

**EFFICACITE D'UN OUTIL DE POLITIQUE
STRUCTURELLE DANS LE SECTEUR DES PECHES :
LE PLAN MELLICK**

Par

J.L. DURAND ¹, J. GUEGUEN ¹ et J. CATANZANO ²

avec la collaboration de P. Berthou, Ph. Décamps, J.P. Delpech,

G. Deschamps, F. Foucault, D. Guérault, J.P. Léauté et A. Tétard

1. Laboratoire ERHAL – IFREMER, B.P 1049 – 44037 Nantes Cedex (France)

**2. Service d'Economie Maritime – IFREMER, 155 rue J.J. Rousseau
92138 Issy les Moulineaux cedex (France)**

24/11/1992

SUMMARY

In order to comply with the requirements of the second Multiannual Guidance Plan concerning the fishing fleets in the EEC Member Countries, the French Secretary of State for the sea has implemented a decommissioning scheme in March 1991.

To facilitate the withdrawal of an overall engine power representing 100000 kW, subsidies have been attributed to owners scaping their boat of selling it outside the EEC or for a purpose other than fishing. In parallel social measures were set to help the resignation or the retirement of skippers.

In March 1992 applications concerning 975 vessels representing about 84 300 kW had been presented. Brittany accounts for 48.5 % of the boats and 43 % of the withdrawn power whereas the mediterranean ports represent only 9 % of the power.

The bulk of the candidates (94 %) apply for scraping and 85 % are vessels under 12 meters with a limited power and about 75 % are older than 20 years.

Among skippers no significant differences appear in the age classes, leading to the conclusion that the plan was not an incentive for an early retirement. Conversely the subsidies provided by the government, the regions and departments had a stimulating effect on the withdrawal of power although the regions having the largest fleets are not the main contributors in terms of percentage of their fleet.

An attempt has been made to assess the effects of the plan on the fisheries resources. The main yearly fishing time of the candidates in the year prior to the plan was 8.2 months and only 59 boats were not active.

The multigear vessels represent 38.4 % of the candidates which stem from the fact that small vessels fish in the coastal zone all year long on different species in succession (elvers, bass, bivalves, crustaceans...).

Trawlers appear in the second place but this group is heterogeneous with vessels under 10 m fishing along the coast and vessels above 28 m fishing in the Celtic sea and West of the British isles.

The actual impact on fish stocks is almost impossible to assess for several reasons. In some areas an important part of the vessels concerned were not selling their catches on official markets and there exist no records of their landings. For the boats which were involved in international fisheries it would have been necessary to know the evolution of the fishing effort of the remaining boats.

Based on existing landings statistics the production of the decommissioned boats was estimated to represent 6 to 8 % of the overall landings of the French fleet.

Even in the absence of a proper assessment, the reduction of the number of trawlers operating in the coastal areas with small mesh nets on the nurseries of flatfish is likely to have a beneficial effect.

In the case of scallop fisheries and some elver fisheries which are regulated by a licensing system the reduction of the fishing effort stemming from the decommissioning scheme should also result in an improvement of the productivity of the remaining boats provided their effort remains stable.

RESUME

Pour permettre d'atteindre les objectifs de réduction de la puissance motrice inscrits par la Commission des Communautés, au second plan d'orientation pluriannuel de la flotte de pêche française, le ministre de la mer a proposé un plan visant à la sortie de près de 100 000 kW (soit 10 % de la puissance motrice installée à bord des navires), en contrepartie de subventions pour une vente à l'extérieur de la CEE, une destruction ou un transfert vers une activité autre que la pêche professionnelle.

En mars 1992, soit un an après l'annonce des mesures gouvernementales, 975 dossiers de candidatures ont été déposés, leur liquidation doit permettre un retrait de 84 300 kW. Les dossiers proposent la destruction (94 %) d'unités de pêche de moins de 12 mètres (85 %) et de plus de 20 ans (75 %), originaires de Bretagne (48 % pour le nombre de navires et 43 % pour la puissance retirée), mais très peu de Méditerranée (seulement 9 %). Les subventions complémentaires apportées par les régions et les départements ont un effet incitatif, pourtant et de façon classique pour un outil de politique structurel, ce ne sont pas dans les régions où les flottilles sont les plus nombreuses, que la contribution en terme de pourcentage de la flottille totale est la plus importante.

Une mesure de l'impact du retrait de 975 navires sur les ressources halieutiques a été tentée. En premier lieu, on montre que cet impact, bien que difficile à évaluer, devrait être réel. En effet, d'une part le temps moyen des navires candidats au retrait était, en 1991, de l'ordre de 8.2 mois et seuls 59 navires n'étaient pas actifs. D'autre part sur la base des données disponibles, ces navires représentaient 6 à 8% des débarquements français totaux. Quelques espèces particulières devraient en tirer profit et notamment les poissons plats dont les nourriceries littorales seront davantage épargnées.

**EFFICACITE D'UN OUTIL DE POLITIQUE
STRUCTURELLE DANS LE SECTEUR DES PECHEES :
LE PLAN MELLICK**

par

J.L. DURAND ¹, J. GUEGUEN ¹ et J. CATANZANO ²

avec la collaboration de P. Berthou, Ph. Décamps, J.P. Delpech,
G. Deschamps, F. Foucault, D. Guéroult, J.P. Léauté et A. Tétard

Pour mettre un terme aux atermoiements des pays membres de la Communauté Economique Européenne, peu soucieux de respecter des dispositions devant assurer la conformité entre les capacités de capture de leurs navires de pêche et la disponibilité des ressources halieutiques, la Commission des Communautés décide d'interrompre les subventions accordées au titre du renouvellement de la flotte. Dos au mur et au nom du gouvernement, le ministre français de la Mer J. MELLICK propose, le 13 mars 1991, un plan qui portera désormais son nom et qui vise comme objectif prioritaire la sortie rapide de près de 100 000 kW (soit 10 % de la puissance motrice de la flottille de pêche française). Malgré, à l'époque, un scepticisme souvent exprimé dans la presse spécialisée, ce sont près de 1000 navires qui sont candidats à la sortie de flotte et 85 % de l'objectif de réduction de la puissance qui pourrait être atteint.

Ce résultat mérite une attention particulière ne serait-ce que pour replacer cet outil de politique structurelle dans le contexte des pêches maritimes françaises, juger de son efficacité comme instrument de régulation sectoriel (Bartoli et Boulet, 1990), mais aussi pour comprendre les motivations qui ont conduit certains à opter pour l'une des différentes voies de cessation d'une activité de pêche professionnelle en tant que patron.

Quelques questions majeures peuvent servir de trame à l'analyse des résultats obtenus. Quels sont les segments de la flotte les plus touchés par ces retraits ? Au delà de

l'effet premier escompté, peut-on apprécier aujourd'hui la répartition précise des améliorations à attendre sur les ressources ? Peut-on constater des différences de comportement par façade ou région, selon la structure de la population maritime, les conditions matérielles du retrait des navires ou selon leurs caractéristiques techniques (excepté la clause d'éligibilité réservant l'accès au plan aux navires d'un âge supérieur à 10 ans) et la structure de la population maritime. Existe-t-il quelques archétypes du bénéficiaire ?

Dans sa forme initiale le plan Mellick affichait des mesures d'accompagnement susceptibles de pallier les incidences sociales défavorables de cette restructuration. L'ensemble de ces éléments, qui n'est pas pris en compte dans cette note, mériterait une analyse complémentaire.

LE CADRE STRUCTUREL AU SEIN DUQUEL S'INSCRIT LE PLAN MELLICK

La mise en place du Plan Mellick s'ajoute à un ensemble d'interventions ayant déjà modifié la structure et le rythme de renouvellement de la flottille française. On peut rappeler quelques tendances passées qui conduisent jusqu'en 1983 à constater un rythme soutenu de modernisation des navires et une mortalité naturelle de la flottille, elle aussi relativement forte. Cette modernisation se fait sous couvert d'une intensification du capital dans la lignée des tendances d'évolution déjà mises en évidence depuis les années soixante (Tabl. 1, Fig. 1 et Fig. 2.).

Tabl. 1, Fig. 1 et Fig. 2.

