

# L'IMPACT D'UNE POLITIQUE DE LIMITATION DE L'EFFORT DE PECHE

## Les chalutiers méditerranéens et le système des licences

par

Eric MEURIOT (\*)  
Pierre-Yves DREMIERE (\*\*)

De nombreuses études théoriques ont été consacrées depuis l'après-guerre aux aspects biologiques et économiques de l'exploitation des ressources halieutiques. Elles débouchent souvent, voire portent directement, sur l'intérêt d'une limitation de l'effort de pêche. Dans le cas le plus simple, celui où la production trouve automatiquement un débouché, l'idée d'une limitation de l'effort de pêche découle d'un raisonnement que l'on peut présenter, de manière schématique, en trois points :

- a) les ressources halieutiques et leur renouvellement sont limités ;
- b) un accroissement de l'effort total de pêche ne peut donc s'effectuer tout en maintenant un même niveau de captures par unités d'effort ; celles-ci diminuent nécessairement. De plus, au-delà d'un certain niveau d'intensité de pêche, une augmentation supplémentaire de l'effort total de pêche entraîne une diminution des captures totales ;

(\*) IFREMER (Nantes).

(\*\*) IFREMER (Sète), le contenu de cet article est extrait de deux publications sous presse de l'IFREMER :

- Les licences de pêche au chalut en Méditerranée ; mise en place, fonctionnement et implications économiques. Meuriot (E), Dremlère (P.Y), IFREMER, 1986, sous presse.

- Evolution économique du chalutage en Méditerranée, le cas du Port de Sète (1970-1984). Meuriot (E), Dremlère (P.Y), IFREMER, 1986, sous presse.

c) en l'absence de limitation, toute anticipation de bénéfices tirés de l'exploitation des ressources suscite un accroissement de l'effort (accroissement du nombre de navires ou de leur puissance de pêche) ; celui-ci entraîne une diminution des captures par unité d'effort qui ne permet pas d'obtenir les bénéfices individuels escomptés. L'effort de pêche aura finalement tendance à se développer jusqu'au moment où les bénéfices moyens nets par bateau et de la flottille deviennent nuls. Cette tendance est en partie masquée par les améliorations technologiques qui permettent, pour un même niveau d'effort total, d'accroître la production par navire ; la diminution du nombre de navire en est un corollaire. Pour certaines espèces, une hausse prononcée du prix au débarquement permet de compenser la baisse des apports. Les producteurs peuvent en bénéficier, non les consommateurs.

La conclusion à laquelle les analyses théoriques aboutissent est qu'il existe, en l'absence de limitation de l'effort de pêche, un gaspillage non seulement des ressources naturelles, mais aussi des moyens humains et matériels.

Les solutions théoriques proposées pour maîtriser l'évolution de l'importance de l'effort de pêche ainsi que la forme que celui-ci prend, sont variées. Elles reviennent, dans l'ensemble, à créer des droits d'usage exclusif (licences par bateau, quotas individuels de capture, droits territoriaux) ou à taxer les activités de pêche. Dans ce cadre, les licences constituent une autorisation donnée à un nombre limité de pêcheurs ou de navires pour exploiter une pêcherie ; les techniques de pêche autorisées sont en général spécifiées. La notion de licence implique un

numerus clausus, donc la possibilité d'exclusion de pêcheurs potentiels.

Troadec (1982) estime que pour réduire les pertes économiques et sociales qui accompagnent la liberté d'accès aux ressources, il serait nécessaire de substituer au système de contingents globaux de captures, "d'autres méthodes plus complètes" (limitation des capacités totales de captures par délivrance de licences de pêche et contrôle de gains d'efficacité, attribution directe aux pêcheurs de fractions individuelles de stocks peu mobiles ou de quotas individuels de capture - pour les stocks stables dont les prises peuvent être contrôlées).

De même, Crutchfield (1979) propose trois méthodes efficaces de limitation de l'effort de pêche : les redevances, la limitation directe des moyens de production (licences de pêche), la limitation de la production (quotas individuels de capture). Dans la pratique, ajoute-t-il, toutes ces options doivent être combinées avec d'autres mesures directes visant à assurer un contrôle souple.

Scott (1979) est plus spécifique. De son examen de la littérature économique relative à la régulation des pêches, il tire la conclusion que le meilleur système serait un contrôle de l'output (captures), plutôt que des inputs (bateaux et engins), accompagné de droits de pêche attribués pour une période limitée. Ces droits prendraient la forme de quotas individuels de captures transférables et pouvant être échangés sur un marché.

Pearse (1980) suggère plutôt la mise en place d'un système de licences obligatoires par navire, complété par des critères spécifiques relatifs aux caractéristiques des moyens de production (par exemple, la limitation de la puissance du moteur ou de la jauge). Ces licences, en nombre limité, devraient être transférables et divisibles. Elles pourraient donner lieu au paiement d'une redevance, en contrepartie des avantages concédés par l'octroi des licences. Ce système pourrait être complété par des mesures techniques destinées à réglementer la répartition de l'effort de pêche entre les stocks et les zones de pêche. Un tel système verrait son efficacité accrue par l'instauration, préconisée aussi par Scott, de droits quantitatifs ou d'allocation de contingents de capture par navire.

Christy (1983) estime que, dans le cas de ressources sédentaires, l'exercice de droits d'usage territoriaux dans les pêcheries revêt "un intérêt considérable du point de vue de l'efficacité des opérations de pêche" et peut "apporter une importante contribution aux efforts

déployés pour améliorer le sort des pêcheurs". Cette analyse est aussi celle d'autres auteurs comme Troadec (1982).

De manière souvent indépendante au développement des études théoriques, des réglementations attribuant des droits d'usage exclusifs existent dans de nombreux pays pour limiter l'effort de pêche des bateaux nationaux exploitant une même pêcherie. Nous nous intéressons ici aux seuls systèmes mis explicitement en place par des réglementations.

Dans les pays industrialisés, certains systèmes de licences de pêche ou de droits territoriaux ont été instaurés depuis de très nombreuses années ; il en est ainsi au Japon pour la pêche (Asada et alii, 1983), et en France pour les cultures marines, les pêcheries fixes ou les champs de laminaires (Viot Coster, 1971 ; Arzel, 1984).

Plus fréquemment, les licences ou les droits territoriaux ont été institués relativement récemment comme aux Etats-Unis, au Canada, en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans certains pays de la Communauté Economique.

En France, la pêche au chalut de fond en Méditerranée et la pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc sont sujettes à l'attribution préalable de licences dont le nombre est limité. Des systèmes de licences sont en vigueur pour d'autres pêcheries ; il en est ainsi pour le chalutage dans les pertuis charentais, la pêche à la civelle, certains gisements naturels de moules ou pour la pêche à la crevette en Guyane (Le Brun, 1984).

