

Découvrez plus de documents
accessibles gratuitement dans [Archimer](#)

RAPPORT I.F.R.E.M.E.R.

Etude des investissements effectués dans
le secteur de pêche artisanale du Mor Braz de 1976 à 1983.

Contrat d'incitation n° 85 5 440002
du 1.1.85 au 30.09.85

RAPPORT IFREMER

L'étude suivante a été financée par des crédits d'incitation IFREMER. Elle s'insère dans un travail de recherche plus large, mené dans le cadre d'une thèse de docteur ingénieur en agro-économie, qui aboutira à la remise d'un rapport final au début de l'année 1986.

Dans ce document, il est question des investissements effectués dans un secteur de pêche artisanale, restreint à une zone côtière appelée le Mor-Braz. Le renouvellement de l'activité de pêche depuis 1976 est analysé au regard des deux facteurs suivants : évolution des coûts à la construction et évolution de la politique de financement des navires.

Préliminaire

Présentation de la zone d'étude

La baie de Quiberon-Vilaine, appelée Mor-Braz en langue bretonne, est délimitée côté large par la Presqu'île de Quiberon, les îles, le plateau du Four et la presqu'île du Croisic. Le golfe du Morbihan est rattaché à cette zone d'étude bien qu'il constitue une entité géographique propre (cf carte, annexe 1).

L'exploitation par la pêche, des ressources du Mor-Braz, est le fait de flottilles riveraines, originaires des quartiers d'Auray, de Vannes, et des stations de la Turballe, du Croisic et du Pouliguen. Elle se déroule jusque dans des zones très côtières - comme la baie de Quiberon, le golfe du Morbihan, l'estuaire et la baie de Vilaine - où l'activité de pêche se double souvent d'une activité conchylicole (ostréiculture et mytiliculture).

Présentation des unités de pêche

Après un recensement*, en 1983, de l'ensemble des navires rattachés à la zone d'étude, ceux-ci ont été répartis en plusieurs types qui classent les entreprises de pêche suivant leurs dimensions et leurs activités dominantes (cf annexes 2 et 3).

Au delà des activités pratiquées, la typologie oppose des unités de petite pêche (de moins de 10 tjb), très polyvalentes, à des unités spécialisées dans le chalutage et rassemblant des unités de pêche côtière (30 tjb) et des unités de jauge intermédiaire (10 à 20 tjb).

- la polyvalence des activités traduit l'organisation de l'exploitation en fonction de ressources très locales, pour une flottille ayant un rayon d'action limité.
- la spécialisation des activités accompagne l'accroissement des moyens de production - et donc l'augmentation du capital investi - nécessaire à l'exploitation de zones de pêche plus éloignées. Elle n'exclut pas une diversification de la production par changement d'espèces cibles.

En réalité, seule la flottille de chalutiers de fond "langoustiniers" représente une alternative à l'exploitation du Mor-Braz, en reportant son effort de pêche sur des zones extérieures.

* Recensement préalable à une analyse de la flottille, mené en relation avec l'IFREMER (Nantes et Lorient)

La flottille de chalutiers pélagiques, née du renouvellement de l'ancienne flottille de bolincheurs - suite à l'adoption d'une nouvelle technique de pêche à partir de 1975 - n'a que peu modifié ses zones de pêche traditionnelles, comprises entre Quiberon au Nord et l'île d'Yeu au Sud. Le problème de sa cohabitation dans le Mor-Bras avec des unités de plus faibles dimensions, se pose alors en terme de compétition - pour la ressource ou pour l'espace - vis à vis d'une flottille dépendante de zones de pêches très côtières.

Buts de l'étude

La question de la gestion des ressources - ou par extension des zones de pêche - est ainsi appréhendée à travers son rôle de délimitation des attributions respectives de la petite pêche et de la pêche côtière. Par ailleurs, elle doit être confrontée à une certaine logique économique d'accroissement de la productivité par augmentation du capital investi par homme (ou "intensité capitalistique").

L'analyse du système d'aides différencielles au renouvellement de la flottille de pêche permet de faire la part de deux objectifs sous-jacents à la politique des pêches : préservation de la ressource côtière/ augmentation des capacités d'exploitation.

Elle cherche, en conséquence à évaluer quel a été l'impact de la politique de financement menée, depuis 1976, dans le cadre de la pêche artisanale - sur la base de données collectées pour le secteur du Mor-Braz - relativement à un ensemble de contraintes, de type économique (augmentation des coûts) ou de type halieutique (baisse des rendements).

ANALYSE DES INVESTISSEMENTS NAVIRES

La principale source pour l'étude des investissements est constituée par l'ensemble des dossiers de subvention des navires primés. Compte tenu de la politique d'aide suivie par l'Etat, et en partie déléguée à la région depuis le 1-1-1984, les dossiers consultés comprennent :

- les navires de longueur supérieure à 12 mètres,
- les navires iliens, sans restriction de longueur.

Les autres navires, inférieurs à 12 mètres et non iliens n'ont bénéficié de subventions qu'à partir de 1981.

En conséquence l'étude de l'évolution des investissements et de leur montant s'appuie sur un échantillon constitué principalement des chalutiers de plus de 12 mètres, parmi lesquels la catégorie des 30 tjb est la plus homogène.

1. EVOLUTION DES COÛTS A LA CONSTRUCTION

1.1. Flottille de chalutiers de pêche côtière

Le détail des investissements neufs effectués au Croisic et à la Turballe entre 1975 et 1984 montre comment s'est déroulé l'accroissement de la flottille de chalutiers de pêche côtière au cours des dix dernières années.

Le rythme des investissements annuels est assez soutenu -de 2 à 4 unités par an- (cf tableau n°1). Toutefois un certain ralentissement du nombre des investissements se manifeste en fin de période : 17 navires neufs ont été armés de 1975 à 1979, et seulement 11 de 1980 à 1984. Il lui correspond une progression rapide du coût d'achat des unités. En 1976 leur prix était inférieur à 1 million de francs, en 1980 il approchait de 2 millions, pour dépasser 3 millions en 1984, soit une augmentation totale de 70 % -en francs constants 1983-.

Cette hausse n'a pas valeur d'indice des prix à la construction. Elle porte sur des investissements à caractéristiques -jauge, puissance, équipement électronique- légèrement variables. Elle intègre sur la période

Tableau n°1 : Flottille de chalutiers de pêche côtière (30 tjb)

Détail des investissements réalisés au Croisic et à la Turballe
de 1975 à 1984
Evolution des coûts

	Détail des investissements	Investissement brut/unité en millions de fr courants	Investissement brut moyen en millions de fr courants	Investissement brut moyen en millions de fr constants 1983
1975	1 unité 15m acier 280 ch 1 unité 16m acier 450 ch 1 unité 15m bois 360 ch 1 unité 16m bois 350 ch			
1976	1 unité 16,5m acier 350 ch 1 unité 15,5m bois 400 ch	0,87 0,94	0,9	1,75
1977	2 unités 16-17m acier 400 ch 1 unité 15,5m bois 280 ch	1,2 1,05	1,13	2
1978	4 unités 17m acier 440 ch	1,42	1,42	2,17
1979	1 unité 16m acier 330 ch 1 unité 15,5m polyester 350 ch 1 unité 15,5m polyester 350 ch 1 unité 15,5m bois (revendue)	1,63 1,32 1,79 1,45	1,55	2,27
1980	2 unités 16m acier - 350 ch - 390 ch	1,84 1,83	1,84	2,45
1981	1 unité 16m acier 350 ch 1 unité 17m polyester 400 ch	2,18 2,6	2,39	2,89
1982	3 unités 17m polyester - 400 ch - 440 ch - 440 ch	2,59 2,69 2,58	2,62	2,88
1983	1 unité 16m acier 330 ch 1 unité 17m acier 440 ch (50 tjb)	2,5 3,5	3	3
1984	1 unité 16m acier 370 ch 1 unité 17m polyester	3,1 3,3	3,2	3

Sources : dossiers de subventions des candidats à l'acquisition d'un navire neuf
Direction Régionale des Affaires Maritimes à Nantes

Remarque : L'année de référence choisie est l'année de lancement des navires, et non pas celle d'ouverture des dossiers.

considérée l'évolution des techniques -matériau de construction, accroissement de l'équipement en matériel d'aide à la navigation.- Par contre elle est représentative de l'accroissement, en valeur, d'investissements à vocation identique.