En 1983, la Commission des Communautés Européennes instaure les plans d'orientation pluriannuels (P.O.P.), première mesure destinée à agir directement sur l'outil de production dans le secteur des pêches. Cette mesure est destinée à favoriser l'adéquation entre le potentiel de capture et le volume des stocks halieutiques disponibles. Le critère retenu est la puissance motrice globale, exprimée en kW et la Commission préconise un gel de cette puissance motrice dans le cadre du P.O.P. 1983-1987. En France comme dans d'autres états membres, la prise en compte de cette disposition se fait avec un certain retard. Pourtant sous l'effet de cette contrainte, La France propose à la Division Structures de la Direction générale

de la pêche de la Commission une modernisation de la flottille en distinguant plusieurs catégories de navires selon leur longueur (document Direction des Pêches et des Cultures Marines 539 du 25.02.1985).

Au terme de ce premier POP, le dépassement des objectifs fixés place la France face à l'obligation de réviser sa politique structurelle et de corriger les modes et les moyens d'intervention qui accompagnent de la modernisation. La Communauté Européenne interrompt l'octroi d'aide à la construction et à la modernisation. L'Etat et par voie de conséquence les régions doivent suspendre tout programme d'aide pouvant conduire à un accroissement de la puissance installée.

Le second POP (1987–1991) fixe des objectifs plus contraignants obligeant à un retrait de 2,45 % de la puissance totale des navires de pêche français (décision C (87) 2363 du 11.12.1987). Le poids des contraintes financières, ajouté à une dégradation des résultats de l'exploitation des flottilles en zone communautaire, incite davantage les professionnels à une réflexion sur les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs imposés. La nécessité d'une reprise de la politique de modernisation aboutit à un consensus général entre l'administration de tutelle et la profession. Dès lors la définition et l'application d'outils de régulation nouveaux sont rendues possibles et les exploitants vont jusqu'à accepter de remettre en cause un droit qu'ils estimaient intangible, la liberté d'installation et d'accès aux zones de pêche. Ils regrettent toutefois *a priori* le principe de l'attribution, par un service national ou communautaire, d'une autorisation nominative, transmissible ou non, de pratiquer leur activité. Le terme de "licence" est proscrit.

Cependant, au terme de débats engagés depuis cinq mois, un permis de mise en exploitation (PME) finit par être instauré en septembre 1988. Basé sur le principe d'un *numerus clausus*, le PME vise à une limitation des entrées en flotte par un système de retrait d'une puissance au moins équivalente. Après quelques difficultés de démarrage au cours de la première année d'application, le PME permettra, dès sa deuxième année, d'équilibrer entrées et sorties de flotte en terme de puissance installée (Weber *et al.*, 1990). Dans le même temps, le nombre des navires va être réduit de plus d'un quart entre 1988 et 1990 (Fig. 3). Cette

situation résulte de la conjonction de plusieurs phénomènes. D'une part, une accélération de la tendance à la baisse de la puissance globale de la flotte de pêche, d'autre part, les règles d'attribution du permis de mise en exploitation, enfin l'adoption de nouveaux critères pour comptabiliser les navires actifs. En effet, est désormais considéré comme en activité au sens du POP, un navire de pêche qui n'a pas été désarmé plus de six mois au cours des douze derniers mois. Cette période maximale de désarmement était auparavant fixée à neuf mois.

Figure 3

Malgré ce coup d'arrêt, au 31 mars 1991, la nécessité d'une intervention plus radicale sur la puissance totale conduit à l'affichage d'un plan de restructuration. Ce plan propose une indemnisation de sortie volontaire de flotte selon trois modalités : transfert vers une activité différente de la pêche, exportation du navire vers un pays tiers (hors CEE), ou démolition. Compte tenu du volontariat sur lequel repose la sortie de flotte, se sont les 975 candidatures recensées au 1.03.1992 qui seront analysées dans ce document. Nous ne reviendrons pas sur les dispositions du plan qui ont fait en leur temps l'objet d'articles dans la presse professionnelle (ANON, 1991).

COMPOSITION DES RETRAITS DE FLOTTE

Des disparités régionales

L'analyse régionale, au sens de la présente étude porte sur cinq façades regroupant souvent des Régions de programme : les régions Nord – Pas de Calais, Picardie, Haute et Basse Normandie (façade 1), la région Bretagne (2), Les Pays de la Loire (3), Poitou–Charentes–Aquitaine (4) et la façade méditerranéenne (5– Roussillon, Languedoc, Provence–Alpes–Côte d'Azur et Corse).

Parmi les candidats au retrait, la Bretagne se place en tête avec 48,5 % des navires et 43 % de la puissance.

Le plan Mellick a suscité à l'évidence davantage de motivations sur les façades de la Manche et de l'Atlantique que dans les régions méditerranéennes. En effet, l'analyse du rôle joué par ces dernières dans les sorties de flotte met en évidence une faible représentation (moins de 9 % de la puissance extraite), pour une façade qui compte pour plus de 16 % de la puissance des navires français (Tabl. 2 à 5). En terme de réductions d'effectifs, le même phénomène apparaît, qui place la Bretagne en tête des sorties et la Méditerranée en situation de leader pour le nombre de bateaux en activité, au terme du plan Mellick.

L'analyse par classe de longueur et par puissance moyenne correspondante permet de constater toutefois des différences importantes entre zones. Ainsi, pour les bateaux de moins de 12 mètres, on note une décroissance sensible de la puissance moyenne entre les régions du Nord et du Sud de la France. Un navire de cette catégorie dans le Nord-Pas de Calais possède en moyenne, une puissance de 70 kW contre 34 kW à son équivalent méditerranéen. La forte contribution numérique des petites unités au plan global cache de fortes divergences en terme de puissance totale libérée.

La répartition globale des différents types d'aide appelle trois commentaires :

- une très large part de la flottille inscrite au plan Mellick est candidate à une prime à la démolition. Il s'agit de près de 94 % des cas.
- sur les 22 projets d'exportation enregistrés, la Bretagne en compte 19 qui portent sur des navires âgés et d'une longueur moyenne supérieure à 32 mètres.
- sur les 33 dossiers de transferts d'activité, plus de la moitié sont méditerranéens et concernent des navires de 10 à 14 mètres et d'âge moyen élevé (29 ans).

Une prédominance des petites unités

Ce sont essentiellement les petites unités de moins de 12 mètres qui sont détruites avec 85 % des retraits (Tabl.2). Ce phénomène, particulièrement marqué sur les côtes de la Bretagne, des Pays de la Loire, ou de l'Aquitaine est, en revanche, moins sensible pour le Nord et la Méditerranée qui seront souvent caractérisés par de fortes spécificités, comme nous le verrons plus loin.

Globalement peu impliquées dans les sorties, les unités de taille intermédiaire (12–25 mètres) fournissent néanmoins près d'un quart des effectifs retirés le long de la façade 1. Enfin, les sorties des plus grosses unités représentent moins de 1 % du retrait en nombre mais plus de 10 % en puissance.

Une cure de jouvence pour la flottille française

Alors que l'âge minimal des navires permettant de bénéficier des dispositions du Plan Mellick avait été fixé à 10 ans, on remarque que près des trois quarts des navires sortent après 20 ans d'activité. Au Nord de la Gironde, plus de la moitié des bateaux bénéficiaires ont entre 20 et 30 ans. Dans les régions du Sud, cette tranche d'âge arrive en seconde position après les plus de trente ans qui représentent alors près de 40 % des effectifs (Fig. 4).

PORTRAITS DES CANDIDATS A LA CESSATION D'ACTIVITE

Résultats généraux

Si on examine l'âge des candidats à la cessation d'activité quelques remarques apparaissent susceptibles d'approcher des archétypes de patrons. Il n'y a pas, contrairement à ce que l'on escomptait des mesures sociales, de classe d'âge prépondérante. L'effectif des plus de 55 ans (23 %), c'est-à-dire des patrons en âge de pouvoir prétendre à la retraite, se situe à un niveau équivalent à celui des catégories les plus jeunes (Fig. 4).

