont été mises en place mais d'autres restent toujours d'actualité. Finalement, la sortie de crise a été possible surtout grâce à un retour à la normale des cours du poisson. Mais, si des similitudes apparaissent, en revanche le contexte des années 1990 n'a plus rien à voir avec la situation de la flottille aujourd'hui. En 1993-94 l'état des outils de production offraient des perspectives d'avenir. Au début de l'année 2010, il reste un peu plus de 4 800 bateaux actifs en France métropole soit 18 % de moins qu'au début de la décennie. Bien qu'étant une des plus jeunes flottilles européennes, l'âge moyen des navires en 2009 dépasse 24 ans. Cette caractéristique illustre le trop faible renouvellement des unités de production et constitue un frein à l'attractivité de main d'œuvre, notamment de jeunes marins: un quart des effectifs a disparu au cours des 10 dernières années. L'analyse du couple âge patron / âge navire est en ce sens révélatrice de l'impasse dans le quel le secteur se trouve aujourd'hui. Sans une politique de renouvellement des outils, l'avenir de la pêche s'assombrit. Pourtant, certains indicateurs de suivi montrent des signes positifs et symbolisent une activité fortement ancrée dans le paysage littoral français. Le patrimoine culturel, le savoir faire des marins français, la qualité des produits, la chaîne de commercialisation en place sont autant d'éléments sur

lesquels le secteur peut s'appuyer pour que cette activité rebondissent et trouve un nouvel élan.

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

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