Actuellement le montant des investissements se décompose ainsi (coûts 1983-1984) :

- près de 1 million de francs pour le poste motorisation -soit le tiers du capital navire.
- environ 350 000 Fr. pour les appareils de pêche (treuil), soit 12 % du capital.
- environ 300 000 Fr. pour un devis électronique comprenant BLU, VHF, toran, radar, sondeur, pilote automatique, traceur -soit 10 % de l'investissement total.

Par rapport à l'équipement détenu en 1976, le principal facteur d'accroissement du montant du poste radio-électronique porte sur l'acquisition de traceur. Au devis actuel s'ajoute également pour la plupart des chalutiers pélagiques l'achat de sonar qui entraîne un surcoût de 100 000 Fr.

L'estimation de taux de croissance partiels, relatifs aux fractions du capital énumérées préalablement fournit quelques renseignements sur l'augmentation de l'investissement total. Les résultats les plus significatifs font ainsi état d'un accroissement de + 70 % en Frs constants de l'ensemble mécanique et hydraulique (moteur 400 ch et appareils de pêche) entre 1978 et 1984 (cf tableau n°2). Ces deux postes expliqueraient à eux seuls une évolution de + 30 % en Frs constants de la valeur totale des investissements réalisés sur cette période. L'augmentation simultanée du coût du devis électronique est également notable - + 50 % en Frs constants- d'autant qu'elle ne tient pas compte de l'acquisition de nouvelles techniques.

En conséquence l'évolution du capital investi entre 1976 et 1984 entraîne un alourdissement des charges fixes qui grève la rentabilité des unités nouvellement construites comparativement à des entreprises identiques, mais âgées de plus de 10 ans. Cet écart de coût est toutefois réduit dans la mesure où les différentes fractions du capital se renouvellent à échéances diverses.

Tableau n°2 : Flottille de chalutiers de pêche côtière

Taux d'accroissement du montant des investissements réalisés
Investissements totaux et partiels

		Investissement total moyen	Motorisation (400 ch)	Appareaux de pêche (treuil)	devis électronique (*)
% investissement total		100	30-35	10-12	10
Taux d'accroiss ^t de 1976 à 1984	Fr courant %	+ 250		+ 216	
	Fr cst 83	+ 70		+ 61	
Taux d'accroiss ^t de 1978 à 1984	Fr courant %	+ 125	+ 175	+ 166	+ 139
	Fr cst 83	+ 38	+ 71	+ 65	+ 48

(*) le devis électronique comprend : Radio (BLU - VHF - Radar - Sondeur -
Toran - Pilote automatique - Traceur.

Sources : Dossiers de Subventions

Direction Régionale des Affaires Maritimes - Nantes.

Le changement de moteur intervient 10 à 12 ans après sa première installation, soit un taux de renouvellement au moins deux fois supérieur à celui du navire. Ce même taux, concernant le matériel radio-électronique, est lié non seulement à l'usure mais aussi à l'obsolescence technique ou à l'introduction de nouveaux appareils. Dès lors la politique d'investissement réservée aux équipements radio-électroniques témoigne, outre de la structure d'âge de la flottille des résultats économiques des entreprises.

1.2. Flottille de petite pêche

La flottille de petite pêche est beaucoup plus hétérogène que la flottille de pêche côtière. La variabilité des principaux critères techniques (jauge, puissance) intervenant dans l'estimation du capital est de fait plus importante. Elle porte également sur d'autres caractéristiques :

- l'équipement radio-électronique : très disparate, il peut regrouper l'ensemble des équipements - VHF, radar, sondeur, toran - ou être réduit à la VHF.
- l'équipement de pêche : il varie en fonction des activités pratiquées par les entreprises , nécessitant vire-casier, treuil, vire-ligne...
- l'espérance de vie du capital : le choix d'un investissement de valeur plus ou moins élevé se traduira par un renouvellement plus ou moins fréquent. Par exemple, pour une même puissance, la gamme des prix des moteurs est assez étendue ; du choix effectué dépend l'intervalle du temps précédant la remotorisation (6 à 8 ans ou 10 à 12 ans).

L'absence de standardisation des navires armés en petite pêche, surtout en ce qui concerne les navires non spécialisés dans le chalutage, rend donc malaisé l'estimation d'un accroissement de la valeur des investissements.

L'échantillon disponible est plus réduit¹ et ne comprend pas de données antérieures à 1977. Les catégories les mieux représentées sont les chalutiers de douze mètres et pour les unités plus polyvalentes le type 10-11 m, 9 tjb

1. L'échantillon comprend environ 80 navires. Il est formé de dossiers de Subvention et de données d'enquête.

et le type 9 m, 6 tjb. Bien que recouvrant des périodes inégales, les résultats obtenus permettent de comparer l'évolution des investissements en petite pêche et en pêche côtière.

Chalutiers de 12 mètres : Entre 1979 et 1984, le montant de l'investissement a faiblement augmenté - de + 5 % en francs constants (cf tableau n° 3). De fait, la description technique des unités varie peu ; les surcoûts entraînés par le perfectionnement ou le développement des capacités d'exploitation - comme l'accroissement de la puissance - se rapportent à une période antérieure.

Navires de 9-11 mètres - Types 9 tjb et 6 tjb : L'investissement en valeur s'est accru de + 20 % entre 1977 et 1983 pour la catégorie 9 tjb et d'environ 45 % entre 1977 et 1981 pour la catégorie 6 tjb (cf tableau n° 4).

L'écart observé entre les deux catégories est lié aux évolutions respectives de l'équipement des navires en appareils radio-électroniques et en appareils de pêche (treuil, vire-casier). Il est plus récent pour les unités de plus faible jauge - aussi explique-t-il pour moitié l'augmentation du capital investi entre 1977 et 1981. Tandis que pour les navires de jauge supérieure la différence entre les accroissements, de l'investissement total et de l'investissement corrigé des équipements, n'est pas significative.

1.3. Synthèse

Au cours des six dernières années la valeur de l'investissement - en francs constants - des navires de la flottille de petite pêche a peu augmenté, comparativement aux résultats obtenus pour la flottille de pêche côtière. Une hausse des prix plus conséquente semble intervenir avant 1979, d'après les quelques données antérieures à cette année - tandis que le montant des investissements en pêche côtière, qui s'était accru de + 30 % en frs constants entre 1976 et 1979, a conservé le même taux de progression de 1979 à 1984.

