

Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
Centre de Gestion de la Pêche Artisanale
Confédération de la Coopération, de la Mutualité et du Crédit Maritime

La pêche artisanale des années quatre-vingt en France

Par

Joseph Catanzano & Frédéric Lantz (IFREMER – Service d'Economie Maritime),
Christophe Vernier & Marie-Odile Allard (CGPA / CMCM).

R.I.D.R.V. n°93-032

décembre 1993

Photographie de couverture : O. Barbaroux, IFREMER

INSTITUT FRANCAIS DE RECHERCHE POUR L'EXPLOITATION DE LA MER

IFREMER

Service Economie Maritime,
155 rue Jean-Jacques Rousseau
92138 Issy-les-Moulineaux Cedex

DIRECTION DES RESSOURCES VIVANTES

DEPARTEMENT : SEM

AUTEURS :	Joseph Catanzano Frédéric Lantz Christophe Vernier Marie-Odile Allard	CODE : RIDRV n°93-032
TITRE	La pêche artisanale des années quatre-vingt en France	date : décembre 1993 tirage nb: 300 Nb pages : 38 Nb figures : Nb photos :
CONTRAT (intitulé)		DIFFUSION
N° _____		libre [+] restreinte [] confidentielle []

Résumé : Le secteur de la pêche artisanale a connu une importante évolution dans les années 80. C'est une décennie d'innovations techniques et de hausse sensible des coûts de construction. Le comportement économique des entreprises et leurs résultats financiers font apparaître une rentabilité marginale du capital plus faible pour les grosses unités que pour les petits métiers côtiers. Dans l'ensemble, le diagnostic sur la situation financière du secteur est réservé. L'intervention publique s'exprime par les aides nationales à l'investissement de modernisation, d'un volume croissant (la Bretagne étant la principale région bénéficiaire), par l'implication plus forte des régions dans un contexte de décentralisation, et par l'introduction de la politique commune de la pêche. En fin de période, le permis de mise en exploitation et, peu après, le plan Mellick marquent l'avènement d'une politique plus restrictive sur l'effort de pêche.

Abstract : The artisanal fisheries industry has experienced a major development over the 80's: technology has improved and ship building costs have increased. The firms' economic behaviour and financial performances have shown that the marginal profitability of capital is lower for large units than for small units, the latter being used by coastal fisheries. Overall, conclusions on the financial situation of the industry must be qualified. Public intervention has materialized through (1) an increasing amount of state aids supporting modernization investment (Brittany being the most supported region), (2) more political and financial involvement of regions as a result of more administrative and decision making responsibilities being devolved to them, (3) the implementation of the Common Fisheries Policy. At the end of the decade, the vessel operating license system and, shortly later on, the Mellick Plan, have been adopted in an attempt to limit the fishing effort more tightly.

mots-clés pêche artisanale, coûts, rentabilité, investissement, financement.

key words artisanal fisheries, costs, profitability, investment, funding.



RAPPORTS INTERNES DRV 1992

DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFUS	NB PAGES	TIRAGE
92-001	DRV/RA DRV/SEM	PMDC/BREST PARIS	J.C.DAO, P.G.FLEURY PH.PAQUOTTE	ELEMENTS DE REFLEXION POUR L'EVALUATION ECONOMIQUE DE LA FILIERE COQUILLE ST JACQUES	Nov-91	LIBRE	60	100
92-002	DRV/RA	PMDC/BREST	J.C.DAO, X.CASEY	RADE DE BREST 1989-1990 FIXATION DU MAISSAIN DE PECTINIDES SUR LES COLLECTEURS EXPERIMENTAUX	Déc-91	LIBRE	40	100
92-003	DRV/RA	PMDC/BREST	N.BAILLON	ANALYSE DES STRIES DE CROISSANCE DES POST-LARVES DE (PECTEN MAXIMUS)	Déc-91		47	100
92-004	DRV/RA DEL	CREMA DEL/BREST	HUSSENOT M.KEMPF	AQUACULTURE ET ENVIRONNEMENT SEMINAIRE 18/22 NOVEMBRE 1991,	Jan-92	LIBRE	31	20
92-005	DRV/RA	PMDC/BREST	R.ROBERT,G.TRUT D.MAURER	GROWTH, FATNESS AND GROSS BIOCHEMICAL COMPOSITION OF THE JAPANESE OYSTER CRASSOSTREA GIGAS IN STANWAY CYLINDERS IN THE BAY OF ARCACHON, FRANCE	Fév-92	LIBRE	21	
92-006	DRV/VP	GENIE ALIMENTAIRE	M.CARDINAL J.CORNET ET AL.	QUALITE DE LA CHAIR DE LA TRUITE FARLO	Jan-92	RESTR	19	
92-007	DRV/RH	PORT EN BESSIN	G.PAULMIER	CATALOGUE ILLUSTRE DES MICROPHYTES PLANCTONNIQUES ET BENTHIQUES DES CÔTES NORMANDES	Mar-92	LIBRE	71	
92-008	DRV/RH	NANTES	H.BEUCHER	LOGICIELS DE DYNAMIQUE DES POPULATIONS	Mai-92	LIBRE	95	40
92-009	DRV/RH	NANTES	G.ARZUL,F.ROGER LE-DENN ET AL.	SURVEILLANCE ECOLOGIQUE ET HALIEUTIQUE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DU SITE DE LA CENTRALE DE PENLY (MANCHE EST)	Mai-92	RESTR	105	30
92-010	DRV/RA	PORT EN BESSIN	H.JEANNERET J.KOPP,J.P.JOLY ET AL.	L'OSTREICULTURE SUR LA CÔTE EST DU COTENTIN	Sep-92	LIBRE	64	150
92-011	DRV/RA	LA TREMBLADE	A.GERARD J.M.PEIGNON ET AL	OBTENTION DE SOUCHES CONCHYLICOLES PERFORMANTES PAR POLYPLOIDISATION	Aoû-92	RESTR	36	20
92-012	DRV/RA	LA TREMBLADE	O.RATILLARD P.SOLETCHNIK ET AL	MODELISATION DE L'ECOSYSTEME DU BASSIN DE MARENNES-OLERON	Jun-92		261	
92-013	DRV/RA	L'HOUMEAU	M.J.DAROIGNAC	LA MYTILICULTURE DANS LE PERTUIS BRETON	Déc-92	LIBRE	31	

RAPPORTS INTERNES DRV 1992

N°RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
92-014	DRV/RA	LA TREMBLADE	A.BODOY S.HEURTEBISE J.GARNIER	LES POSSIBILITES D'ELEVAGE DU PETONCLE NOIR CHLAMY VARIA, DANS LES MARAIS MARITIMES DE LA REGION POITOU-CHARENTES	Sep-92		26	
92-015	DRV/RA	CREMA L'HOUMEAU	J.HUSSENOT ET AL.	STIMULATION DE LA PRODUCTIVITE NATURELLE PAR ENRICHISSEMENTS MINERAUX ET ORGANIQUES	Nov-92	LIBRE	97	100
92-016	DRV/RA	CAYENNE	J.M.GRIESSINGER ET AL.	AMELIORATION DES TECHNIQUES D'ELEVAGE DE LA CHEVRETTE MACROBRACHIUM ROSENBERGII EN GUYANE	Oct-92	LIBRE	85	
92-017	DRV/RA	PMDC/BREST	J.BARRET	ESSAI DE TRAITEMENT DU SEDIMENT CONTRE LE VIBRIO P1 LORS D'UN DEMI-ELEVAGE DE PALOURDES	Avr-92	LIBRE	34	100
92-018	DRV/RH	LA L'HOUMEAU	J.C.QUERO, P.ARZEL et AL	LES ALGUES ET INVERTEBRES MARINS DES PECHEES FRANCAISES	Jun-92		392	75
92-019	DRV/RH	SETE	A.CAMPILLO J.L.BIGOT	LES PECHERIES FRANCAISES DE MEDITERRANEE : SYNTHESE DES CONNAISSANCES	Aoû-92		206	
92-020	DRV/RA	COP/TAHITI	T.RENAULT M.WEPPE	MORTALITES MASSIVES EN ELEVAGE LARVAIRE DE LATES CALCARIFER	Déc-92		43	20
92-021	DRV/RA	PALAVAS	D.COATANEVA J.OHEIX ET AL.	ESSAIS DE TELECAPTAGE DE L'HUITRE PLATE OSTREA EDULIS EN MEDITERRANEE	Déc-92	LIBRE	62	40
92-022	DRV/RA	LA TRINITE	C. LE BEC J.MAZURIE	L'HUITRE CREUSE CRASSOSTREA GIGAS EN BRETAGNE (SUIVI 1990)	Déc-92	LIBRE	34	
92-023	DRV/RA	LA TRINITE	C.LE BEC J.MAZURIE	L'HUITRE CREUSE CRASSOSTREA GIGAS EN BRETAGNE (SUIVI 1991)	Déc-92	LIBRE	37	
92-024	DRV/RH	SETE	C.BENE	LA GESTION DES RESSOURCES INSTABLES	Oct-92	LIBRE	49	

RAPPORTS INTERNES DRV 1993

N° RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
93-001	DRV/RH	RH/LE ROBERT ECOHAL/L'HOUMEAU	G. PAULMIER	CRUSTACES PROFONDS CAPTURES AUX ANTIILLES FRANCAISES	Fév-93	Libre	34	30
93-002	DRV/RA DRV/SEM	PMDC/BREST SEM/PARIS	P.G.FLEURY P.PAQUOTTE	EVALUATION ECONOMIQUE DE LA DIVERSIFICATION EN COQUILLE ST JACQUES D'UNE ENTREPRISE CONCHYLICOLE EN MER OUVERTE	Fév-93	Libre	21	150
93-003	DRV/RH	RH SETE	J.DUCLERC J.BERTRAND	VARIABILITE SPATIALE ET TEMPORELLE D'UNE PECHERIE AU FILET DANS LE GOLFE DU LION. ESSAI D'EVALUATION DE L'IMPACT D'UN RECIF ARTIFICIEL.	Fév-93	Libre	42	?
93-004	DRV/VP	VP/NANTES	M.ETIENNE; M.DARZACQ; J.NOEL; A.DANIEL	QUALITE DU THON APPERTISE. CRITERES PHYSICO-CHIMIQUES	Mar-93	Libre	72	?
93-005	DRV/VP	VP/NANTES	N.BREGEON	DOSAGE RAPIDE DE L'HISTAMINE DANS LE THON : MISE AU POINT, OPTIMISATION, APPLICATION	Mar-93	Restreint	61	?
93-006	DRV/SEM	SEM/PARIS	P.GUILLOTREAU (contrat univers ENSAR/CERETIM)	LE MESO-SYSTEME HALIO-ALIMENTAIRE EUROPEEN, ANALYSE ET MODE DE FONCTIONNEMENT	Mar-93	Libre	440	30
93-007	DRV/SEM	SEM/PARIS	M.GALLE (AIDA : Ass Intégrat Données enviro dans syst déc Aménag))	LES MECANISMES DE DECISION DANS LA GESTION DES PECHEES - LE CAS D'UN PORT MEDITERRANEEN	Mar-93	Confid	152	20

RAPPORTS INTERNES DRV 1993

N° RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	TIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
93-008	DRV/SEM	SEM/PARIS	M. ANTONA, D. BAILLY, P. PAGUOTTE, M. GABBOTT, J. GIBBS H. HARMASHA et S. SHAH	LA CONCHYLICULTURE EN EUROPE	Mar-93	Libre	55	150
93-009	DRV/RH	ECOHAL/NANTES	D. GUEREAULT, Y. DESAUNAY et P. BEILLOIS	LA PECHE PROFESSIONNELLE DES POISSONS MIGRATEURS DANS L'ESTUAIRE DE LA LOIRE EN 1989	Avr-93	Libre	15	?
93-010	DRV/RA	URGE/LA TREMBLADE	A. GERARD, Y. NACIRI, J. M. PEIGNON, C. LEDU, P. PHELIPOT, J. P. BAUD, M. NOURRY, T. RENAULT, N. COCHENNEC GIGAS	ESSAI D'ACCLIMATATION DE CRASSOSTREA VIRGINICA ET PERFORMANCES BIOLOGIQUES COMPAREES AVEC CRASSOSTREA GIGAS	Avr-93	Restreinte	19	20
93-011	DRV/RA	ALGOLOGIE NANTES	F. CAMPELLO	SYNTHESE DES CONNAISSANCES SUR LES ECTOCARPUS SPP : PHAEOPHYCEAE - ECTOCARPALES	Avr-93	Libre	37	30
93-012	DRV/RA	LABO CONCHYL TRINITE	J. MAZURIE, S. CLAUDE, G. TIGE, LA G. LE MOUROUX	RESULTATS DU RESEAU DE SUIVI DES ELEVAGES ET GISEMENTS NATURELS DE PALOURDES EN BRETAGNE EN 1991	Avr-93	Libre	20	60
92-013	DRV/RH	RH/BREST	S. FIFAS	ANALYSE ET MODELISATION DES PARAMETRES D'EXPLOITATION DU STOCK DE COQUILLES ST-JACQUES (Pecten maximus, L) EN BAIE DE SAINT-BRIEUC (Manche Ouest, France)	Avr-93	Libre	400	60

RAPPORTS INTERNES DRV 1993

N° RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
93-014	DRV/RA	GIE/RA PALAVAS	D. COVES, E. GASSET	ESTIMATION DU COUT DE PRODUCTION DIRECT D'ALEVINS DE LOUP (DICENTRARCHUS LABRAX) SELON LA TECHNIQUE DE SEVRAGE STANDARD OU PRECOCE ET SELON L'EMPLOI DE CIRCUIT OUVERT OU FERME.	Mai-93	Libre	?	29
93-015	DRV/RH - DEL	RH/MANTES DEL/BREST	G. ARZUL, E. ERARD-LE DENN, D. HALGAND, J. HUET, F. QUINIOU, F. ROGER, A. TETARD	SURVEILLANCE ECOLOGIQUE ET HALIEUTIQUE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DU SITE DE LA CENTRALE DE PENLY (MANCHE EST) : ANNEE 1992	Mai-93	Libre	104	30
93-016	DRV/RH	RH/LA ROCHELLE	P. DESCAMPS, J. P. LEAUTE	TYPLOGIES ET COMPOSANTES DES FLOTILLES DU SUD-GASCOGNE, EN 1989. COMPARAISON DE 1986 ET 1989. DE NOIRMOUTIER A BAYONNE.	Mai-93	Libre	?	60
93-017	DRV/RA	GIE/RA ROBERT	E. GOYARD, P. SOLETSCHNIK	L'ELEVAGE DE L'OMBRINE (SCIAENOPS OCELLATA) EN MARTINIQUE : I - MATURATION DES GENITEURS ET PRODUCTION D'ALEVINS	Mai-93	Libre	71	50
93-018	DRV/RA	GIE/RA ROBERT	J. C. FALGUIERE, B. ROSINE, E. GOYARD	L'ELEVAGE DE L'OMBRINE (SCIAENOPS OCELLATA) EN MARTINIQUE : II - GROSSISSEMENT EN CAGES FLOTTANTES	Mai-93	Libre	53	50
93-019	DRV/RA	GIE/RA ROBERT	E. GOYARD, B. ROSINE	L'ELEVAGE DE L'OMBRINE (SCIAENOPS OCELLATA) EN MARTINIQUE : III - ETUDE PREVISIONNELLE DES COUTS DE PRODUCTION	Mai-93	Libre	81	50
93-020	DRV/RA	GIE/RA ROBERT	J. C. FALGUIERE, E. GOYARD	L'ELEVAGE DE L'OMBRINE (SCIAENOPS OCELLATA) EN MARTINIQUE : IV - SUIVI ZOOTECNIQUE ET ECONOMIQUE DU GROSSISSEMENT PAR DES ARTISANS PECHEURS	Mai-93	Libre	18	50
93-021	DRV/RA	RA/LABEIM - LA TRENBLADE	T. RENAULT, R. M. LE DEUFF, N. COCHENNEC	CONTRIBUTION A L'ETUDE DE VIRUS DE MOLLUSQUES MARINS : IRIDOVIRUS-LIKE ET HERPES VIRUS-LIKE. DESCRIPTION ET CARACTERISATION BIOCHIMIQUE, CYCLE DE MULTIPLICATION VIRAL, DIAGNOSTIC ET ETUDE EPIDEMIOLOGIQUE.	Mai-93 Mai-93	Restreinte	44	29

RAPPORTS INTERNES DRV 1993

N°RI DRV	DEPARTEMENT	LABORATOIRE	AUTEURS	TITRE	DATE SORTIE	DIFFUS	NB PAGES	TIRAGE
93-022	DRV/RA	RA/ LABEIM - LA TREMBLADE	A.GERARD, Y.MACIRI, J.M.PEIGNON, C.LEDUC, P.PHELIPOT, A.BOOY, S.HEURTEBISE, J.GARNIER, J.P.BAUD, M.NOURRY, J.HAURE, A.G.MARTIN, S.CLAUDE, J.BARRET, N.DEVAUCHELLE, J.P.JOLY, P.GUILLETQUER, D.COATANA, J.OHEIX, Y.ZANETTE et P.BLACHIER	OBTENTION DE SOUCHES CONCHYLITICOLES PERFORMANTES PAR POLYPLOIDISATION (4ème Partie)	Jun-93	restreinte	52	?
93-023	DRV/RA	GIE/RA	D.LACROIX	BILAN CRITIQUE DE L'AQUACULTURE EN AFRIQUE DU NORD ET PRIORITES DE LA RECHERCHE POUR LE DEVELOPPEMENT	Jun-93	restreinte	139	22
93-024	DRV/RA	GIE/RA PALAVAS	J.OHEIX, D.COATANA	ESSAIS D'AFFINAGE EN MER OUVERTE D'HUITRES CREUSES CRASSOSTEA GIGAS ISSUES DE L'ETANG DE THAU	Jun-93	Libre	36	50
93-025	DRV/RH	DRV/RH - BREST	P.LESPAGNOL, A.OGOR, Y.MORIZUR	GUIDE DE L'UTILISATION DE L'ICHTHYOMETRE A CODES-BARRES	Jun-93	Libre	90	?
93-026	DRV/RA	DRV/RA LA TRINITE - LA TREMBLADE	A.G.MARTIN, EQUIPES LA TRINITE ET LA TREMBLADE	RELANCE DE L'HUITRE PLATE - RAPPORT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX ANNEE 1991	Jul-93	Libre	38	?
93-027	DRV/RH	DRV/RH LABORATOIRE ANTILLES	A.BATAGLIA	LES GRANDS POISSONS PELAGIQUES A LA MARTINIQUE ET EN REGION CARAIBE. BIOLOGIE ET PECHE.	Mar-93	Libre	98	?
93-028	DRV/RH	RH/BOULOGNE - PORT-EN-BESSIN - BREST - MAFF LOWESTOFT	RH/BOULOGNE - PORT-EN-BESSIN - BREST - MAFF LOWESTOFT	IDENTIFICATION BIOGEOGRAPHIQUE DES PRINCIPAUX STOCKS EXPLOITES EN MANCHE, RELATIONS AVEC CEUX DES REGIONS VOISINES.	Oct-93	Libre	250	75
93-029	DRV/RH	RH/NANTES-LABORATOIRE ECOHAL	D.GUERULT, Y.DESAUNAY, P.BEILLOIS	LA PECHE DE L'ANGUILLE DANS L'ESTUAIRE DE LA LOIRE EN 1989	Nov-93	Libre	28	?
93-030	DRV/RH	RH/BREST (THESE)	D.LE FOLL	BIOLOGIE ET EXPLOITATION DE L'ARAIGNEE DE MER MAJA SQUINADO HERBST EN MANCHE OUEST	Nov-93	Libre	517	150
93-031	DRV/RA	DRV/RA - LA TRINITE	L'EQUIPE DRV/RA - A.G.MARTIN	RELANCE DE L'HUITRE PLATE - RAPPORT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX ANNEE 1992	Nov-93	Libre	30	75
93-032	DRV/SEM	SEM - CGPA	SEM	LA PECHE ARTISANALE DES ANNEES QUATRE-VINGT	Déc-93	Libre	40	300

Nous tenons à remercier particulièrement M. Ahnani, M.C. Couchot, B. Debras, J.M. Floch, F. Foucault, M.M. Fuger, N. Garriou, V. G rinette, C. Lemaire, I. Neme, anciens élèves de l'ENSAE avec lesquels nous avons pris plaisir   travailler aux analyses statistiques ; P.Y. Le Goff et E. Foucher pour leurs travaux sur la construction des navires ; R. Kalaydjian qui a su apporter   ce document la touche finale nécessaire   sa publication et   sa diffusion.

CHAPITRE 1

LA CONSTRUCTION DANS LA PECHE ARTISANALE : EVOLUTION DES TECHNIQUES ET DES COUTS

I.-	CHAMP ET DONNEES.	3
	I.1 Les 12 à 25 mètres, de 1971 à 1987.	3
II.-	LA CONSTRUCTION DES NAVIRES ARTISANS : 1971 – 1987	4
	II.1 L'effectif annuel des nouvelles unités de pêche.	4
	II.2 Les séries de navires-types.	5
	II.3 Les caractéristiques techniques.	6
	II.4 Un type de navire dominant : le chalutier.	7
III.-	L'ANALYSE DES COUTS DE CONSTRUCTION.	8
	III.1 Structure des coûts de construction.	8
	III.2 Les indices de prix, coque et moteur.	9
	III.3 Une estimation économétrique des coûts de construction	10
	EN GUISE DE BILAN	12

CHAPITRE 2

RESULTATS ET COMPORTEMENTS ECONOMIQUES DES ENTREPRISES DE PECHE ARTISANALE

I.-	CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON.	13
	I.1 Le haut de gamme de la pêche artisanale.	13
	I.2 Une activité aléatoire.	13
II.-	ESSAI DE TYPOLOGIE ECONOMIQUE DES ENTREPRISES DE PECHE ARTISANALE.	14
	II.1 Les résultats par métiers.	14
	II.2 L'utilisation d'indicateurs économiques.	17
III.-	L'EVOLUTION DES RESULTATS DE 1983 à 1990	19.
	III.1 1983–1986 : les signes d'une embellie...	19
	III.2 1986–1990 : divergences et fragilité	19
	III.3 La rentabilité financière.	19
	III.4 Evolutions des ratios financiers.	19
	III.5 Comparaison de la pêche artisanale avec d'autres secteurs productifs.	20
IV.-	CLIENTS ET FOURNISSEURS : DES DELAIS DE PAIEMENT FAVORABLES AUX PRODUCTEURS.	21
	EN GUISE DE BILAN	23

CHAPITRE 3	
LES INTERVENTIONS FINANCIERES DE L'ETAT DANS LE SECTEUR DES PECHEES ARTISANALES	24
I.- APPARITION ET POUSSEE DE L'INTERVENTIONNISME	24
I.1 La décennie 1970 : le remède interventionniste.	25
I.2 Davantage d'intervenants...	25
I.3 Pour une nouvelle définition des aides.	26
II.- L'INTERVENTION A TRAVERS QUELQUES CHIFFRES	27
II.1 Les aides nationales : une tendance décennale à la hausse.	28
II.2 La répartition régionale des aides.	29
II.3 L'intervention communautaire ou la marque d'une autre politique.	31
II.4 La bonification d'intérêt : un outil financier discret mais...	32
II.5 Les rigidités inhérentes au système de bonification.	33
EN GUISE DE BILAN	34
CONCLUSION GENERALE	35

ANNEXES

ANNEXE 1 :	
Echantillon de l'étude	36
ANNEXE 2 :	
L'analyse des correspondances multiples	37
ANNEXE 3 :	
Les indices de prix, de quantité, de valeur	37

AVANT-PROPOS

L'entreprise de pêche artisanale a considérablement évolué au cours des vingt dernières années.

