

## 6 Structure et évolution du marché et des prix des navires d'occasion

*Olivier Guyader, Michelle Jézéquel, Fabienne Daurès et Olivier Thébaud, Département d'Economie Maritime, Ifremer / GdR AMURE*

Dans un contexte de régulation de l'accès au secteur de la pêche française renforcé depuis la fin des années 1990, et de limitation des constructions de navires associée à une politique de réduction de la flotte, le marché des navires d'occasion semble avoir joué un rôle important dans l'évolution du capital investi dans la pêche. Du fait de ces contraintes limitant le potentiel d'offre de navire, le marché de l'occasion est devenu une clé d'accès à l'outil de production, et par là, aux pêcheries. Le fonctionnement de ce marché, son évolution et notamment les rapports entre offre et demande de navires, et les conséquences en termes d'entrée et de sortie du secteur, et de nature du capital investi, ont cependant été peu étudiés.

Le marché des navires de pêche d'occasion se différencie de marchés pour d'autres types de biens dans la mesure où il porte sur des biens fortement hétérogènes, du point de vue des composantes de l'outil de production, de sa durée de vie, de sa polyvalence et de sa mobilité. Par ailleurs, le contexte réglementaire français implique que les droits d'accès au secteur de la pêche, principalement les permis de mise en exploitation et licences, sont le plus souvent attachés au navire. Les transactions concernent donc l'outil de production mais également les éventuels droits de pêche associés qui confèrent à l'unité de pêche un ou plusieurs attributs supplémentaires.

L'objectif de cette note est de mieux caractériser le marché de l'occasion des navires de pêche professionnelle en Bretagne, d'identifier les facteurs clés de son évolution et les conséquences en termes de capital investi. Après avoir présenté les données mobilisées pour l'analyse, on décrit le marché du point de vue de l'évolution de son activité, selon les flottilles et le type de navire. On considère également la nature des intervenants, l'emprise géographique des échanges et les conséquences en termes d'évolution de la flotte bretonne. On présente ensuite une analyse des facteurs explicatifs de l'évolution des prix des navires sur le marché de l'occasion. On discute enfin des liens entre la valeur des unités de pêche et l'évolution de l'environnement économique et institutionnel des entreprises de pêche.

### 1 Les données

La période étudiée couvre les années de 1985 à 2003 et l'analyse porte sur les navires considérés comme actifs au sens du registre national de la flotte de pêche française. Différents types de données sont utilisés : les informations annuelles du registre de la flotte disponible depuis 1990 donnant à la fin de chaque année, la liste de navires immatriculés, leurs caractéristiques techniques et administratives associées, ainsi que la référence aux propriétaires de ces unités de pêche. L'analyse interannuelle des données sur le fichier flotte permet d'identifier la quasi-totalité des échanges de navires au travers des changements des couples navire-propriétaire entre deux années successives. Ces informations sur la population de référence sont complétées par les données relatives à l'appartenance à une flottille de pêche, issues du suivi d'activité des navires réalisé par l'Ifremer. Le dernier type de donnée

concerne les actes de transactions de navires enregistrés par les Affaires Maritimes et collectées par l'Ifremer sur la période 1985-2003<sup>28</sup>.

## **2 Des marchés locaux et régionaux dans un marché national**

Le marché breton des navires d'occasion constitue la partie centrale d'un marché Mer-du-Nord-Manche-Atlantique situé entre Dunkerque et Bayonne. Près de 1900 transactions de navires issus des quartiers maritimes bretons ont été enregistrées entre 1992 et 2003 (150 par an en moyenne). Cela représente 44% des transactions réalisées sur la façade Mer-du-Nord-Manche-Atlantique sur cette période alors que ce taux atteint 17% et 13% pour les autres régions les plus actives, respectivement les Pays de Loire et la Basse-Normandie. Les échanges de navires se réalisent en majorité à l'échelle locale : 54% des transactions ont eu lieu au sein du quartier d'origine du navire. La mobilité des navires décroît rapidement avec l'éloignement du quartier d'origine : 71% des transactions sont négociées avec les quatre quartiers les plus proches. Au total, 80% des échanges de navires n'ont pas conduit à une mobilité vers d'autres régions ce qui confirme l'existence de marchés locaux, voire régionaux. Il existe cependant suffisamment de flux entre les régions pour que ces marchés ne soient pas indépendants à l'échelle de la façade Atlantique. On ne note pas de comportements différenciés selon les flottilles ou les tailles de navires.