Ce constat ne touche pas la catégorie de navire de 6 tjb, qui n'ont supporté que sur la période la plus récente le coût des améliorations techniques..... Néanmoins, pour ce dernier type d'entreprises - et pour toutes

**Tableau n°3 : Evolution du montant de l'investissement
Navires de petite pêche**

Type chalutier 12 mètres - 15 tjb - 200 ch

	Investissement total	
	millions de fr courants	croissance en %
1979	0,85	+ 18
1981	1	
1982	1,05	+ 5
1983	1,25	+ 19
1984	1,4	+ 12
Tx d'accroissement de 1979 à 1984		
% Fr courants		+ 65
% Fr constants		+ 5

**Tableau n°4 : Evolution du montant de l'investissement
Navires de petite pêche**

Type navire polyvalent - 10 à 11 mètres - 9 tjb

	Investissement total		Investissement corrigé (*)	
	milliers de fr courants	croissance %	milliers de fr courants	croissance %
1977	260	+ 70	200	+ 75
1979	440	+ 3	350	+ 7
1980	455	+ 23	375	+ 20
1981	560	+ 2	450	+ 3
1983	570		470	
Tx d'accroissement de 1977 à 1983				
% fr courants		+ 120		+ 135
% fr constants		+ 18		+ 27

Type navire polyvalent - 9 mètres - 6 tjb

	Investissement total		Investissement corrigé (*)	
	milliers de fr courants	croissance %	milliers de fr courants	croissance %
1977	210	+ 38	180	+ 19
1979	270	+ 24	215	+ 35
1980	335	+ 36	280	+ 18
1981	455		330	
Tx d'accroissement de 1977 à 1981				
% fr courants		+ 117		+ 83
% fr constants		+ 44		+ 22

(*) Investissement corrigé des équipements de pêche et radio-électroniques

2. ANALYSE DE LA POLITIQUE D'AIDE AU RENOUELEMENT DE LA FLOTTILLE ET DE SON INCIDENCE ECONOMIQUE

Les aides au renouvellement de la flottille se décomposent en deux types : aides directes et aides indirectes.

- la politique de subventionnement des navires facilite l'accession à la propriété en réduisant l'apport par autofinancement et le montant de l'emprunt à contracter.
- la politique de financement, grâce aux bonifications d'intérêt accordées, diminue les charges financières des entreprises.

La politique de subventions suivie par l'Etat a évolué. En 1976, elle ne bénéficiait qu'aux unités de 12 mètres et plus, à l'exception des aides spécifiques attribuées au renouvellement des flottilles iliennes. A partir de 1981, elle s'est ouverte aux unités de moins de 12 mètres, à l'exclusion des chalutiers de cette catégorie. Mais elle est restée discriminatoire au vu des attributions respectives, surtout en prenant en compte les aides supplémentaires allouées par le FEOGA, la Région, le Département L'inégalité la plus manifeste concerne la politique de financement qui est devenue plus défavorable au renouvellement des petites unités.

2.1. Evolution des aides directes et des aides indirectes

Aides directes

L'observation de l'ensemble des subventions accordées par type de navire montre que l'essentiel des aides s'est concentré sur la flottille de chalutiers de pêche côtière. Tous les navires construits depuis 1976 ont bénéficié de subventions, dont le taux s'est élevé jusqu'à 11 % en 1982. (cf tableau n° 5).

L'aide de l'Etat n'excédant jamais 20 %³, c'est l'addition des aides du FEOGA, des aides régionales et départementales - octroyées aux unités de plus de 16 mètres - qui a permis d'atteindre des taux de subvention moyens aussi élevés.

Après 1978 et jusqu'en 1982, l'accroissement des aides a contribué à pallier la hausse du montant des investissements neufs - nets de subventions ils sont restés stationnaires en francs constants -

3. *L'aide de l'Etat se décompose en plusieurs primes, définies par leurs conditions d'attribution - prime de base, prime de première installation, prime d'adhésion à un groupement de gestion*

Tableau n°5 : Flottille de chalutiers de pêche côtière :
 Evolution des investissements nets moyens (*) réalisés au Croisic
 et à la Turballe de 1976 à 1983.
 Importance des subventions.

	Nombre de navires subventionnés	Investissement net/unité en millions de frs courants	Investissement net/unité en millions de frs constants 83	Subvention/ Investiss ^t brut en %
1976	2	0,82	1,6	9
1977	2	1,05	1,86	7
1978	4	1,24	2	9
1979	4	1,36	2	12
1980	2	1,43	1,9	22
1981	2	1,64	1,98	31
1982	3	1,55	1,71	41
1983	2	2,34	2,34	22

(*) Investissement Net : Investissement brut - subventions

Sources : Dossiers de subventions
 Direction des Affaires Maritimes - Nantes

Il a eu pour conséquence de limiter le recours au marché d'occasion, ne bénéficiant ni de subventions, ni de crédits à des conditions aussi favorables.⁴

La politique d'aides est également favorable aux autres catégories de navires de plus de 12 mètres ; elle est alors circonscrite à l'action de l'Etat. Parmi les navires concernés par les subventions, les petits chalutiers côtiers - de 12 à 13 mètres - ont représenté la catégorie majoritaire. Les grands caseyeurs de 15 mètres, également primables, n'ont constitué qu'une catégorie marginale, de même que les chalutiers-bolincheurs de même dimension. Ces derniers n'ont pas concentré les subventions avec la même efficacité que le type concurrent des chalutiers pélagiques (cf tableau n° 6).

Dans la dernière catégorie des navires de moins de douze mètres, les aides versées ont d'abord eu comme objectif spécifique le maintien de l'activité de pêche sur les îles.

Les subventions, d'une importance moyenne de 10 %, étaient destinées à Houat, Belle Ile et Hoedic où elles bénéficiaient à toutes les catégories de navire, sans exception. Leur répartition par type de navire traduit les orientations principales du renouvellement de l'activité de pêche : caseyage et activités de lignes (cf tableau n° 7).

A partir de 1981, le régime d'aide aux navires de moins de douze mètres s'est étendu à la flottille non ilienne, sur laquelle continue toutefois à s'exercer des restrictions concernant le chalutage.

Parallèlement le montant des aides s'est accru légèrement et il atteignait en 1983 un taux moyen maximum de 20 %.

Depuis 1984 la dotation des aides est transférée de l'Etat à la région pour l'ensemble des navires de moins de 16 mètres. Les mesures d'attribution des aides font l'objet de nouvelles propositions, élaborées au sein de chaque conseil régional. Pour la région Bretagne, le caractère incitatif des aides porte plus particulièrement sur les chalutiers de 12 à 16 mètres, destinés à la pêche langoustinière.

4. Taux de 11 % accordé à l'achat en occasion.

Tableau n°6 : Autres navires de 12 mètres et plus
 Ensemble des unités subventionnées de 1976 à 1984.
 Importance des subventions.

	Type de Navire	Port	Investissement brut		Subvention %
			millions de fr courants	millions de fr const 83	
1976	-	-	-	-	-
1977	-	-	-	-	-
1978	1 caseyeur 15 m	Le Croisic	1	1,7	13,5
1979	1 caseyeur 15 m	Le Croisic	2,1	1,7	20
	1 caseyeur 12 m	Houat	0,67	1	9,5
1980	-	-	-	-	-
1981	1 chalutier 12 m	Quiberon	0,9	1,1	18
	1 chalutier 15 m	Quiberon	1,6	2	12
1982	1 chalutier 12 m	La Turballe	1	1,1	15
1983	1 chalutier 12 m	Quiberon	1,7	1,7	15
	1 chalutier-bolincheur 15 m	Belle-Ile	1,9	1,9	20
	1 chalutier 13 m	Vannes	1,5	1,5	16
1984	1 caseyeur 12 m	Houat	1,1	1	20
	1 chalutier 12 m	La Turballe	1,7	1,6	17
	1 chalutier 12 m	La Turballe	1,4	1,3	15
	1 chalutier 12 m	Quiberon	1,25	1,2	12
	1 chalutier 12 m	Quiberon	1,25	1,2	9
	1 chalutier-bolincheur 15 m	Quiberon	2,6	2,4	11

Sources : Dossiers de financement.

Direction Régionale des Affaires Maritimes

Nantes/Rennes

Tableau n° 7 : Navires inférieurs à 12 mètres

Ensemble des unités subventionnées de 1976 à 1984

Importance des subventions.