Des disparités régionales existent. Là encore, elles mettent en évidence les départs de jeunes patrons de moins de 35 ans du littoral de la Manche à la Vendée, alors que pour les façades Poitou–Charente–Aquitaine et Méditerranée, ce sont les plus de 55 ans qui sont les plus motivés. La Méditerranée présente à cet égard un effectif important avec près de 40 % de patrons de cette catégorie (Fig. 4). Parallèlement à un effet lié à la pyramide des âges des propriétaires embarqués que nous n'avons pas eu la possibilité d'analyser, cette situation révèle peut-être deux profils d'individus. Les jeunes patrons de la moitié nord du pays candidats au retrait se libèrent de bateaux de plus de vingt ans. Ils sont susceptibles après quelques temps de navigation comme matelot de s'inscrire à nouveau dans une logique d'investissement. Le Plan aurait donc pour eux un effet d'opportunité pour accéder à un outil de production plus moderne. En revanche, pour les patrons du sud, l'abandon de la profession, sans doute définitif, compte tenu de leur âge, s'accompagne d'un retrait de bateau dont l'âge moyen dépasse trente ans. L'opportunité saisie s'annonce davantage comme une prime à la retraite.

Figure 4

Incitations financières

Les résultats disponibles au 31 mars 1992 peuvent être résumés grâce à un indicateur qui est le coût pour la collectivité du kilowatt retiré, présenté dans le tableau 8.

Il apparaît que les sommes versées par kW ont été incitatives en particulier pour les navires de la région Pays de Loire et dans une moindre mesure pour ceux de la région Bretagne. Leur montant est en effet substantiel. Il se situe cependant à un niveau très inférieur aux 2700 F par kW cités par J. Weber *et al.* (1990), lors de leur analyse des conséquences de la mise en place du PME, au plus fort de la spéculation sur les kW. La nécessité, pour les patrons désirant faire construire un navire, de sortir de flotte un navire de puissance au moins équivalente, impliquait alors souvent pour eux l'achat d'unités d'occasion. Il s'en est suivi une flambée des cours de ces bateaux.

Pour les navires de moins de 12 mètres dans la région Bretagne, outre la subvention moyenne versée (119 589 F), quelques chiffres peuvent être proposés. Ils sont estimés pour un navire moyen de 6,90 m et 63 kW, construit en 1975 :

- le cours sur le marché de l'occasion en 1991 d'un navire de même type, calculé à partir d'offres de prix parues dans l'hebdomadaire "LE MARIN" : 88 909 F,
- la valeur dépréciée d'un navire de 16 ans (selon les règles établies par Catanzano en 1987 pour la flottille bigoudène) : 103 142 F.
- la valeur lors de la mise en place du PME (1989-90) d'un navire de cette catégorie : 170 100 F.

Apparaissent ainsi la cohérence des dispositions financières prévues au plan Mellick et leur caractère incitatif. Ces chiffres permettent également d'expliquer le mouvement d'humeur de la profession à l'annonce des taux d'indemnisation lorsque ceux-ci sont comparés à une référence 1989-90. Cependant, les cours atteints en 1991 sur le marché d'occasion peuvent être interprétés comme un signe de l'arrêt de la spéculation sur le kilowatt et un retour à une valeur proche voire inférieure à celle du marché de 1987.

CONSEQUENCES DE L'APPLICATION DU PLAN MELLICK

Une flotte sensiblement modifiée

Le tableau 3, qui présente la répartition des navires "actifs", au sens du POP, en 1990, permet de mesurer les contributions de quelques segments de la flotte de pêche française par le pourcentage de retrait de kW par rapport à la puissance totale installée (Tabl. 6).

Les segments retenus sont classiques et individualisés par façade maritime et par classe de longueur.

Tableau 6

Les résultats du tableau 6 modifient notre perception de l'impact du plan Mellick. Les régions qui possèdent les flottilles les plus nombreuses ne sont pas celles qui, en proportion, envisagent les plus forts "dégraissages". Ainsi, le plus fort pourcentage de réduction de puissance affecte la façade 3 et ce sont les navires de 25 à 38 mètres, bretons en particulier, qui supportent le maximum de perte de leur capacité de production. La contribution des navires de moins de 12 mètres, bien que sensible, est plus modérée.

Ainsi les Pays de la Loire qui mobilisent 11 % de la puissance motrice française enregistrent le plus fort taux de réduction (9.5 %). Les régions Nord-Pas de Calais-Picardie et Normandie sont également plus affectées que la Bretagne (8.3 %). Ce résultat doit être rapproché des conclusions présentées par BARTOLI (1986) pour les primes de reconversion versées dans le vignoble français. Il constate en effet que les régions dans lesquelles le potentiel de production est le moins concentré recueillent un pourcentage de retrait plus élevé. En revanche le littoral méditerranéen échappe à cette logique, avec 4 % de réduction de la capacité motrice alors que sa part dans la puissance globale atteint 17 %.

Pour les navires de moins de 12 mètres, l'analyse de la répartition en puissance des unités retirées au titre du plan Mellick par rapport à la flottille en activité au 31 décembre 1990 illustre un second phénomène (Fig. 5). En Bretagne et en Méditerranée, on constate une concentration des entreprises par disparition des bateaux de plus faible puissance motrice. En revanche, pour les trois autres façades et en particulier pour les Pays de la Loire, les pertes affectent toutes les catégories de puissance.

Figure 5

Le pourcentage relativement élevé de retraits pour les 25-38 mètres traduit l'effet d'accélération engendré par des mesures de type structurel. Le plan Mellick semble précipiter la mutation des pêches semi-industrielles et témoigne ainsi de la forte restructuration à laquelle est soumis ce segment particulier (Charuau *et al.* 1989). Les dispositions du plan Mellick apparaissent alors comme une opportunité pour éliminer des navires souvent anciens en vue d'un renouvellement ultérieur éventuel. La localisation des candidatures indique que ce

phénomène concerne la flotte chalutière du sud de la Bretagne et les thoniers du pays Basque (en particulier de Saint Jean de Luz).

Conséquences sur la ressource

Au delà de la seule mise en conformité avec les dispositions du Plan d'Orientation Pluriannuel, nous étions en droit de penser que la sortie de flotte de 975 navires était susceptible d'avoir un impact sur l'exploitation de certains stocks halieutiques et qu'il était intéressant de tenter de l'évaluer.

Pour conduire cette analyse nous avons utilisé des informations et des statistiques portant sur l'année 1990 qui est la dernière année de "plein exercice" des navires concernés. Ces données proviennent d'une part, du système national de statistiques de pêche pour les navires vendant dans les criées, d'autre part, d'enquêtes menées sur le littoral auprès des patrons vendant leur production hors des circuits officiels ou pour ceux qui ne sont pas astreints à la tenue des journaux de pêche européens (navires de moins de 10 m et navires de 10 à 17 m effectuant des marées de moins de 24 heures).

De Dunkerque à Bayonne 26 navires ont dû être exclus de notre étude, le métier qu'ils pratiquaient n'ayant pu être identifié ou leur temps de pêche évalué.

En raison de l'absence d'un réseau d'enquêteurs sur la côte méditerranéenne, l'activité des bateaux de pêche de cette façade n'a pu être prise en compte ce sont donc finalement 806 navires qui ont fait l'objet de notre analyse.

Activité globale des navires

L'activité ne s'entend pas ici au sens administratif du terme qui concerne la période au cours de laquelle le navire est enregistré comme armé à la pêche par les services des Affaires Maritimes. Elle est comprise comme le temps effectif pendant lequel chacun des navires recensés a pratiqué la pêche en 1990 (repos intermarées compris) et a donc pu avoir un impact sur la ressource.

Pour les 806 bateaux dont nous avons pu connaître l'activité, le temps de pêche moyen en 1990 est de 8,2 mois et seuls 59, soit 7,3 %, n'ont pas pratiqué la pêche. Ceci permet donc de réfuter, dans une très large mesure, l'argument selon lequel le plan Mellick a permis de sortir de flotte des unités ne contribuant déjà plus à l'effort de pêche.