L'extraordinaire avancée technologique du navire "pêche arrière" a marqué un tournant pour la productivité, le confort à bord et la sécurité des hommes embarqués.

Parallèlement, le coût des investissements, la complexité des règlements et des obligations comptables ont imposé au navire artisan des contraintes comparables à celles d'une PME.

Les outils coopératifs ont accompagné cette évolution dans tous les domaines. En particulier, les Groupements de Gestion, les Armements Coopératifs et le Centre de Gestion de la Pêche Artisanale, ont mis au service de l'artisan les outils techniques nécessaires à la bonne gestion de son entreprise.

Mais le métier de marin pêcheur reste toujours l'un des plus difficiles. Entre les aléas de la ressource, les contraintes climatiques et les problèmes de marché, le patron artisan "navigue" au mieux pour assurer à la fois son équilibre d'exploitation et le salaire de ses marins. Peu d'activités nécessitent autant d'engagement, de volonté et d'énergie.

Les études menées par l'IFREMER en collaboration avec le CGPA, apportent à ce métier un éclairage économique précieux dans le contexte actuel.

Jean LORILLU
Président du C.G.P.A.

INTRODUCTION

La connaissance que nous avons des pêches maritimes françaises relève la plupart du temps, et faute d'observatoire national du secteur, d'un ensemble d'éclairages ponctuels localisés par pêcheries ou attachés à des événements majeurs mais épisodiques constitutifs de l'Histoire des pêches françaises. Tous les observateurs penchés depuis quelques décennies sur ce secteur de production se sont livrés à des exercices de commentaire et d'analyse des situations et des tendances, déplorant systématiquement et quelles que soient les zones géographiques, pêcheries, stocks ou flottilles concernés, l'absence d'informations structurées sur le long terme ainsi que d'indicateurs et de séries statistiques nécessaires à l'analyse économique des conjonctures et des structures de production.

Dès 1984, avec la Confédération de la Coopération et du Crédit Maritime Mutuel et la Direction des Pêches et des Cultures Marines, nous avons pris conscience de ce besoin de construction d'un outil de suivi de quelques indicateurs économiques sectoriels. L'existant statistique apparaissait alors fragmenté, pas toujours approprié à l'analyse souhaitée, rarement encore soumis à l'analyse globale.

Les travaux que nous avons rassemblés dans ce document résultent du souci d'évaluer à la fois les séries existantes, leur utilité et leurs limites, et de concevoir à partir de celles-ci des indicateurs et procédures d'analyses susceptibles d'être inscrites dans un protocole de suivi et d'observation sectoriel permanent. Nous savons tous, observateurs, acteurs et responsables politiques de ce secteur, que l'une de ses caractéristiques tient encore à l'absence de suivi économique et social organisé. Nous avons tous ensemble déploré cette absence d'outil d'observation dans la période où la pêche artisanale française subissait des évolutions de structure et tentait de réagir à des conjonctures instables.

Afin de contribuer à la sélection et à l'organisation de données pertinentes, nous avons choisi de porter notre attention sur l'analyse des coûts de construction des unités de pêche, des modes d'accès au capital, des résultats économiques propres à différents métiers. Pourquoi ces choix ? Tout d'abord parce que nous voulions traiter dans un seul module l'ensemble des paramètres relatifs à l'entreprise depuis sa création et donc la phase d'acquisition de l'outil de pêche, son fonctionnement et ensuite ses résultats économiques laissant à d'autres modules de suivi le soin de prendre en compte les dynamiques propres aux ressources (biologie et dynamique des stocks) et les dynamiques de marchés dont on se proposait de n'intégrer ici que les incidences en termes de résultats de production. Les choix économiques du pêcheur nous paraissaient révéler un champ d'observation suffisamment homogène pour comprendre les dynamiques d'investissement, de modernisation, de retrait des unités de pêche au moment où s'annonçaient déjà des choix stratégiques internationaux qui devaient agir fortement sur le contexte économique d'accompagnement de l'entreprise (modalités de financement, de subvention, de rémunération des facteurs de production).

Pour ces travaux, notre champ d'acquisition de données nous a permis de prendre en compte dans l'ensemble de la pêche artisanale atlantique, les unités de taille supérieure à douze mètres sur des périodes d'observation qui couvrent globalement les années quatre-vingts. C'est de cela que nous rendons compte dans ce document au moment où se poursuivent des ajustements structurels majeurs et où doivent se dessiner au plan européen les choix nationaux de chacun.

Le recul que donnent ces travaux sur la ou les crises successives d'aujourd'hui pourra nous permettre de mieux comprendre certaines des rigidités économiques, sociales et politiques qui agissent dans l'environnement direct de chacune des entreprises de pêche. C'est cela qui nous a convaincus de les éditer aujourd'hui.

Chapitre 1

LA CONSTRUCTION DANS LA PECHE ARTISANALE

EVOLUTION DES TECHNIQUES ET DES COUTS

I.- CHAMP ET DONNEES

La pêche artisanale se distingue à bien des égards des autres secteurs économiques. Mosaïque de métiers spécifiques et de traditions, elle représente aussi le choix d'une façon de vivre unique. L'acquisition de savoir-faire est indispensable à l'exercice de la profession. L'apprentissage est long et diversifié qui conduit à mieux comprendre les facteurs naturels, à mieux utiliser les techniques, à mieux gérer des hommes et son entreprise. L'acquisition d'un navire de pêche marque le passage au statut de patron-artisan. Le coût de l'outil de production (1) ajoute à la difficulté d'accéder à ce statut pour un marin-pêcheur, en dépit de la maîtrise et de l'adhésion aux règles du métier. Ces "barrières à l'entrée" dans la profession expliquent aussi le mode de diffusion des innovations dans une communauté professionnelle aux liens étroits malgré la permanence de compétitions. Les choix des engins de pêche, de l'équipement ou du type de navire résultent des connaissances acquises dans les pratiques professionnelles et celles de la communauté.

Le patron-pêcheur est le seul en mesure d'évaluer son outil de production dans les conditions réelles de son utilisation. La construction d'un bateau de pêche constitue la première mise en application des observations et connaissances acquises par le marin pêcheur, susceptibles de se traduire par une conception nouvelle des outils de production.

A travers l'investissement, dans le secteur de la pêche artisanale nous trouvons quelques unes des traces de ces évolutions technologiques. Notre propos n'est pas ici de les analyser en tant que telle mais plutôt de les saisir comme autant d'éléments explicatifs des coûts de la construction, de leur évolution sur les deux dernières décennies.

Les données sur lesquelles se fonde cette étude proviennent des dossiers de demande d'aides à la construction de navires artisans de 1971 à 1987. Nous analyserons ensuite l'évolution des caractéristiques techniques, puis des coûts de construction et d'équipement des unités de pêche.

L'augmentation des coûts, souvent consécutive à des améliorations techniques, s'accompagne d'une modification de leur structure au cours de cette période : les deux postes budgétaires principaux, coque et moteur, ont tendance à diminuer au profit de l'équipement du bateau (appareillage de navigation et de pêche...).

I.1 Les 12 à 25 mètres, de 1971 à 1987.

L'étude porte sur les constructions de navires de pêche artisanale de 12 à 25

mètres (2). Différents éléments nous ont conduit à ce choix. Depuis 1971, les systèmes d'aide à l'investissement ont toujours adopté comme limite inférieure les navires de moins de 12 mètres (sauf dérogation pour quelques cas particuliers). Peu de données statistiques et économiques sont disponibles concernant ces navires. Enfin, la flottille des petites unités présente une extrême variabilité, il est donc difficile de dégager des tendances d'évolution.

Par ailleurs, la limite supérieure des 25 mètres correspond assez bien au critère de "Pêche Artisanale" (rémunération de l'équipage à la part et surtout patron propriétaire ou copropriétaire principal embarqué). Seuls quelques patrons-artistes exploitent des unités plus grandes (25 à 33 mètres). Ces cas restent minoritaires et trop récents pour constituer des séries statistiques intéressantes. Jusqu'en 1983, la longueur maximale des navires susceptibles de bénéficier d'une aide FEOGA et des aides nationales à la pêche artisanale était de 25 mètres, limite supérieure portée ensuite à 33 mètres.

L'étude se limite également à l'examen des constructions de la Manche et de la côte Atlantique. La Méditerranée est volontairement "oubliée" afin de garantir une certaine homogénéité des données.

(1) Avec un coût moyen de l'ordre de 5 millions de francs pour un navire neuf, la pêche artisanale est comparable à la sidérurgie par l'importance et le poids de l'investissement rapporté au nombre d'individus.

(2) Afin de disposer de données homogènes et fiables, nous avons restreint le champ de notre analyse en fonction de deux éléments: la taille des unités construites, la façade maritime concernée.

En effet, les informations disponibles sur la construction en Méditerranée n'ont pas la même homogénéité que pour la façade atlantique, du fait de l'absence d'un mouvement coopératif développé. Etant donné le poids relativement faible de la flottille méditerranéenne dans le sous ensemble de la pêche artisanale française que l'on considère ici, cette restriction ne nuit pas à la portée générale de notre étude.

Deux sources différentes fournissent des informations concernant la construction d'unités de pêche artisanale :

- les comptes-rendus des réunions du Plan de Relance des Pêches Maritimes de 1971 à 1980, puis des COREMODE Nord-Normandie, Bretagne, Pays de Loire et Sud-Ouest jusqu'en 1987,

- les dossiers S.I.A. (Sociétés Interprofessionnelles Artisanales) de demande de subvention au titre du Plan de Relance des Pêches Maritimes.

Les premiers donnent une liste exhaustive des constructions primées depuis 1971. Les seconds ne concernent pas l'ensemble des bateaux construits sur la période mais constituent une source plus riche en associant pour chaque dossier les aspects techniques et financiers.

Les tests de représentativité sur les dossiers S.I.A. étant jugés satisfaisants, l'analyse des coûts de construction et des évolutions technologiques a été entreprise à partir de cet échantillon qui représente globalement 75 % des dossiers primés sur la période.

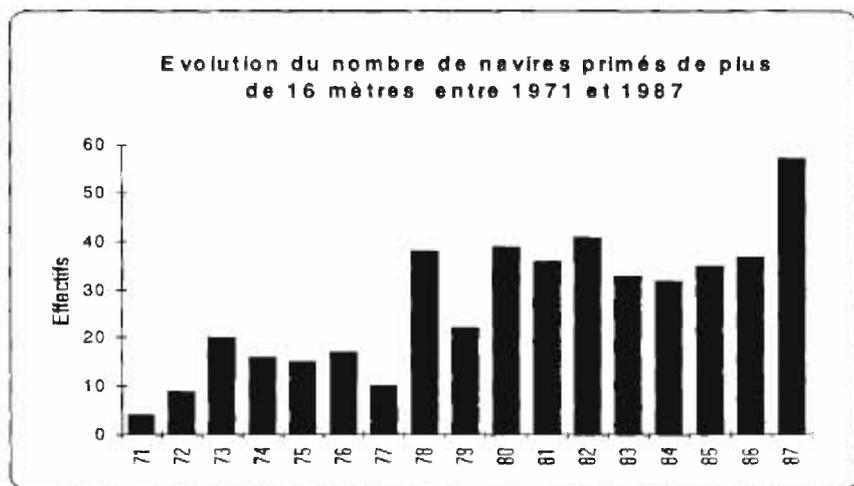
II.- LA CONSTRUCTION DES NAVIRES ARTISANS : 1971-1987.

De 1971 à 1987, l'investissement et plus particulièrement la construction d'unités nouvelles témoignent de changements tant quantitatifs que qualitatifs. L'effectif des constructions annuelles oscille entre 50 et 70 navires, mais connaît quelques brusques variations. Malgré une grande hétérogénéité des navires construits, certaines évolutions technologiques apparaissent de façon marquante, qui s'apparentent à l'utilisation de nouveaux matériaux pour la coque, à de nouveaux agencements du pont, à une motorisation plus puissante, à de nouveaux types d'hélices ...

Toutefois quelques années se distinguent.

Ainsi les années 1976 et 1977 sont marquées par une forte diminution des constructions, conséquence d'un contexte économique peu propice à l'investissement : les effets inflationnistes du premier choc pétrolier multiplient par deux le prix moyen du TJB entre 1973 et 1977 tandis que le prix réel du poisson au débarquement s'effondre.

Dans l'esprit de la politique interventionniste de cette période, le système d'aide mis en place en 1970 va être modulé en février 1978 : le plafond des aides en capital passe de 10% à 25% de l'investissement.



II.1 L'effectif annuel des nouvelles unités de pêche

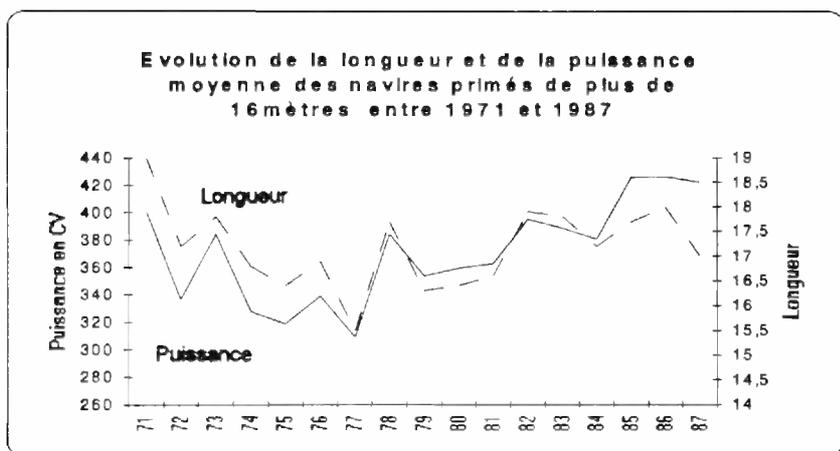
En 1971, première année d'application des systèmes d'aides à l'investissement en pêche artisanale, quatre chalutiers boulonnais seulement sont construits dans le cadre des nouvelles S.I.A.. A partir de 1978, une moyenne de 50 navires par an est atteinte, effectif qui reste assez stable sur l'ensemble de la période.

La quotité maximale des prêts bonifiés peut atteindre 90% de l'investissement contre 85% précédemment. De nouvelles primes apparaissent : prime jeune patron, prime d'incitation à la diversification des activités, prime à la construction en série, prime d'adhésion à un groupement de gestion.

Ces mesures de soutien ont un effet stimulateur immédiat.

En 1978 le nombre de constructions primées augmente sensiblement pour retrouver le niveau antérieur à 1976. Cette relance de l'investissement se traduit par un renouvellement des flottilles. La construction reste ensuite stable jusqu'en 1987.

(navires de plus de 16 mètres)



L'année 1987 se caractérise par une forte expansion dans la construction de navires artisans. La conjugaison de deux phénomènes explique ce regain d'investissement :

- la plupart des entreprises de pêche artisanale a de très bons résultats en 1986, notamment grâce à la baisse du prix du carburant associée à une production moyenne satisfaisante.

- en décembre 1986, est institué un nouveau règlement communautaire (3), concernant les contributions financières du FEOGA. Celles-ci pourront atteindre désormais 35% de l'investissement net primable en "zone sensible" à cette date (arrondissements de Quimper et Lorient en France métropolitaine).

Certains armateurs peuvent bénéficier d'une aide financière atteignant parfois 40 à 45% de l'investissement, toutes subventions FEOGA, nationales et régionales confondues.

Ces aides communautaires ne seront pas sans effets au moment du bilan du premier Programme d'Orientation Pluriannuel français de 1983 à 1987.

Conséquence de la mise en place de la Politique Commune des Pêches, le POP devait stabiliser à son niveau de 1983 la capacité de pêche de la flottille nationale, mesurée en référence à la puissance motrice totale (KW).

II.2 Les séries de navires-types.

Dès leur institution, les S.I.A. ont eu pour mission d'étudier les types de navires les mieux adaptés aux différents modes de pêche, afin de faciliter la construction en série. Celle-ci devait permettre une diminution des coûts de construction grâce aux économies d'échelle. En 1972, une vingtaine de navires-prototypes sont proposés.

Malgré cet effort, la politique de standardisation n'aboutit pas du fait de facteurs divers, tenant d'une part à la multiplication du nombre de constructeurs, d'autre part aux exigences propres des commanditaires. La formule d'un navire "personnalisé" semble primer, traduisant en partie une technique d'amélioration progressive et permanente des bateaux. La taille des chantiers explique aussi cette méthode : progrès et innovations se font à partir des réalisations concrètes et rarement d'après des études théoriques préalables, comme cela peut être le cas dans les chantiers industriels.

Ainsi, de 1971 à 1987, on observe quelques 110 séries différentes, combinaisons de longueur et matériau de construction. L'apparition de nouveaux matériaux (polyester armé et aluminium), à partir de 1978, entraîne la multiplication des séries. Sur les 110 séries construites au cours de la période, 23 comptent plus de 10 navires. Trois prototypes sont bien représentés :

- le chalutier côtier polyvalent (ou caseyeur) de 12 mètres, en bois (7% des navires construits),
- le chalutier coquillier de 15,50 mètres en bois (7,9%),
- le chalutier pêche arrière de 19,50 mètres en acier (6,4%).

Quatre classes de taille-matériau représentent 45% des constructions : les 12-13 mètres en bois (9,8%), les 15-16 mètres en bois (11,5%), les 16-17 mètres en acier (10,2%), et les 20-21 mètres en acier (13,5%).

(3) Règlement n°4028/86 du Conseil.

II.3 Les caractéristiques techniques.

L'analyse des caractéristiques techniques vise à mettre en évidence, sur la base de quelques variables sélectionnées (longueur, puissance, marque du moteur, type de pont...), les principales évolutions technologiques qui marquent cette période de construction.

L'ensemble de l'échantillon S.I.A. révèle une grande hétérogénéité des constructions sur le plan technique. Cependant, pour les principaux éléments d'un bateau (coque et moteur) des tendances se distinguent, faisant apparaître trois sous-périodes entre 1971 et 1987.

Taille, jauge et puissance des navires :

La taille des bateaux se concentre principalement autour de trois standards. Ils correspondent à des navires pratiquant des types de pêche particuliers ou fréquentant des zones de pêche distinctes : la petite pêche côtière (12-13 m), le chalutage côtier (15-16,5 m), la pêche hauturière (19-20,5 m).

L'importance relative des 24 mètres correspond à une évolution récente. Ce type de navire artisan tend à occuper la place laissée vacante par les semi-industriels.

Les navires côtiers de 12-16 mètres représentent 40,6% des constructions contre 59,4% pour les 16-25 mètres.

L'évolution des longueur, puissance et jauge des unités nouvelles n'est pas régulière sur la période. Avant 1974, les valeurs moyennes de ces caractéristiques sont relativement élevées.

De 1974 à 1981, elles enregistrent une légère baisse, avant d'augmenter à nouveau en 1982. On peut toutefois retenir une tendance quasi constante à l'augmentation de la puissance motrice à partir de 1975, accompagnant l'allongement des coques.

L'année 1978 se distingue par des valeurs moyennes élevées. Ceci résulte du nombre important d'unités de plus de 18 mètres (la moitié des navires contre un dixième seulement en 1977 et moins d'un tiers en 1979). Cette année de réforme du système d'aide à l'investissement coïncide avec le début d'une période de transition technique, marquée par le développement de nouvelles conceptions de coques et d'équipements. Les constructions "classiques" du début des années soixante-dix entrent en concurrence avec de nouveaux modèles qui se différencient par le matériau de la coque, l'aménagement du pont, le moteur, le type d'hélice, les engins de pêche et les appareils de navigation.

- Les matériaux de construction:

L'évolution la plus importante est due au remplacement progressif du bois. Après avoir largement contribué aux constructions jusqu'à la fin des années soixante-dix, le bois est abandonné au profit de l'acier. Celui-ci devient le principal matériau à partir de 1978-1980, notamment pour les navires de plus de 16 mètres.

Dans le même temps apparaissent les premiers matériaux composites, pour la construction de navires de pêche. Dès 1976, les pouvoirs publics insistent sur l'intérêt des constructions plastiques et

recommandent qu'elles suivent les mêmes procédures d'agrément que les autres coques bois ou acier (4). Les constructions en polyester armé dépassent les constructions en bois à partir de 1985 pour les navires inférieurs à 16 mètres et représentent 30% de l'ensemble en 1987.

Cependant sur l'ensemble de la période, le bois pour les navires inférieurs à 16 mètres et l'acier pour les plus de 16 mètres demeurent les matériaux de construction les plus répandus.

L'utilisation des différents matériaux de construction varie selon les régions. La Bretagne et la Normandie font figure de "traditionnalistes", avec les plus fort pourcentage de construction en bois.

Pourtant la Normandie se caractérise également par de nombreuses constructions en polyester, avec près d'un tiers de l'ensemble des constructions en matériaux composites. Pour les navires de plus de 16 mètres, les matériaux composites remplacent l'acier qui s'impose dans les autres régions, notamment dans le Nord et en Charente-Maritime.