	Nature des Investissements	Ports	Investissements bruts (Unitaires ou moyens)		Subventions moyennes %
			Milliers de Fr courants	Milliers de Fr constants 1983	
1976	2 ligneurs 1 caseyeur	Houat, Hoedic Houat	112	224	9,5
			254	254	9,5
1977	1 caseyeur 1 chalutier 3 ligneurs	Houat	210	387	10
		Belle - Ile	309	570	9
		Houat, Hoedic Belle - Ile	126	232	9
1978	1 chalutier	Belle - Ile	538	904	10
1979	1 ligneur 4 caseyeurs	Houat	244	371	10
		Houat	347	528	10
1980	5 caseyeurs	Belle-Ile/Houat	419	572	10
1981	6 caseyeurs	Houat, Le Croisic, Sarzeau	502	616	9,5
	5 ligneurs	Houat, Quiberon	400	491	12
1982	2 caseyeurs	Le Croisic - Vannes	526	576	13
1983	3 caseyeurs 1 ligneur	Sarzeau, Houat	485	485	20
		Hoedic	413	413	20
1984	2 ligneurs 5 ligneurs (vedettes)	Belle - Ile	220	206	10
		Belle - Ile	121	113	11

Sources : Dossiers de subventions

Direction Régionale des Affaires Maritimes - NANTES/RENNES.

L'objectif poursuivi est de favoriser le recrutement d'équipages plus nombreux, mais la prime d'effectif sur laquelle il s'appuie à une valeur toute symbolique (cf. annexe n° 4).

Les nouvelles conditions d'attribution des aides limitent le taux de subvention des navires inférieurs à 16 mètres à un maximum de 12 %. Elles imposent, de surcroît, une taille minimale de 7,5 mètres : au deçà d'une telle longueur le montant de l'investissement requis ne justifie pas de subventionnement.

Cette restriction est levée dans le cas du renouvellement de la flottille iliienne. A Belle-Ile, en l'occurrence, les subventions aux navires de moins de 12 mètres ont été concentrées en 1984 sur des petites unités - dont une seule mesure plus de 7,5 mètres - à investissement de faible valeur (cf tableau n° 7).

Aides indirectes

L'augmentation des taux d'intérêt pour les prêts à long terme a entraîné une intervention accrue de l'Etat, transitant pour partie par des fonds de redistribution (fonds FDES).⁵

Dans le cas des navires de 12 mètres et plus, le taux d'intérêt en vigueur n'a pas varié.... il est demeuré à 5 %. Aussi la bonification d'intérêt accordée, qui ne s'élevait qu'à 2,5 points en 1970 et 4,5 points en 1976, a atteint 6 points en 1978 et jusqu'à 9,5 points en 1983 (cf tableau n° 8)

Comparativement, la politique de financement des navires inférieurs à 12 mètres aura été moins favorable dès 1972. L'écart s'est creusé ensuite, surtout à partir de 1981, suite à la suppression des fonds FDES. Les aides indirectes ont porté au maximum sur une bonification d'intérêt de 5 points en 1980 ; celle-ci se limite à moins de 4 points depuis 1981.

Il faut signaler que la construction des chalutiers de moins de 12 mètres a fait l'objet à partir de 1981 d'un régime de financement dissuasif, par le biais d'une suppression des bonifications d'intérêt. Suite à l'application des mesures édictées dans une circulaire du Ministère de la Mer, la caisse de crédit maritime d'AURAY n'a financé aucun chalutier inférieur à 12 mètres depuis 1981. Ces derniers auront pu toutefois bénéficier de

5. FDES : Fonds de Développement Economique et Social.

Tableau n° 8 : Politique de financement :**Evolution des taux d'intérêt par catégorie.**

	Taux bonifiés Navire de 12m et plus en %	Taux bonifiés Navire de moins de 12m en %	Taux non bonifiés * en %	Taux appliqués aux chalutiers de moins de 12m en %
1970	5	5	7,5	Taux bonifié
1972	5	6		Taux bonifié
1974	5	6,5	9,5	Taux bonifié
1978	5	7	11	Taux bonifié
1980	5	7,5	12,5	Taux bonifié
1981	5	9 → 11	14,5 → 17	14,5
1983	5	11	14,5	14,5
1984	5	9,5	13,75	12,5

Sources : C M N* *Taux indicatif pour prêts à long terme.*

taux d'intérêt bonifiés en recourrant à d'autres caisses de crédits.

Besoins en autofinancement

L'inégalité des conditions d'accession à la propriété se rapporte également à la part d'autofinancement requise. Le plan de financement du CMM prévoit un apport personnel de 15 % pour les candidats à la propriété adhérents d'un groupement de gestion, de 25 % pour les non adhérents. Le montant élevé de certains investissements effectués en pêche artisanale a suscité une baisse de la demande en autofinancement pour l'acquisition de navires de 12 mètres et plus. En situation de première installation⁶ celle-ci est inférieure à 10 %, l'emprunt pouvant atteindre jusqu'à 92 % de la valeur de l'investissement.

La réduction du besoin en autofinancement entraîne une augmentation de l'importance des aides versées sous la forme de bonification d'intérêt. En absence d'apport personnel les perspectives d'endettement à taux non bonifié sont, en outre, moins élevées.

2.2. Incidence économique des aides.

Les aides directes (subventions) diminuent le montant du capital investi - soit les charges en amortissement - et le montant de l'emprunt - donc les charges financières - dans la proportion atteinte par le pourcentage des aides. L'impact des aides indirectes se mesure par la réduction des charges financières autorisée par les bonifications d'intérêt.

La réduction globale de charges entraînée par l'ensemble des aides peut être rapportée également à la part d'autofinancement du capital, afin d'apprécier l'incidence des mesures de baisse du taux d'autofinancement.

2.2.1. Navires de 12 mètres et plus

Chalutiers de pêche côtière

L'évolution des conditions de financement des chalutiers de pêche côtière entre 1976 et 1983 montre comment l'effet conjugué de l'ensemble des aides s'est accru à partir de 1980 (cf tableau n° 9).

6. Pour les installations suivantes, l'apport en autofinancement requis est de 34 %.

**Tableau n° 9 : Evolution des conditions de financement (récapitulatif)
et impact total des aides. Navires de 12 mètres et plus.**

A / Flottille de chalutiers de pêche côtière

	Taux subv. moyen %	Taux i. non bonifié %	Taux i. navires \geq 12m %	Impact des aides		
				Réduction charges fixes %	Taux couverture Global	Taux couverture Auto F. 1 ^è année
1976	9	9,5	5	- 25	2,3	0,31
1977	7	9,5	5	- 24	1,9	0,25
1978	9	11	5	- 29	3	0,4
1979	12	11	5	- 32	3,2	0,43
1980	22	12,5	5	- 41	4,7	0,62
1981	31	15	5	- 54	11,3	1,5
1982	41	15	5	- 61	13,8	1,83
1983	22	15	5	- 48	9,6	1,28

Réduction de charges fixes : Calculée sur le remboursement de l'investissement initial et la somme des charges financières. (plan de financement de 12 ans, dont 2 ans de différé. Le besoin en autofinancement a été calculé à partir de 15 % de l'investissement net jusqu'en 1980 ; à partir de 10 % après 1980).

Taux de couverture de l'autofinancement = $\frac{\text{Réduction des charges financières}}{\text{apport en autofinancement}}$

Taux global : calculé à partir du remboursement de la totalité des charges financières

Taux 1^è année : calculé à partir du remboursement des charges financières de la première année d'exploitation

B / Autres navires

	Taux subv moyen %	Tx i. non bonifié %	tx i. navires \geq 12m	Impact des aides		
				Réduction charges fixes %	Taux couverture Global	Taux couverture Auto F. 1 ^è année
1978	13,5	11	5	- 33	3,3	0,44
1979	16	11	5	- 35	3,4	0,46
1981	14	15	5	- 43	8,4	1,12
1982	15	15	5	- 43	8,7	1,14
1983	17	15	5	- 45	8,8	1,18

Sources : Dossiers de Subventions - Direction Régionale des Affaires Maritimes
NANTES

Les aides accordées entre 1976 et 1979, sous la forme de subventions et de bonifications d'intérêt entraînent une baisse de charges fixes - calculée sur la durée totale des remboursements - comprise entre 25 et 32 %.