Si le taux des inactifs ne présente aucune tendance d'un segment du littoral à l'autre, l'activité moyenne annuelle, en revanche, décroît du nord au sud passant de 9,2 mois en moyenne entre Dunkerque et Cherbourg, à 8,2 mois dans les quartiers maritimes bretons, 8,1 mois entre Nantes et les Sables d'Olonne et 6,6 mois entre La Rochelle et Bayonne. Dans cette dernière zone, ceci paraît cohérent avec l'existence d'un nombre relativement important de navires très âgés.

Les engins de pêche utilisés

Les navires polyvalents, c'est-à-dire utilisant au cours de l'année au moins deux engins de capture différents (ex. ligne + casier, chalut + casier + filet, etc...) représentent 38.4% des candidats à la sortie de flotte (Tabl. 7.). Ceci n'est pas en soi surprenant vu la part majoritaire occupée par les unités de faible longueur qui travaillent en zone côtière sur des espèces multiples et au comportement varié (civelle, bar, bivalves, crustacés...). Le phénomène est toutefois moindre dans les quartiers situés à l'est du Cotentin avec seulement 18 % de polyvalents contre plus de 40 % pour l'ensemble des trois autres secteurs.

Les navires utilisant exclusivement le chalut, ou chalutiers, représentent la seconde composante par ordre d'importance, puisqu'au total 139 de ces navires ont été recensés, auxquels s'ajoutent 60 chalutiers dragueurs. Cette composante est celle dont le taux d'activité annuel était le plus élevé puisque, dans plusieurs cas, il dépassait 10 mois. C'est aussi celle qui présente la plus grande hétérogénéité. Elle rassemble en effet aussi bien des bateaux de moins de 10 mètres qui travaillaient dans la bande côtière (par exemple les "courreauteurs" des Pertuis charentais) que des semi industriels bretons de 28 à 33 mètres opérant en mer Celtique ou dans l'ouest des Iles Britanniques ou un chalutier congélateur de grande pêche qui travaillait dans le nord ouest de l'Atlantique ou en mer de Barentz.

A l'opposé, on note l'existence de 16 navires qui armaient uniquement pour la saison de la civelle, ce qui explique leur temps d'activité fluctuant entre 3 et 5 mois.

Impact sur les ressources

Si, par enquête, il a été possible d'identifier les métiers pratiqués par les bateaux vendant hors criée, en revanche, s'agissant de leur production, nous n'avons pu obtenir que des informations très limitées. Or, dans certains quartiers, ces navires prédominent : ainsi, de Dunkerque au Havre, pour 16 unités débarquant leur pêche exclusivement en criée nous en avons recensé 77 qui ne le font que de manière épisodique ou jamais.

Pour ce qui est des navires fréquentant les criées, certains dysfonctionnements du système statistique de pêche ne nous ont pas permis de suivre pour l'année 1990 la production débarquée au sud de la Loire, cette information n'étant disponible que jusqu'en 1989. Néanmoins, bien que plus ancienne, elle permet une approximation de la productivité des navires.

Pour la zone 1, les quantités débarquées dont nous avons eu connaissance sont de l'ordre de 4000 tonnes dont 50 % d'espèces pélagiques, hareng et maquereau. Il n'a pas été possible d'évaluer la part revenant au cabillaud et à l'églefin, espèces dont la gestion justifierait une diminution significative de l'effort de pêche. La production globale débarquée dans les ports de cette zone dépassait 150 000 tonnes.

Pour la zone 2, de Camaret au quartier de Saint-Nazaire (Quartier de Vannes exclu), la production estimée atteint 12820 tonnes, dont 6270 provenant de l'ouest et du nord de l'Ecosse, 3200 de la mer celtique et de l'ouest de l'Irlande et 2180 tonnes du golfe de Gascogne. Les candidats à la sortie débarquèrent donc 8,4 % de la production globale de la zone.

Pour l'ensemble des zones 3 et 4, les chiffres disponibles pour 1989 sont de 3010 tonnes provenant en quasi totalité du golfe de Gascogne, ce qui représente 6,4 % de la production de l'ensemble des navires de ces zones.

Ces chiffres n'ont qu'une valeur indicative très relative, compte tenu du nombre important de navires dont la production n'a pas été appréhendée. Néanmoins on peut considérer que les chalutiers inscrits au plan Mellick contribuaient à hauteur de 6,4 % à la capture réalisée par les français au nord des îles britanniques et à hauteur de 2,4 % à celle réalisée dans le golfe de Gascogne. Pour les autres secteurs de pêche aucune évaluation sérieuse ne peut être avancée.

Dans les eaux du nord de l'Europe où certains stocks montrent des signes de surexploitation évidents, les prélèvements opérés sur les ressources les plus menacées apparaissent minimes. C'est ainsi que 392 tonnes de cabillaud, 185 tonnes d'églefin et 1906 tonnes de lieu noir ont été débarquées en provenance du nord et de l'ouest de l'Ecosse par les candidats à la sortie de flotte, résultats à comparer aux productions internationales qui s'élèvent respectivement à 116 000, 103 000 et 108 000 tonnes.

Ces chiffres se situent très à l'intérieur des limites de confiance associées aux évaluations des stocks. En outre, comme l'évolution de l'effort des navires restant en exploitation, tant français qu'étrangers, nous est inconnue, l'impact de la diminution de l'effort de pêche sur les espèces mentionnées n'est pas quantifiable.

Quelques remarques nous paraissent toutefois devoir être faites. La disparition de chalutiers de petite taille et, en particulier, de crevettiers qui travaillent habituellement dans la frange côtière où se situent les nourriceries de poissons plats ou celle des langoustiniers les plus anciens qui fréquentaient les fonds riches en jeunes merlus devrait avoir un effet bénéfique. Ces navires travaillant en général avec de petits maillages, compte tenu de leurs espèces cibles, capturaient un nombre parfois important de juvéniles. Leur sortie de flotte devrait donc s'accompagner d'une amélioration du diagramme d'exploitation des espèces associées.

Dans le cas de ressources peu mobiles et capturées de manière dirigée, la diminution de l'effort de pêche peut se traduire par une augmentation du rendement des navires qui poursuivent l'exploitation. Deux métiers nous paraissent concernés par une telle

amélioration : les pêcheurs de civelle ou anguilles juvéniles, et les pêcheurs de coquille St-Jacques.

Dans le premier cas, ce sont essentiellement les professionnels travaillant dans l'estuaire de la Vilaine qui pourront tirer profit de la diminution de l'effort de pêche. On a pu estimer à 9,6 % la part de production attribuable aux navires qui sortent de flotte (Guérault, com. pers.). Comme les civelles sont exploitées au pied du barrage d'Arzal et qu'elles se trouvent bloquées dans leur remontée du fleuve par cet ouvrage, toute diminution de la flottille entraînera un accroissement des rendements des navires restants. En revanche, le recrutement du stock d'anguille ne devrait connaître aucun effet bénéfique.

Pour la pêche à la civelle en Loire, l'impact sur les captures devrait être moindre car une partie des civelles qui auront été épargnées par les 39 "civelliers" qui doivent disparaître (navires pratiquant cette seule activité et navires polyvalents) pourra poursuivre sa migration vers l'amont. En revanche, la population d'anguille de ce fleuve pourrait connaître une certaine amélioration même si nous ne sommes pas en mesure de l'évaluer.

Dans le cas de la coquille St-Jacques, la diminution de l'effort de pêche devrait porter sur 98 navires dans les ports de la région Bretagne et 37 navires entre Boulogne et Cherbourg. Il s'agit d'unités pratiquant exclusivement cette pêche ou l'associant à d'autres activités ; de plus, leur capture est, sauf exception, monospécifique. Cette réduction significative de l'effort pourrait profiter aux navires demeurant en flotte, sous réserve que leur effort de pêche n'augmente pas. Les professionnels ont là, semble-t-il, une opportunité pour gérer les pêcheries et accroître la rentabilité de leur exploitation, ceci implique pour eux de ne pas attribuer de licence à des navires plus puissants et de ne pas augmenter leur temps de pêche.