- Les moteurs et types d'hélice :

La période 1971-1987 connaît une diversification croissante dans le choix des marques de moteur et des types d'hélice.

Pour les moteurs, cinq marques dominent le marché : Poyaud, Baudoin, Caterpillar, Volvo, Cummins. Deux d'entre elles, Poyaud et Baudoin, sont présentes sur l'ensemble de la période, sans réelle concurrence

(4) Circulaire ministérielle n°1348 du 8 avril 1976.

jusqu'en 1978. A partir de 1978-1979 trois autres motoristes tendent à se partager une part non négligeable d'un marché en expansion.

La part de marché relative des deux marques principales, Poyaud et Baudoin, diminue entre 1979 et 1987, pour représenter un peu plus de la moitié du marché d'équipement des bateaux neufs contre plus des deux-tiers entre 1971 et 1978. Cette diminution correspond à l'émergence des trois nouveaux concurrents qui s'octroient le quart du marché (5).

Cette modification traduit le développement d'une concurrence plus large entre les motoristes : en 1979, sept marques étaient présentes sur le marché, on en recense le double en 1987.

Hormis les différentes performances techniques sur lesquelles nous détenons peu d'information, trois éléments apparaissent déterminant dans le choix d'une marque :

- le créneau de puissance du moteur,
- le réseau de distribution - le créneau de puissance du fournisseur,
- le prix moyen d'une unité de puissance (CV).

On observe en effet une spécialisation des marques par créneau de puissance : concurrence entre Volvo et Baudoin pour les puissances inférieures à 300 CV, entre Baudoin-Caterpillar-Cumins pour les puissances moyennes de 300 à 400 CV, puis Baudoin-Poyaud de 400 à 600

(5) Une analyse fine de la situation concurrentielle devrait inclure les ventes de remotorisation pour les navires déjà en activité, information dont nous ne disposons pas ici.

CV, enfin au-delà de 600 CV la marque dominante est Caterpillar.

L'implantation régionale des marques n'est pas uniforme. Exceptée la marque Baudoin présente sur toutes les façades maritimes, les réseaux de chaque fournisseur sont plutôt concentrés sur quelques régions.

Le prix d'acquisition du moteur reste un élément important dans le choix d'une marque. Seule l'indication du prix moyen par CV est donnée ici, en attendant l'analyse des coûts de construction.

L'augmentation de puissance motrice s'accompagne d'une recherche d'efficacité dans l'équipement des bateaux, avec notamment les améliorations techniques de l'hélice. Les hélices classiques sans tuyère, utilisées quasi exclusivement jusqu'en 1977, se voient remplacées progressivement par des systèmes à tuyère, à pas variable, une combinaison des deux ou des hélices à quatre pales.

- Une nouvelle conception du pont :

A la fin des années soixante-dix, les ponts ouverts laissent la place aux ponts couverts ou semi-couverts. Ce nouvel aménagement de l'espace permet une amélioration des conditions de travail et de la sécurité à bord.

II.4 Un type de navire dominant : le chalutier.

La grande majorité des navires primés dans le cadre des S.I.A. est constituée de chalutiers, souvent polyvalents, associant chalut et drague ou casiers. Le groupe des navires pratiquant le chalutage compte

en effet plus de soixante-dix-sept pour cent des 753 bateaux de l'échantillon.

L'étude de ce sous-ensemble, plus homogène au regard du type de pêche pratiqué, a permis de dresser un bilan des changements technologiques. Celui-ci s'établit à partir d'une approche descriptive globale, visant à faire apparaître les relations entre taille et puissance des bateaux, nombre d'hommes à bord, type d'hélice et de pont, matériau de la coque, année de construction... Cette approche descriptive résulte d'une analyse particulière (6).

On considère que l'année de construction permet d'apprécier, au regard des autres variables, les évolutions techniques. La puissance du moteur caractérise la taille de l'unité de pêche ; les types d'hélice, de pont, d'engin de pêche ainsi que le matériau utilisé pour la coque correspondent aux éléments qui ont connu les plus importantes mutations sur la période. Le nombre d'hommes à bord permet de mesurer d'éventuelles substitutions capital/travail.

(6) L'analyse des correspondances multiples est une technique de description de données qualitatives, qui permet d'explorer les liaisons entre variables. L'objectif est de faire apparaître des groupes de bateaux homogènes en fonction de différents critères : longueur, puissance, matériau de la coque, type de pont, d'hélice, nombre d'homme à bord.

Ces caractéristiques se répartissent en variables actives et variables supplémentaires :

- les variables actives définissent les combinaisons de critères qui structurent la population étudiée en sous-groupes homogènes,
- les variables supplémentaires correspondent le plus souvent à des critères redondants par rapport aux variables actives mais elles facilitent l'identification des sous-groupes.

Dans l'analyse concernant les investissements des chalutiers, six variables actives ont été retenues : l'année de construction, la puissance motrice, les types d'hélice, d'engin de pêche, de pont, et le matériau de construction utilisé pour la coque, le nombre de marins-pêcheurs embarqués.

Quatre étapes sont identifiables, qui correspondent successivement aux évolutions techniques suivantes :

-1971-1978 : Les constructions de navires traditionnels, de puissance plutôt faible, avec moins de trois hommes à bord dominant encore. Le chalut de fond est l'engin de pêche dominant, il reste d'ailleurs l'engin de pêche le plus répandu sur l'ensemble de la période.

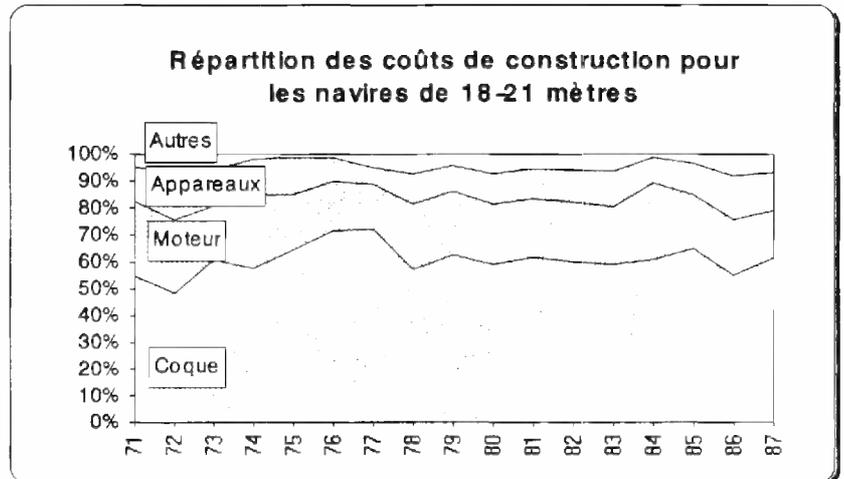
-1979-1981 : la taille des nouveaux navires augmente, le nombre d'hommes à bord également (trois à cinq). C'est l'apparition des hélices à tuyères. L'association de chaluts et autres engins de pêche est fréquente. La proportion de coques en aluminium ou polyester devient importante.

-1982-1984 : la taille et la puissance augmentent progressivement, le nombre moyen d'hommes à bord passe à six. Les hélices à quatre pales, les ponts couverts font leur apparition. Les chaluts à grande ouverture commencent à être utilisés.

-1985-1987 : la puissance des moteurs est encore supérieure, le nombre de marins-pêcheurs est en moyenne supérieur à six. Les hélices à pas variables comptent parmi les dernières innovations. Avec le chalut pélagique, les techniques de pêche poursuivent leur diversification.

Tout cela et notamment l'évolution des caractéristiques techniques et des types de pêche tend à démontrer le renouveau de tout un secteur et l'ouverture de perspectives pour les chantiers de construction et les équipementiers. Cette dynamique se développe sans tenir compte des exigences de la politique de renouvellement dont l'un des objectifs était la réduction des coûts par la production en série.

La composition structurelle des coûts et leur évolution au cours de la période 1971-1987 constituent la première étape. L'élaboration d'indices de prix relatifs aux deux principaux postes budgétaires, coque et moteur, sera la seconde. La dernière aura pour objet l'analyse des déterminants du coût global sur l'ensemble de la période.



III.- L'ANALYSE DES COÛTS DE CONSTRUCTION.

Une première estimation du capital investi dans la pêche artisanale fait apparaître une augmentation substantielle du coût moyen des navires, avec un doublement sur la période (en francs 1987). Ce constat suscite plusieurs interrogations. Cette hausse mesure-t-elle seulement l'impact de la modernisation ou résulte-t-elle d'un éventuel effet pervers des aides au financement?

L'information disponible sur les coûts de construction des unités de pêche artisanale permet de conduire l'analyse en trois étapes.

III.1 Structure des coûts de construction.

Le fichier récapitulatif des coûts de construction présente une répartition du coût total en 8 postes : coque, moteur, appareils de pêche, appareils de navigation, équipement électrique, équipement de conservation à bord, de sécurité et divers.

La ventilation de la valeur totale du devis n'est pas toujours satisfaisante. Il est en effet parfois difficile de classer dans l'une ou l'autre rubrique certains appareils ou leurs coûts d'installation.

Ainsi sous l'appellation équipement électrique, peuvent se retrouver des appareils de communication ou des aménagements techniques effectués en vue de l'installation d'un autre appareil ou organe essentiel du bateau (treuil ou moteur...).

L'analyse structurelle des coûts de construction est concentrée sur la flottille des chalutiers, directement concernée par les innovations identifiées précédemment : passage de la pêche latérale à la pêche arrière, évolution des matériaux de construction, allongement des coques, accroissement de la puissance installée.

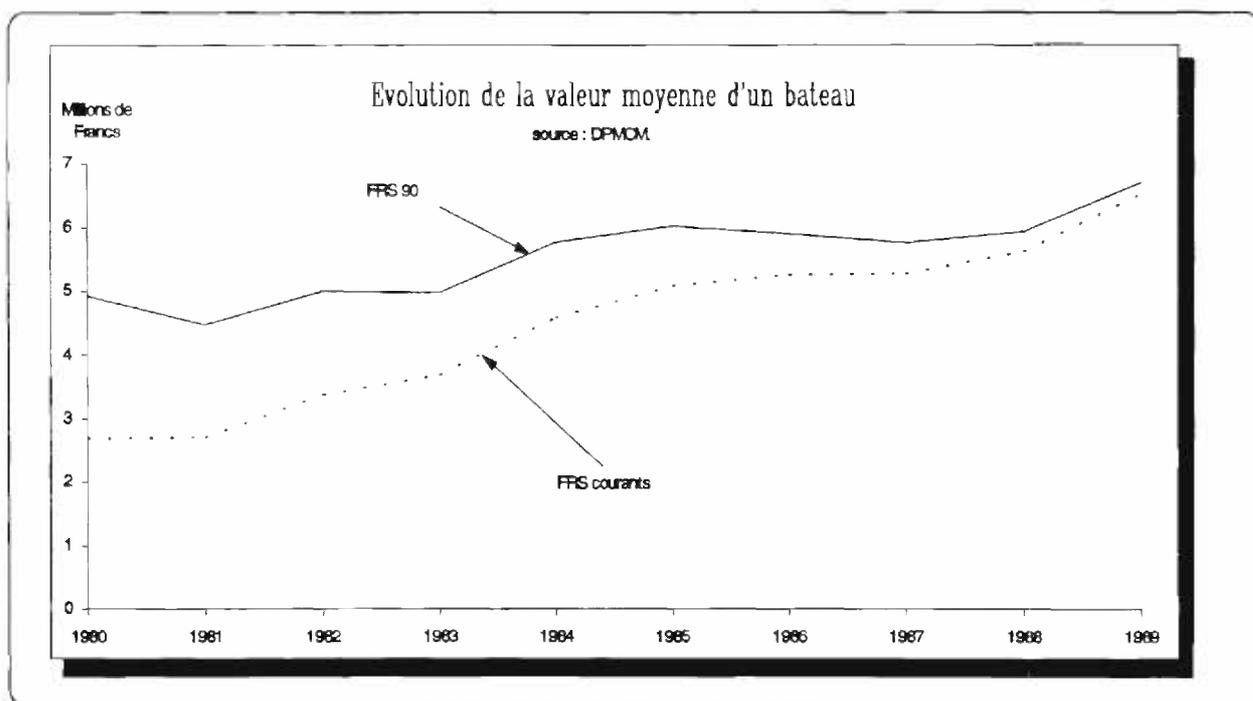
-une diminution de la part relative des appareils de navigation,

-une hausse en milieu de période de l'équipement électrique, suivie d'une diminution en fin de période.

Ces appareils de navigation sont le plus souvent embarqués en double exemplaire pour minimiser les risques économiques et de sécurité, imputables à une défaillance. Un surcoût d'investissement semble être préféré au manque à gagner d'une journée à terre pour réparation.

La construction des indices de prix pour le moteur et la coque a pour objectif d'évaluer les variations de prix de ces deux éléments principaux, compte tenu des variations de puissance et de longueur.

Les indices sont toujours calculés sur un ensemble considéré comme homogène et représentatif (échantillon). Par exemple l'indice INSEE des prix à la consommation se réfère aux ménages urbains dont le chef de famille est employé ou ouvrier. L'unité de pondération retenue dans le calcul de l'indice du prix de la coque est la longueur (7).



Les tendances principales observées sur l'ensemble de la période mettent en évidence en termes de part relatives :

- une diminution de la part relative coque et moteur dans les devis,
- une augmentation significative du poste appareil de pêche,

III.2 Les indices de prix, coque et moteur.

Un indice permet de comparer l'évolution d'une même grandeur à des instants différents. L'indice des prix à la consommation, baromètre de la sphère économique régulièrement publié par l'INSEE, est aujourd'hui une notion familière à tous.

(graphique d'après dossiers de demande de subventions Etat et CEE pour des bateaux de plus de 18 mètres)

(7) Ceci du fait que le rapport Prix de la coque/Longueur a un coefficient de variation plus faible que le rapport Prix de la coque/Jauge brute.

Les indices présentés permettent de mettre en évidence les "tendances" en accordant un poids moindre aux "accidents" (8).

L'étude de l'évolution du prix du moteur et de la coque sur la période 1971-1987 a été réalisée au moyen de trois indices. Ceci tient au fait que le mode de calcul d'un indice n'est pas neutre. Il est toujours plus intéressant de calculer plusieurs indices afin d'avoir une "fourchette de variation". On retiendra ici les indices de prix moyen, de Laspeyre et de Paasche (9).

La comparaison des indices du prix de la coque et du moteur a été établie par rapport aux indices INSEE de prix à la production dans deux secteurs englobant celui de la pêche :

(8) La tendance désigne l'évolution durable d'un phénomène au cours d'un intervalle de temps. Un accident au contraire apparaît comme une variation brutale et ponctuelle.

(9) Les indices de Laspeyre et de Paasche se présentent comme les rapports de dépenses totales à des moments différents. Le facteur (prix ou quantité) dont on veut suivre l'évolution varie, l'autre reste fixé à un certain niveau. Pour les indices de prix, on considère les dépenses totales à prix variables et quantités fixes. Pour les indices de quantités les prix sont fixes et les quantités varient.

L'indice de Laspeyre utilise les constantes de la date de référence, tandis que l'indice de Paasche se sert de la date courante.

Ainsi, si P0 et P1 désignent les prix aux périodes 0 et 1, et Q0 Q1 les quantités, on obtient :

Indice des prix de Laspeyre :
 $L(p) = P1 Q0 / P0 Q0$

Indice des prix de Paasche :
 $P(p) = P1 Q1 / P0 Q1$

Indice des quantités de Laspeyre :
 $L(q) = P0 Q1 / P0 Q0$

Indice des quantités de Paasche :
 $P(q) = P1 Q1 / P1 Q0$

Lorsqu'on est en présence de biens substituables, tels que les biens de consommation courante, la formule de Laspeyre donne un poids plus important aux produits dont les prix augmentent et dont les quantités ont tendance à diminuer.

L'indice de prix moyen est simplement le rapport du prix moyen de l'année t au prix moyen de l'année de référence. On multiplie généralement par 100 ce rapport.

Ainsi l'indice du prix moyen du moteur pour l'année t, basé 100=1980, s'écrit de la façon suivante :
 $Im(t) = (Pt / P80) \cdot 100$
 où Pt est le prix moyen de l'année t, P80 le prix moyen de 1980.

- l'industrie mécanique pour étudier le prix du moteur,

- la construction navale et aéronautique pour le prix de la coque.

Cette évolution des prix n'a pu toutefois être suivie qu'à partir de 1979, l'année du changement de base indiciaire de l'INSEE étant 1980, les données calculées sur cette même base ne sont disponibles qu'à partir de 1979.

Pour le moteur, les trois indices enregistrent une forte hausse au début des années 80. Au-delà de 1984, on constate une certaine stagnation. En 1987, ils sont inférieurs à l'indice INSEE de la construction mécanique.

Pour la coque, l'évolution des indices de Laspeyre et Paasche laisse apparaître les mêmes caractéristiques : hausse entre 1979 et 1984, puis stagnation, suivie d'un léger repli en fin de période. On note cependant une forte chute du prix moyen de la coque en 1984.

III.3 Une estimation économétrique des coûts de construction.

L'analyse économétrique du prix des bateaux a été réalisée sur un échantillon de 342 dossiers de construction de navires utilisant comme engin de pêche le chalut, sur la période 1979-1987. Pour tenir compte de l'inflation, les prix ont été corrigés par l'indice des prix de la construction mécanique (10).

(10) Celui des constructions navales et aéronautiques est en effet trop sensible à la forte augmentation de productivité survenue dans l'industrie aéronautique, la faible évolution des prix dans ce secteur ne correspond donc pas à celle survenue dans notre domaine d'étude.

Le modèle explique le coût total d'un bateau en fonction de ses caractéristiques techniques, longueur et puissance, exprimées en mètre et CV, de l'année de sa construction, du type de navire, du matériau de la coque.

Présentation du modèle et des variables (11) :

$CT = F (LON, PUI, T, TYP, MAT)$ où
CT = coût total.

LON = Longueur hors tout.

PUI = Puissance motrice (en CV).

T = année 0 en 1980, 1 en 1981, etc...

TYP1 = 1 si le navire est un chalutier de pêche latérale, 0 sinon.

TYP2 = 1 si le navire est un thonier, 0 sinon.

TYP3 = 1 si le navire pratique un art trainant autre que le chalutage pêche arrière exclusif, le TYP1 ou le TYP2, 0 sinon.

MAT1 = 1 si le matériau de construction est en bois, 0 sinon.

MAT2 = 1 si le matériau de construction est en aluminium, 0 sinon.

MAT3 = 1 si le matériau de construction est en polyester, 0 sinon.

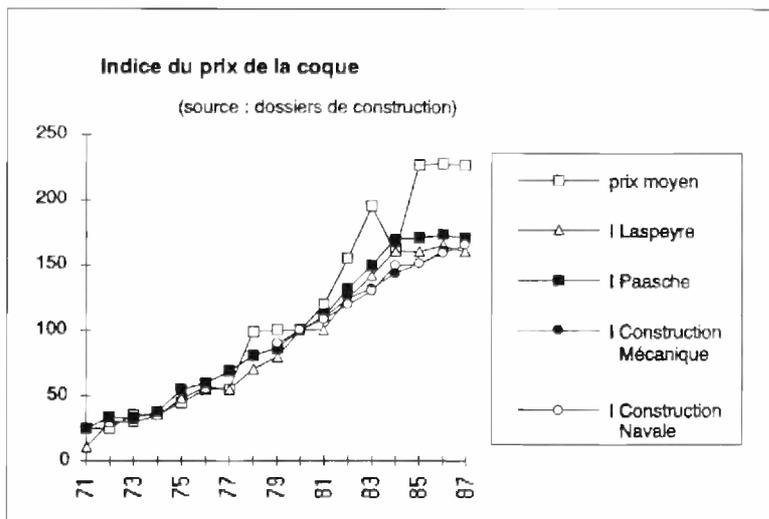
(11) L'estimation du modèle par la méthode des moindres carrés est la suivante : coût total en milliers de francs)

$$\ln(CT) = 1.647 + 1.332 \ln(LON) + 0.38 \ln(PUI) + 0.093 T - 0.227 TYP1 + 0.138 TYP2 - 0.001 TYP3 - 0.162 MAT1 + 0.002 MAT2 - 0.083 MAT3$$

(6,87) (10,3) (5,11) (21,8) (-2,8) (2,12) (-0,01) (-4,99) (0,027) (-2,37)

() = t de Student

Pour un chalutier pêche arrière de longueur égale à 16.5 mètres, d'une puissance de 300 chevaux, coque acier, construit en 1987, le coût total estimé par cette méthode est de 3.6 millions de francs.



Le modèle montre de plus que toutes choses égales par ailleurs un chalutier de pêche latérale et coque en bois est plutôt moins coûteux à la construction qu'un autre type de navire. Par contre un navire associant le chalutage et un autre métier ne présente pas une structure de coûts différente de celle d'un chalutier de pêche arrière de taille et puissance équivalentes.

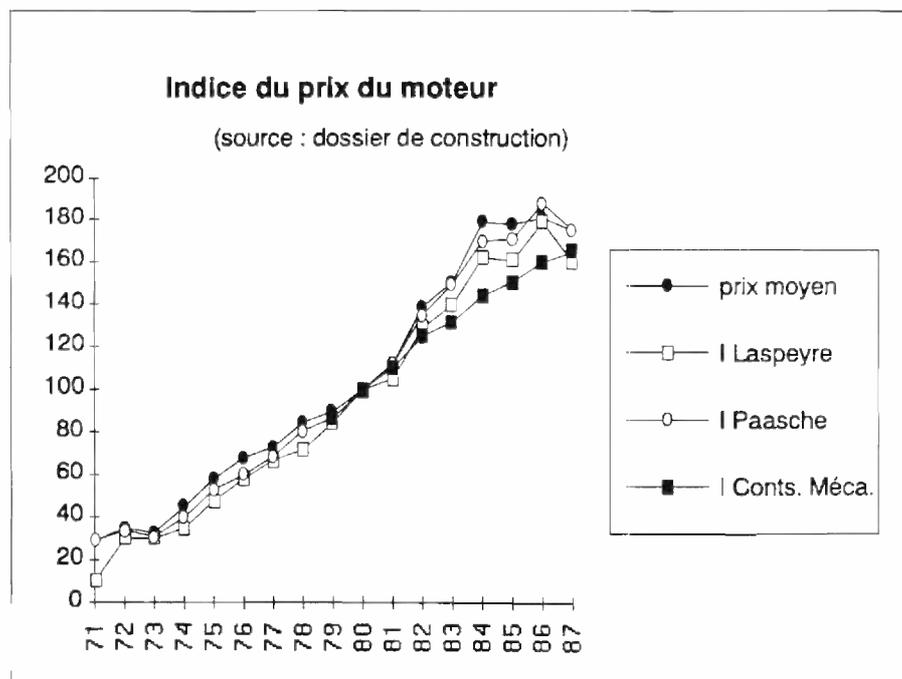
Longueur et puissance motrice sont les deux déterminants principaux du coût total. Ces deux grandeurs n'ont cependant pas le même impact. Celui-ci varie plus que proportionnellement en fonction de la longueur du navire (élasticité du coût par rapport à la longueur supérieure à 1). Il est au contraire moins sensible à une augmentation de la puissance motrice (élasticité du coût total par rapport à la puissance inférieure à 1).