En Italie, le Parlement a adopté en 1982 une loi contenant un "plan de rationalisation et de développement de la pêche maritime". Celui-ci prévoit l'introduction progressive de licences de pêche.

A l'échelon de la CEE, l'instauration progressive de systèmes de licences de pêche est une éventualité plausible, mais non certaine.

Pour les expériences de systèmes de licences de pêche en France, un travail d'évaluation reste à entreprendre afin d'en apprécier la portée économique. L'objet de cet article est d'examiner le fonctionnement et les implications du système de licences au chalutage mis en place en Méditerranée, ceci en regard du contexte de la pêche dans cette zone au cours des vingt dernières années.

## LE SYSTEME DES LICENCES DES CHALUTIERS EN MEDITERRANEE

### *La mise en place des licences en Méditerranée*

Depuis 1945, l'obtention d'une licence d'armement est obligatoire pour pratiquer la pêche professionnelle en Méditerranée (pour les bateaux de plus de 2 tjb). Le système de licences en vigueur jusqu'à la fin des années 1960 se distingue fondamentalement de celui mis en place au début des années 1970 pour la pêche au chalut. Le premier ne comportait pas directement de restriction quant au nombre de navires et à la puissance de leurs moteurs. A l'inverse, le second limite, dans le cas du chalutage, le nombre de navires ainsi que leur puissance. Il permet l'exclusion de pêcheurs potentiels.

Le passage d'un système de licences ayant une vocation administrative à un système répondant à un but d'aménagement des pêcheries a été le résultat d'un processus relativement long qui s'étend sur une dizaine d'années.

Ce sont les événements des années 1960 qui vont être les facteurs de changements dans la réglementation de l'activité de pêche, réglementation jusqu'alors extrêmement libérale.

En mai 1964, à l'initiative des présidents des Comités Locaux de Pêche, le Comité Régional Méditerranéen des pêches maritimes (C.R.M.) propose que soit refusée la délivrance de licences d'armement aux unités neuves de moins de 15 mètres et de moins de 150 CV, destinées à la pêche au chalut ou à la pêche au lamparo.

La proposition d'utilisation des licences professionnelles comme instrument sélectif d'une politique des pêches en Méditerranée s'intègre dans un ensemble de mesures prises à la fin du premier semestre 1964 :

- l'arrêté du 29 mai 1964, qui permet de limiter la pêche au lamparo en fonction des capacités d'absorption du marché ;
- l'arrêté du 2 juin 1964, qui interdit l'usage des arts trainants dans les trois milles ;
- l'arrêt de l'octroi de prêts du Crédit Maritime Mutuel pour la construction de petits chalutiers, ceci en accord avec les chefs de quartier et les représentants professionnels.

La proposition du C.R.M., transmise par le Comité Central des Pêches Maritimes (C.C.P.M.) à la Direction des Pêches, est rejetée par cette dernière. Les licences prévues créent, selon la Direction des Pêches, "une discrimination entre les armateurs suivant le genre de pêche qu'ils désirent pratiquer" ; cela est jugé "incompatible avec les principes de liberté de pêche et de

liberté du commerce et de l'industrie que les pouvoirs publics doivent faire respecter".

Le rejet de l'Administration Centrale, en 1964, n'élimine pas la recherche de mise en place d'un système destiné à empêcher la construction de navires de petites dimensions pouvant pratiquer le chalutage dans la zone côtière. En mai 1968, le C.R.M. émet le souhait de ne voir attribuer des licences d'armement au chalut que pour les nouvelles unités de plus de 18 mètres et de plus de 200 CV ; il demande de plus à l'administration de ne pas donner d'autorisations supplémentaires pour la pêche au lamparo.

En novembre 1968, l'assemblée du C.R.M. approuve dans sa majorité, "après un débat confus", une proposition relative à la limitation du nombre de patrons pouvant armer des chalutiers. L'unanimité n'est pas faite parmi les patrons-pêcheurs. Le représentant de Sète s'oppose à une limitation du nombre de navires par des licences. Le principe de limitation du nombre de navires et de définition de caractéristiques minima pour les nouveaux navires reçoit le même soutien qu'en 1964 : les Affaires Maritimes et l'ISTPM y sont nettement favorables.

Sur propositions du C.R.M. et avec l'approbation du Directeur des Pêches Maritimes, le C.C.P.M. décide le 20 novembre 1970 l'institution d'une licence spéciale de pêche au chalut en Méditerranée.

"Cette licence, remise gratuitement aux armateurs de chalutiers en exploitation à la date de la présente décision, ne sera désormais délivrée que pour la mise en services des navires :

- remplaçant une unité condamnée ayant pratiqué cette activité ou vendue pour une autre destination,
- et représentant les caractéristiques ci-après : longueur minimum 16 mètres entre perpendiculaires ou 18 mètres hors tout et puissance motrice comprise entre 200 et 400 CV".

Par dérogation, "les marins professionnels âgés de moins de 45 ans et réunissant dix années minimum de navigation à la pêche, à la condition qu'ils ne possèdent pas déjà de chalutier en activité, pourront obtenir une licence d'armement au chalut pour la construction de navires offrant les caractéristiques précitées, sous réserve toutefois d'exploitation personnelle en qualité de propriétaire embarqué et de ne pas rétrocéder leurs chalutiers avant l'expiration de cinq années, sauf cas de force majeure dûment constatée, telle que décès, inaptitude à la navigation et abandon justifié de la profession" (Décision n° 120 du C.C.P.M., article 2). "Dans le cas de chalutage en zone interdite, la licence spéciale de pêche au chalut pourra être retirée

sur la proposition du Comité Local des Pêches Maritimes du lieu de l'infraction, dans les conditions définies à l'article 17 de l'ordonnance du 14 août 1945" (Décision n° 120 du C.C.P.M., article 3).

Le système de licence ne limite pas strictement le nombre des chalutiers puisque des dérogations sont prévues.

L'appauvrissement des fonds, la poursuite de l'augmentation du nombre des chalutiers, conduisent les patrons de chalutiers à souhaiter une fermeture stricte à l'accès de leur métier. Cette volonté se concrétisera en 1972 par une limitation des dérogations jusqu'alors admises.

*Description du système de licences  
spéciales pour la pêche au chalut de fond  
en Méditerranée*

*La définition de l'unité d'application  
des licences*

Le système de licences est appliqué à une pêcherie délimitée en termes de métiers pratiqués et de zone géographique :

- chalutage de fond ;
- zone méditerranéenne, hors de la bande côtière des trois milles.