La diminution des charges fixes relatives aux investissements effectués de 1980 à 1983 s'élève au minimum à 41 % et au maximum à 61 %. Rapporté à l'ensemble des charges d'exploitation⁷ - hors rémunération des équipages - l'impact des aides est évalué par une réduction de charges atteignant 15 à 25 %.

La politique d'aide mise en place a donc permis d'atténuer la hausse des charges fixes résultant de l'augmentation des investissements - de + 70 % en francs constants entre 1976 et 1983 - tout en ne répercutant pas la hausse des taux d'intérêt.

Par ailleurs l'effet de la baisse de la demande en autofinancement est intégré dans le calcul de son taux de couverture (cf tableau n° 9). Ce dernier n'est pas un multiplicateur réel de l'autofinancement engendré par l'ensemble des aides puisqu'il est évalué à partir de la réduction totale des charges financières, non actualisées. Son évolution témoigne cependant, à partir de 1981, du caractère très incitatif des aides allouées à l'investissement des navires de 12 mètres et plus. Le même rapport, calculé pour la première année d'exploitation, illustre plus concrètement ces propos :

- la réduction des charges financières entraînée par les aides versées entre 1976 et 1980, couvrent 25 % à 60 % de l'autofinancement dès la première année d'exploitation.
- Les conditions de financement en vigueur de 1981 à 1983 permettent la récupération de la totalité de l'autofinancement en moins d'un an.

Autres navires de 12 mètres et plus

Pour cette catégorie l'incitation au renouvellement, mesurée par la réduction des charges fixes, est encore significative - de - 33 % à - 45 % entre 1978 et 1983 - même si l'octroi de subventions a été plus faible.

7. Les charges fixes représentent environ 40 % des charges liées à l'exploitation - hors rémunération des équipages.

L'évolution du taux de couverture de l'autofinancement témoigne, là aussi, des effets de l'accroissement des bonifications d'intérêt associé à la baisse de l'apport en autofinancement (cf tableau n° 9), aboutissant à son remboursement très rapide.

En définitive, la politique d'aide suivie aura encouragé, parallèlement à l'accroissement de la flottille de chalutiers de pêche côtière (16 à 17 mètres), la constitution d'une flottille de chalutiers de taille intermédiaire (12 à 13 mètres).

Son impact doit être étendu au secteur amont de la pêche, comme la construction navale, qui bénéficie - à fortiori - des aides destinées à la pêche. Dans la mesure où l'augmentation des coûts à la construction est en partie imputable à l'acquisition d'équipements plus perfectionnés, les subventions à la pêche servent l'innovation technique, en même temps qu'elles escomptent des gains de productivité.

2.2.2. Navires inférieurs à 12 mètres

Pour les navires de pêche de moins de douze mètres, l'augmentation du montant des investissements a été plus faible ou comparable à celle des chalutiers de pêche côtière. Relativement à cette catégorie, qui a bénéficié des orientations de la politique des pêches de plusieurs institutions (Etat, CEE, Région...), l'incitation au renouvellement des unités inférieures à 12 mètres a été très limitée Dans un premier temps, la politique d'aide était réservée à des régions économiques "sensibles" (iles). Elle s'est ensuite élargie, mais le taux de subvention accordé est resté le plus souvent de l'ordre de 10 % de l'investissement total.

En outre, un certain nombre de restrictions - relative à l'investissement requis ou à la nature des activités pratiquées - continuent à peser sur l'attribution d'aides au renouvellement de la flottille de pêche non ilyenne.

Aussi l'incidence des subventions sur le renouvellement de la flottille apparaît limité pour les navires inférieurs à 12 mètres :

Tableau n° 9 Bis : Impact total des aides - Navires de moins de 12 Mètres

- calculé sans subventions ou avec subventions (10 %)

	Tx i. non bonifié %	Tx i. navires <12m %	Besoins en autofinanc.	Réduction de charges fixes en %		Taux de couverture de l'autofinancement			
				Subv = 0	Subv = 10	G L O B A L		1 e A N N E E	
						Subv = 0	Subv = 10	Subv= 0	Subv=10
1976	9,5	6,5	Autof.=25%	- 9	- 18	0,5	0,7	0,09	0,12
			Autof.=15%	- 10	- 19	0,9	1,2	0,17	0,23
1978	11	7	Autof.=25%	- 11	- 20	0,7	0,9	0,12	0,16
			Autof.=15%	- 12	- 21	1,2	1,6	0,23	0,30
1980	12,5	7,5	Autof.=25%	- 14	- 22	0,8	1,1	0,15	0,19
			Autof.=15%	- 15	- 23	1,6	2	0,28	0,36
1981	15	9	Autof.=25%	- 14	- 23	0,9	1,3	0,18	0,23
			Autof.=15%	- 15	- 24	1,7	2,4	0,34	0,43
1983	15	11	Autof.=25%	- 10	- 19	0,7	0,9	0,12	0,17
			Autof.=15%	- 11	- 20	1,3	1,8	0,23	0,32

Réduction de charges fixes : Calculée sur le remboursement de l'investissement initial et la somme des charges financières.

(plan de financement CMM sur 9 ans dont 1 an de différé)

Taux de couverture de l'autofinancement = $\frac{\text{Réduction des charges financières}}{\text{apport en autofinancement}}$

Taux global : calculé à partir du remboursement de la totalité des charges financières

Taux 1^è année : calculé à partir du remboursement des charges financières de la première année d'exploitation

Sources : Dossiers de Subventions. Direction Régionale des Affaires Maritimes
NANTES

- seules 30 % des unités construites entre 1976 et 1983 ont bénéficié de subventions - tandis que pour les navires de 12 mètres et plus, la proportion s'élève à 100 %.
- l'importance des subventions accordées n'autorise que de faibles réductions de charges - une aide de 10 % diminue les charges fixes dans la même proportion - le bénéfice des bonifications d'intérêt est lui aussi réduit par l'augmentation des taux consentis aux navires de moins de 12 mètres et par la quotité maximum du prêt (75 à 85 %).

En valeur absolue, la réduction de charges fixes, estimée à partir des données de 1975 à 1983, n'excède pas 15 % en absence de subvention, 25 % quand la subvention s'élève à 10 %. Les valeurs prises par le taux de couverture de l'autofinancement sont faibles, comparativement aux résultats obtenus pour les navires de douze mètres et plus : l'apport en autofinancement n'est que partiellement récupéré en fin de première année - à raison de 10 % à 40 % - (cf. tableau n° 9 Bis).

Le calcul suivant montre, par contre, que l'augmentation des taux d'intérêt bonifiés de 5 à 11 % a entraîné un écart de charges fixes d'environ + 20 % et qu'elle a touché l'ensemble de la flottille.

2.2.3. Impact des aides sur le renouvellement des flottilles.

Tous les éléments concourant à une politique différentielle d'accession à la propriété - taux de subvention, taux d'intérêt, taux d'autofinancement - expliquent en partie le rythme moins soutenu des investissements neufs en petite pêche et le développement parallèle du marché d'occasion si l'on s'en tient aux données recueillies pour la période 1976 à 1983 (Cf. tableau n° 10).

En pêche côtière le renouvellement des flottilles de chalutiers pélagiques et de chalutiers langoustiniers ont suivi des modes distincts :

- le recours au subventionnement est concentré dans le cas de la flottille langoustinière, entre 1981 et 1983. Les autres investissements effectués sont issus du marché d'occasion et constitués d'unités âgées de 8 à 15 ans.

Tableau n° 10 : - Nature et importance des investissements réalisés entre 1976 et 1983

- Nombre d'investissements subventionnés sur la même période
- par catégorie de navires.