Les variables qualitatives correspondant aux types de navires et de matériau de construction de la coque corrigent l'explication du coût total par la longueur et la puissance au travers des spécificités de chaque construction.

Ce constat vaut de même pour les constructions en aluminium par rapport aux constructions en acier.

L'augmentation de la taille du navire est en effet fortement liée à un accroissement des matériels de navigation embarqués et de la dimension des appareils de pêche.

L'influence de l'année de construction exprime le caractère inflationniste observé sur la période, elle correspond au taux de croissance du coût total au-delà de la hausse générale des prix dans la branche de l'industrie mécanique.



EN GUISE DE BILAN

L'ensemble du travail réalisé autour du thème "coûts de construction des unités de pêche artisanale" permet d'aboutir à une série d'éléments descriptifs sur l'évolution technique des navires et de proposer quelques facteurs explicatifs sur les coûts de construction et d'équipement. Parmi ceux-ci on peut retenir comme essentielle l'identification des innovations technologiques au cours des deux décennies 70 et 80, particulièrement pour la flottille chalutière.

Sur cette flottille, l'analyse des données met clairement en évidence les différentes conceptions de bateaux qui opposent certaines périodes d'évolution. Les changements majeurs dessinent quatre sous-périodes durant lesquelles se modifient les puissances motrices, les conceptions de pont, les tailles de coque, le choix des matériaux de construction, la progression des systèmes d'hélice.

Parallèlement à ces mutations techniques, les coûts de construction et d'équipement des bateaux évoluent de façon significative. La construction des indices de prix permet d'évaluer les variations du coût des deux postes principaux : coque et moteur, dont le poids dans un devis total reste proche de 70% malgré une légère tendance à la baisse.

La représentativité et la qualité de l'échantillon assure à ces indices une valeur significative des évolutions subies par l'ensemble des facteurs de l'effort de pêche.

Il reste difficile de relier ces évolutions de coûts ou l'introduction d'innovations dans la pêche artisanale à la modification du système d'aide. Toutefois deux phases apparaissent et coïncident à des réformes importantes des mesures de soutien.

La fin des années soixante-dix (1978) fait apparaître une explosion de la construction de bateaux artisans et un développement accru de la concurrence sur les équipements principaux.

Le nombre de chantiers navals augmente, le nombre de motoristes présents sur le marché s'accroît. On décèle à travers cela l'effet direct de la politique d'incitation et de soutien à la modernisation. Cela favorise l'intégration des innovations techniques.

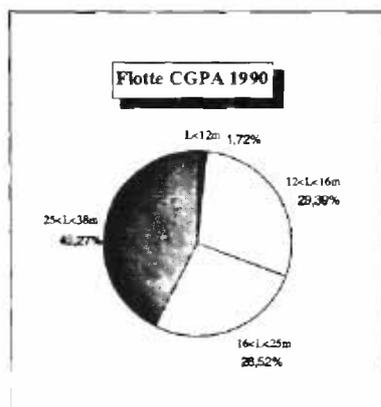
Une seconde période apparaît en 1984 : la modification du système d'aide (Etat- Région - CEE) ressort en toile de fond. La rupture de tendance constatée sur les caractéristiques moyennes des navires marque la prise en compte du nouveau découpage des niveaux d'intervention, notamment entre l'Etat et les Régions. Sur les devis de construction, cela peut traduire une anticipation des conditions nouvelles en vue de l'obtention d'une prime, sans toutefois avoir des incidences fortes sur les réalisations concrètes. Des modifications peuvent intervenir lors de la mise en chantier.

Chapitre 2

RESULTATS ET COMPOTEMENTS ECONOMIQUES DES ENTREPRISES DE PECHE ARTISANALE

Après un déclin régulier depuis l'Après-guerre, le secteur de la pêche artisanale a connu un nouvel essor à la fin des années soixante-dix, caractérisé par des investissements importants, une stabilisation de l'emploi et une progression de la part relative des débarquements dans l'ensemble des pêches maritimes françaises (53% du tonnage et 72% de la valeur en 1989).

L'émergence des Groupements de Gestion Coopératifs, au cours des années soixante-dix, marque l'évolution des structures économiques du secteur : d'outil de travail, le navire artisan devient une véritable entreprise de production. La nécessité d'une gestion rigoureuse des paramètres d'exploitation s'impose, renforcée par les chocs pétroliers qui secouent la profession. Créé à l'initiative du mouvement coopératif en 1978, le Centre de Gestion de la Pêche Artisanale favorise la tenue de comptabilité et la déclaration au réel des résultats des navires.

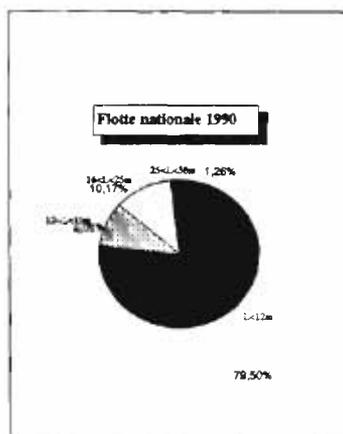


Les données comptables réunies au CGPA constituent une source d'informations unique par leur volume et leur qualité. Elles permettent d'établir un diagnostic sur la quasi totalité du littoral national et de construire des indicateurs économiques comparables à ceux des autres secteurs productifs. Sur la base de ces informations comptables trois objectifs ont été poursuivis :

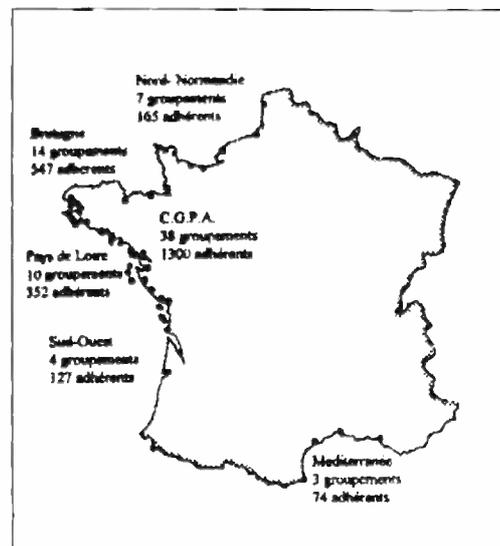
- un essai de typologie économique des entreprises de pêche,
- une analyse de l'évolution des résultats de 1983 à 1990,
- une approche du comportement économique et financier des entreprises au regard de leur autonomie, de l'endettement et des relations monétaires avec leurs partenaires.

I.- CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON

Les éléments comptables sont extraits des liasses fiscales des adhérents du CGPA : bilans et comptes de résultat arrêtés à la fin de chaque année d'exploitation des navires. Pour les années récentes, ils sont complétés par des informations générales sur l'entreprise, caractéristiques du navire, effectif embarqué, métier et zones fréquentées.



L'analyse de ces données a été conduite selon un code de déontologie très strict visant à préserver l'anonymat des exploitants.



I.1 Le haut de gamme de la pêche artisanale.

Du fait des nouvelles adhésions, la taille de l'échantillon exploitable passe de 450 en 1983 à 950 en 1990. Les unités qui le constituent offrent une bonne représentation des navires de plus de 12 mètres, surtout après 1985. Par ailleurs, la double appartenance au CGPA et à un Groupement de Gestion sélectionne des navires plus récents et plus performants que la moyenne nationale : chiffre d'affaires minimum de 500 KFr, motivation fiscale de l'adhésion à un Centre Agréé, accès au régime d'aides publiques à l'investissement.

I. 2 Une activité aléatoire.

La pêche et les résultats de celle-ci sont fortement dépendants de nombreux facteurs. Le climat, l'abondance des stocks et la réglementation conditionnent les niveaux de production. Une amélioration des techniques de captures peut entraîner un accroissement des débarquements

d'un navire. Par ailleurs, une diminution des captures peut succéder brutalement à une phase de croissance du fait de la raréfaction de certaines espèces. Dans quelques cas ces variations se trouvent compensées par les effets de marché (relation prix-quantités). Mais les mécanismes et les variables qui agissent sur la formation des prix sont nombreux depuis le circuit de commercialisation, la pression de la demande, l'existence de produits substitués, le volume des importations.

Le résultat d'une année peut être fortement influencé par un "accident", phénomène éventuellement connu expliquant un pic ou une chute exceptionnelle du chiffre d'affaires ou des charges.

Enfin, l'activité des navires artisans, comme toute forme d'exploitation d'une ressource renouvelable, doit être appréciée à travers le temps. Les captures d'une année déterminent le chiffre d'affaires de la même année, mais conditionnent également la production future et les rémunérations à venir. Les risques de surexploitation pour certaines espèces confèrent une importance cruciale à cette interdépendance.

II.- ESSAI DE TYPOLOGIE ECONOMIQUE DES ENTREPRISES DE PECHE ARTISANALE.

L'objectif d'une typologie est de regrouper à l'intérieur de sous-ensembles homogènes les éléments d'une population qui présentent un ou plusieurs caractères communs. La plupart des travaux effectués en biologie ou même en économie s'appuient sur une répartition des bateaux combinant les notions de métier, zone de pêche fréquentée et caractéristiques techniques.

Les critères d'intervention de l'Etat, des régions et de la Communauté Européenne en matière de subvention à l'investissement et les règles de financement des différentes composantes de la flottille artisanale reposent essentiellement sur des caractéristiques de taille et de puissance des navires.

Disposant, grâce aux données du CGPA et pour un effectif important de bateaux, d'une information relative aux bilans et comptes de résultat des entreprises de pêche, il est intéressant de vérifier si une classification peut être élaborée sur la base de critères strictement économiques comme dans d'autres secteurs (agriculture, industrie ou commerce).

Une typologie économique coïncide-t-elle avec une autre, davantage fondée sur des caractéristiques physiques (espèces recherchées, zones fréquentées, taille et puissance des bateaux) ? Les différents métiers présentent-ils des caractéristiques économiques distinctes correspondant à des systèmes de production particuliers ?

Cette analyse devrait permettre d'évaluer les fondements économiques du système réglementaire et des modalités d'accès aux régimes d'aides de la pêche artisanale.

Une première approche a consisté à analyser les résultats des navires en fonction du métier pratiqué. Dans un deuxième temps, les entreprises ont été classées tous métiers confondus, par rapport à certains ratios financiers.

II.1 Les résultats par métiers.

Les métiers sont définis en fonction de deux critères : d'une part la technique de pêche (chalut, filet, palangre...), d'autre part les zones fréquentées (zones côtières, Manche, Mer Celtique...). Cette seconde information permet notamment de distinguer les unités hauturières des unités côtières.

La flottille artisanale peut être répartie en sept groupes de métiers :

- chalutiers de fond hauturiers,
- chalutiers langoustiniers hauturiers,
- chalutiers de fond côtiers,
- chalutiers pélagiques,
- chalut+autres métiers en alternance,
- caseyeurs, pêche côtière spécialisée (métier unique),
- pêche côtière combinée (plusieurs métiers).

LE CENTRE DE GESTION DE LA PECHE ARTISANALE

Le CGPA est un Centre de Gestion Agréé par l'Administration fiscale. Créé en 1978 par la Coopération Maritime, il compte aujourd'hui 1300 adhérents et fédère l'activité de 38 Groupements de Gestion agréés par le Secrétariat d'Etat à la Mer.

Sa mission porte essentiellement sur le conseil de gestion (élaboration d'un dossier de Gestion annuel pour chaque navire adhérent), la prévention fiscale (examen de cohérence et de vraisemblance des déclarations), la formation et l'information (comptabilité, fiscalité, économie) et le suivi de l'environnement réglementaire de la Pêche.

COMPTE DE MAREE ET COMPTE DE RESULTAT.

A l'issue de chaque marée, le produit de la pêche, après imputation des frais communs (gas-oil, glace, vivres ...), est réparti entre l'armement et l'équipage dans des proportions variables selon les ports (de 50/50 à 60/40). La part de l'équipage est ensuite elle-même répartie entre les marins selon une grille conventionnelle. Par exemple :

- patron = 1 part /2
- mécanicien = 1 part /4
- matelot = 1 part
- novice = 1/2 part

Les comptes annuels d'un navire artisan sont généralement présentés sous la forme d'une consolidation de ces comptes de marées. Si cette approche traduit bien l'affectation conventionnelle des masses "armement" et "équipage" issues du mode de rémunération, elle se prête mal aux traitements statistiques et à l'analyse financière : les conventions de partage varient fortement d'un port et d'un métier à l'autre, et leur spécificité interdit toute comparaison avec d'autres secteurs économiques.

L'analyse des résultats propres à chacune de ces classes permet de vérifier si ces métiers présentent des modes de production et des structures économiques distinctes.

Les résultats qui vont suivre ont été calculés à partir des données de 1986, année considérée comme assez favorable pour la pêche, et 1990, dernière année totalement disponible.

Les catégories de métiers différent de façon significative pour le chiffre d'affaires annuel moyen, les volumes de valeur ajoutée dégagée et l'excédent brut d'exploitation.

Le chiffre d'affaires permet de mettre en évidence trois sous groupes :

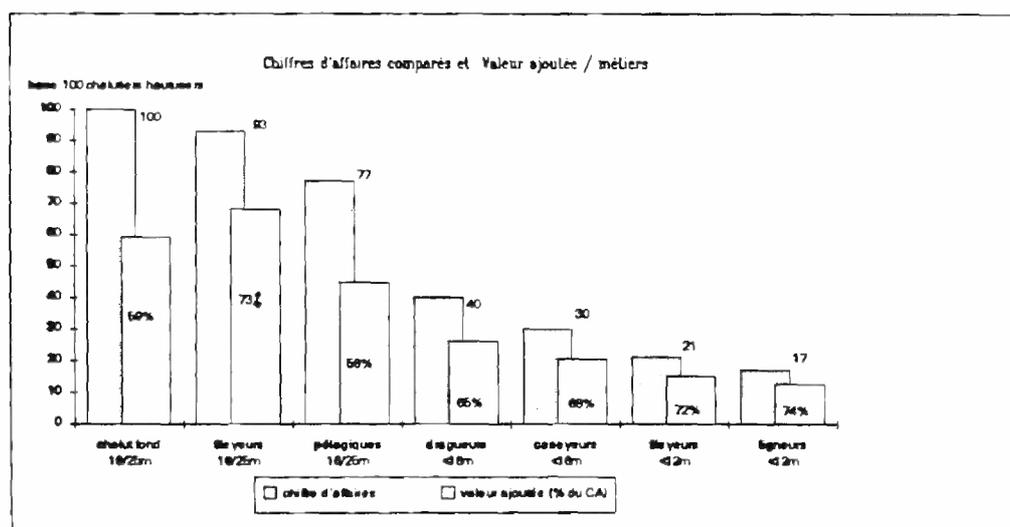
- les chalutiers et fileyeurs hauturiers,
- les dragueurs et caseyeurs côtiers,
- les petits métiers côtiers (lignes, filets...).

Le chiffre d'affaires des chalutiers de fond hauturiers reste supérieur à celui des pélagiques mais avec en moyenne vingt jours de mer supplémentaires par an (240 contre 220 aux hauturiers de fond). Les fileyeurs se situent entre ces deux catégories avec

seulement 190 jours de mer en moyenne.

Les charges externes sont composées essentiellement des frais communs, achats d'engins de pêche et charges d'entretien. Nous y avons inclus le poste impôts et taxes pour permettre une comparaison entre bateau qui ne codifient pas tous de la même façon ce poste. Les chalutiers se distinguent nettement des autres groupes, notamment de fait de l'importance du poste gas-oil (12 à 14% du chiffre d'affaires contre seulement 4 à 6% pour les autres métiers). A l'exception des fileyeurs hauturiers, les consommations externes augmentent plus vite que le chiffre d'affaires.

La valeur ajoutée représente le produit disponible à répartir entre la rémunération du travail (équipage, patron compris) et la rémunération du capital (armement). Elle ne peut pour autant être assimilée au "net à partager" car les frais d'armement sont déjà déduits dans son calcul. Globalement, le taux de valeur ajoutée (VA/CA) est inversement proportionnel au chiffre d'affaires passant de 75 % pour les petites unités côtières à 58 % pour les chalutiers hauturiers. La richesse créée pour un franc de production est donc inférieure pour les grosses unités hauturières, exception faite des fileyeurs dont les frais sont réduits.



Les salaires. La part annuelle de l'équipage évolue de 32% à 35% du chiffre d'affaires pour les chalutiers, et de 36% à 40% pour les autres métiers. Les dragueurs se différencient par un taux élevé qui traduit un mode de partage spécifique à bord des navires : le poisson pêché avec les coquilles est en effet souvent réparti entre l'équipage sans part armement. La faiblesse apparente des salaires chez les ligneurs côtiers provient du fait que le patron est souvent seul à bord et ne perçoit donc aucun salaire. Il tire alors ses revenus du résultat du bateau qui est logiquement plus élevé qu'avec un équipage.

Les charges sociales sont calculées en référence aux salaires forfaitaires ENIM et non aux salaires réels et constituent un coût fixe pour l'exploitation. Leur proportion au chiffre d'affaires donne en revanche une idée de la productivité par homme car elle dépend du nombre de marins et de jours de pêche pratiqués.

On observe la même hiérarchie entre les métiers que pour la valeur ajoutée, avec la même remarque sur la faiblesse des salaires des petits ligneurs.

Lorsque les valeurs d'amortissement et le résultat financier sont pris en compte, toute distinction par métier devient illusoire. Les revenus plus importants réalisés par les navires hauturiers sont destinés au financement des investissements et ne permettent pas de dégager des capitaux à inscrire en fonds propres. Toutefois les immobilisations conservent une valeur de revente (plus-value latente) qui constitue un capital et peut déterminer le choix d'un métier. Il est donc difficile d'évaluer sur les seules informations comptables le rôle du capital dans les objectifs de résultat.

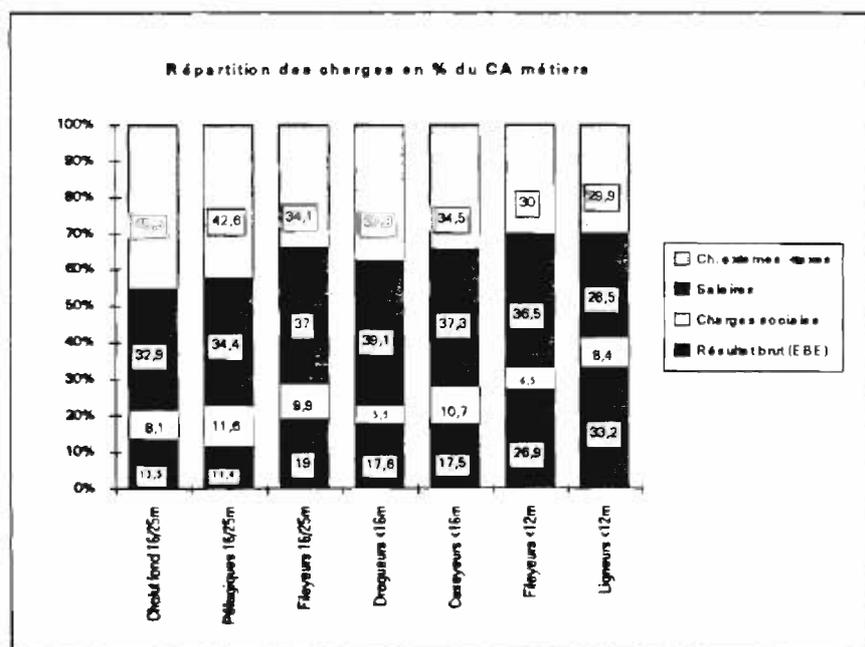
On peut comparer la rentabilité des différents métiers par l'examen des taux de marge.

présentent pas de différence notable entre les groupes.

La rentabilité du capital.

Les huit catégories de métiers correspondent à différents niveaux d'immobilisations. Il n'y a pas d'écart significatif entre métiers pour le chiffre d'affaires par franc immobilisé. Des divergences apparaissent avec le ratio $\frac{\text{résultat}}{\text{immobilisations corporelles}}$. Les valeurs les plus élevées sont constatées pour les métiers côtiers qui ont le niveau d'immobilisations le plus faible. La rentabilité marginale du capital est donc décroissante.

Le résultat d'exploitation, le résultat courant et le résultat net présentent une grande disparité au sein même de chaque métier. Il n'est pas possible de donner une interprétation des écarts à partir du seul métier. Le comportement financier des entreprises de pêche semble par conséquent indépendant de ce critère de classification usuel.



L'excédent brut d'exploitation (EBE), représente le revenu brut de l'armement qui doit permettre d'assurer le remboursement d'emprunt et de financer les nouveaux investissements.

Le ratio de marge brute ($\frac{\text{EBE}}{\text{chiffre d'affaires}}$) est plus élevé pour les métiers côtiers. Les ratios de marges nettes (résultat courant/chiffre d'affaires et résultat net/chiffre d'affaires) ne

Cette première approche du comportement économique des entreprises de pêche artisanale présente quelques limites :

- l'analyse des résultats économiques par métier confirme des différences de niveaux concernant le chiffre d'affaires (taille de l'entreprise), la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation ;
- les écarts entre les groupes s'amenuisent ou perdent toute pertinence dès que l'on procède à l'analyse des résultats financiers.

Une autre démarche, à partir des ratios financiers, s'avère nécessaire.

II.2 L'utilisation d'indicateurs économiques.