Du point de vue de la gestion des licences, il n'existe pas de subdivisions de la zone géographique bien que celle-ci soit composée d'écosystèmes différents (Golfe du Lion, Provence-Côte d'Azur, Corse) ; par ailleurs les critères d'espèces et de périodes de temps ne sont pas utilisés.

Le chalutage est essentiellement pratiqué dans le Golfe du Lion, le seul secteur des côtes françaises de Méditerranée où le plateau continental présente une étendue importante (environ 15 000 km<sup>2</sup> de la côte aux fonds de 120 mètres). Sa largeur atteint une quarantaine de milles dans le sud de Sète, zone maximum d'extension vers le large.

Un accord entre la France et l'Espagne autorise les pêcheurs de ces pays à aller pêcher toutes les espèces dans la zone comprise entre 6 et 12 milles dans les eaux territoriales du pays étranger : en Espagne, de la frontière au Cap Leucate ; en France, de la frontière au Cap Creus (accord du 20 mars 1967). Au-delà des eaux territoriales, c'est-à-dire des 12 milles, la pêche s'exerce en zone internationale libre dans laquelle n'existe réglementation de droits d'accès. Jusqu'aux années 1970, l'effort de pêche espagnol dans le Golfe du Lion semble avoir été peu élevé par rapport à celui des navires français.

Par ailleurs, un effort de pêche limité était exercé au-delà des 3 milles sur des espèces démersales par des navires ne pratiquant pas le chalutage.

Une quarantaine d'espèces ou groupes d'espèces sont exploités simultanément par des chalutiers en activité dans le Golfe du Lion. A la criée de Sète, les statistiques de vente sont classées sous une centaine de rubriques. Le merlu constitue l'espèce la plus importante (28 % de la valeur débarquée à Sète entre 1980 et 1983). Pour les chalutiers sétois, en 1983, seize espèces, dont la sardine, ont représenté 80 % de la valeur des ventes en criée : les 20 % restant sont constitués d'un grand nombre d'espèces.

*Le mode de limitation de  
l'effort de pêche*

Quatre types de mesures existent pour limiter l'effort de pêche :

- limitation du nombre maximum de chalutiers. Le nombre total de navires disposant d'une licence n'a été connu officiellement qu'en 1982. Au 1er août 1983, 240 navires disposent d'une licence de pêche au chalut ; certains de ces navires pratiquent une autre forme de pêche que le chalutage ;

- limitation de la puissance maximale du moteur à 430 CV et de la longueur minimum à 18 mètres hors tout. Il est interdit de munir les navires simultanément d'une hélice à pas variable et d'une tuyère ; les réducteurs dont le taux de réduction est supérieur au 1/6ème ne sont pas autorisés ;

- le temps de pêche des chalutiers est en principe limité (sortie de la journée, du lundi au vendredi) sauf le cas particulier de Valras-Plage avec 4-5 chalutiers concernés. A l'exception de Marseille, l'heure de sortie des chalutiers est réglementée : à 2 heures à Port-Vendres et Port-la-Nouvelle ; à 3 heures à Sète, Grau-du-Roi, Martigues, Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis (situation en vigueur en 1980). Les heures de rentrée sont régies par l'organisation des systèmes de vente ;

- réglementation des engins de pêche. La pratique du chalutage pélagique est interdite sauf en boeuf, par dérogation. Le maillage minimum admis dans la poche des chaluts autorisés est de 20 millimètres de côté.

Le nombre de chalutiers, leur temps de pêche, la puissance nominale des moteurs étant limités et le type d'engins de pêche réglementé, le pouvoir pêchant des chalutiers reste étroitement lié à la force de traction que peut fournir le navire pour remorquer le filet. La puissance motrice réelle des chalutiers ne correspond pas à

la puissance nominale des moteurs pour un régime donné en raison des dispositifs annexes (comme une tuyère, une hélice à pas variable, un réducteur à taux important, ou l'emploi de la suralimentation). Il n'est pas aisé de définir une unité de mesure de la force de traction des navires qui soit facile à évaluer. En 1974, l'I.S.T.P.M. suggérait d'utiliser une unité de mesure en complément à la puissance installée ; la traction au point fixe apparaissait comme un compromis correct entre la possibilité pratique de mesure ou de contrôle et son exactitude comme indicateur de la force de traction effective du chalutier en pêche (Dremlère, 1974).

#### Le mode d'allocation des premières licences spéciales de pêche au chalut

A l'origine, les licences spéciales de pêche au chalut ont été attribuées à tout armateur de chalutier en exploitation en 1970. Certains patrons de pêche ne pratiquant la pêche au chalut que de manière saisonnière ont aussi reçu, à leur demande, une licence spéciale. Jusqu'en 1972, quelques pêcheurs ont obtenu de nouvelles licences dans le cadre des dérogations prévues par la décision n° 120 de C.C.P.M.

La première allocation de licences et leur détention se sont faites sans paiement de redevances spéciales.

Les navires non conformes aux règles posées par l'arrêté du 25 novembre 1975 bénéficient, à titre transitoire, d'une autorisation de pêche au chalut, dans la mesure où ils pratiquaient déjà ce genre de pêche avant la publication de l'arrêté.

#### Le mode de renouvellement des licences

Le renouvellement des licences est systématiquement accordé à un armateur qui possède déjà une licence et qui en fait la demande aux Affaires Maritimes soit pour le bateau antérieurement en activité, soit pour un bateau nouvellement acquis.

#### Le mode de délivrance ou de transmission des licences

La décision n° 124 du C.C.P.M., en 1972, impliquait que la délivrance des licences à de nouveaux propriétaires de navires reposa sur la procédure suivante :

- 1° demande déposée au Comité Local des Pêches Maritimes dont dépend le demandeur ;
- 2° demande transmise, après avis motivé, au chef du quartier des Affaires Maritimes ;
- 3° demande examinée par le Comité Régional Méditerranéen qui formule son avis ;
- 4° délivrance par le Directeur des Affaires Maritimes en Méditerranée.

L'arrêté du 25 novembre 1975 n'indique aucune procédure particulière de délivrance ou de transmission d'une licence spéciale de pêche au chalut. L'application de l'arrêté relève du Directeur des Affaires Maritimes à Marseille. Ce dernier est amené à définir la procédure de délivrance ou de transmission des licences. Il ne semble pas qu'un texte réglementaire précise les critères de délivrance des licences. Le Directeur des Affaires Maritimes décide, après avis du chef de quartier, des suites à donner aux nouvelles demandes de licences, le nombre attribué de celles-ci étant limité par la clause de "remplacement nombre pour nombre".