	Chal. Pelag.	Chal. Lang.	Chal. 11-13m	Chal. 9-12m	Chal. Polyv.	Caseyeur	Ligneur palang.	Unités polyv.	Unités mixtes marginal.
Nombre d'unités (Bilan 1983)	20	26	19	30	69	112	92	56	126
Unités achetées de 1976 à 1983 *									
Neuf									
Nombre	13	8	8	11	16	28	31	13	23
Nbre/flottille 83	65 %	31 %	42 %	35 %	23 %	25 %	34 %	23 %	18 %
Occasion									
Nombre	1	6	2	4	16	23	29	5	11
Nbre/flottille 83	5 %	23 %	11 %	13 %	23 %	21 %	32 %	9 %	9 %
Unités neuves subvention- nées en %	100 %	100 %	63 %	9 %	0 %	79 %	39 %	0 %	4 %

* Il s'agit d'indications minimales de la totalité des transactions réalisées entre 1976 et 1983 dans la mesure où les changements de propriétaires ne sont pas toujours signalés. Le bilan de la flottille effectué d'après les données 1983 ne permet pas non plus de dénombrer les ventes hors Mor-Braz survenues pendant la période.

Sources : Fichiers Affaires Maritimes.

- pour la flottille de chalutiers pélagiques, l'achat de navires d'occasion est restreint. La construction d'unités neuves marque un arrêt à partir de 1981.

La plus forte incitation au renouvellement de la flottille correspondant en 1981 et 1982 à un taux de subvention moyen de 30 % à 40 % et à une bonification d'intérêt de 10 points - a donc bénéficié aux chalutiers langoustiniers. Tandis que l'accroissement de la flottille de chalutiers pélagiques jusqu'en 1981 - lié au renouvellement de l'ancienne flottille sardinière - s'est effectué à l'aide d'un subventionnement moyen d'environ 10 % de 1976 à 1979, de 20 % en 1980 et de bonifications d'intérêt de 5 à 7 points.

Les différences de renouvellement des deux flottilles - rapportées à l'importance des subventions allouées - traduisent des écarts de rentabilité, fonction de l'accroissement de la valeur des investissements de 1976 à 1983 et (ou) du mode d'exploitation choisi.

Pour les navires de petite pêche, l'incitation au renouvellement n'est effective que pour les unités de douze mètres et plus, regroupées dans la catégorie de chalutiers de 12 à 13 mètres.

Parmi les unités inférieures à 12 mètres, la proportion de navires ayant bénéficié de subventions à la construction entre 1976 et 1983, évolue selon les catégories. Elle s'élève à moins de 10 % pour les chalutiers et à environ 20 % pour les caseyeurs, ceci en raison de la concentration des investissements récents à Houat. En conséquence le taux de navires subventionnés ne rend pas compte de la variabilité du taux de renouvellement des différentes flottilles - de 25 à 35 % pour la même période.

En raison de la faible dépendance du secteur de petite pêche - à l'exclusion des navires de douze mètres et plus - vis à vis d'aides extérieures, la politique d'investissement suivie, en neuf et en occasion, traduit l'évolution effective de la rentabilité des exploitations.

L'analyse du renouvellement de la flottille de petite pêche entre 1976 et 1983 permet de déterminer vers quelles activités se sont dirigés les investissements, compte tenu des contraintes géographiques existantes :

les écarts entre le taux de renouvellement de chaque catégorie montrent l'accroissement plus important, pour les unités inférieures à 12 mètres, du nombre d'investissements concernant les ligneurs- palangriers et les chalutiers non polyvalents.

La première orientation citée est confirmée par les investissements réalisés à partir du marché d'occasion : parmi les moins spécialisés, le plus grand nombre est destiné aux activités de lignes.

Par ports ou par stations maritimes, les conclusions relatives au caractère incitatif des aides sont identiques.

L'impact des subventions et des bonifications d'intérêt accordées entre 1976 et 1983 n'a été important que dans le cas du renouvellement de la flottille de pêche côtière au Croisic et à la Turballe.

Pour les autres flottilles, il est resté faible.

Ce constat est vérifié par la différence de renouvellement des flottilles houataises et belliloises, en dépit d'égales incitations à la construction d'unités neuves (cf tableau n° 11).

Dans les autres ports la politique d'investissement menée entre 1976 et 1983 n'apparaît pas d'avantage influencée par l'attribution de subventions.

2.3. Coût de la politique d'aide

Coût comparé

La concentration des subventions sur les investissements de plus forte intensité capitalistique accroît le coût de l'aide au secteur de pêche artisanale étudié. A taux de subvention identique il est doublé dans le cas d'un chalutier de pêche côtière - au capital de 500.000 Fr par homme en 1983 - par rapport à un caseyeur - au capital de 250.000 Fr par homme. Ce surcoût est augmenté par les écarts dans la fréquence et le taux de subvention accordé aux unités suivant leurs dimensions.

Ces remarques s'appliquent également à la politique de financement suivie. Sur la base de variations des taux d'intérêt de 5 % à 11 % et des quotités de prêt de 92 % à 75 %, les aides versées à la création d'un emploi au titre de bonification d'intérêt sont environ 5 fois plus élevées pour les navires de dimensions supérieures.

Tableau n° 11 : Nombre d'investissements neufs réalisés entre 1976 et 1983.**Nombre de navires subventionnés dans la même période.**

- Répartition par port .

	Investissements neufs réalisés de 1976 à 1983		% de navires subventionnés de 1976 à 83
	Nbre d'unités	Nbre/Flottille 1983	
Houat	23	55 %	100 %
Belle - Ile	10	23 %	100 %
Quiberon	17	23 %	35 %
La Trinité/Locmariaquer	10	22 %	0
Damgan - Tréhiguier	23	26 %	4 %
Sarzeau	17	19 %	18 %
Séné/Larmor- Baden	9	15 %	22 %
La Turballe	P.C. 12	52 %	100 %
	P.P. 16	25 %	6 %
Le Croisic	P.C. 10	43 %	100 %
	P.P. 21	27 %	23 %

P.P. = petite pêche

P.C. = pêche côtière

Sources : Dossiers de Subventions.

Direction Régionale des Affaires Maritimes - NANTES

Coût réel

Le coût de la politique de financement est difficile à évaluer dans la mesure où celle-ci est répercutée sur plusieurs années et étant donné que l'on ne connaît pas le montant de l'ensemble des investissements réalisés pour les navires inférieurs à 12 mètres.

En revanche le coût de la politique de subventions peut être estimé à partir de la somme des aides distribuées annuellement. Les résultats indiquent que sur la totalité des aides directes versées entre 1976 et 1980 - soit 9,4 millions de francs constants 1983 - seules 9 % étaient destinées à des unités inférieures à 12 mètres. L'élargissement du régime d'aide à l'ensemble des navires de moins de 12 mètres, à partir de 1981, n'aura entraîné qu'un léger accroissement de la part distribuée aux plus petites unités : entre 1981 et 1983 elle a atteint 15 % d'une somme totale de 8,1 millions de francs constants 1983. (cf tableau n° 12).

La répartition des subventions par quartier ou station maritime traduit également l'inégalité des attributions par type de navire. De 1976 à 1981, l'aide a été concentrée à 90 %, en francs constants, dans les stations du Croisic et de la Turballe - les 10 % de l'aide distribuée aux ports de Houat et de Belle Ile ayant concerné essentiellement des navires inférieurs à 12 mètres. De 1981 à 1983 les ports Croisicais et Turballais ont encore été les principaux destinataires des subventions en recevant 73 % des sommes allouées, en francs constants. Le quartier d'Auray a touché 24 % de l'aide directe - dont 13 % versés aux flottilles iliennes. Tandis que la contribution au renouvellement de la flottille du quartier de Vannes a été négligeable et n'a représenté qu'une part infime - 3 % - des subventions totales.

Tableau n° 12 : Aides directes au renouvellement de la flottille

Montant des attributions versées entre 1976 et 1983, par quartier ou station maritime et par type de navire .

- en Milliers de francs courants.