Il s'agit d'établir une classification des entreprises de pêche sur la base de seuls critères économiques, pour déceler et comprendre leurs comportements et autoriser les comparaisons avec d'autres secteurs de production.

La recherche d'indicateurs économiques permet d'apprécier d'un point de vue statique la situation d'un secteur marqué par une très grande diversité des formes d'activité, d'étudier ensuite l'évolution de ces indicateurs sur quelques années.

Une répartition des unités de pêche, selon des critères économiques liés au bilan ou au compte de résultat a été faite pour les années 1986 et 1990. L'étude particulière de la flottille artisanale du Finistère permet d'affiner cette première approche.

L'observation des principaux ratios amène au constat suivant :

- l'autonomie financière est plutôt rare. Seulement 20% des entreprises ont un indicateur satisfaisant. Parmi les autres, une bonne part ont des capitaux propres négatifs (37%), conséquence directe d'un résultat d'exercice lui aussi négatif ou de forts prélèvements réalisés par l'entrepreneur.
- Une entreprise sur deux a une solvabilité à court terme ou immédiate, satisfaisante.
- Des frais financiers importants affectent de façon non négligeable les résultats de la moitié des entreprises.

Quatre critères, définis à partir des indicateurs financiers, peuvent servir de base à une classification des unités de pêche

- critère A = pas d'autonomie financière
- critère B = pas de solvabilité immédiate
- critère C = taux de valeur ajoutée > 0.6
- critère D = fort taux de frais financiers

La combinaison de ces différents critères économiques permet de déterminer quelles sont les entreprises qui cumulent les mauvais indicateurs, c'est à dire : absence d'autonomie financière, de solvabilité immédiate ou à court terme, frais financiers importants par rapport au chiffre d'affaires.

Entre 1986 et 1990, des facteurs d'aggravation de la situation financière des entreprises sont à constater qui apparaissent à la comparaison des critères A et D. La part des entreprises à fort niveau d'engagement financier s'accroît entre 1986 et 1990 en part relative de près de 9 points. Au regard de l'autonomie financière, malgré une évolution relative plus faible ce sont plus de 81 % des entreprises qui sont en situation de dépendance. La solvabilité immédiate, plus marquée par les délais de recouvrement de très court terme reste quasiment stable sur la période. De la même façon la répartition des navires au regard du taux de valeur ajoutée ne révèle pas de changement dans la situation de l'ensemble des entreprises.

Répartition des entreprises de pêche selon les critères économiques (en %).

	1986	1990
A: autonomie financière faible	78,4	81,6
B: pas de solvabilité immédiate	57,7	57
C: fort taux de valeur ajoutée	73,7	74,4
D: fort engagement financier	44,3	53,2
A+B+C+D	17,9	12,2
A+B+C	28,8	19,1
A+B+D	28,8	12,8

Une analyse plus poussée (méthode des correspondances multiples) permet d'identifier trois groupes, représentant 80% de l'échantillon..

Le premier concerne les unités de pêche ne présentant ni solvabilité, ni autonomie financière et dégageant un faible taux de valeur ajoutée.

Le second regroupe les bateaux obtenant un bon taux de valeur ajoutée mais n'ayant pas d'autonomie financière malgré une solvabilité moyenne.

Le troisième groupe rassemble des navires en situation financière défavorable, avec une solvabilité insignifiante mais un taux de valeur ajoutée moyen.

Un dernier ensemble (13% de l'échantillon) réunit les unités aux indicateurs économiques et financiers tous favorables. Le reste de l'échantillon ne permet pas de dégager un type dominant au regard des critères de classification retenus.

Au terme de cette analyse fondée sur les ratios, on peut proposer une interprétation des caractères dominants. Le secteur de la pêche artisanale semble enclin à une dépendance financière et à un endettement importants. Sans référence à l'environnement financier spécifique, le secteur apparaît fragile : l'autonomie financière y est rare, la solvabilité immédiate plutôt absente et la charge d'intérêt non négligeable.

QUELQUES RATIOS FINANCIERS

Quelques indicateurs couramment utilisés dans l'analyse financière permettent d'établir un diagnostic sur la santé d'une entreprise.

- indicateurs d'autonomie financière :

RA1 = Capitaux propres / (Emprunts + Passif exigible)

RA2 = Capitaux propres / Emprunts

Ces valeurs nous renseignent, à partir du passif, sur l'équilibre financier d'une entreprise entre ses engagements à long ou moyen terme (emprunts) et de ses capitaux propres. Ces derniers, appelés aussi fonds propres, sont constitués par le compte de l'exploitant, le résultat de l'année et les éventuelles subventions d'investissement.

On considère généralement, dans les secteurs d'activité autres que la pêche, que l'ensemble des capitaux propres doit gager le montant des emprunts. L'endettement à moyen et long terme ne saurait excéder la valeur des capitaux propres si l'entreprise veut conserver son indépendance et son autonomie de décision, notamment vis-à-vis des organismes financiers. Cependant une valeur forte de ce ratio peut révéler un rythme d'investissement trop faible et correspondre à des entreprises peu dynamiques.

- indicateurs de solvabilité :

RA3 = Disponibilités / Passif exigible

RA4 = Actifs circulant / Passif exigible

Ces ratios concernent les éléments du bilan relatifs au court terme. Ils se différencient l'un de l'autre uniquement par référence au temps de mise à disposition qu'ils nécessitent. L'un est calculé sur la base des liquidités immédiatement disponibles, l'autre sur la base d'éléments récupérables à court terme (comptes clients et autres créances).

Ils permettent de juger de la capacité de l'entreprise à faire face aux échéances de court terme.

- un indicateur de rentabilité :

RA6 = Valeur ajoutée / Chiffre d'affaires

Le taux de valeur ajoutée indique la richesse créée au cours du cycle de production. Sa valeur est liée aux caractéristiques techniques de la production et aux conditions d'approvisionnement des entreprises pour leurs consommations intermédiaires.

La pêche étant une activité de cueillette n'incorporant ni marchandise ni matière première dans le processus de production, le taux de valeur ajoutée, souvent supérieur à 60%, est nettement plus élevé que dans d'autres secteurs. Il reste néanmoins fortement dépendant des conditions de marché (espèce pêchée, offre et demande, structures de valorisation et de commercialisation).

- un indicateur d'engagement financier :

RA8 = Frais financiers / Chiffre d'affaires

Les frais financiers correspondent à tous les frais, intérêts et agios, imputables à la période, sur les fonds prêtés à l'entreprise à court, moyen et long terme.

Cet indicateur mesure le poids de l'endettement à moyen et long terme sur l'exploitation mais dépend également de la nature de l'activité. L'engagement financier est lié en effet au rythme d'activité de l'entreprise (régulier ou saisonnier), aux habitudes de paiement de la clientèle, aux délais de paiement accordés par les fournisseurs.

Pour une entreprise ayant une activité régulière tout au long de l'année, les frais financiers représentent généralement une faible part du chiffre d'affaires. Le seuil généralement admis est de 3%.

Plusieurs éléments peuvent accroître l'engagement financier d'une entreprise : les hausses de taux d'intérêt, l'augmentation du besoin en fond de roulement, la souscription de nouveaux emprunts et bien sûr la baisse du chiffre d'affaires.

L'analyste financier ou le banquier traditionnel établirait donc un diagnostic plutôt réservé sur le secteur. De fortes particularités doivent cependant corriger les normes classiques de l'analyse financière :

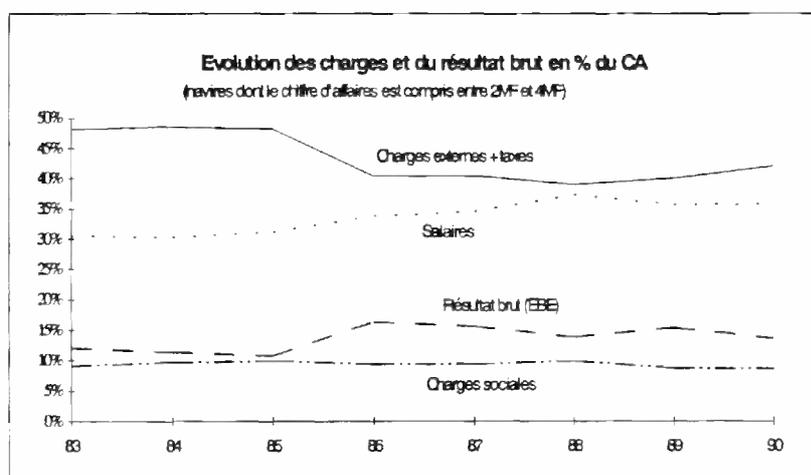
- S'agissant d'entreprises individuelles, le niveau de l'investissement rapporté à l'homme est exceptionnellement élevé, à rapprocher de celui observé dans l'industrie lourde. Le coût d'un chalutier neuf de 20-24 mètres (400-700 CV) varie de 6 à 10 millions de Francs.

La part d'autofinancement requise, fortement réduite par les aides publiques (subventions et bonification d'intérêt), ainsi que le rythme d'amortissement autorisé (6 ans en dégressif) expliquent des résultats souvent négatifs les premières années. Les capitaux propres, relativement limités au départ, peuvent donc devenir rapidement négatifs et engendrer de "mauvais" ratios, sans pour autant que les résultats d'exploitation soient insuffisants. D'autre part un résultat nul ou négatif ne signifie pas nécessairement une situation précaire pour l'artisan, car ce dernier est rémunéré à la part au même titre que l'équipage...

- Enfin, les règles de paiement du secteur génèrent une trésorerie d'exploitation qui compense le plus souvent la faiblesse des fonds propres.

III.- L'EVOLUTION DES RESULTATS DE 1983 à 1990

L'examen des charges et des résultats bruts en pourcentage du chiffre d'affaires confirme ces tendances. La proportion des charges externes diminue fortement en 1986 avec une augmentation corrélative des salaires et de l'excédent brut d'exploitation. Le phénomène s'inverse à compter de 1989 où la part des charges externes s'accroît de nouveau au détriment du résultat brut.



III.1 1983 - 1986 : les signes d'une embellie...

Au cours de cette période, le chiffre d'affaires moyen progresse de 9% en francs constants, avec une croissance plus forte pour les chalutiers hauturiers que pour les métiers côtiers. Dans le même temps, la valeur ajoutée progresse de 19%, grâce à une baisse significative des consommations externes imputables essentiellement à la baisse du prix du gazoil survenue en 1986. Gros consommateurs de carburant, les chalutiers sont les plus avantageés par cette réduction de charge.

III.2 De 1986 à 1990 : divergences et fragilité.

A partir de 1986, un écart se creuse entre le groupe des chalutiers, dont la rentabilité progresse significativement, et les autres navires dont les résultats restent stagnants. Malgré une augmentation globale sur la période, la rémunération moyenne de l'équipage diminue entre 1986 et 1988.

III.3 La rentabilité financière.

La rentabilité financière d'une entreprise s'apprécie à travers le **taux de rendement des capitaux propres**, c'est à dire le bénéfice obtenu par rapport aux fonds engagés par le ou les propriétaires. Pour une entreprise individuelle, ceux ci sont très variables d'une année sur l'autre en fonction des reports de résultats et des prélèvements effectués. Il est donc préférable de suivre le taux de rendement des capitaux permanents qui inclut les emprunts à moyen et long terme. En l'absence de données sur le taux d'imposition des entreprises de pêche, lié aux situations individuelles des exploitants, le résultat considéré est un résultat avant impôt.

Le taux de rentabilité des capitaux permanents reste relativement stable sur la période. Calculé après impôt, ce ratio serait vraisemblablement au dessous du taux du marché financier qui sert classiquement de référence de comparaison. En l'absence de subvention et de bonification d'intérêt, l'entreprise de pêche n'est pas en mesure d'attirer des capitaux extérieurs.

On peut compléter cette analyse par l'observation des tendances de l'investissement. Les résultats d'une année et le poids des frais financiers conditionnent les investissements de l'année suivante. Les patrons qui investissent une année donnée correspondent majoritairement à ceux qui ont dégagé une bonne rentabilité et amélioré leur situation financière l'année précédente. Néanmoins, 18% des entreprises investissent après une mauvaise année. Ceci correspond aux investissements de remplacement indispensables (remotorisation en cas de panne, changement de certains appareils...).

III.4 Evolution des ratios financiers.

Malgré une grande diversité entre les navires, on peut discerner certaines tendances.

L'autonomie financière moyenne se détériore progressivement, la part des fonds propres s'affaiblissant par rapport à l'ensemble des capitaux permanents. En revanche la proportion d'entreprises dépourvues d'autonomie financière diminue légèrement (89% en début de période, 84% en fin de période sur l'échantillon commun).

La solvabilité immédiate s'améliore (de 0,7 à 1,4), mais la proportion d'entreprises non solvables reste importante (passant de 65% à 45%) et le taux de découvert bancaire sur achat augmente.

L'engagement financier (part des frais financiers sur le chiffre d'affaires) reste stable mais proche du seuil de 3%. Ce taux dépend naturellement du chiffre d'affaires mais également des taux d'intérêt en vigueur lors de l'investissement.

Pour l'exploitation proprement dite, la proportion de navires enregistrant de bons taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée/chiffre d'affaires > 0,6) augmente considérablement, passant de 28% à 71%. Cette évolution résulte à la fois d'une diminution du coût des consommations intermédiaires et d'une augmentation modérée du chiffre d'affaires

Le diagnostic général tiré de l'examen de ces différents critères reste mitigé. Malgré une amélioration de la conjoncture, et de bons résultats en 1986, obtenus grâce à la conjugaison de plusieurs facteurs (bonnes mises à terre, bons prix de vente, baisse du prix du gasoil), le risque financier est toujours important et le renouvellement de l'outil de travail reste problématique.

**Tableau ci-dessous :
Comparaison du secteur de la pêche artisanale aux branches U02, T02, U06 et à l'ensemble des branches de 1985 et 1987.**

III.5 Comparaison de la pêche artisanale avec d'autres secteurs productifs.

Les valeurs moyennes des indicateurs économiques donnent une image globale de la pêche artisanale, mais les navires présentent des caractéristiques techniques très diverses et des performances en termes de résultats très inégales.

Pour compléter l'analyse des dynamiques mises en oeuvre, il est intéressant de rapprocher la pêche artisanale d'autres secteurs voisins. Pour effectuer cette comparaison, nous avons retenu le secteur des "Industries Agricoles et Alimentaires", celui de "la Viande et du Lait", ainsi que les industries de biens de consommation courante, pour les années 1985, 1986 et 1987.

Pour cette comparaison sept indicateurs sont retenus :

RA1 = Capitaux propres / (Emprunts+Passif exigible)

RA2 = Capitaux propres / Emprunts

RA3 = Disponibilités/ Passif exigible

RA4 = Actif circulant / Passif exigible

RA8 = Frais financiers / Chiffre d'affaires

TVA = Valeur ajoutée / Chiffre d'affaires

Si les ratios d'autonomie financière paraissent particulièrement faibles pour la pêche artisanale, on constate que la solvabilité immédiate est correcte. L'engagement financier, dont l'importance était apparue comme un point faible des unités de pêche artisanale, s'avère être identique dans les trois domaines: industries agricoles et alimentaires, industries de la viande et du lait, pêche artisanale, qui se trouvent dans une situation plus favorable que l'industrie des biens de consommations.

Le taux de valeur ajoutée est particulièrement fort pour la pêche qui est une activité d'extraction n'incorporant pas de marchandises dans son cycle de production. Ce taux progresse de 6 points pour la pêche entre 1985 et 1987, alors qu'il stagne dans les autres secteurs.

		Capitaux propres Emprunts+ Passif exigible	Capitaux propres Emprunts	Disponibilités Passif exigible	Actif circulant Passif exigible	Frais financiers Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée Chiffre d'affaires
1985	U02	0.43	1.42	0.12	1.42	0.02	0.26
	T02	0.30	1.04	0.12	1.27	0.02	0.16
	P.A.	0.22	0.30	0.78	1.08	0.02	0.60
	U06	0.41	1.45	0.14	1.48	0.03	0.38
	T. S.	0.31	0.85	0.29	1.23	0.06	0.42
1986	U02	0.47	1.55	0.14	1.43	0.02	0.26
	T02	0.32	1.18	0.13	1.27	0.01	0.16
	P.A.	0.21	0.27	0.84	1.17	0.02	0.66
	U06	0.44	1.55	0.18	1.50	0.03	0.39
	T. S.	0.34	0.92	0.31	1.25	0.05	0.44
1987	U02	0.50	1.61	0.14	1.42	0.02	0.26
	T02	0.34	1.18	0.12	1.31	0.01	0.16
	P.A.	0.23	0.30	0.89	1.23	0.03	0.66
	U06	0.45	1.53	0.16	1.36	0.03	0.38
	T. S.	0.36	0.99	0.32	1.20	0.05	0.43

U02 : Industrie Agricole et Alimentaire

T02 : Industrie de la Viande et du Lait

U06 : Industrie des biens de Consommation Courante

P.A. : Pêche Artisanale

T. S. : Total des secteurs

Notons enfin que le mode de rémunération à la part distingue fortement la pêche artisanale des autres secteurs en ce qui concerne l'évolution des résultats. L'équipage, en "association avec l'armement", participe directement à certaines charges de production et ne constitue pas un coût fixe pour l'exploitation.

Ce système recule le point de rupture au delà duquel une entreprise classique doit comprimer ses charges, et joue donc un rôle d'amortisseur de crise. A l'inverse, une reprise des ventes améliore plus lentement les résultats du bateau car elle profite également à l'équipage.

Les délais d'encaissement varient peu, essentiellement en raison de l'existence des criées. Sur l'échantillon considéré, la majorité des navires mettent en marché leur production par l'intermédiaire des criées. Celles-ci effectuent la facturation auprès des mareyeurs et créditent les armements le plus souvent en fin de semaine, d'où le délai moyen de 5 jours.

L'endettement fiscal et social (charges sociales et taxes diverses dues aux administrations mais non encore payées à la fin de l'exercice), est lui aussi relativement stable du fait des échéances trimestrielles.

Une analyse plus fine fait apparaître que 63% des entreprises paient leurs achats à plus de 28 jours et 27% à plus de 2 mois. Quant au délai d'encaissement, 63% des navires sont réglés dans la semaine.

Ce décalage entre l'encaissement et le décaissement est exceptionnel dans le milieu économique. Cette situation ne se retrouve que dans les grandes entreprises de distribution, qui peuvent négocier des délais de paiement très long, alors que l'encaissement de leurs ventes est presque immédiat. Pour la pêche, cette situation présente un avantage indéniable dès lors qu'il n'y a pas confusion dans l'utilisation de cette trésorerie, et qu'elle donne bien lieu à un placement en vue du paiement des charges de l'armement.

Ceci permet également de mieux comprendre que la faiblesse des fonds propres, souvent constatée, ne compromet pas forcément la viabilité de l'armement dont les besoins en "fonds de roulement" sont généralement inexistant.

Evolution des ratios de flux monétaires à court terme

	1983	1984	1985	1986
Taux de découvert sur achats	0,8%	2,4%	3,2%	4,1%
Délais d'encaissement	4,1 j	5,48 j	5,06 j	5,1 j
Délais de paiement	41,03 j	40,73 j	41,08 j	51,56 j
Endettement fiscal et social	58,9%	66,5%	58,1%	57,7%

Ce tableau resterait incomplet si l'on n'évoquait pas l'environnement économique et les échanges monétaires propres à la pêche artisanale. Le nombre de fournisseurs, leur statut juridique (coopérative ou autre), le nombre de clients et leur place dans la filière (transformateurs, mareyeurs, détaillants...), sont autant de facteurs qui déterminent les délais de paiement et d'encaissement pratiqués et donc le niveau de trésorerie de l'entreprise de pêche.

Le délai moyen de paiement des fournisseurs passe brutalement de 41 à 51 jours en 1986 et s'accompagne d'un accroissement du découvert bancaire.

CLIENTS ET FOURNISSEURS : DES DELAIS DE PAIEMENT FAVORABLES AUX PRODUCTEURS.

DELAIS D'ENCAISSEMENT

DE < 1 semaine 62,6%
DE > 1 semaine 37,4%
(% des unités de pêche)

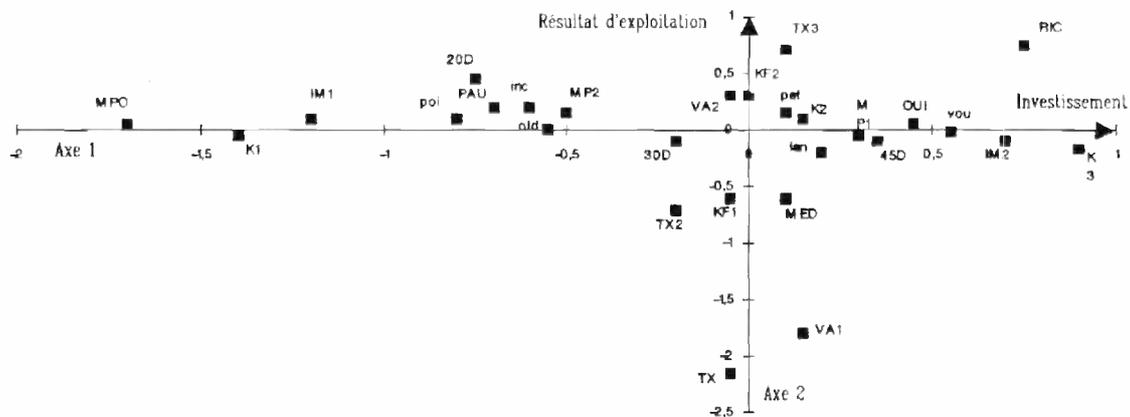
DELAIS DE PAIEMENT

DP < 1 mois 36,9%
DP > 1 mois 63,1%
DP > 2 mois 27,2%
(% des unités de pêche)

DECOUVERT BANCAIRE

DB = 0 26,2%
0 < DB < 0,024 46,0%
DB > 0,024 27,8%
(% des unités de pêche)

Représentation des variables de l'AFCM
(le nom des variables supplémentaires est noté en minuscules).



COUP DE ZOOM SUR LES FLOTTILLES DU FINISTÈRE.

La région du Finistère représente 24 % des débarquements français en volume et 22% en valeur. Ce sont aussi des flottilles fortement diversifiées au regard des métiers pratiqués et une zone géographique particulièrement bien représentée au CGPA (1).