#### L'EVOLUTION DES RESULTATS DE L'ACTIVITE DES CHALUTIERS

Les quantités totales débarquées par les chalutiers de Sète sont passées de moins de 3 000 tonnes pour la période 1970-1973 à plus de 8 000 tonnes en 1982 et 1983. Entre 1971 et 1983, le taux annuel d'accroissement des débarquements a été en moyenne de + 9,8 %. La progression s'est effectuée en deux phases :

- période 1974-1975, au cours de laquelle les débarquements passent de 2 700 tonnes à 4 200 tonnes (+ 56 %, soit une moyenne de + 24,7 % par an) ;
- période 1978-1982, au cours de laquelle les débarquements augmentent de 4 300 tonnes à 8 000 tonnes (+ 87 %, soit une moyenne de + 12,5 % par an).

L'année 1984 marque une rupture de la tendance globale d'accroissement des débarquements ; ces derniers retombent à près de 6 300 tonnes.

#### *La stagnation des espèces démersales, progression des espèces pélagiques*

L'évolution de la production par groupe d'espèces est fortement contrastée. Pour les espèces démersales, le maximum des débarquements en criée est atteint en 1975 avec plus de 3 600 tonnes. Ce maximum est suivi d'un déclin jusqu'en 1979 (2 850 tonnes, soit - 4,6 % par an). Dès 1980, la production remonte et fluctue autour de 3 500 tonnes jusqu'en 1983. Elle retombe à près de 3 100 tonnes en 1984.

Parmi les espèces démersales, les fluctuations des débarquements peuvent être très importantes. En particulier, la production de merlu, principale espèce démersale débarquée à Sète, passe de 285 tonnes en 1970 à 130 tonnes en 1973 puis augmente jusqu'à 1 075 tonnes en 1980 pour retomber à 500 tonnes en 1984. La part de cette espèce dans les quantités d'espèces démersales débarquées en criée passe de 9 % pour la période 1970-1974 à 25 % pour la période

1980-1984. Les fluctuations de production totale d'espèces démersales reflètent, de manière atténuée, celles de la production de merlu.

Le maximum de production de petites espèces pélagiques est atteint par les chalutiers en 1982, avec plus de 4 800 tonnes contre 250 tonnes en 1972. En 10 ans, la production de petites espèces pélagiques a été multipliée par 19, soit une moyenne de + 134 % par an. Cette progression concerne la sardine (95 tonnes en 1972, plus de 3 300 tonnes en 1982), le maquereau (150 tonnes en 1972, plus de 1 100 tonnes en 1982) et l'anchois (330 tonnes en 1982). La production de ces espèces stagne en 1983, puis diminue en 1984 avec un total de 3 200 tonnes.

L'évolution par groupe d'espèces des quantités totales débarquées par les chalutiers de Sète est globalement analogue à celle des autres chalutiers en activité dans le Golfe du Lion :

- augmentation de la production d'espèces démersales jusqu'en 1975, légère diminution jusqu'en 1979, et reprise au début des années 1980 ; le maximum de production est atteint en 1983 avec plus de 11 000 tonnes ;

- la production de sardines, qui a sensiblement diminué en Méditerranée française dans la première moitié des années 1970, progresse de 11 300 tonnes en 1976 à près de 21 000 tonnes en 1982 ; cet accroissement de production est essentiellement dû aux navires utilisant le chalut de fond et à ceux utilisant le chalut pélagique en boeuf, le nombre de lamparos étant en constante diminution (Aldebert et alii, IFREMER, à paraître).

#### *La régression depuis 1980 de la valeur des débarquements*

Compte tenu de l'érosion monétaire, la valeur totale des débarquements des chalutiers atteint son maximum en 1980 avec près de 74 millions de francs 1984.

La valeur totale des débarquements vendus en criée ou par l'intermédiaire de l'organisation de producteurs SATHOAN régresse depuis 1980 ; elle tombe à 64,5 millions de francs 1984 en 1982, remonte à près de 72 millions de francs 1984 en 1983 et diminue à 60 millions de francs 1984 en 1984, soit le niveau déjà atteint en 1977. Cette tendance globale est sans doute à atténuer en raison du nombre légèrement plus élevé de chalutiers vendant exclusivement hors criée en 1984 ; on en compte 5 contre 2 les années antérieures ; par ailleurs, pour certains chalutiers vendant principalement en criée ou à la SATHOAN, la part des ventes directes aux mareyeurs semble avoir progressé en 1984.

Les fluctuations de la valeur des débarquements reflètent celles des quantités mais sont atténuées par les variations des prix à court

terme : pour l'ensemble des espèces les augmentations de quantités débarquées se traduisent à court terme par une diminution des prix : inversement, les baisses de quantités débarquées entraînent des augmentations à court terme des prix. A moyen terme, il existe une différence sensible entre les espèces démersales et les petites espèces pélagiques :

- pour les espèces démersales, l'augmentation durable du niveau de production n'entraîne pas une baisse permanente des prix : on retrouve en 1982-1983 un niveau de prix moyen analogue à celui de 1972-1973 alors que le niveau de production a augmenté de 40 % ; pour le seul merlu, les prix au début des années 1980 sont supérieurs à ceux de la moitié des années 1970 alors que le niveau de production a augmenté d'environ 80 % ;

- pour la sardine, les relations entre prix et quantités débarquées apparaissent nettement sur la période 1949-1982, le coefficient de corrélation entre les prix et les quantités est de - 0,878. Ces relations s'inscrivent cependant dans une tendance de baisse durable des prix : pour des niveaux de production analogues, les prix au cours de la période 1974-1983 sont inférieurs de 25 % à ceux de la période 1963-1972, ceci malgré des mesures communautaires de soutien des prix aux débarquements.

De manière schématique, la demande paraît soutenue pour les espèces démersales mais non pour les petites espèces pélagiques, la sardine en particulier, qui sont par ailleurs concurrencées par les importations (Scet, 1983 ; Gilly, 1985).

L'évolution de la composition de la valeur des débarquements depuis le début des années 1970 dénote une spécialisation croissante de l'activité des chalutiers ; pour la période 1980-1983, plus de 50 % du chiffre d'affaires est réalisé par les petites espèces pélagiques et le merlu. Ce pourcentage n'atteignait pas 20 % en moyenne au cours de la période 1971-1973.

La production des chalutiers du port de Sète a sensiblement augmenté à partir de 1973 jusqu'en 1982. L'essentiel de cette augmentation est dû aux petites espèces pélagiques, la sardine en particulier ; la part du merlu a également progressé. Le chiffre d'affaires global stagne, voire régresse, depuis 1980.