	La Turballe Le Croisic	Vannes	AURAY	
			T O T A L	Houat - Belle-Ile
1976	174	-	45	45
1977	759	-	85	85
1978	339	-	54	54
1979	1598	-	183	183
1980	2666	-	254	254
1981	2249	47	738	195
1982	1978	38	-	-
1983	500	173	1043	795

	< 12 m	≥ 12 m	T O T A L	
			Milliers de fr. courants	Milliers de fr. constants 83
1976	45	174	219	438
1977	85	759	844	1563
1978	54	339	393	666
1979	118	1663	1781	2740
1980	254	2666	2920	4000
1981	629	2604	3233	3991
1982	38	1978	2016	2215
1983	370	1588	1958	1958

Sources : dossiers de Subvention des navires.

Direction Régionale des Affaires Maritimes - NANTES

CONCLUSION

Le système de subventions et de bonifications d'intérêt mis en place dans le cadre de la politique d'aide au renouvellement bénéficie en majorité aux unités de pêche à partir d'une taille de douze mètres.

Un tel choix doit être examiné au regard des résultats escomptés, d'un point de vue économique et relativement à la gestion des ressources côtières.

En terme de flottille, le rôle de la pêche côtière peut être évalué sur la base de critères de production globale. Les effets induits par une telle activité - sur le secteur aval de la commercialisation - apparaissent déterminant, dans la mesure où elle représente près de 50 % de la valeur des débarquements totaux de la criée du Croisic et 60 % de la criée de La Turballe (cf annexe n° 5).

Au niveau de l'entreprise, la question posée se ramène à une analyse des gains de productivité et de leurs implications.

- les résultats de la flottille de chalutiers pélagiques indiqueraient l'existence de gains de productivité moyens significatifs * - de + 50 % par rapport à la petite pêche. Ceux-ci sont obtenus sans changement radical de zones d'exploitation, et sans spécialisation de l'engin de pêche utilisé vers les seules espèces pélagiques.
- la flottille de chalutiers langoustiniers n'autoriserait qu'un accroissement de la productivité plus faible, en moyenne - de + 20 % par rapport à la flottille de petite pêche - mais son renouvellement est la condition d'un report réel de l'effort de pêche vers des zones extérieures au Mor Braz. Ce dernier a été toutefois la contrepartie d'une politique d'aide très généreuse, qui maintient la rentabilité des entreprises les plus récentes à raison d'une forte réduction - d'environ - 25 % - de l'ensemble des charges - hors rémunération des équipages.

* estimés, pour 1983, à partir d'un indicateur de la productivité du travail = C.A. annuel/Nombre d'hommes embarqués.

Se reporter, en annexe n° 6 pour les valeurs moyennes par type de navire.

Le bénéfice des conditions de financement (bonifications d'intérêt) étendu à l'ensemble des navires de plus de douze mètres ne suppose pas de la part des unités de taille limite (12 à 13 mètres) de déplacements très importants, pas plus qu'il ne semble justifié par des gains de productivité d'une importance comparable à celle des chalutiers pélagiques.

Par contre, il fait appel également à un système d'aides coûteux, relativement au nombre d'emplois créés.

En ce qui concerne les navires de petite pêche inférieurs à 12 mètres, le caractère peu incitatif des aides allouées ôte à la politique d'aide suivie toute velleïté d'orientation des flottilles à l'intérieur de la zone du Mor Braz. Celle-ci apparaît comme le résultat de l'évolution de plusieurs activités et renvoie à une approche de la rentabilité par métier, en complément de l'analyse menée au niveau de l'entreprise de pêche.

TABLE DES MATIERES

PRELIMINAIRE p. 2-3

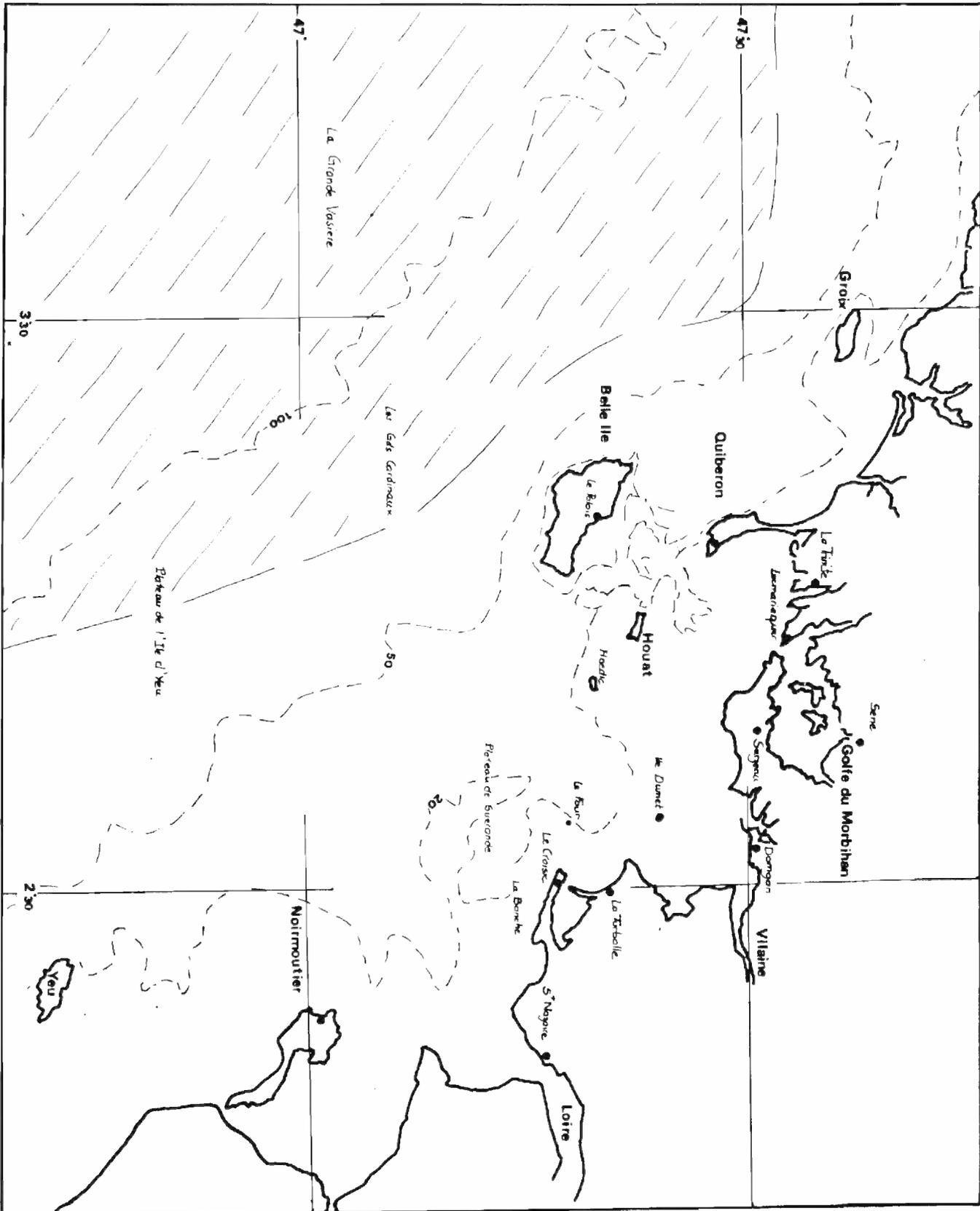
ANALYSE DES INVESTISSEMENTS NAVIRES

1. <u>Evolution des coûts à la construction</u>	p.3-10
1.1. Flottille de chalutiers de pêche côtière	p.3-7
1.2. Flottille de petite pêche	p.7-8
1.3. Synthèse	p.8-10
2. <u>Analyse de la politique d'aide au renouvellement de la flottille et de son incidence économique</u>	p.11-2
2.1. Evolution des aides directes et des aides indirectes	p.11-18
2.2. Incidence économique des aides	p.18-23
2.2.1. Navires de 12 mètres et plus	p.18-21
2.2.2. Navires inférieurs à 12 mètres	p.21-23
2.2.3. Impact des aides sur le renouvellement des flottilles	23-2
2.3. Coût de la politique d'aide	p.26-29

CONCLUSION

ANNEXES

Annexe n° 1 : Localisation du secteur du Mor-Braz



Annexe n° 2 : Classification de la flottille par type.