CONCLUSIONS

A travers la diversité des réactions aux dispositions du Plan Mellick, apparaissent les multiples facettes de la pêche française et de ses modes d'exploitation. Ce plan est tout d'abord perçu comme une opportunité de démolition d'un outil de production parfois vétuste. Cette opération est dans certains cas le prélude à l'achat d'une unité plus performante comme cela paraît être le cas dans le Nord pour les navires de 12 à 25 mètres. Dans d'autres cas elle correspond à une cessation complète de l'activité, en particulier en Méditerranée. Comme toute mesure structurelle, le plan a comme effet premier d'amplifier les traits d'évolution de la flotte française, évolution qui, au cours des années récentes, se traduisait par une diminution du quart des effectifs de navires. Il accélère également la modernisation de la flotte en particulier pour les 28–38 mètres du chalutage breton ou les thoniers–canneurs luziens. Il reproduit enfin les conséquences de ce type de mesure qui ont pu être mises en évidence en agriculture, avec un taux de candidatures plus élevé dans les zones pour lesquelles la pêche est la moins concentrée.

En matière d'exploitation des ressources halieutiques, l'examen de l'activité des navires inscrits au plan de sortie de flotte amène à des conclusions inattendues. Pour les stocks faisant l'objet de mesures de gestion communautaires, aucune évaluation précise d'impact n'est réalisable et les quelques éléments dont on dispose laissent penser que si améliorations il y a, elles risquent de passer inaperçues. A l'inverse, certains stocks qui ne faisaient l'objet, jusqu'à présent, que de régulations nationales et ne constituaient donc pas la cible principale du plan d'orientation pluriannuel sont susceptibles de profiter des mesures prises.

Ces résultats favorables, même s'ils n'ont qu'un caractère limité, ne sont pas à négliger, certains pêcheurs français devant en tirer bénéfice. Sans doute faut-il voir dans ces imprévus du plan Mellick une conséquence de son caractère global. Les kilowatts dont l'élimination était demandée concernaient la flottille française tous métiers confondus, et les autorités françaises qui exercent la tutelle des pêches maritimes n'avaient ni le temps, ni les critères nécessaires pour se montrer plus incitatives pour un segment particulier de la flottille.

Ces effets inattendus apportent un argument supplémentaire à ceux qui plaident en faveur de programmes de sortie de flotte sectoriels en fonction de l'état des stocks exploités et de l'impact propre à chaque type de pêche.

Pourtant ce plan n'est qu'une étape, puisque déjà se profile à l'horizon des pêches françaises le POP III dont les premiers éléments connus paraissent alarmants à de nombreux professionnels, avec une proposition de réduction de la puissance motrice des navires français de l'ordre de 28 %. Cet objectif, s'il est maintenu, sera sans doute très difficile à atteindre. Cependant, la réussite du premier plan peut amener la reconduction de mesures incitatives analogues.

L'impact d'une telle mesure sur l'économie des régions côtières serait sans doute dramatique, en revanche, on est en droit de s'interroger sur ses effets réels sur la ressource ce qui constitue sa finalité première. En effet, la puissance motrice ne constitue qu'une mesure très imparfaite de l'effort de pêche et, pour un nombre donné de navires, les possibilités d'accroître les capacités de capture sont multiples. Les pêcheurs français viennent de nous en apporter la démonstration, d'une part avec l'accroissement, inconsideré pour certains, du nombre des engins mis en oeuvre par les navires pratiquant la pêche au filet calé, d'autre part avec la mise en place d'un dispositif de bases avancées par certains armements bretons. Cette stratégie, destinée à accroître la rentabilité des chalutiers industriels et semi-industriels se traduit par une augmentation de 17 % environ de l'effort de pêche de chaque navire concerné. En effet, au lieu de revenir en France au terme de chaque marée de deux semaines, les navires ne rentrent qu'à l'issue de deux marées, débarquant une fois, dans l'intervalle, leur pêche en Ecosse ou en Irlande du nord et ils passent désormais en pêche une partie du temps qu'ils consacraient jusqu'alors au trajet.

Dans l'idéal, ce ne seraient donc pas les seules sorties de flotte qu'il conviendrait de contrôler, mais l'ensemble des activités de pêche. Acceptera-t-on cette fois de prononcer le mot de licence ?

Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier les services du Centre Administratif des Affaires Maritimes, S. Girard du Comité National des Pêches Maritimes pour le volume et la célérité de nombreuses communications de données.

Tableau 2, tableau 3, tableau 4, tableau 5, tableau 7.

Références :

ANON. 1991. **Un plan pour en sortir.** France-Eco-Pêche, Avril 1991 p.10-17.

BARTOLI P., D. BOULET. 1990. **Conditions d'une approche en terme de régulation sectorielle. Le cas de la sphère viticole.** Cahiers d'économie et sociologie rurales, 17, 8-38.

BARTOLI P. 1986. **La prime de reconversion et le vignoble régional.** Economie Méridionale, 107, 55-76.

CATANZANO J. 1987. **Investissement à la pêche en pays bigouden.** Doc. IFREMER/SDA 97-5 : 26 p.

CHARUAU A. 1989. **Compte rendu de l'activité du laboratoire "Ressources Halieutiques" de Lorient en 1989. Etat de la ressource exploitée par les flottilles de Bretagne Sud, méthodes d'étude, résultats.** Document IFREMER DRV/RH/Lorient, 1989, 120 p.

MEURIOT E., 1986. **La flotte de pêche française de 1945 à 1983. Politiques et réalités.** Brest, IFREMER, 182 p.

WEBER J., D. LEVIEL, E. GRIMBERT. 1990. **Le PME à pied d'oeuvre.** France-Eco-Pêche, Avril 1990, p. 24-25.

Tableau 1 : Données sectorielles.

Data related to the fisheries sector.

	Année	
	1979	1988
Nombre d'entreprises		
– pêche artisanale	11 887	9 741
– pêche industrielle	241	161
– <i>Total</i>	<i>12 128</i>	<i>9902</i>
Production débarquée (en tonnes)		
– frais	373 800	365 000
– congelé	64 000	132 400
– coquillages et autres	73 100	75172
– <i>total</i>	<i>510 900</i>	<i>572 572</i>
Chiffres d'affaires (en MF)		
– frais	2 045	4 350
– congelé	346	907
– coquillages et autres	643	1 256
– <i>total</i>	<i>3 034</i>	<i>6 513</i>
CA/entreprises (MF)	0,25	0,66
Emploi		
– pêche artisanale	4 745*	
– pêche industrielle	16 627*	
– <i>total</i>	<i>21 372*</i>	<i>18 479</i>

* chiffres de 1983

Tableau 2 : Plan Mellick (17.02.1992) : Effectifs de navires.

Mellick's Plan (17.02.1992) : Number of boats.

Taille	1	2	3	4	5	Total
<12m %	133 74.3	308 87.7	145 85.8	96 82.8	122 85.3	804 82.5
12-16m %	25 14	28 7.6	16 9.5	6 5.2	13 9.1	88 9
16-25m %	19 10.6	13 3.5	8 4.7	11 9.5	7 4.9	58 5.9
25-38m %	1 .6	14 3.8	0	1 .9	1 .7	17 1.7
> 38m %	1 .6	5 1.4	0	2 1.7	0	8 .8
Total %	179 18.4	368 37.7	169 17.3	116 11.9	143 14.7	975 100

Façade 1 : Nord-Pas de Calais – Picardie – Haute et Basse Normandie

2 : Bretagne

3 : Pays de Loire

4 : Poitou-Charente-Aquitaine

5 : Roussillon-Languedoc-Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse.

Tableau 3 : Nombre de Navires actifs au sens du POP (1990).

Numbers of active boats according to MGP requirements.

Taille	1	2	3	4	5	Total
<12m %	936 69.1	1694 65.8	900 78.1	850 78.0	2176 87.6	6556 75.8
12-16m %	190 14.6	359 14.0	110 9.6	89 8.2	102 4.1	850 9.8
16-25m %	193 14.3	372 14.5	141 12.2	130 11.9	186 7.5	1022 11.8
25-38m %	7 .5	79 3.1	0	15 1.4	21 .8	122 1.4
> 38m %	28 2.1	69 2.6	1 .1	6 .5	0	104 1.2
Total %	1354 15.7	2573 29.7	1152 13.3	1090 12.6	2485 28.7	8654 100

Tableau 4 : Plan Mellick (17.02.1992) : Cumul des puissances retirées.

Mellick's Plan (17.02.1992) : accumulated withdrawn powers.