Concernant l'année 1986, huit variables ont été retenues : le chiffre d'affaires, le niveau des immobilisations, le taux de valeur ajoutée, le taux d'excédent brut d'exploitation, un indicateur d'intensité capitalistique, un indicateur d'investissement, le niveau des capitaux propres et un ratio de capacité d'emprunt. Ces variables ont été rapprochées des caractéristiques techniques des entreprises de pêche.

- Des indicateurs de la taille de l'entreprise se retrouvent à la lecture des chiffres d'affaires et du niveau d'immobilisations.

- La richesse créée est donnée par le taux de valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation mesure le degré de rentabilité.

- L'intensité capitalistique se déduit du rapport de l'investissement initial au chiffre d'affaires.

- La dynamique d'investissement entre 1985 et 1986 est saisie à partir d'une variable binaire (investissement au terme de 1985, oui ou non).

- La situation financière des entreprises transparait à travers le niveau des capitaux propres et le degré d'autonomie financière.

- Le métier pratiqué, la puissance motrice et l'âge des navires constituent les éléments techniques pris en compte. Un temps de pêche spécifique s'applique à chaque métier et correspond à ce que l'on notera comme étant la durée de la marée. On séparera ainsi dans notre analyse :

- "pêche fraîche" = petites unités effectuant des marées inférieures à trois jours,

- "poissonniers" = marées de trois à dix jours,

- "langoustiniers" = chalutiers hauturiers qui effectuent des marées de plus de dix jours. Les navires sont répartis en trois classes selon leur puissance motrice : (i) inférieure à 200 chevaux, (ii) comprise entre 200 et 400 chevaux, (iii) supérieure à 400 chevaux.

Deux classes d'âge ont été définies : les navires de plus de huit ans, et les navires récents (moins de huit ans).

Selon l'analyse factorielle des correspondances multiples pratiquée, deux groupes de navires peuvent être isolés :

- Un groupe de navires à niveau de chiffre d'affaires et niveau d'investissement élevés se distingue : ce sont les langoustiniers. L'efficacité en termes de résultat est donc associée à une forte dynamique d'investissement.

- A l'opposé, les navires présentant un faible taux de valeur ajoutée sont aussi les moins rentables en termes d'excédent brut d'exploitation. Ceci suggère que les rémunérations de l'équipage sont préservées même dans des conditions de rentabilité précaires.

(1) On peut consulter les travaux antérieurs réalisés sur la flottille artisanale du Finistère: Charreau et al. 1989, Catanzano 1987.

EN GUISE DE BILAN

Si on opte en guise de conclusion pour un inventaire récapitulatif, les principaux éléments à retenir de ces analyses sont les suivants :

- la **notion de métier** apparaît discriminante lorsqu'on étudie les niveaux du chiffre d'affaires, de la valeur ajoutée ou du taux de marge (Excédent brut d'exploitation / Valeur ajoutée) ;
- les catégories de métiers ne coïncident pas avec les classes de résultats d'exploitation du fait de **grandes disparités au sein de chaque groupe** ;
- les ratios de **solvabilité, d'engagement financier et d'autonomie financière** sont **peu satisfaisants** au regard des indicateurs théoriques pris généralement en référence ;

- les **résultats** des unités de pêche en termes de **chiffre d'affaires** et de **valeur ajoutée** **s'améliorent** en 1986 ;

- les **paramètres de rentabilité financière se détériorent** progressivement, plaçant les entreprises de pêche en situation délicate pour trouver les capitaux nécessaires à un **renouvellement des investissements** ;

- les comportements d'investissement paraissent concordants avec les paramètres d'endettement et de rentabilité des capitaux propres ;

- la **solvabilité** immédiate et à court terme **progresses** ;

- le décalage favorable entre encaissement et décaissement s'accroît sur la période considérée.

Grâce aux progrès accomplis en termes de gestion et de tenue de comptabilité, l'analyse financière, prenant en compte les fortes spécificités de la pêche artisanale telles que l'importance de l'investissement, la relation monétaire, la variabilité de la ressource..., pourrait avantageusement compléter les critères de base "mètres" et "kilowatts" sur lesquels a été le plus souvent fondée l'intervention publique.

Chapitre 3

LES INTERVENTIONS FINANCIERES DE L'ETAT DANS LA PECHE ARTISANALE

Les axes d'intervention de l'Etat dans le secteur des pêches maritimes n'ont rien de spécifique. Ils visent à définir entre autre la réglementation des relations entre les différents acteurs à l'intérieur du secteur ainsi que les moyens techniques et administratifs de l'encadrement.

En matière de ressources halieutiques, la Communauté Européenne s'est substituée en partie à la puissance publique pour définir notamment les règles de gestion et d'exploitation des stocks. Les TAC et les quotas (1), clefs de répartition des ressources, la politique de marché mise en oeuvre à travers les organisations de producteurs révèlent cette substitution.

En matière de politique structurelle, les Programmes d'Orientation Pluriannuels (POP) témoignent depuis 1983 de la politique communautaire voulue en matière de restructuration, modernisation et développement du secteur de la pêche.

L'encadrement technico-administratif subit également de façon partielle la dérive vers une concentration européenne. Chaque Etat doit maintenir à côté des structures communautaires ses propres structures techniques et administratives. Chacun reste autant une force de proposition pour la politique sectorielle qu'une force de mise en oeuvre engageant sa responsabilité. L'application des POP et leur préparation en témoignent. Le plan Mellick en a été récemment encore la plus vive illustration. Se pose alors la question de la subsidiarité ou du partage des responsabilités entre la Communauté, les Etats membres, les Régions et les professionnels.

Les fonctions financières de l'Etat passent quant à elles par les voies traditionnelles du budget, à savoir la fiscalité et les aides publiques. En pêche artisanale, l'émergence d'un système d'imposition au réel est relativement récente. La mise en place de ce système en remplacement progressif d'un mode de fiscalisation forfaitaire traduit davantage une volonté étatique d'améliorer la connaissance de ce secteur plutôt qu'une ambition à court terme de réduire son déséquilibre budgétaire. L'impact de ces mesures se traduira certainement à terme par des différentiels de rémunération du capital pouvant générer des avantages comparatifs entre les flottilles nationales des Etats membres.

Le soutien des investissements, sur lequel on a choisi de s'attarder ici, est certainement la fonction étatique la plus présente dans l'esprit des individus, acteurs ou étrangers au secteur, et ce pour plusieurs raisons :

- s'agissant tout d'abord de l'utilisation des finances publiques, elle intéresse à ce titre l'ensemble du monde économique et social ;

- supposée ensuite compenser des déséquilibres sociaux et/ou favoriser la recherche d'efficacité d'un secteur, elle sensibilise non seulement les acteurs du secteur mais aussi les consommateurs ;

- de plus, par les choix de décentralisation ou de transfert vers des instances supra-nationales, des institutions régionales, départementales et même municipales se sont engagées auprès de l'Etat ; elle n'est donc pas passée inaperçue ;

- enfin, elle traduit en quelques chiffres une volonté politique sans cela difficilement appréciable, et autorise à travers quelques indicateurs les comparaisons intersectorielles.

Avant d'en venir à ces indicateurs, voyons brièvement quelques étapes de la politique des pêches depuis les années soixante-dix.

I.-APPARITION ET POUSSEE DE L'INTERVENTIONNISME.

Malgré l'octroi de quelques subventions dès le début des années soixante, c'est seulement avec le Vème Plan (1976-1971), qu'un article spécifique est réservé aux subventions à l'équipement en pêche artisanale. Dans les faits, il faut attendre 1973 pour que se développent les aides, qui prendront ensuite une ampleur nouvelle à la fin de la décennie grâce aux orientations du VIIème Plan. C'est au cours des années soixante-dix que se généralise dans la pêche artisanale (comme d'ailleurs au même moment dans de nombreux autres secteurs) un nouveau remède économique : l'interventionnisme.

(1) TAC (Total Allowable Catch) désigne la prise maximale admissible. C'est la quantité de captures qu'un stock peut tolérer sans le mettre en danger. Les TAC sont évalués l'année T pour l'année T+1 par des commissions scientifiques à partir d'études de dynamique des populations marines. Ils sont alors proposés aux instances politiques qui décident des Quotas de pêche. Le TAC est une notion à caractère scientifique, le Quota est un terme au contenu plus politique et économique.

Modernisation, sauvegarde, relance sont les principaux mots d'ordre justifiant l'intervention de l'Etat. La conjoncture internationale du moment, sur les plans économique, juridique et institutionnel (hausse du prix des matières premières, nouveau droit de la mer, politique communautaire), ne fait qu'accélérer la mise en place d'une nouvelle réglementation.

I.1 La décennie soixante-dix : le remède interventionniste.

Au cours des années soixante-dix, plusieurs facteurs se conjuguent, qui plaident en faveur de la participation publique à l'investissement en pêche artisanale. La conjoncture sectorielle, comparable à bien des égards à la situation économique générale, est fortement déprimée. La montée des coûts de construction, la détérioration du chiffre d'affaires, la hausse de certains coûts d'exploitation, l'évolution du régime fiscal, la création des Sociétés Interprofessionnelles Artisanales contribuent à une modification majeure des conditions de financement dans la pêche artisanale.

Le VIIème Plan reprend pour la pêche les ambitions générales de l'Etat, avec notamment la consolidation de la structure financière des entreprises, auxquelles s'ajoutent des actions liées à ce que l'on a appelé "la découverte de la pêche artisanale" (Meuriot, 1985). Divers éléments économiques et politiques tels que la sauvegarde de l'emploi et de la paix sociale, la réduction du déficit commercial, vont permettre de justifier le développement et le maintien de l'intervention de l'Etat.

Très vite au discours succèdent les actions. Sous l'effet des pressions sociales et des pratiques internationales concurrentielles (concurrence commerciale et intervention croissante des Etats dans leurs systèmes de production respectifs), l'Etat dans un premier temps, puis les Régions et la Communauté Européenne sont entraînés dans un engrenage budgétaire aux rouages et implications complexes.

Malgré la persistance d'une "méconnaissance de la pêche artisanale", trois lignes directrices orientent la politique des pêches d'alors :

- la reconnaissance de l'importance économique et sociale de la pêche artisanale,
- la correction nécessaire de la répartition de l'effort de pêche au-delà des zones côtières,
- le retournement de tendance concernant la diminution de taille des unités de pêche.

Au cours de cette décennie, les pouvoirs publics sont dans une situation paradoxale, privilégiant les actions de soutien à la pêche artisanale sans toutefois disposer d'une base de connaissances suffisante pour les justifier. Consciente de cette lacune, la direction des Pêches lance, en 1975, une enquête sur la pêche artisanale en envoyant des questionnaires aux quartiers des Affaires Maritimes, dans le but de voir confirmer ainsi le discours déjà développé.

Cette réorientation de l'effort public coïncide avec le déclin de la pêche industrielle pour laquelle il n'est déjà plus question de développer ou de renouveler les capacités de production mais seulement de sauvegarder l'existant.

Elle coïncide également avec les premiers pas de la régionalisation qui tend à accroître l'intérêt porté à la pêche artisanale. De ce contexte va résulter l'accroissement du volume des aides nationales mais aussi l'implication à d'autres échelons de nouveaux intervenants.

I.2 Davantage d'intervenants...

Les réformes induites par la création des Etablissements Publics régionaux (EPR) se résument aux faits suivants :

- à partir de 1972 s'engage un processus de régionalisation qui aboutit dès 1975 à une budgétisation régionale des aides ;
- suite à cette décentralisation, de nouvelles étapes vont conduire les Conseils Généraux, les Municipalités et les Chambres de Commerce et d'Industrie à participer au financement des unités artisanales.

Au moment où se présentent de nouveaux partenaires financiers et où se met en place une hiérarchisation des aides, l'obligation d'une coordination se fait jour. Elle sera gérée par les Directeurs Régionaux des Affaires Maritimes moyennant le respect d'un équilibre départemental dont les préfets doivent être les garants.

Une fois pris en compte le partenaire supra-national que représente la Communauté Européenne, on peut dès lors considérer qu'aucun changement ne va modifier la liste des intervenants. Par contre, les relations entre ces différents acteurs vont notablement évoluer.

On part : d'une gestion centralisée au niveau de l'Etat (1978), pour passer à une régionalisation des procédures de sélection (1980) et aboutir enfin à une décentralisation totale du système (1983). Le transfert progressif de responsabilité s'est accompagné de la création des Commissions Régionales de Modernisation (COREMOD) et des Groupes Régionaux pour l'Investissement à la Pêche Artisanale (GRIPA).

La première étape de décentralisation permet de libérer l'administration centrale de la gestion individuelle des demandes d'aides. Les différentes Régions présentent leurs programmes de renouvellement qui doivent être entérinés par l'Etat et servent ainsi de référence pour la mise à disposition d'un budget spécifique. Un système de va et vient permet d'ajuster les ambitions régionales aux capacités budgétaires de l'Etat.

L'étape suivante, en 1983, coïncide avec une révision du barème des aides. Sur la base des informations provenant des régions, l'Etat produit un Programme d'Orientation Pluriannuel qui permet aux COREMOD de coordonner les aides régionales et nationales. Chaque région se voit confier la gestion d'un budget global.

La ventilation par secteur n'est plus décidée au niveau national. Les COREMOD proposent certains critères d'attribution des aides en conformité avec le Programme Pluriannuel et les contrats Etat-Régions. En contrepartie, l'administration de tutelle se doit de définir une politique globale qui intègre, à côté des contraintes communautaires imposées, les revendications des zones de production nationales.

En 1985 (2), une nouvelle modification intervient qui vise à remplacer les anciennes structures régionales (COREMOD et GRIPA) par les Commissions Régionales de Modernisation et de Développement de la flottille de pêche artisanale et des cultures marines (COREMODE).

Conditions d'aide depuis 1978

	Autofinancement (1)	Subvention en %			Prêts bonifiés		
		nationale	régionale	CEE	part %	Taux	durée
1978	10 %	20-25	oui (2)	-	75-90	5%	12
1987	8 %	5	oui	35-40 (3)	66-92	5%	12
	8%	10	oui	20-25 (4)	66-92	5%	12
	8%	22	oui	0 (5)	66-92	5%	12

(1) en 1ère installation

(2) le total des subventions peut atteindre 40%

(3) zones sensibles

(4) zones non sensibles

(5) sans aides CEE

Le mécanisme ainsi conçu permet en théorie une gestion plus efficace de l'effort de pêche. Le traitement des dossiers à proximité des zones de production et par des instances directement impliquées dans les structures régionales doit permettre une meilleure allocation des aides. Le Plan d'Orientation Pluriannuel, décidé au niveau central et fondé sur une meilleure connaissance statistique, doit permettre également une adéquation entre ressource et capacité de capture plus satisfaisante.

Dans la pratique, cette volonté de meilleure programmation du renouvellement de l'effort de pêche bute encore sur des obstacles majeurs. Au niveau national, les statistiques relatives aux bateaux réellement en activité mais également aux stocks

biologiques font défaut et constituent un premier point faible.

Au niveau des instances régionales chargées du fonctionnement du système, des vices d'application demeurent.

Les pressions politiques locales, les rapports de forces internes au secteur, les concurrences inter et/ou intra-régionales, l'incompréhension des choix communautaires ou nationaux... sont autant de freins susceptibles d'engendrer quelques dérives forcément nuisibles à la cohérence du tout.

1.3 Pour une nouvelle définition des aides.

Afin de remédier à la chute, constatée en 1976 et 1977, du nombre des navires primés par la Commission du plan de relance, de nouvelles mesures sont promulguées dès le début de l'année 1978, concernant l'acquisition de navires artisans de 12 à 24 mètres.

En 1981 le système de subvention s'étend aux unités de moins de 12 mètres. (exception faite des chalutiers).

(2) Décret N° 85-369 du 22 mars 1985, portant création des commissions régionales de modernisation et de développement de la flottille artisanale et des cultures marines, J. O. du 28 mars 1985, p 3627.

Mécanismes de compensation en vigueur à partir de la définition des zones sensibles

Type de zone	Prime de base			Primes complémentaires	Primes Etat	
	Part A	Part B	Total		sans aide CEE	avec aide CEE
sensible	5%	10%	15%	7%	22%	5%
non sensible	10%	5%	15%	7%	22%	10%

Part A : part non conditionnelle

Part B : part conditionnelle

Quelques années plus tard une classification nouvelle modifie les critères de taille et prend pour borne inférieure 16 mètres (3). Certaines mesures instaurées en 1978 vont subir également quelques modifications du fait de la mise en place d'un nouveau cadre général de référence et de la révision des barèmes qui régissent les taux, l'assiette, les conditions d'accès aux aides... Le rapprochement du régime défini en 1978 à celui en vigueur depuis 1987 permet d'identifier quelques-unes des corrections effectuées.

Si on récapitule les barèmes appliqués aux constructions artisanales (plus de 12 mètres en 1978, plus de 16 mètres en 1987), on constate les évolutions suivantes :

- l'autofinancement exigé se réduit,
- la part totale (possible) des subventions a fortement augmentée,
- le taux d'intérêt et la durée des prêts bonifiés restent inchangés, même au temps de taux directeurs élevés,

- la part du capital emprunté soumis à bonification augmente pour les premières installations et diminue pour les autres cas.

Cette évolution confirme les tendances enregistrées dans les années antérieures. La part d'autofinancement minimum décroît régulièrement (25% en 1950, 15% en 1960...), tandis que la part des subventions augmente. Toutefois dans les dernières années, un processus de compensation permet d'homogénéiser le volume total des subventions obtenues auprès de l'Etat ou de la C.E.E. entre les unités de pêche. Il consiste en l'allocation d'une prime de base commune à toutes les unités et d'une prime conditionnelle, variable selon qu'il s'agit d'une demande provenant d'une zone sensible ou non.

La prime conditionnelle est retirée lorsque aucune demande d'aide complémentaire n'est adressée à la Communauté ou lorsque une demande adressée aboutit à une subvention communautaire.

Hormis cette nouveauté, aucun changement important n'intervient en ce qui concerne les conditions requises pour l'attribution des primes nationales. Les mêmes exigences se retrouvent, complétées par des normes de cohérence avec le Programme d'Orientation Pluriannuel.

II.- L'INTERVENTION A TRAVERS QUELQUES CHIFFRES.

Comme nous le verrons par la suite, les coûts de construction des bateaux subissent depuis de nombreuses années une augmentation régulière. Le tableau ci-dessous donne une idée de l'évolution du prix des bateaux neufs. Elaboré à partir des dossiers de financement destinés à l'Etat, il indique la valeur moyenne d'une unité de 16 à 18 mètres construite en métropole.

Ces bateaux deviennent plus "marins" évoluant en forme et dépassant alors largement plus de 50 tonneaux. A côté de ceci, d'autres facteurs expliquent sans nul doute les évolutions de coûts.

Evolution de la valeur moyenne d'un bateau de 18 mètres (M francs)

Année	Val. moy. FF courants	Val. moy. FF 90
1980	2,7	4,93
1981	2,72	4,48
1982	3,38	5
1983	3,69	4,98
1984	4,59	5,77
1985	5,08	6,02
1986	5,25	5,9
1987	5,27	5,75
1988	5,61	5,93
1989	6,52	6,7

(3) Circulaire du 17 septembre 1985, relatives aux aides financières publiques aux investissements des pêches maritimes (J. O. du 8 OCTOBRE 1985, p. 11691), modifiant la circulaire du 14 janvier 1983 (J. O. du 13 février 1983, p. 1760 N. C.

Comme on l'a vu, il est difficile de déterminer l'impact des différents facteurs pouvant expliquer cette tendance. Les surcoûts induits par des matériels nouveaux (matériels de pêche, de navigation, de détection, de motorisation...), l'amélioration des conditions de travail à bord (sécurité, bruit...) jouent cependant un rôle significatif. Parallèlement à la hausse des coûts de construction, le montant total des subventions comme leur part relative dans le total du financement des unités de pêche artisanale progressent. Différentes interprétations sont proposées. Nous en rapportons ici quelques-unes qui rendent compte de la divergence des points de vue. Ainsi, la croissance des subventions peut être perçue par les pêcheurs comme une conséquence de l'évolution des prix à la construction ou comme le seul moyen permettant l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord.

Certains y voient davantage une mesure destinée au soutien de la construction navale. D'autres encore, plus extérieurs au secteur, sont tentés d'assimiler les aides au prix à payer pour le maintien de la paix sociale dans un secteur économique et plus particulièrement dans certaines régions françaises.

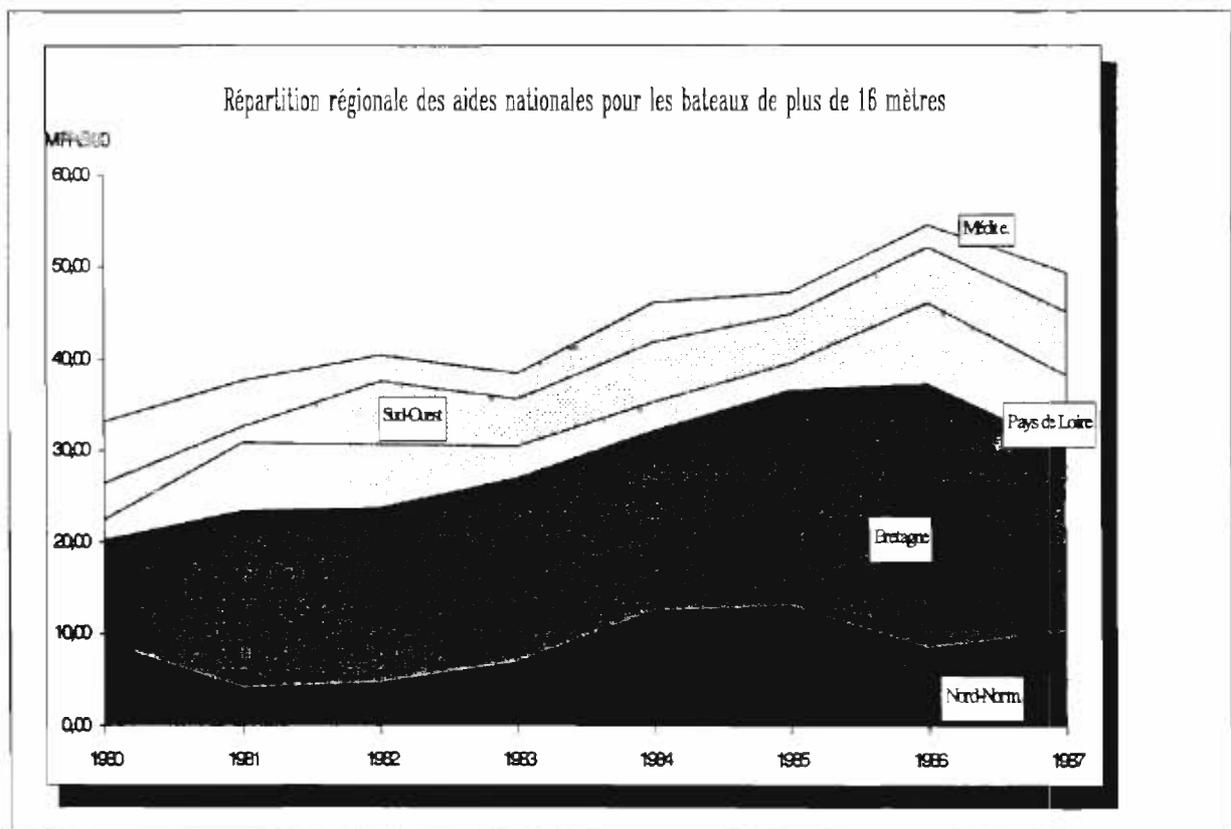
Bien que sans doute partielles ou partiales, aucune de ces explications ne saurait être totalement rejetée, car on peut raisonnablement envisager plusieurs causes à l'origine du phénomène des aides.