Le développement substantiel de la production paraît stoppé au début des années 1980. Il a abouti à une situation où le chiffre d'affaires des chalutiers est nettement dépendant des variations d'abondance du merlu et des petites espèces pélagiques. Pour ces dernières, le chiffre d'affaires est en partie tributaire des importations et des mesures prises au niveau national (FIOM) et Communautaires (FEOGA) en matière de soutien des prix au débarquement.

Composition des débarquements  
des chalutiers

	En %		
	1971-73	1975	1980-83
<b>VALEUR</b>			
- Espèces pélagiques	6,0	8,0	22,6
- Merlu.....	13,8	22,4	28,0
- Merlu + pélagiques	19,8	30,4	50,6
- Total.....	100,0	100,0	100,0
<b>QUANTITES</b>			
- Espèces pélagiques	10,8	13,5	52,9
- Merlu.....	5,5	15,3	12,3
- Merlu + pélagiques	16,3	28,8	55,2
- Total.....	100,0	100,0	100,0

Source : Criée, SATHOAN

LE DEVELOPPEMENT DE L'EFFORT  
DE PECHE

L'augmentation des débarquements totaux des chalutiers est liée à l'évolution de leur effort de pêche. Les formes d'effort de pêche et leur importance se sont substantiellement modifiées depuis le début des années 1970. Plusieurs éléments sont intervenus :

- l'augmentation du nombre total de chalutiers ;
- le remplacement des navires anciens, notamment de moins de 18 mètres, par des navires de plus grande dimension équipés de moteurs plus puissants ;
- l'augmentation de la puissance des moteurs des chalutiers déjà en activité avant 1970 ;
- l'utilisation du chalut à quatre face à partir de 1974-1975 par la plupart des chalutiers de plus de 20-22 mètres équipés de moteurs de 400 à 430 chevaux.

L'augmentation du nombre de  
chalutiers

Jusqu'au début des années 1970, il existe pour certains navires une polyvalence entre les activités de chalutage et celles de lamparo. Aussi est-il difficile de retracer avec précision le nombre moyen de chalutiers en activité au cours de cette période. A partir de la moitié des années 1970, le nombre moyen de chalutiers augmente de 41-42 à 49 en 1980 et 53 en 1984. Leurs caractéristiques techniques évoluent également.

L'évolution de la flottille par  
catégorie de chalutiers

La structure d'âge de la flottille en 1970, 1977 et 1984 indique trois principales phases de renouvellement :

- de 1945 à 1949, plus de 25 chalutiers sont construits et entrent en activité ; ces chalutiers représentent 38 % de la flottille sétoise de chalutiers en 1966, plus de 30 % en 1970 et encore 11 % en 1984 ;

- de 1965 à 1969, 15 nouveaux chalutiers sont mis en activité ; avec les quelques unités construites à la même période mais achetées d'occasion ultérieurement, ils représentent 33 % de la flottille en 1970 et 21 % en 1984 ;

- de 1975 au début des années 1980, 25 chalutiers sont construits ; ils constituent près de 50 % de la flottille en 1984.

Plus des trois quarts de la flottille actuelle de chalutiers sont issus de ces trois phases de renouvellement.

A chacune de ces phases de renouvellement correspondent des types spécifiques de chalutiers.

Les chalutiers de moins de 18 mètres  
(type A)

Ces navires ont une longueur inférieure à 18 mètres et généralement une jauge de moins de 30 tjb. A l'origine, la puissance des moteurs est comprise entre 100 et 200 chevaux.

Ceux en activité en 1970 ainsi que ceux toujours présents en 1984 datent en moyenne de 1954. La principale période de construction de ces navires se situe entre 1946 et 1950. Les derniers chalutiers de moins de 18 mètres datent de 1965-1966. La comparaison des apports par jour de pêche, en quantité et en valeur, indique qu'il n'existe pas de différence notable entre les navires de ce type construits vers 1950 et ceux construits vers 1965.

L'équipage comprend 3 ou 4 personnes, y compris le patron de pêche.

Les chalutiers de longueur comprise entre  
18 et 23 mètres construits à partir de 1965  
(type B)

Ces navires ont généralement été construits entre 1966 et 1969. Ils ont une longueur comprise entre 18 et 25 mètres. La longueur moyenne est de 20 mètres. Les chalutiers de moins de 23 mètres construits dans les années 1970 sont assimilés à cette catégorie. La jauge est comprise entre 30 et 50 tjb. La puissance des moteurs à l'origine se situe entre 240 et 400 chevaux.

L'équipage comprend de 3 à 6 personnes selon le type de pêche.

Quelques chalutiers de plus de 18 mètres datent de la période 1946-1950. Ils ont souvent été initialement mis en exploitation sur les côtes algériennes. Leurs débarquements étant inférieurs en valeur à ceux des chalutiers construits entre 1965 et 1974, cette catégorie de chalutier est mise à part ; elle constitue un cas intermédiaire entre ceux de moins de 18 mètres et ceux de plus de 18 mètres construits après 1965 (dans le tableau suivant, cette catégorie correspond au type AA).

Les chalutiers de 24-25 mètres construits à partir de 1974 (type C)

Ces navires ont une longueur comprise entre 24 et 25 mètres. Leur jauge est en principe juste inférieure à 50 tjb. La date de construction de ces navires s'étend de 1975 à 1983. En 1984, l'année moyenne de construction est 1978. La puissance installée à l'origine est de 400 ou 430 chevaux nominaux. L'équipage comprend 5 à 6 personnes, y compris le patron de pêche.

Le renouvellement de la flottille s'est effectué au cours des années 1970 principalement par un remplacement des navires de moins de 18 mètres par des navires de 24-25 mètres plus puissants.

#### Evolution du nombre de chalutiers en activité

	Chalutiers vendant en criée				Sous-total	Hors-criée	Total	Nombre moyen
	Type A	Type AA	Type B	Type C				
1970	24	8	13	-	45	-	45	-
1971	22	8	16	-	46	-	46	-
1972	21	8	17	-	46	-	46	-
1973	21	8	17	-	46	-	46	-
1974	19	9	15	1	44	-	44	41
1975	18	9	15	3	45	-	45	42
1976	16	10	14	6	46	-	46	42
1977	11	10	16	5	42	2	44	42
1978	12	9	17	5	42	2	45	43
1979	9	8	20	12	49	-	49	44
1980	6	8	19	15	48	1	49	49
1981	6	7	17	19	49	2	51	-
1982	6	6	19	21	52	2	54	49
1983	5	6	20	21	52	3	55	-
1984	5	5	17	21	48	5	53	53

Source : d'après données criée, Affaires Maritimes, IFREMER.