Taille	1	2	3	4	5	Total
<12m %	9276 48	15086 41	8003 66	4122 48	4153 56	40640 48
12-16m %	3924 20	3875 11	2021 17	737 9	1549 21	12106 14
16-25m %	4757 25	2848 8	2069 17	2028 23	1518 20	13220 16
25-38m %	368 2	7533 21	0	256 3	256 3	8413 10
> 38m %	1030 5	7359 19	0	1508 17	0	9897 12
Total %	19355 23	36701 44	12093 14	8651 10	7476 9	84276 100

Tableau 5 : Puissance cumulée des navires actifs (au sens du POP).

Accumulated powers for active boats.

Taille	1	2	3	4	5	Total
<12m %	73507 32	114030 23	61351 48	51740 44	105273 57	405901 35
12-16m %	37065 16	70502 15	19524 15	15268 13	14654 8	157013 14
16-25m %	71938 31	126035 26	45699 36	39666 33	54716 29	338054 29
25-38m %	3633 2	45002 9	0	6736 6	11175 6	66546 6
> 38m %	46606 19	130330 27	994 1	5041 4	0	182971 16
Total %	232749 20	485899 42	127568 11	118451 10	185810 17	1150485

Tableau 6 : Contribution de chaque segment de la flotte (% de kW).

Rate of decommissioning for each fleet segment (% of kW).

Région	1	2	3	4	5	Total
<12m	12.6	16.2	13	8	3.9	10
12-16m	10.6	5.5	10.3	4.8	10.6	7.7
16-25m	6.6	2.3	4.5	5.1	2.8	3.9
25-38m	10.1	16.7	0	3.8	2.3	12.6
>38m	2.2	5.6	0	29.9	0	5.4
Total	8.3	7.6	9.5	7.3	4	7.3

Tableau 7 : Métiers et activité en 1990 des navires candidats à la sortie de flotte au 31.03.1992.

(source DPMCM/CAAM).

Fishing activities of the boats standing for decommissioning 31.03.1992.

METIERS		FACADE				Total
		1	2	3	4	
Chalutiers	Nbre	38	46	13	9	106
	Activité*	397	510	127	97	1 131
Dragueurs	Nbre	1	32	4	0	37
	Activité*	8	164	24	0	196
Chalut-Dragueurs	Nbre	25	34	1	0	60
	Activité*	268	359	12	0	639
Crevettiers	Nbre	32	1	0	0	33
	Activité*	250	10	0	0	260
Caseyeurs	Nbre	8	19	7	2	36
	Activité*	89	168	48	10	315
Ligneurs	Nbre	2	39	11	1	53
	Activité*	9	269	84	3	365
Fileyeurs	Nbre	26	22	10	21	79
	Activité*	286	150	54	120	610
Semneurs	Nbre	0	1	0	0	1
	Activité*	0	10	0	0	10
Goémoniers	Nbre	0	1	0	0	1
	Activité*	0	5	0	0	5
Civelliers	Nbre	1	5	2	8	16
	Activité*	3	29	6	39	77
Ostréic.	Nbre	0	1	3	2	6
	Activité*	0	12	36	24	72
Divers	Nbre	0	1	0	8	9
	Activité*	0	3	0	56	59
Polyvalents	Nbre	32	160	70	48	310
	Activité*	312	1 585	619	336	2 852
Inconnus	Nbre	2	4	8	12	26
Inactifs	Nbre	12	38	4	5	59

* activité en mois.

Tableau 8 : Plan Mellick Régime d'indemnisation présenté par le coût moyen du Kilowatt retiré (en F).

Mellick's Plan compensation regime reflected by the mean coast of withdrawn kilowatt.

Façade	1	2	3	4	5	France
Etat	1500	1610	1391	1177	1566	1506
Région	379	552	603	378	437	494
Départ.	99	234	563	221	0	228
Total	1979	2399	2558	1776	2029	2228