II.1 Les aides nationales : une tendance décennale à la hausse.

On constate une tendance générale à la hausse des subventions nationales en francs courants. Cependant une rupture dans le volume global des aides apparaît entre les périodes 1980-1984 et 1984-1987. Cela correspond à une augmentation de

la participation moyenne par bateau, qui se situe dans la deuxième période autour de 1 million de Francs attribués (en Francs 1990). A partir de 1989, la pêche française entre dans une phase de régulation de l'effort, puis de restructuration, qui se traduit par une chute massive des participations de l'Etat. Ce sont les Permis de mise en exploitation puis le Plan Mellick qui contraignent d'abord puis stérilisent la demande de nouvelles constructions.

Le pallier 1984-1985 s'explique par le fait que les valeurs représentées avant 1984 concernent en partie des navires de taille inférieure à 16 mètres, alors qu'après cette date seuls sont pris en compte les bateaux de taille supérieure à cette limite. L'analyse des aides sur la série homogène des navires de 16 mètres et plus conduit à des commentaires différents.



II.2 La répartition régionale des aides.

La répartition des aides nationales entre les régions maritimes métropolitaines amène à formuler trois observations.

- La Bretagne ressort globalement comme la grande "consommatrice" des aides nationales. En fait,

si le total régional apparaît comme largement dominant, avec souvent près de la moitié du montant total des aides, le niveau moyen de la participation pour chaque projet primé ne semble en rien exceptionnel. Au contraire même, d'autres régions (Nord-Normandie

ou Sud-Ouest) bénéficient de primes moyennes plus élevées. La région Bretagne représente en fait la zone géographique la plus importante pour la pêche artisanale, les demandes de primes sont donc plus nombreuses et le total des primes allouées supérieur.

ENCART N°5

DES ANNEES DU POP AU PLAN MELLICK

La mise en place du Plan Mellick à compter de l'annonce faite par le Ministre le 13 Mars 1991, s'ajoute à un ensemble d'interventions ayant déjà modifié la structure et le rythme de renouvellement de la flottille française. Pour mémoire, on peut rappeler quelques tendances passées qui conduisent à la veille du premier Plan d'Orientation Pluriannuel (P.O.P.) à constater un rythme soutenu de modernisation de l'effort de pêche et une mortalité naturelle de la flottille 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.

La prise en compte au niveau national du gel de la puissance motrice préconisé par la Commission des Communautés dans le cadre du P.O.P. 1983-1987 se fait avec un retard commun à l'ensemble des pays membres. L'Etat français développe, dans ce cadre, un plan de modernisation de l'effort par segmentation de la flottille (document DPMCM 539 du 25.02.85 proposé à la Division Structure de la Direction Générale de la Pêche de la Commission). Au terme de ce premier POP, le dépassement des objectifs fixés, place la France face à l'obligation de réviser sa politique structurelle. Les modes et les moyens d'intervention français en accompagnement de la modernisation devront être corrigés. La communauté européenne interrompt l'octroi d'aide à la construction et à la modernisation. Etat et régions sont alors soumis à la même directive et doivent suspendre tout programme d'aide pouvant conduire à un accroissement de la puissance installée.

Le POP II (1987-1991) fixe des objectifs plus contraignants obligeant un retrait de 2,4% de la puissance totale française (Décision C (87) 2363 du 11.12.87). Le poids des contraintes financières, ajouté à une dégradation des résultats de l'exploitation des flottilles en zone communautaire, incitent davantage les professionnels à une réflexion sur les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs imposés. Le retour à une 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 rendus possibles.

L'instauration en septembre 1988 d'un permis de mise en exploitation (PME) vient mettre un terme aux débats engagés dès le mois d'avril. Basé sur le principe d'un numerus clausus, le PME visera à une limitation des entrées de flotte par un système d'équivalence minimale de puissance retirée. 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 puissance installée).

Dans le même temps, les effectifs de navires vont être réduits de plus d'un quart entre 1983 et 1990. Ce taux résulte de la conjugaison des tendances déjà engagées avant 1983 et décrites précédemment, des modalités d'acquisition d'un PME et d'une nouvelle définition des navires actifs au sens du POP. 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.

Le Plan du nom du Ministre alors en fonction vise comme objectif prioritaire la sortie rapide de près de 10% de la puissance de pêche française. En moins d'un an, le plan Mellick a pratiquement atteint son objectif premier. Ce sont plus de 900 navires qui sortiront de flotte à la fin de l'année 1991, en contrepartie d'un engagement budgétaire de 188 M de francs (127 M de francs pour l'Etat et 68 M pour les collectivités territoriales). La C.E.E. prendra en charge 70 % du coût global. Près de douze cents marins sont touchés par cette restructuration, accédant à de nouveaux embarquements, reconvertis à terre, ou acceptant de prendre leur retraite.

Le plan Mellick a suscité à l'évidence davantage de motivations sur les façades de la Manche et de l'Atlantique par rapport à l'intérêt modéré que lui ont témoigné les régions méditerranéennes.

Parmi les différents types d'obtention d'aide, la répartition globale des dossiers s'est faite massivement à travers l'option de prime à la démolition (94 % des cas), seuls quelques dossiers d'exportation de bateaux seront traités (22) ainsi que des demandes de transfert d'activité (33).

Si on s'en réfère au recensement flottille de 1990 (POP 90), ce sont essentiellement les petites unités de moins de 12 mètres qui sont détruites. Globalement peu impliquées dans les sorties, les unités de taille intermédiaire (12-25 mètres) fournissent néanmoins près d'un quart des effectifs retirés en Nord-Normandie-Picardie. Enfin, les sorties des plus grosses unités représentent moins d'un pour-cent en nombre pour plus de 10% du retrait en puissance

Près de trois quart des navires sortent après 20 ans d'activité. Au Nord de la Gironde, ce sont plus de la moitié des navires bénéficiaires qui ont entre 20 et 30 ans. Dans les régions du Sud, cette tranche d'âge est réduite au profit des plus de trente ans qui représentent alors près de 40% des effectifs.

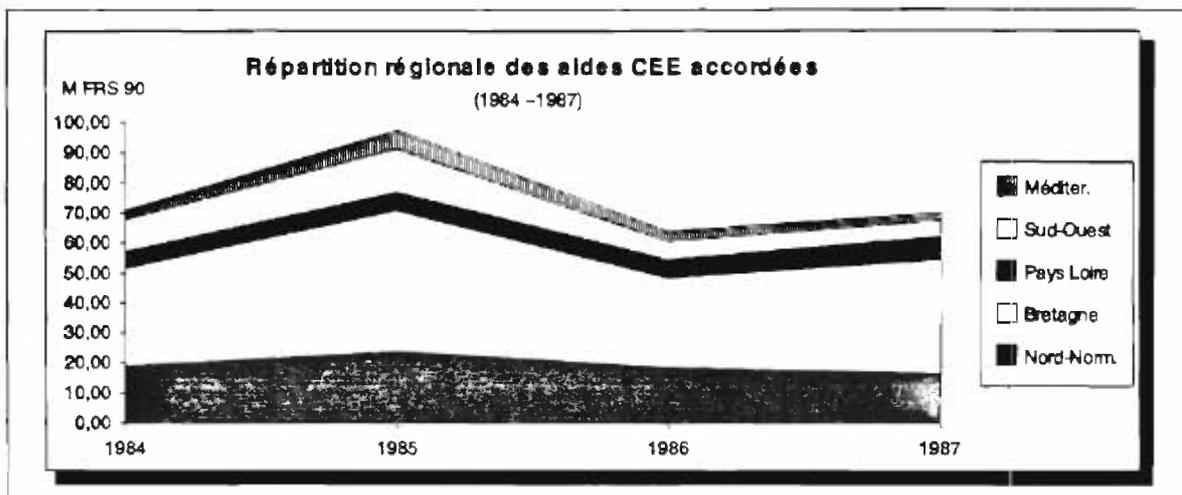
Au niveau des individus concernés, des disparités régionales sont à noter, qui mettent en évidence les départs de jeunes patrons (moins de 35 ans) du littoral de la Manche à la Vendée, alors que pour les régions Poitou Charente, Aquitaine et Méditerranée, ce sont les plus de 55 ans qui sont les plus motivés. La Méditerranée présente à cet égard un effectif important de près de 40% de patrons de cette catégorie derrière un effet de structure d'âge, cette situation révèle peut-être deux profils d'individus. Les jeunes patrons du littoral Nord 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 eu pour eux un effet d'opportunité pour accéder à un outil de production plus moderne. En revanche, pour les patrons du Sud, le départ professionnel, sans doute définitif, compte tenu de leur âge, s'accommode d'un retrait de bateau dont l'âge moyen dépasse trente ans.

- A l'exception de la Région Méditerranée et de la côte Nord-Normandie, on observe une croissance continue des subventions moyennes octroyées aux unités de plus de 16 mètres. Ceci s'explique semble-t-il par un effet "taille" des bateaux : bateaux de 16 à 20 mètres, ou de 20 à 24 mètres ou encore supérieurs à 24 mètres. L'accroissement de la longueur des unités entraîne une hausse du coût total de l'investissement, et donc du montant des subventions allouées. La disparité des métiers entre les régions, et

(licences en Méditerranée, TAC et Quotas pour les flottilles bretonnes), ou encore par l'attention toute particulière que leur prêtent les pouvoirs publics, pour des raisons très différentes. Deux faits essentiels sont à retenir, qui concernent les éléments commentés précédemment :

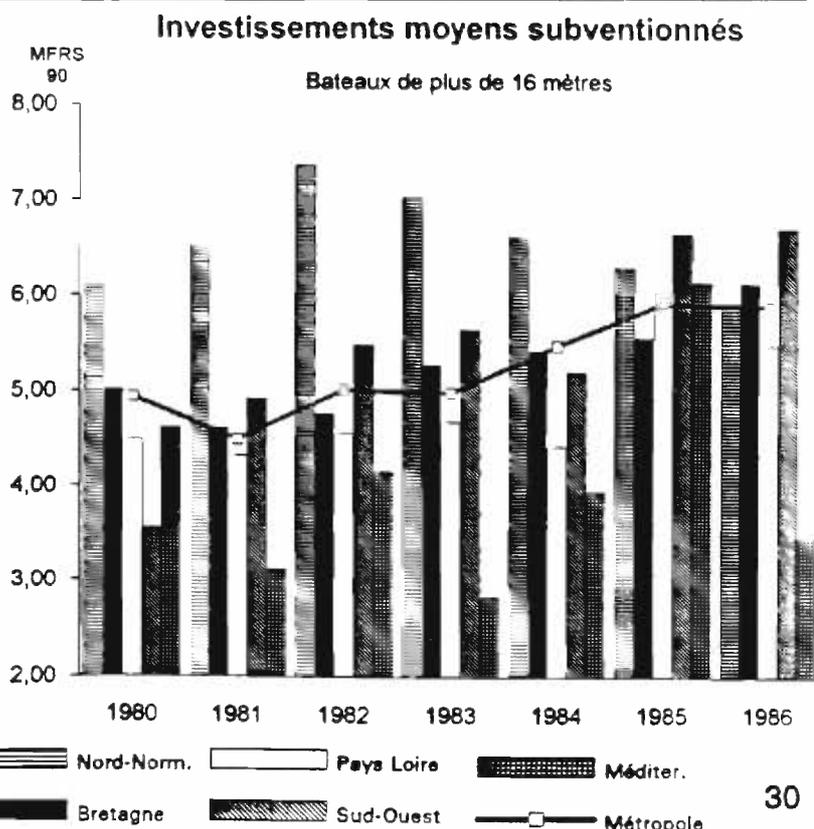
- d'une part, la modification des critères techniques liés à l'intervention de l'Etat (limite des 16 mètres) a certainement joué un rôle important dans l'évolution des unités de pêche. Cette

frontière technique imposée et jumelée à des critères financiers (aides et conditions de crédit) a permis d'accélérer une mutation déjà en cours. D'autres évolutions techniques sont apparues, notamment sur le plan des conditions de travail et de sécurité, qui ne sont pas sans conséquences sur le montant des investissements engagés et donc des primes attribuées. Rien ne permet de déterminer une limite supérieure à ce glissement des coûts totaux ;



donc des modèles de construction les plus courants justifient ces dissemblances et les écarts régionaux constatés.

- Enfin, la lecture des données régionales ne permet de déceler aucune tendance longue. L'aide de l'Etat paraît s'ajuster d'année en année aux demandes régionales. Les fluctuations annuelles témoignent de ce constat. Seules la Bretagne et la Méditerranée présentent une certaine stabilité en nombre de dossiers primés au cours des dernières années. Ceci peut s'expliquer par les modes de régulation qui touchent ces flottilles



- d'autre part, **une reprise significative des aides en 1986**. Elle se poursuit en 1988 par une intensification notable et ce, malgré la diminution relative de 1987. Les autorisations de paiement augmentent cette année-là de plus de 23% pour l'ensemble de la pêche artisanale. L'âge moyen relativement élevé des navires artisans et le "déficit en classes jeunes" justifie la volonté d'accélérer le rythme de renouvellement de la flotte. Les très bons résultats des années 1986/87 vont donner lieu à des dynamiques de l'investissement dans ce contexte d'accompagnement public favorable.

de cette date, la part des aides accordées à la France fluctue de façon significative, passant de 21% des crédits communautaires totaux alloués en 1983 à moins de 13% en 1986. Certains écarts constatés d'une année sur l'autre s'expliquent par le système de report des dossiers. En effet l'action communautaire s'effectue par tranche d'attribution qui laisse la possibilité de reporter les dossiers non financés en première proposition. En 1984, 1985 et 1988 deux tranches sont définies dans l'année tandis qu'en 1986 et 1987 le principe d'une seule tranche avait été retenu. Le report se fait alors sur l'année suivante.

L'élargissement de la Communauté Européenne à l'Espagne et au Portugal

	1986		1990
	Puissance 1000 Kw	crédits CEE M Ecus	Puissance 1000 Kw
Italie	1295	8,89	1199
Grèce	569	4,31	500
Royaume Uni	760	8,9	750
Danemark	572	3,25	500
Belgique	71	0,27	60
Allemagne	137	4,43	?
Pays-Bas	463	2,83	450
Irlande	212	4,49	220
Espagne	1889	22,19	2089
Portugal	543	8,19	540
France	918	7,8	910

Les années qui suivent vont voir s'interrompre le rythme soutenu de la modernisation. La question du vieillissement et du renouvellement se posera avec d'autant plus d'acuité ensuite dans le cadre des nouvelles politiques des pêches.

II.3 L'intervention communautaire ou la marque d'une autre politique.

Depuis 1983, la Communauté européenne conduit une action de soutien au secteur des pêches et des cultures marines (4). A partir

a entraîné, en 1986 une réduction des parts respectives versées à chacun des pays et justifié en partie la réduction enregistrée par la France.

En France, pour le littoral métropolitain, la pêche accapare la majeure partie de l'enveloppe globale. En 1985 plus particulièrement, la dotation pour la pêche est très importante, conséquence du report de nombreuses demandes non satisfaites les années précédentes. L'analyse des fluctuations annuelles est rendue difficile par ce système de report. Néanmoins, quelques tendances et faits

marquants peuvent être observés. On peut apprécier le rôle des aides communautaires dans la dynamique nationale à travers trois indicateurs :

- la masse des crédits alloués,
- le nombre de dossiers primés,
- la prime moyenne obtenue.

La masse des crédits alloués par la Communauté s'avère amplement supérieure à l'intervention nationale : +61% en 1984, +99% en 1985, +19% en 1986 et +43% en 1987. Pour ces quatre années, la moyenne annuelle de l'intervention communautaire s'élève à 69 MFrs 87, soit une fois et demi le montant de l'aide nationale. De plus, la destination des aides communautaires est différente de celle des aides nationales. En effet la masse de subventions octroyées par la Communauté se répartit sur un nombre restreint d'unités de pêche. Le système compensatoire ne sera mis en place qu'à partir de 1985.

Le nombre de dossiers primés par la CEE reste peu fluctuant au cours des années 84 à 87. Cependant la masse des subventions varie à l'inverse des effectifs. Ainsi lorsqu'on passe de 94 bateaux primés en 1984 à 70 en 1985, les subventions augmentent de 27%, tandis que l'année suivante le nombre de dossiers augmente (77) et les subventions totales diminuent d'un tiers. Cette apparente contradiction s'explique par la répartition régionale et le type de navires primés.

La quasi stabilité du nombre de navires primés par la Communauté s'oppose à la dynamique nationale de renouvellement. Le rythme des interventions communautaires et nationales semble de plus en plus divergent pour ce qui concerne notamment les masses monétaires engagées au cours des dernières années.

(4) Règlement 3733/85 du 20 Décembre 1985 prorogeant le règlement 2908/83 concernant une action commune de restructuration, de modernisation et de

développement de la Pêche et du secteur de l'aquaculture.

II.4 La bonification d'intérêt : un outil financier discret mais ...

Vecteur de l'intervention publique en apparence moins important ou du moins plus discret que ne le sont les subventions directes à l'investissement, la technique de la bonification d'intérêts présente une série d'effets directs sur l'endettement des entreprises. Plus encore que les aides directes, une politique de bonification nécessite en théorie une bonne connaissance des résultats économiques immédiats des unités de production auxquelles elle s'adresse et des tendances futures propres au secteur. Utilisé classiquement en agriculture, surtout depuis le milieu des années soixante, ce mode d'intervention exige une liaison institutionnelle étroite entre l'Etat et un organisme de crédit spécialisé. En pêche, calqué sur le modèle agricole, on va assister à la mise en place d'un couple Etat-Crédit Maritime Mutuel. L'objectif visé à travers ce choix est lié aux ambitions politiques déjà évoquées, à savoir, la modernisation et le développement du secteur artisan.

A l'heure actuelle la technique de la bonification d'intérêt, dans sa mise en œuvre traditionnelle n'a plus véritablement la cote. En agriculture, le monopole de distribution du Crédit Agricole est tombé et en théorie les banques intéressées peuvent prétendre aux enchères des dotations d'Etat. En pratique et malgré le volume important de ces dotations, le Crédit Agricole reste très largement dominant sur ce marché sectoriel. Pour la pêche,

	Part à 5%	Part à 8,75%	Part à 9,5%	part à 10,5%	Dotation totale
1983	180		130		310
1984	195			155	350
1985	270		170		440
1986	300		180		480
1987	285	180			465
1988	350	160			510
1989	NC	NC	NC	NC	410
1990	NC	NC	NC	NC	380
1991	NC	NC	NC	NC	340
1992	NC	NC (6%)	NC	NC	340

Dotations annuelles au CMM en MFrs(17), NC (non communiqué).

ENCART N°6 LES VICISSITUDES DE LA BANQUE SPECIALISEE.

Le Crédit Maritime Mutuel (CMM) va avoir à se confronter tout au long du développement de l'activité de pêche à deux problèmes majeurs qui sont :

- d'une part l'adaptation permanente à l'évolution importante que subit le secteur bancaire dans les décennies soixante-dix et quatre-vingt;
- d'autre part la recherche d'une adéquation constante des ressources nécessaires au financement des projets autorisés.

Ces deux sources de difficultés vont tour à tour à des moments différents de son histoire mettre l'organisme prêteur dans des situations délicates. Les ressources dont a pu disposer le CMM étaient constituées avant 1960 par une dotation du Fonds d'Équipement Rural et d'Expansion Économique. Après cette date, l'Etat prend des dispositions pour faciliter l'octroi de crédits (Debras, B et alii 1988). "Le Trésor met à disposition de la Marine Marchande une dotation globale annuelle du Fonds de Développement Économique et Social (FDES) qui se répartit entre le CMM et quelques coopératives. Cette ressource va permettre jusque dans le début des années soixante-dix à chacune des caisses régionales de financer la quasi totalité des investissements des sociétaires. Malgré une progression importante de l'enveloppe FDES, le rythme de création et de renouvellement d'entreprises artisanales va conduire très tôt à une insuffisance des ressources mises à disposition de la banque. Malgré l'autorisation donnée au CMM de mettre en place des prêts sur la base de leurs ressources propres, celles-ci ne suffisent pas à combler l'écart avec la demande. A la différence du Crédit Agricole, le CMM, ne dispose pas de façon systématique de la possibilité de bonification. Seule des opérations ponctuelles ou exceptionnelles bénéficient de cette possibilité. De façon conjoncturelle, l'utilisation des ressources propres pour relayer l'ouverture de crédits, au moment où se met en place le système des Réserves Obligatoires défavorise le CMM. Des réformes interviennent au cours des années soixante-dix pour développer les possibilités de financement propres au CMM reposant essentiellement sur une amélioration de la masse des dépôts. Le contrôle et l'assistance pour cette mutation sont confiés à la Caisse Centrale de Crédit Coopératif (CCCC) permettant ainsi au CMM d'élever sa capacité d'octroi de prêts mais également de faire intervenir la CCCC en complément des prêts déjà consentis. En 1982 est mis en place un Fonds Central de Refinancement (FCR) destiné à compléter puis à se substituer aux ressources FDES qui vont disparaître en 1983. Lorsque le dispositif FCR a été mis en place, le seul objectif de l'Etat était de le substituer au FDES même s'il y a eu une transition obligée. Un déséquilibre structurel va se perpétuer entre les ressources et les volumes de prêts consentis. En 1982, recueillant 0.86 % des dépôts de l'ensemble des réseaux bancaires (y compris Trésor et CCP), le CMM accorde 1.1 % des crédits avec un taux de croissance exceptionnel (20.5 % contre seulement 14.7 dans le même temps au Crédit Agricole)".