Type A : chalutiers de moins de 18 mètres

Type AA : chalutiers de plus de 18 mètres construits avant 1955

Type B : chalutiers de plus de 18 mètres construits principalement entre 1965 et 1974

Type C : chalutiers de 24-25 mètres construits à partir de 1974

Nota : en raison des entrées-sorties en flotte, le nombre total de chalutiers n'est pas nécessairement égal au nombre moyen de chalutiers en activité en cours d'année.

#### L'augmentation de la force de traction des chalutiers

La force de traction de nombreux chalutiers construits avant 1980 a été accrue de deux manières :

\* Par le remplacement des moteurs anciens par de nouveaux moteurs plus puissants. En 1981 et 1982, ce remplacement a été favorisé par des subventions accordées au titres des économies d'énergie (15 chalutiers sétois concernés, les subventions atteignant environ 3,5 millions de

francs 1984). En pratique, des moteurs d'une puissance supérieure à 430 chevaux sont utilisés sur de nombreux chalutiers ; ils sont bridés à 430 chevaux pour satisfaire aux obligations de la réglementation.

Puissance nominale des moteurs  
(ensemble des chalutiers de chaque catégorie)

	1970	1977	1984
Type de chalutiers			
- A .....	204	228	305
- AA.....	353	373	430
- B .....	396	428	420
- C .....	-	424	430
- Moyenne.....	283	355	415

Puissance nominale des moteurs  
(quatre mêmes chalutiers de chaque catégorie)

	1970	1977	1984
Type de chalutier			
- A .....	252	282	317
- B .....	360	415	423
- C .....	-	423	430

Source : d'après données criée, Affaires Maritimes, IFREMER

\* Par l'installation d'une tuyère ou d'une hélice à pas variable. Cela concerne surtout les chalutiers de 24-25 mètres (type C) ainsi que des chalutiers de plus de 18 mètres (type B).

#### L'utilisation du chalut à quatre faces

Le type de chalut utilisé a connu plusieurs modifications au cours des années 1970.

Avant 1970, le chalut de fond à deux faces est utilisé par l'ensemble des chalutiers. En janvier 1969, la maille minimum autorisée est fixée à 20 millimètres de côté. Le passage du maillage de 12 millimètres ou 14 millimètres de côté à celui de 16, 18 ou 20 millimètres ne s'effectue que progressivement. Le chalut pélagique est quant à lui interdit le 15 juin 1970.

Un chalut de fond à quatre faces (faces de côté de faible hauteur) muni de mailles assez petites dans les ailes (100 millimètres de côté) apparaît en 1973, en provenance d'Espagne. Ce type de chalut a été adapté puis largement vulgarisé ensuite par l'ISTPM/IFREMER sous l'appellation G.O.V.A.C. (Grande Ouverture Verticale Avec Côtés).

Les chaluts à quatre faces à grandes mailles (200 millimètres de côté) sont utilisés dès la fin de 1974 par quelques gros chalutiers. L'emploi de ces chaluts à quatre faces, à grande ouverture verticale, s'étend rapidement à partir de 1975 à la quasi-totalité des chalutiers de plus de 20-22 mètres (type B et surtout type C).

A partir de 1976, plusieurs chalutiers utilisent un maillage de 400 millimètres de côté dans la partie antérieure des chaluts à quatre faces tandis que d'autres confectionnent les ailes de ces chaluts en coupant d'anciennes nappes de filets dérivants à thon (mailles en nylon de 120 millimètres de côté).

Les chaluts de fond à deux faces, de type Le Drezen, armés sur chaîne font leur apparition en 1980. Leur utilisation augmente en 1983. En 1984, au moins huit chalutiers de moyenne dimension (type A et type B) l'emploient régulièrement.

L'introduction du chalut à quatre faces à la moitié des années 1970 a pour effet de rendre possible la pêche dans les tranches d'eau jusqu'alors peu exploitées. Ce type de chalut permet notamment des captures de petites espèces pélagiques ainsi que de merlu adulte. Le tableau suivant donne un exemple de différence de composition des captures effectuées en 1984, d'une part par des chalutiers d'environ 18 mètres utilisant des chaluts à deux faces, d'autre part par des chalutiers de près de 25 mètres utilisant des chaluts à quatre faces.

Exemple de composition des captures  
par type de chaluts (résultats moyens  
d'essais comparatifs avril à juin 1984)

	Quantité (kg) par jour	Valeur (F) par jour
Chalut à deux faces (Le Drezen) (32 mm étiré)		
- Sole.....	20,9	1 104
- Poulpe.....	26,5	337
- Merlu.....	4,6	100
- Autres.....	81,0	1 314
Total.....	133,0	2 855
Chalut à quatre faces (32 mm étiré)		
- Sardine + anchois + maquereau.....	598,0	2 996
- Merlu.....	77,0	1 957
- Autres.....	387,0	2 132
Total.....	1 062,0	7 085

Source : Première, IFREMER, 1984

*La diminution du nombre de jours de pêche  
par chalutier*

La diminution du nombre moyen de jours de sortie par chalutier depuis 1970 atténuée légèrement l'accroissement de la capacité de capture de la flottille. Le chalutage, déjà interdit le dimanche, n'est plus autorisé le samedi à compter du 1er janvier 1970. Les heures de sorties sont quant à elles fixées depuis 1969 à 3 heures du matin pour les chalutiers du port de Sète (cette réglementation est étendue en 1979 à l'ensemble des ports du quartier de Sète).

En raison des possibilités de vente hors criée, l'évolution du nombre exact de jours de sortie n'est pas connue. Plusieurs indicateurs peuvent toutefois être utilisés.

- Le nombre de jours par an où au moins un chalutier est sorti en pêche passe d'une moyenne de 262 jours pour la période 1967-1969 à 233 jours pour la période 1970-1984.

- Le maximum de jours de ventes en criée pour un même chalutier diminue d'une moyenne de 230 jours pour la période 1971-1974 à 222 jours pour la période 1975-1978 et 215 jours pour la période 1979-1983. En 1984, il tombe à 201 jours.

- Le nombre moyen de jours de vente en criée diminue au cours des années 1970. Pour les navires en activité au moins 10 mois dans l'année, il passe de 200 jours à la moitié des années 1970 à 180 jours au début des années 1980. Alors qu'il est courant de voir des chalutiers avoir 220 jours de vente en criée dans la première moitié des années 1970; il est devenu rare à partir de 1980 d'en voir faire plus de 205 jours.