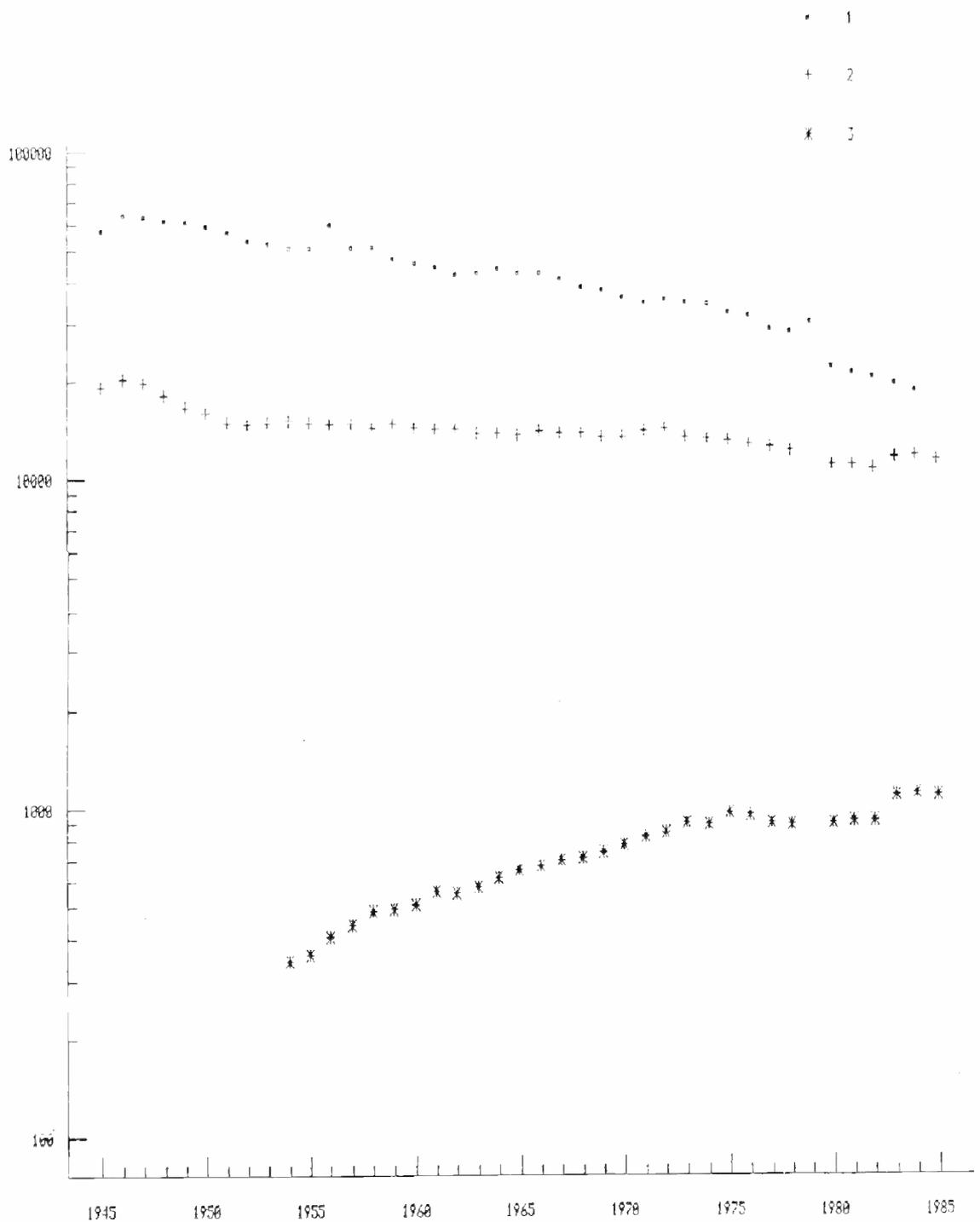


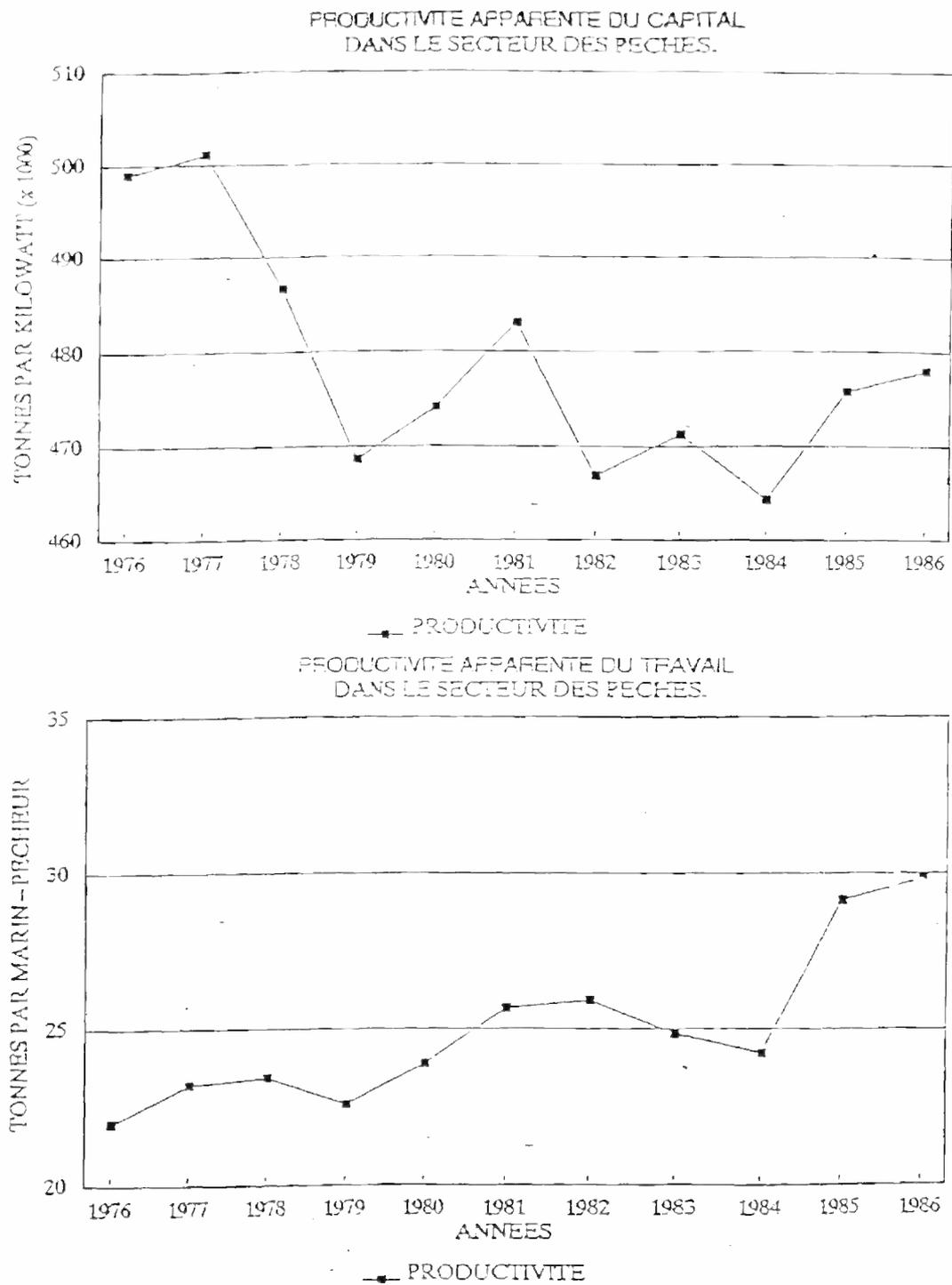
Figure 1 : Evolution du secteur des pêches en France de 1945 à 1983 (d'après MEURIOT, 1986).

Some figures about French fishery sector between 1945 and 1983.

1- Effectifs embarqués / *Fishermen number.*

2- Nombres de navires / *Boats number.*

3- Puissance motrice en 10-3 kW / *Accumulated engine power (in 10-3 kW).*



Source : Centre d'Administration des Affaires Maritimes (au 31/12 de l'année).
Statistiques des Pêches Maritimes. Direction des Pêches Maritimes.

Figure 2 : Productivité apparente du travail et du capital dans le secteur des pêches (d'après F. LANTZ, Doc. IFREMER).

Apparent productivity of labour and capital in the fishery sector.

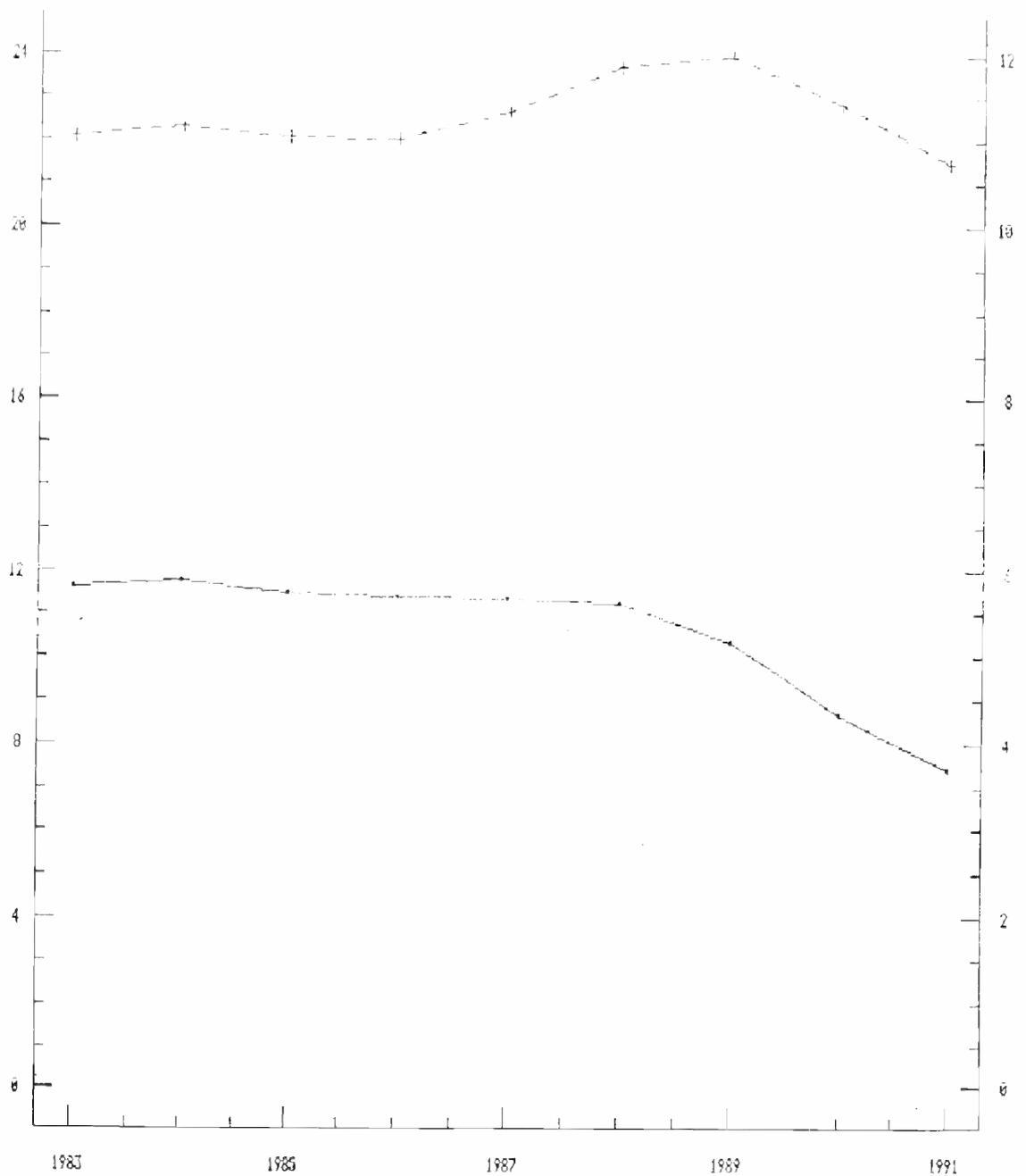
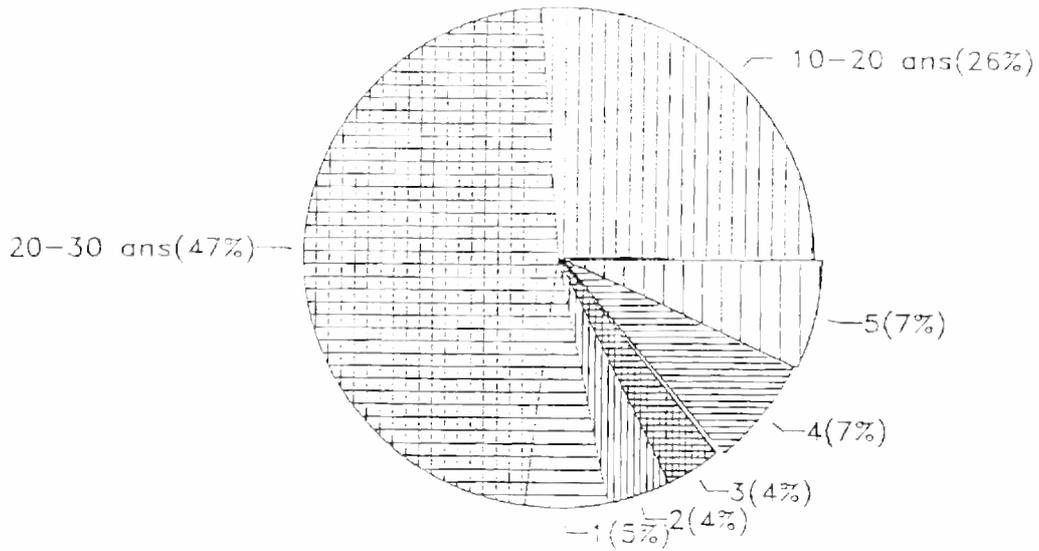