Depuis 1983, date de publication de la circulaire réformant le système des bonifications, la dotation annuelle du CMM ainsi que quelques éléments techniques d'application vont évoluer. Les taux de référence vont être réajustés à la baisse passant de 10.5 à 9.5 puis 8.75 avec une part principale de la dotation qui reste à un taux de 5 % puis à 6% (Cf tableau). "Les dernières réformes apportées au système (texte du 15 Déc 1987), prennent en compte à la fois le nouveau règlement communautaire en faveur des jeunes patrons mais aussi les conséquences d'une augmentation globale des aides accordées (aides nationales et communautaires). Cette augmentation des aides tend à réduire inévitablement l'assiette résiduelle donnant accès aux prêts bonifiés" (17). S'agissant des jeunes patrons les modifications ont pour objet de maintenir même pour ceux déjà propriétaires d'une unité de pêche achetée d'occasion, la possibilité d'une quotité maximale (92 %) en cas d'achat d'un premier navire neuf.

l'ordre de grandeur est moindre ce qui suscite de la part du Trésor Public certaines hésitations à mettre en enchère une enveloppe ne dépassant pas 400 MFrs. l'enjeu ne vaut pas une réforme aussi lourde.

L'expérience d'une banque spécialisée à certainement ajouté à ce choix. D'autre part, pour ce secteur, la Communauté Européenne, en quête d'outils d'interventions financières nouveaux, n'exclue pas de ses réflexions cette possibilité d'intervention par bonification ou également des dotations à des fonds de garantie. De ce fait, le débat général sur la suppression des bonifications d'intérêt n'est pas transposable à la pêche où au contraire de nouveaux débats se font jour. On visera ici à fournir quelques éléments généraux pour participer à ces réflexions.

(17) Cf sur ces points : "Actualité des pêches en France" dans la Pêche Maritime ; février 1988 N° 1317

Sur les dernières années le problème de l'ajustement des enveloppes aux demandes de prêts bonifiés s'est maintenu. Le rythme soutenu de renouvellement de l'effort de pêche a aggravé le déséquilibre déjà présent les années précédentes. La difficulté d'aboutir à un meilleur ajustement tient aux dires des professionnels et des responsables du CMM d'une part de l'insuffisance des dotations mais aussi au maintien de décalages temporels qui persistent entre les engagements du CMM et les décisions d'attribution du Ministère (18). Sur ces points, le mouvement de soutien au niveau des prêts offerts va en s'améliorant.

II.5 Les rigidités inhérentes au système de bonification.

Les travaux sur le comportement des entreprises de pêche artisanale, ont permis de mettre en évidence les tensions sur l'endettement et la difficulté pour les entrepreneurs d'assurer le renouvellement du capital engagé. On a eu l'occasion d'insister à ce moment là sur l'effet potentiel des aides directes sur le comportement des investisseurs. De la même façon, s'agissant des aides intervenant sous forme de bonification, on peut tenter de mettre en évidence quelques rigidités qui peuvent dans certains cas devenir synonymes de difficultés majeures.

La première de ces rigidités tient au fait qu'il existe une série de contraintes propres au secteur bancaire en général qui vont interférer sur le couple Etat-

CMM. La banque responsable de l'attribution des prêts bonifiés se trouve insérée au sein du réseau national et doit de ce fait, ne serait-ce que pour assurer ses propres équilibres budgétaires et financiers intégrer les mutations propres à sa branche d'activité.

D'un point de vue technique, la relation Etat-CMM pose un problème supplémentaire qui est celui de la prédominance dans ce type de relation d'une gestion des attributions de prêts plus institutionnelle qu'économique. Rendue difficile par l'absence d'informations économiques, par l'hétérogénéité du secteur et les incertitudes liées aux facteurs non maîtrisables, la gestion économique des dossiers, habituellement en vigueur dans les sociétés de crédit n'a pu prendre le pas sur les objectifs politiques imposés. Une situation similaire a été dénoncée dans le monde agricole sur la base d'une analyse du système de distribution de crédit du Crédit Agricole.

En fait, jusqu'en 1989, le CMM n'a pas subi seulement la pression de l'Etat mais aussi celle des Régions, des chantiers navals, des emprunteurs, par l'intermédiaire des autres banques. La période économiquement favorable au secteur génère de fortes dynamiques d'investissement. A partir de 1987, les dirigeants du CMM n'avaient pas cessé de prévenir la DPM des risques de dérapage. La compétition bancaire aidant, le CMM a dû s'exécuter dans l'accompagnement des investissements.

L'application d'une politique de prêt relativement indifférenciée a conduit inévitablement à des quasi automatismes d'attribution dans les périodes les plus favorables ou les périodes de forte pression politique. Le résultat de ceci est une concentration importante des prêts bonifiés à 5 % sur des "objets" (constructions de bateau)

et des entreprises spécifiques (unités de pêche artisanale de plus grande taille).

La remise en cause des automatismes ainsi que des liaisons entre les divers partenaires (Etat-CMM-professionnels), reste très différente même en présence de contraintes importantes pesants à un moment donné sur un des trois partenaires.

Les tendances observées sur les séries disponibles sont les suivantes :

- Les réalisations à long terme se répartissent selon trois phases assez différenciées qui correspondent aux phases d'évolution déjà constatées sur les interventions directes de l'Etat. Une période de stabilité (en Frs 87), vient s'intercaler entre une forte croissance des réalisations avant 1982 et une reprise importante à partir de 1985. Sur la base des informations globales transmises par la SCCMM on constate que les tendances 1985 se poursuivent jusqu'à nos jours (Cf dotations versées au CMM et réalisations globales).
- Les réalisations de prêts moyen terme accusent un tassement significatif et même amorcent une baisse. Les distributions de prêts selon les différents objets expliquent en partie cette diminution de l'emploi des possibilités à moyen terme. Le poids sans cesse croissant des dossiers de construction tend en effet à conduire à une utilisation quasi exclusive des prêts de long terme (Cf tableau). Les tendances dominantes indiquent une réduction de la part des prêts à moyen terme dans le total des prêts mis en place.

(18) A l'observation des séries de réalisations du CMM, on ne décèle aucun ajustement en cours ou amorcé. Au contraire, le recours de plus en plus fort aux prêts de long terme semble indiquer une difficulté du secteur à se dégager de l'emprise financière du crédit. Ce constat qui rejoint celui établi sur la base des éléments de comptabilité d'entreprises (comptes d'exploitations et bilan des entreprises inscrites au CGPA) demanderait pour être approfondi une analyse complémentaire des mécanismes d'attribution des prêts et des stratégies financières propres à la banque impliquée.

A l'intérieur des prêts long terme, c'est la croissance des prêts pour la construction (bonifiés à 5% puis à 6%) qui apparaît quasi exclusivement au détriment des dossiers d'achats de bateaux d'occasion. Pour le moyen terme, la structure de répartition par objet reste pratiquement stable, du moins sans tendance dominante.

début de période d'un taux d'intérêt négatif (jusqu'en 1982 pour les taux voisins de 11 % et 1985 pour le taux de 5 %). En fin de période par contre, compte tenu de la chute de l'indice prix PIB, le rapport se réduit puis s'inverse faisant apparaître à ce moment là un taux d'intérêt positif. Cette inversion

L'opposition entre les tendances nationales et supra-nationales s'accroît. L'objectif global de renouvellement est sans doute commun aux deux instances politiques, mais les rythmes et les contraintes imposés sont largement divergents.

Du fait de l'implication relativement récente de la CEE on peut voir à travers les fluctuations des aides à la fois la conséquence d'un apprentissage de la gestion des dossiers mais aussi l'apprentissage d'une politique commune des pêches.

L'Etat doit entreprendre une réflexion profonde sur l'ajustement de ses ambitions compte tenu d'une capacité de réaction aux réductions budgétaires communautaires assez limitée.

	Construction		Occasion		Moteur		Total
	long terme	moyen terme	long terme	moyen terme	long terme	moyen terme	
1978	58.4	3.6	39.6	60.4	2.0	3.6	38.2
1979	55.3	4.9	43.2	60.0	1.5	4.9	36.1
1980	68.1	6.2	30.2	50.2	1.8	6.2	23.3
1981	69.2	7.1	30.0	48.8	0.8	7.1	19.9
1982	74.0	7.8	25.2	44.6	0.8	7.8	29.0
1983	72.3	7.4	26.9	55.0	0.8	7.4	23.0
1984	75.2	8.5	24.0	54.2	0.8	8.5	21.3
1985	77.2	7.1	22.1	52.6	0.7	7.1	18.0

Part des différents prêts dans les sous totaux long et moyen terme et part des prêts à moyen terme dans le total des prêts (en %).

Les tendances inverses que l'on constate sur les catégories long terme et moyen terme ne s'expliquent pas par l'évolution des taux. Si on analyse en effet ce qui se passe sur les taux d'intérêt pratiqués au cours de la période 1978-1985, on constate que l'attrait de la bonification sur le long terme décroît rapidement pour pratiquement disparaître en 1985 pour tous les taux bonifiés, même les plus avantageux. Concrètement si on rapproche les taux d'intérêt en vigueur au CMM dans le cadre notamment des enveloppes de bonification, du taux de croissance de l'indice du prix du PIB (indicateur d'inflation), on note l'existence en

correspond à une dévalorisation de l'effet de la bonification. Dans un secteur comme l'agriculture, ce même constat s'est accompagné d'une réaction importante des agriculteurs qui ont adapté leur utilisation du crédit à cette perte d'attrait de la bonification. Cette adaptation s'est faite bien entendu avec un temps de décalage par rapport aux phases de réduction de l'inflation. Les entrepreneurs de la pêche ne semblent pas globalement réagir à cette mutation. Même si on admet l'hypothèse certaine d'un temps de réaction nécessaire, aucun signe de réaction n'apparaît sur une période où pourtant le phénomène est quasi permanent.

CONCLUSION GENERALE

Cette étude analyse une période déterminante pour la pêche artisanale française. Durant les années quatre-vingts, celle-ci a en effet investi des sommes importantes dans sa modernisation. Rajeunie, la flottille artisanale apparaît, en fin de période, comme une vitrine du progrès technique accompli sur vingt ans en matière de puissance des navires, de confort, de nouveaux matériaux, et plus généralement de nouvelles conceptions de l'appareil de pêche permettant un accroissement sensible de la capacité de capture.

Cette modernisation est certes due à un besoin de renouvellement des équipements mais a aussi des origines politiques et institutionnelles. Sur fond d'interventionnisme croissant en début de période et de décentralisation des procédures de décision, certains intérêts locaux et nationaux concourent à la mise en place d'un système de subventions et de prêts bonifiés, ainsi qu'à l'accroissement du volume d'aides nationales et communautaires jusqu'en 1986-1987. Cette politique d'incitations financières est notamment assise sur la coopération entre l'Etat français et le Crédit maritime mutuel. La politique commune de la pêche, mise en place à partir de 1983, visant à contenir la croissance de l'effort de pêche européen par les quotas et les plans d'orientation pluriannuels, n'a pas obtenu l'effet escompté en France : les mesures nationales beaucoup plus contraignantes, prises en fin de période, à savoir le permis de mise en exploitation en 1988 puis le plan Mellick en 1991, le démontrent a contrario.

La traduction économique de cette modernisation ne s'est pas fait attendre. Sur la période considérée, le coût moyen de construction des bateaux augmente plus vite que l'inflation. Par le jeu des subventions et des aides, l'autofinancement direct de l'investissement diminue, l'endettement s'accroît. Dans ce secteur très capitalistique où les consommations intermédiaires sont faibles par rapport au coût des investissements, l'amélioration des conditions techniques de production n'est donc pas étrangère à la fragilité financière des entreprises. Ce diagnostic doit être nuancé : d'une part les investissements de modernisation ont été réalisés dans un contexte économique qui a beaucoup évolué depuis, au détriment des pêcheries (déflation annulant l'attrait des prêts bonifiés, récession et baisse des taux de change dans les pays importateurs de produits français). D'autre part, d'importantes différences entre métiers transparaissent à travers les indicateurs comptables : la rentabilité marginale du capital est fonction décroissante de la longueur du bateau ; elle est donc la plus faible pour les gros chalutiers ; les petits métiers côtiers, quant à eux, font état de la valeur ajoutée la plus élevée de tout le secteur, en part de chiffre d'affaires. S'agissant de la flottille artisanale dans son ensemble, on observe une dégradation, en fin de période, de l'autonomie financière des entreprises - chroniquement faible, en tout état de cause - et un net accroissement de leurs frais financiers relativement au chiffre d'affaires.

Cependant, certains mécanismes tendent à atténuer les méfaits d'une telle précarité, à commencer par la règle de rémunération à la part qui indexe le coût du travail sur le chiffre d'affaires ; l'allongement des délais de paiement qui, en fin de période, maintient l'encaisse à des niveaux acceptables, joue passagèrement un rôle similaire. Mais la médiocrité de la situation économique du secteur reste masquée, sur l'ensemble de la période, par un facteur dont les événements récents ont révélé a posteriori le caractère aléatoire : la relative bonne tenue du chiffre d'affaires, à la détérioration duquel les comptes des entreprises se montrent actuellement hypersensibles.

Ce bref historique permet-il de mieux évaluer les perspectives d'avenir de la pêche artisanale ? Indépendamment des problèmes récurrents tenant à la variabilité ou à la réduction du capital naturel de la ressource, la rentabilité de l'activité dépendra de son aptitude à surmonter les problèmes financiers dus à ses investissements coûteux, alors que, dans l'immédiat, l'évolution des marchés semble peu propice à une progression significative du chiffre d'affaires. A court et moyen termes, les enjeux de ce secteur seront donc principalement commerciaux et financiers.

ANNEXE 1

ECHANTILLONS DE L'ETUDE

L'étude sur les coûts de construction a été menée à partir des dossiers S.I.A. de demande de subvention au titre du Plan de Relance des Pêches Maritimes. Un échantillon regroupant 75% des 981 dossiers concernant les unités artisanales bénéficiaires des primes d'investissement a été construit. Pour analyser les résultats obtenus à partir de cet échantillon, deux éléments ont été vérifiés :

- la distribution régionale des dossiers,
- le décalage éventuel entre les montants des principaux postes portés dans les dossiers S.I.A. et les coûts réels de construction.

1. Représentativité régionale de l'échantillon :

La distribution régionale des dossiers retenus doit être fidèle à la répartition de l'ensemble des dossiers de demande de subvention. Un test de représentativité (test du chi-2) a permis cette vérification. Le principe de ce test statistique est simple : on compare deux tableaux d'effectifs, croisés par régions et par année. Le premier tableau est construit à partir des dossiers inclus dans l'échantillon, le second à partir de l'ensemble des bateaux primés en France entre 1971 et 1987. On mesure l'écart relatif entre les observations de l'échantillon et de la population totale. La statistique utilisée est la somme des carrés des écarts, entre les nombres d'observations :

$$X = (Ntr - Otr) / Otr$$

où Ntr et Otr représentent respectivement le nombre de dossiers dans l'échantillon et dans la population totale, pour l'année t et la région r.

A cette statistique est associée un nombre de degré de libertés noté le plus souvent DDL, liés au nombre de modalités par variable étudiée et au nombre d'observation dont on dispose. On a ici 87 degrés de libertés. La statistique calculée $X=10,03$ est comparée à la valeur seuil du chi-2 à 87 DDL dont la valeur est 109 pour un risque d'erreur de 1er espèce de 5%. La différence entre les deux populations apparaît donc comme non significative. L'échantillon peut être considéré comme représentatif.

Le test a été reconduit sur un sous-échantillon CGPA pour comparer les devis de construction et les immobilisations réellement inscrites au bilan des entreprises. Ce sont 287 entreprises qui composent ce second échantillon CGPA. Le nombre de degrés de libertés est ici 76. La statistique calculée X est égale à 64,89 valeur inférieure au seuil du chi-2 à 76 DDL, pour un risque de 5% d'erreur de première espèce. Le sous-échantillon CGPA peut donc être considéré comme représentatif de l'ensemble des bateaux primés en France de 71 à 87.

2. Les écarts entre devis et immobilisations.

L'écart entre les montants inscrits sur devis et les coûts réels des immobilisations a pu être mesuré sur un ensemble de 95 bateaux, à partir des valeurs repères de la coque et du moteur. Un test de Student a été utilisé. La statistique T est définie de façon suivante :

$$T = (X1 - X2) / \sqrt{s1^2 + s2^2 / (n-1)}$$

où X1 est la moyenne des montants sur devis, X2 est la moyenne des coûts réels, s1 et s2 les écarts-types associés, n le nombre d'observations.

Cette statistique T suit une loi de Student à 2(n-1) degrés de liberté.

Les données ont été déflatées en prenant la même année de référence pour le dossier de financement et pour les immobilisations réelles.

Le test a été pratiqué en séparant les unités de plus et moins de 16 mètres. Pour les bateaux de moins de 16 mètres, les prix de la coque et du moteur ne sont pas significativement différents du devis à la réalisation. Au contraire pour ceux de plus de 16 mètres la valeur de la coque portée par le devis est inférieure à celle observée en réalité, mais le prix du moteur est surestimé dans le devis.

ANNEXE 2

L'ANALYSE DES CORRESPONDANCES MULTIPLES

L'analyse des correspondances multiples est une technique de description de données qualitatives, qui permet d'explorer les liaisons entre variables.

L'objectif de cette analyse est ici de faire apparaître des groupes de bateaux homogènes en fonction de différents critères : longueur, puissance, matériau de la coque, type de pont, d'hélice, nombre d'homme à bord.

Ces caractéristiques se répartissent en variables actives et variables supplémentaires.

- les variables actives définissent les combinaisons de critères qui structurent la population étudiée en sous-groupes homogènes,
- les variables supplémentaires correspondent le plus souvent à des critères redondants par rapport aux variables actives mais elles facilitent l'identification des sous-groupes.

Dans l'analyse sur les investissements des chalutiers, six variables actives ont été retenues : l'année de construction, la puissance motrice, les types d'hélice, d'engin de pêche, de pont, et le matériau de construction utilisé pour la coque, le nombre de marins-pêcheurs embarqués.

Un indice permet de comparer l'évolution d'une même grandeur à des instants différents. L'indice des prix à la consommation, baromètre de la sphère économique régulièrement publié par l'INSEE, est une notion familière.

Il existe cependant de nombreux types d'indices, faisant chacun appel à un mode de calcul particulier. Les indices de Laspeyre et de Paasche se présentent comme les rapports de dépenses totales à des moments différents. Le facteur (prix ou quantité) dont on veut suivre l'évolution varie, l'autre reste fixé à un certain niveau.

Pour les indices de prix : on considère les dépenses totales à quantité constantes et prix variables.

Pour les indices de quantités : prix fixes et quantités variables.

L'indice de Laspeyre utilise les constantes de la date de référence, tandis que l'indice de Paasche se sert de la date courante. Ainsi, si P0 et P1 désignent les prix aux périodes 0 et 1, et Q0 Q1 les quantités :

ANNEXE 3

LES INDICES DE PRIX, DE QUANTITE, DE VALEUR

Indice des prix de Laspeyre :

$$L(p) = \frac{P1 Q0}{P0 Q0}$$

Indice des prix de Paasche :

$$P(p) = \frac{P1 Q1}{P0 Q1}$$

Indice des quantités de Laspeyre :

$$L(q) = \frac{P0 Q1}{P0 Q0}$$

Indice des quantités de Paasche :

$$P(q) = \frac{P1 Q1}{P1 Q0}$$

Le mode de calcul d'un indice n'est pas neutre. Ainsi, lorsqu'on est en présence de biens substituables tels que les biens de consommation courante, la formule de Laspeyre donne un poids plus important aux produits dont les prix augmentent le plus et dont les quantités ont tendance à diminuer.

Il est donc intéressant de calculer plusieurs indices afin d'avoir une "fourchette de variation.

Référence bibliographiques

ANIA, CACEPA.- Diagnostic sectoriel de l'armement hauturier. Paris : note interne UAPF, 1983.

Bertin (M.).- Rapport sur l'endettement des exploitations agricoles de 1979 à 1985.- Supplément au rapport des comptes de l'agriculture, Par(is), 1987.

Catanzano (J.).- Investissement à la pêche en pays bigouden. Document de travail DRV/SDA (Y. Cochet coll.) n°5, mars 1987.

Catanzano (J.), Gilly (B.), Lantz (F.), Durand (M.-H.).- Analyse des résultats et des comportements économiques des entreprises de pêche artisanale.- Doc. de travail DRV/SDA n°88.03, Paris : IFREMER, 1988.

Charreau (A.), Biseau (A.).- Etude d'une gestion optimale des pêcheries de langoustine et de poissons démersaux en mer Celtique.- Tome 3, DRV-89.011, Lorient : IFREMER, 1989.

Debras (B.), Floch (J.M.), Fuger (M.M.).- Les entreprises de pêche artisanale : comportements économiques.- Paris : Ecole nationale de la statistique et de l'administration économique, 1988.

Hayem (A.).- Modélisation de l'endettement des agriculteurs auprès du Crédit agricole : aspects descriptifs et prospectifs.- Colloque « Financement et capitalisation de l'agriculture », Paris, 1987.

Meuriot (E.).- La flotte de pêche française, 1945-1983.- IFREMER éd., coll. « Ressources de la mer », 1985.

Meuriot (E.), Gilly (B.).- Prix moyen mensuel des espèces démersales en France et à Boulogne s/mer. Analyse économétrique de la période 1974-1983.- Doc. de travail n°86.12, Paris : IFREMER, 1986.

Wehrlin (H.).- Les acteurs de la gestion économique et financière des exploitations agricoles.- Colloque « Financement et capitalisation de l'agriculture », Paris, 1987.