Le nombre total de jours de vente en criée des chalutiers sétois passe d'une moyenne annuelle de 8 900 jours pour la période 1967-1969, à 8 525 pour la période 1970-1977, 8 200 pour la période 1975-1981 et 7 880 pour la période 1982-1984. Avec 7 460 sorties, l'année 1984, constitue un minimum. En raison de la possibilité d'accroissement des ventes hors criée, il convient de prendre ces chiffres avec prudence, leur comparaison avec le nombre moyen de chalutiers vendant en criée suggère une diminution du nombre moyen de sorties par chalutiers ou/et une augmentation des ventes hors criée.

*Effort total de pêche dans le Golfe du Lion.*

L'accroissement de la capacité de capture de la flottille sétoise de chalutiers s'inscrit dans un mouvement plus général d'augmentation de l'effort de pêche en Méditerranée.

Le nombre maximum de licences est limité à 240. Le nombre de chalutiers en activité dans le

Golfe du Lion est d'environ 190 en 1982 contre 170 en 1975. L'accroissement de l'effort de pêche des chalutiers sur le Golfe du Lion s'effectue également par un accroissement de la puissance des chalutiers ; en particulier, le pourcentage de chalutiers munis d'un moteur d'une puissance inférieure à 200 chevaux passe de 50 en 1975 à 20 en 1983. On peut évaluer que la puissance nominale de l'ensemble des chalutiers est passée de 28 000 chevaux au début des années 1970 à plus de 60 000 chevaux en 1984. Les chalutiers du port de Sète représentent environ un tiers de cette puissance. Leur puissance moyenne reste supérieure à celle des chalutiers des autres ports.

L'effort de pêche des chalutiers espagnols dans le Golfe du Lion a également augmenté depuis 1970. Le nombre de chalutiers dans la province de Gérone est passé de 89 en 1970 à 122 en 1982. En 1970, seuls 5 chalutiers avaient une puissance de plus de 500 chevaux ; en 1982, ils sont 34. Selon les Espagnols, environ 25 de ces chalutiers opèrent dans le Golfe du Lion, tant dans sa partie espagnole que dans la partie française et celle située à l'extérieur des 12 milles des deux pays.

L'effort de pêche des petits métiers s'est intensifié ces dernières années dans les zones situées en bordure du talus continental. Ces zones sont exploitées par des vedettes utilisant des filets maillants.

\* \*  
\*

A partir de 1974, l'introduction de nouveaux chalutiers de 24-25 mètres a plus que compensé le départ des vieux chalutiers d'une longueur inférieure à 18 mètres, moins puissants. L'augmentation de puissance à bord des chalutiers a été générale, les chalutiers déjà en activité avant 1970 remplaçant leur ancien moteur par de nouveaux plus puissants. Ces évolutions ont permis un accroissement du rayon d'action des navires.

Certains indices suggèrent une diminution du nombre moyen de jours de sortie par chalutier au cours de la période 1970-1984. Une telle tendance ne constituerait qu'un léger infléchissement de l'augmentation de la capacité de capture de la flottille sétoise : le nombre de chalutiers est passé de 41 en 1974 à 53 en 1984 tandis que la puissance moyenne des moteurs passait de 320 chevaux à 415 ; la puissance totale de la flottille a ainsi progressé de 13 000 à 22 000 chevaux, dont 20 000 chevaux pour les chalutiers vendant en criée. Dans le même temps, le nombre de marins a progressé d'environ 150 à près

de 110, dont 220 pour les chalutiers vendant en criée.

La tendance à l'augmentation de la puissance installée sur la flottille de chalutiers de Côte se retrouve pour l'ensemble du chalutage dans le Golfe du Lion : la puissance de l'ensemble des chalutiers français en activité dans cette zone est ainsi passée de 28 000 chevaux en 1970 à plus de 60 000 chevaux en 1984.

#### LE PROCESSUS D'INSTAURATION DU SYSTEME DE LICENCES

L'institution dans la première moitié des années 1970 d'un système de licences pour le chalutage de fonds en Méditerranée française est le résultat d'un processus engagé 10 ans auparavant. Le contexte de la pêche a sensiblement évolué au cours de ce processus. En parallèle, la stratégie des différentes parties concernées par ce type de réglementation s'est modifiée.

Au départ, dans le début des années 1960, le contexte est marqué par un développement substantiel de l'effort de pêche qui ne débouche pas sur une amélioration des revenus. Par rapport aux années 1950, la compétition entre unités de pêche s'est intensifiée. Elle s'effectue à travers le prélevement opéré sur les ressources (baisse des captures d'espèces démersales par unité d'effort) et les marchés (baisse du prix des espèces démersales, chute de ceux de la sardine). Elle prend également la forme d'une compétition spatiale entre les petits métiers utilisant des engins fixes et les chalutiers en activités dans la zone côtière (par simplification, dans les 3 milles).

Les mesures alors envisagées par la profession et les Affaires Maritimes visent à atténuer la compétition et ses effets ; exclusion de baillieurs de fonds non-pêcheurs, limitation du nombre de lamparos et de chalutiers, réallocation de l'effort de ces derniers au-delà des 3 milles.

Dans la seconde moitié des années 1960, la chute des revenus des pêcheurs utilisant le lamparo amène ces derniers à transférer leur effort de pêche sur le chalutage de fond. Leurs navires étant en général de petite dimension, il en résulte une intensification accrue de la compétition spatiale entre chalutiers et petits métiers dans la zone côtière. D'où le soutien accordé par les représentants des ports spécialisés dans les petits métiers à l'idée d'un système de licences pour les chalutiers et à une augmentation de leur dimension rendant moins nécessaire leurs incursions dans les 3 milles.

L'adhésion complète des représentants des ports spécialisés dans le chalutage ne s'effectue

qu'en 1971-1972, lorsque les captures par unité d'effort des chalutiers se retrouvent à un niveau bas par rapport aux années antérieures et que les transferts supplémentaires des lamparos vers le chalutage risque de les faire encore plus diminuer. Aux clivages déjà existants entre non-pêcheurs et pêcheurs et, au sein de ces derniers, entre petits métiers et autres activités, s'ajoute alors celui entre lamparos polyvalents et chalutiers. C'est à ce moment qu'est instauré le système de licences pour le chalutage de fond et qu'est mis fin à la polyvalence lamparo-chalutier.

D'une "protection" des petits métiers, on est passé à celle du chalutage. Le fait que, dès l'origine, le système mis en vigueur permit un doublement de la puissance totale installée pour la flottille de chalutiers montre qu'il s'agissait plus d'un moyen d'empêcher l'accès au chalutage à des pêcheurs jusqu'alors engagés dans d'autres activités que de limiter strictement l'effort de pêche de ceux déjà en place. La limitation de la puissance maximale des moteurs n'a été discutée qu'en 1970, sur proposition de l'ISTPM. Il est vrai qu'il subsistait alors de fortes possibilités d'expansion de l'effort de pêche dans les zones situées plus au large dans le Golfe du Lion.