Caractéristiques moyennes par type.

Type	Nombre de navires	Taille moyenne équipage (hommes)	Longueur moyenne (mètres)	Jauge moyenne (tjb)	Puissance moyenne (ch)	Age moyen (ans)	Navires agés de plus de dix ans (%)	degré de* polyvalence moyen %	capital investi par homme (données 1983) milliers de Fr.
Chalutiers Pélagiques	20	5,7	16,1	29,4	363	8	25	1	500
Chalutiers langoustiniers	26	5,6	15,7	30,6	293	11,4	60	1	
Bolincheurs	5	7	15	27,8	247	8	20	2,4	270
Caseyeurs-palangriers	4	5,7	15,5	29,6	216	9,2	25	2	300

Chalutiers 11 - 13 m	19	3,3	12	16,6	169	10	37	1,4	400
Chalutiers 9 - 12 m	30	2,2	10,6	10,5	160	9	27		

Chalutiers Polyvalents	69	1,5	8,8	6,2	86	13,5	56	2,4	350
Caseyeurs	112	1,8	8,5	5,8	69	12,5	61	2,3	200 - 250
Ligneurs palangriers	92	1,3	7,8	4,2	76	11,5	55	2,2	150 - 250
Unités polyvalentes	56	1,3	7,8	4	57	13,2	70	3	

Unités mixtes (dont pêche Conchyl.)	83	1,2	6,9	3,5	48	12,7	57	1,3
Unités marginales (ex : pensionnés)	43	1	7,3	3,2	38	17,3	70	1,3

* degré de polyvalence moyen : nombre moyen de métiers différents pratiqués par un navire dans une année

Sources : Analyse de la flottille 1983.

Annexe n°3 : Recensement de la flottille de pêche

Par catégorie de navire et par port.

En nombre d'unités en 1983

	Chalutiers pélagiques	Chalutiers Langoustiniers	Bolincheurs	Caseyeurs palangriers 16 m	Chalutiers 11 - 13 m	Chalutiers 9 - 12 m	Chalutiers baie polyvalents	Caseyeurs	Ligneurs palangriers	Petite pêche polyvalent	Unités mixtes	Exploitations partielles
Belle-Ile			2		2	1		7	19	4		2
Nouat - Hoedic								24	17			5
Quiberon*		4	3		7		4	6	30	9		8
Locmariaquer								1		4	16	1
La Trinité					1	2	1	5		4	7	3
AURAY	-	4	5	-	10	3	5	43	68	21	23	19
Larmor-Baden					1			9		2	4	1
Séné					1		10	4		18	10	2
Dangan-Tréniguiet					2		22	4		8	31	1
Sarzeau								32		1	9	5
VANNES	-	-	-	-	4	-	32	49	-	29	54	9
Le Croisic	2	17	-	4	3	10	14	15	14	4	4	13
La Turballe	18	5	-	-	2	17	18	5	12	2	3	5
TOTAL	20	26	5	4	19	30	69	112	94	56	84	46

* Quiberon regroupe : Port Maria, Port Haliguen, Portivy, Saint Pierre Quiberon

Sources : Analyse de la flottille 1983

Annexe n° 4 : Conditions d'attribution des aides aux navires inférieurs à 16 Mètres.

Région Bretagne 1984

Navire	Promoteur	Taux de participation	
		Etat	Région
Navire de moins de 7,50 m. (primable uniquement sur les îles)	Patron de moins de 55 ans adhérent à une OP et à un GG et titulaire du P.C.M.	-	8 %
	Première accession à la propriété	-	3 %
	Effectif de 3 hommes	-	1 %
Navire de 7,50 m. à 16 m. (à l'exception des chalutiers de moins de 12 m., sauf dans les QAM de St-Brieuc et Paimpol, des goémoniers purs, des sabliers et des navires conchylicoles)	Patron de moins de 55 ans adhérent à une OP et à un GG, titulaire du PCM ou du certificat de capacité	-	8 %
	Première accession à la propriété	-	3 %
	Effectif de 3 hommes	-	1 %
	Effectif de 4 hommes	-	2 %
	Effectif de 5 hommes	-	3 %
Pêche langoustinière	-	3 %	
Navire de plus de 16 m. (pêche artisanale et pêche semi-industrielle)		Subvention de 20 % en moyenne	5 % à tous les navires primés par l'Etat

O.P. : Organisation de Producteurs

G.G. : Groupement de Gestion

P.C.M. : Permis de Conduire les Moteurs

Q.A.M. : Quartier des Affaires Maritimes

Source : document du Conseil Régional de Bretagne - 1984 -

Annexe n° 5 : Principales espèces débarquées en 1983 - Tonnages et Valeurs

Quartier d'AURAY - Quartier de VANNES

Ports du CROISIC et de LA TURBALLE

QUARTIER DE VANNES

C.A. Pêche : 25 millions de Francs

	Tonnage	Valeur	
		millions Fr.	% C.A. pêche
Civelle	78	9,7	39
Crevette rose	98,5	6,6	26
étrille	171	2	8
Sole	31	1,2	5
Coquillages	415	1	4
Seiche	97	0,8	3
Tourteau	65	0,7	3
Total		22	88

QUARTIER D'AURAY

C.A. Pêche : 25,1 millions de Francs

	Tonnage	Valeur	
		millions de Fr.	% C.A. pêche
Bar	78	4,6	18
Coquille St J.	215	3,6	14
Tourteau (1)	272	3,4	14
Sole	62	2,3	9
Langoustine	60	1,4	6
Merlu	73	1,3	5
Etrille	114	1,3	5
Dorades	39	1	4
Crevette rose (1)	9	0,7	3
Rouget	20	0,9	4
Congre	117	0,8	3
Total		21,3	85

LE CROISIC

C.A. : 45 millions de Francs
48 % Pêche côtière (2)
52 % petite pêche

	Tonnage	Valeur	
		millions de Fr.	% C.A. pêche
Langoustine	228	6,7	15
Crevette rose	76	5,7	13
Sole	137	5,2	12
Merlu	937	4,2	9
Tourteau	220	2,9	6
Encornet	122	2,4	5
Lotte	61	2,2	5
Bar	27	1,7	4
Coquille St J.	81	1,7	4
Total		32,7	73

LA TURBALLE

C.A. : 50 millions de Francs
60 % pêche côtière
40 % petite pêche

	Tonnage	Valeur	
		millions de Fr.	% C.A. pêche
Merlu	802	14,1	28
Sardine	2213	8,1	16
Merlan	439	3,8	8
Sole	117	3,6	7
Bar	58	3	6
Maquereau	480	2,4	5
Encornet	118	2,3	5
Dorade	82	2	4
Mulet	264	1,6	3
Total		40,9	82

Sources : statistiques des Affaires Maritimes - criées

- (1) la seule production houataise est elle estimée à 336 tonnes ; 3,5 millions de francs - pour le tourteau et - 19 tonnes ; 1,3 millions de francs pour la crevette rose (d'après les données du G.P.A.H.).
- (2) les navires armés en pêche côtière regroupent les chalutiers pélagiques (dérogatoires) et la majorité des chalutiers langoustiniers.

Annexe n° 6 : Productivité du travail

C.A. 1983/homme

	Taille de l'échantillon (Nbre d'hommes)	Valeur Moyenne (milliers Fr)	Valeurs extrêmes (milliers Fr)
Chalutiers pélagiques	20	270	200-355
Chalutiers langoustiniers	18	220	150-315
Chalutiers les cardinaux	23	210	115-330
Chalutiers polyvalents	16	175	105-330
Caseyeurs	16	165	95-265

Sources : données criées 1983
données enquêtes