Figure 3 : Effectif et puissance motrice cumulée (en kW) de la flottille de pêche française de 1983 à 1991.

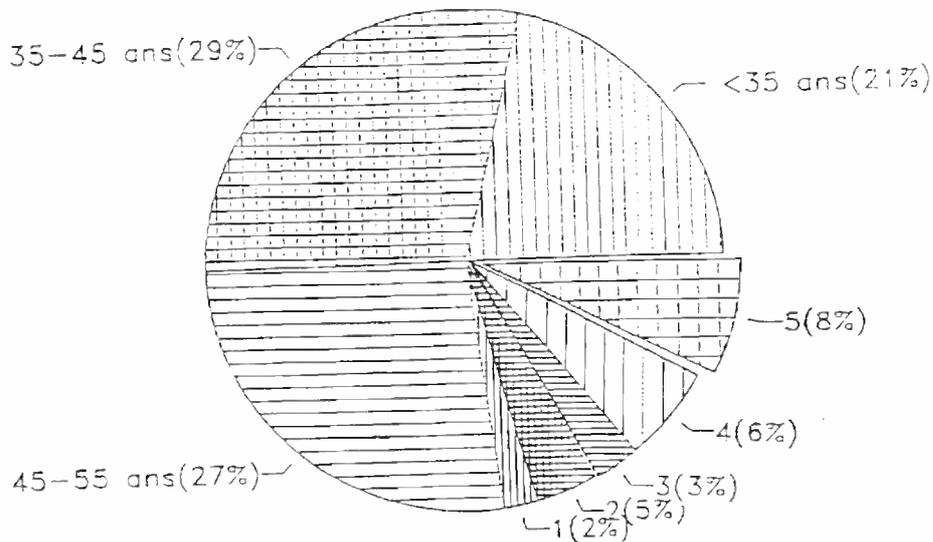
Number of vessels and accumulated engine power of the French fishing fleet (1983-1991).

. Navires (10-3)

+ Puissance motrice (10-5 kW).



4.1 : Ages des navires retirés. La tranche des navires de plus de trente ans (27%) est présentée par façade.



4.2 : Ages des patrons bénéficiaires. La tranche des patrons de plus de 55 ans (23%) est présentée par façade.

Figure 4 : Le Plan Mellick : structure en âges des candidats (patrons et navires).

Age structure of applicants to the decommissioning scheme.

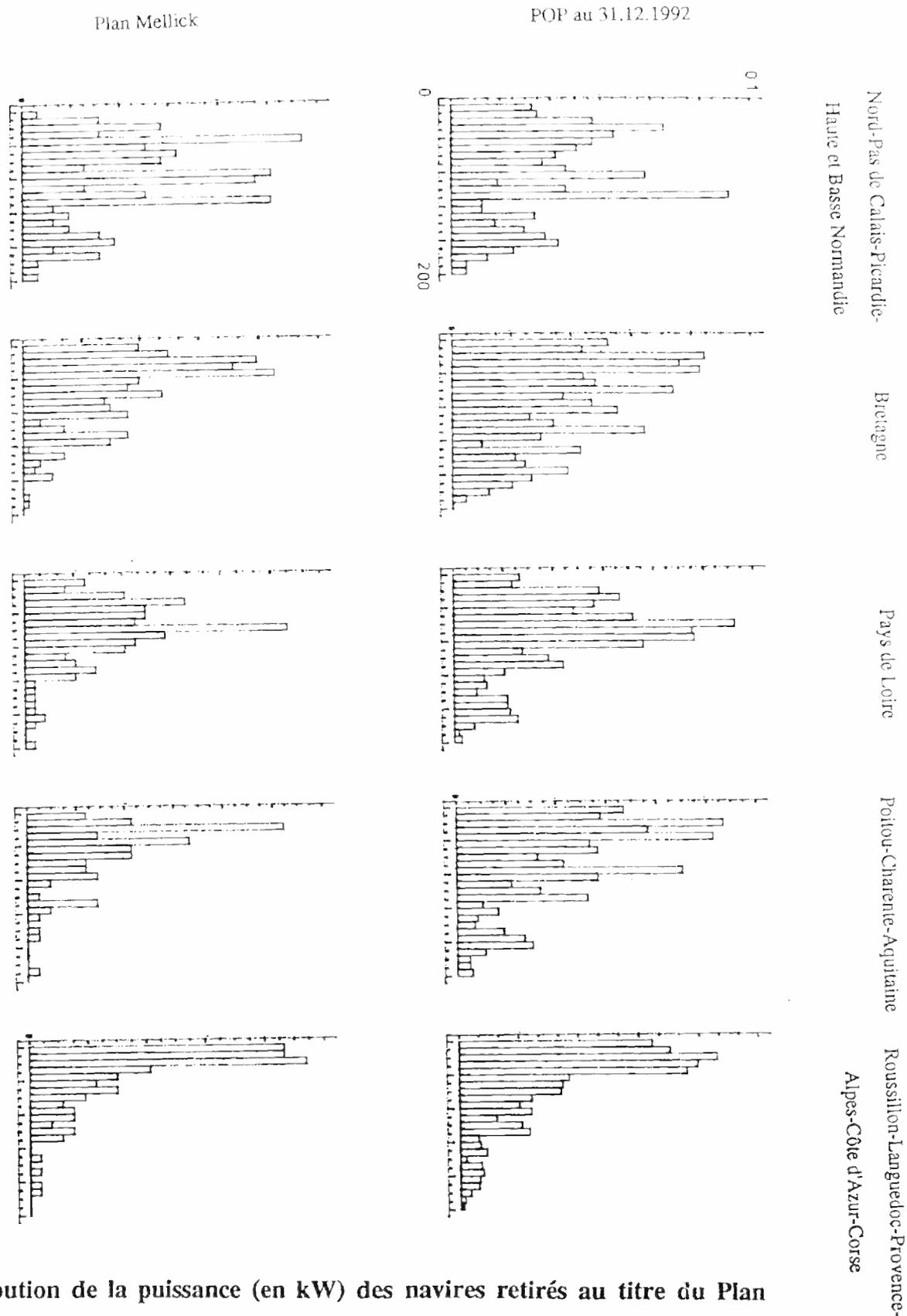


Figure 5 : Distribution de la puissance (en kW) des navires retirés au titre du Plan Mellick par rapport à celle de la flotte de pêche au 31.12.1990, par façade:

Distribution of the engine powers of the decommissioned vessels and of the overall fishing fleet by area at 31st December 1990.