Tout au long du processus d'instauration des licences apparaît le rôle majeur tenu par les Affaires Maritimes avec l'appui de l'ISTPM ; la Direction des Pêches a quant à elle tenu son rôle de tutelle, prenant la décision finale. Le soutien apporté aux licences par les services auxiliaires de l'administration centrale tient à ce qu'elles correspondaient en principe à la nature des problèmes rencontrés :

- minimiser les risques de conflits entre métiers ;
- éviter un appauvrissement des stocks de manière à maintenir les conditions d'une exploitation rentable des ressources.

Le rôle actif des Affaires Maritimes s'est maintenu dans la phase de fonctionnement du système de licences. Le contexte de 1975 à 1980 s'est à nouveau modifié ; la pêche au chalutage devient très rentable, entraînant un accroissement de la demande de licences.

L'absence de règle claire et pré-définie d'allocation ou transfert des licences implique que les Affaires Maritimes se retrouvent avec un rôle permanent d'attribution de droits d'exploitation et d'accès à une source de revenus élevés. L'ensemble de la demande de licences ne pouvait être satisfait. D'où la souplesse dont a fait preuve cette administration dans l'attribution des licences disponibles et pour leur transfert.

Dans la première moitié des années 1980, la baisse de la rentabilité du chalutage diminue la demande de licences. La contrainte majeure pour les chalutiers en place devient la réglementation relative aux caractéristiques des chalutiers

(puissance, dispositif de propulsion, engins de pêche).

Le système de licences tend à être caduc en tant que moyen de limitation du nombre de chalutiers : l'évolution des CPUE (1), des charges d'exploitation et du type de chalutier utilisé fait que le nombre de chalutiers devient inopérant. En revanche, en raison de la baisse de rentabilité, les patrons maintenant leur activité cherchent à accroître l'efficacité de captures de leur chalutier ; il s'agit alors de contourner des contraintes réglementaires qui par ailleurs, ne sont pas caractéristiques d'un système de licences.

#### LES IMPLICATIONS DU SYSTEME DE LICENCES

Après plus de 10 ans de fonctionnement, le bilan du système de licences apparaît mitigé.

Si l'on considère le critère d'efficacité, on observe que le système de licences n'a pas empêché une dégradation des résultats économiques des chalutiers. Cela résulte de l'absence de possibilité de retirer des capacités de capture dans deux cas de figure :

- lorsque l'efficacité de pêche des chalutiers est accrue, ce qui entraîne une augmentation de l'effort de pêche total et donc une diminution des CPUE ;
- lorsque le coût de l'effort de pêche augmente ou lorsque les prix au débarquement diminuent.

Le système de licences est statique dans la mesure où il n'est pas en mesure d'améliorer l'efficacité de la pêche en modulant le nombre de navires en fonction de l'évolution de CPUE, des coûts de l'effort de pêche ou des prix au débarquement. En revanche, il a sans doute joué un rôle important entre 1976 et 1980 en évitant que le niveau élevé des rémunérations pour les activités de chalutage ne se traduise par une forte augmentation du nombre de chalutiers en activité ; au cours de cette période, les licences ont vraisemblablement empêché un développement de l'effort de pêche supérieur à celui qui a effectivement eu lieu.

En permettant dès le départ une certaine flexibilité quant aux types de navires et de chaluts pouvant être utilisés et quant à leur localisation géographique, le système de licences n'a pas figé les activités de pêche au chalut,

(1) CPUE : Captures Par Unité d'Effort.

celles-ci ont pu se développer sur des zones de pêche plus étendues et porter sur des espèces comme la sardine.

Le transfert des licences de gré à gré peut a priori être considéré comme un moyen d'éviter à long terme une sclérose des activités de pêche. La création d'un "marché" pour les licences permet en principe aux pêcheurs les plus efficaces d'acquiescer les licences : ils peuvent anticiper un revenu plus élevé que celui des autres pêcheurs et donc proposer un meilleur prix pour l'acquisition d'une licence. Il s'agit là d'une hypothèse qui n'a pu être confirmée ni infirmée dans le cadre de cette étude.

Si l'on considère le critère de répartition de la richesse, l'objectif recherché par les patrons de chalutiers semble avoir été relativement atteint jusqu'à la fin des années 1970. En 1972, les patrons de navires polyvalents (lamparo-chalutage) ne disposant pas de licences de chalutage n'ont pu exploiter les ressources démersales du Golfe du Lion. Puis, de 1975 à 1980, le niveau élevé des rémunérations obtenu par l'exploitation de ces ressources a principalement bénéficié aux chalutiers.

La quasi-exclusivité qu'ont eue à l'origine les chalutiers sur les ressources démersales du Golfe du Lion a cependant été progressivement battue en brèche :

- certains pêcheurs ont pu acquiescer les licences de petits chalutiers, qui n'étaient pas en activité dans le Golfe du Lion, pour construire de nouveaux chalutiers opérant dans le Golfe du Lion ;
- le nombre de vedettes utilisées pour la pêche au large avec des filets maillants s'est accru à partir de 1979-1980 ;
- l'effort de pêche des chalutiers espagnols en activité dans le Golfe du Lion semble s'être intensifié.

Par ailleurs, la baisse générale des rémunérations obtenues dans les activités de chalutage rend d'autant plus intéressantes les incursions dans la zone des 3 milles pour pêcher des espèces comme la daurade, le loup ou la sole. La répartition spatiale entre engins fixes et engins traînants risque de devenir plus difficile à respecter.

De manière plus générale, dans une phase de baisse des rémunérations, les problèmes liés à la répartition de la richesse tendent à s'intensifier.

## LACUNES DU SYSTEME DE LICENCES EN MEDITERRANEE

Le système mis en place en Méditerranée présente trois principales lacunes :

- une absence de suivi détaillé de l'évolution de l'effort de pêche et de son impact sur l'abondance des ressources ;
- une définition trop vaste du domaine géographique concerné par les licences (il n'a pas été fait de distinction entre le Golfe du Lion et le reste de la Méditerranée française) et une définition trop limitée du type d'effort concerné par

les licences (d'autres forces d'effort de pêche peuvent se développer alors qu'elles exploitent les mêmes ressources que les chalutiers français) ;

- l'absence de mécanisme permettant un retrait de capacité de pêche.

En raison de ces lacunes, le système de licences en Méditerranée ne peut pas s'adapter pour tenir compte des modifications inévitables de l'environnement technique, biologique et économique des activités de pêche. Il constitue un système statique devenu inefficace, ou en passe de le devenir.