## **3 Une contribution limitée aux échanges régionaux de navires mais un solde migratoire négatif**

20% des transactions enregistrées sur le marché breton concernent une mobilité des navires de la région Bretagne vers d'autres régions. Au total, 386 navires ont ainsi été exportés avec comme principales régions de destination les Pays de Loire, la Basse Normandie et enfin l'Aquitaine. Sur l'ensemble de la période, le solde migratoire, qui comptabilise la différence entre les entrées et les sorties de navires de Bretagne, est négatif avec -77 navires, soit environ 30 000 kW. Seule la catégorie des navires de moins de 12 mètres connaît un solde positif (+36 navires), alors qu'il est négatif pour les 12-24 mètres (-83 navires) et les 24-40 mètres (-15 navires), ces soldes migratoires restant cependant modestes. Une situation contrastée apparaît, entre d'une part le Sud Bretagne, dont le solde migratoire est négatif, et d'autre part le Nord Bretagne, qui importe plus de navires qu'il n'en exporte. Cette évolution est en partie liée aux différences d'attractivité économique des régions ou sous-régions pour les différentes catégories de navires.

## **4 Un marché permettant l'accès au capital par les plus jeunes**

Lors de l'échange d'un navire, on peut distinguer les opérateurs suivant qu'ils sont acheteur(s) ou vendeur(s), et suivre l'évolution de l'activité de chacun suite à la transaction. Ceci permet de distinguer les entrants-acheteurs, les sortants-vendeurs et les propriétaires qui restent armateurs à la pêche, qu'ils soient acheteurs ou vendeurs. Une large majorité des achats de navires (62%) correspond à l'installation de nouveaux armateurs sur la période 1992-2003. Il s'agit d'une population relativement jeune puisque 40% d'entre eux avaient moins de 30 ans, et 80% moins de 40 ans, lors de l'achat du navire. Ces entrants représentent chaque année environ 5% des armateurs ce qui permet d'assurer le renouvellement de cette population.

---

<sup>28</sup> Les données relatives aux actes de transactions ont été croisées et validées avec celles du fichier flotte de manière à exclure les transactions de navires de conchyliculture ou de conchyliculture – petite pêche qui ne sont pas soumis aux mêmes règles d'accès au secteur que les navires de pêche professionnelle.

On constate cependant un déclin de la part des nouveaux entrants dans le volume d'achat des navires d'occasion. Leur contribution oscille autour de 65% et 70% jusqu'en 1996, mais ne concerne plus que 55% des transactions en fin de période. Les entrées ont été permises par les flux importants de sorties d'armateurs de la flotte. La plupart des vendeurs sont en effet des armateurs en fin de vie professionnelle ; 27% d'entre eux ont cependant moins de 40 ans, ce qui peut correspondre à des défaillances d'entreprises.

## **5 Un marché de plus en plus actif associé à une inflation du prix des navires**

Le marché de l'occasion est devenu plus actif entre 1992 et 2003, notamment si l'on se réfère à l'évolution du taux de transaction en Bretagne exprimant le rapport entre le nombre de transactions réalisées chaque année et la population de navires en flotte. Ce taux est passé de 6,2% en moyenne entre 1992 et 1995 (minimum de 5,3% en 1993) à 9,4% en moyenne entre 1996 et 2003 (maximum de 10,8% en 1999). Le renforcement de l'activité sur le marché de l'occasion a, dans un premier temps, été porté par les achats par des armateurs entrants, qui se sont ensuite stabilisés puis essouffés. Il a été relayé par une demande croissante des propriétaires déjà en place, qui s'est stabilisée en fin de période, l'année 2003 étant marquée par un regain d'activité.

Sur la période étudiée, le rythme d'échange est en moyenne relativement plus élevé pour certaines catégories de taille de navires, en particulier les 20-24 mètres (9%) comparés aux 12-16 mètres (7%). Le quartier de Saint-Brieuc a par exemple connu un taux de transaction moyen de 11% contre moins de 5,5% pour le quartier de Concarneau. On ne constate pas dans les années récentes de tendance à la baisse des échanges bretons en nombre, comme cela est observé dans d'autres régions. Ces évolutions sont pourtant à resituer dans un contexte de réduction de la flotte et donc de l'offre potentielle de navires sur le marché de l'occasion (22% de navires en moins entre 1991 et 2003).

Le montant total des transactions pour chaque année dépend du nombre de transactions, du type de navires échangés et de leur prix unitaire. Cette valeur a fortement progressé au cours de la période, notamment en Bretagne, passant de 16 millions d'euro en 1993 à une moyenne de 45 millions depuis 1998 (hors navires de plus de 40 mètres). Cette valeur est cependant variable d'une année à l'autre, dépendant du nombre de navires échangés par classe de taille. A l'échelle nationale, la valeur totale des transactions a culminé à environ 95 millions d'euro en 2000.

## **6 Une augmentation du prix des navires malgré un vieillissement de la flotte**

Cela conduit naturellement à étudier les facteurs explicatifs de l'évolution des prix des navires sur le marché de l'occasion. Les variables intégrées sont : la longueur, la puissance motrice, la jauge, l'âge du navire, le matériau de coque, le quartier ou la région, l'appartenance du navire à une flottille (chalutiers, dragueurs, caseyeurs, etc.) et l'année de transaction<sup>29</sup>. Les analyses conduites montrent que les variables les plus significatives sont la taille (longueur), l'âge du navire, le type de navire ainsi que l'année de transaction, de 1985 à 2003.

---

<sup>29</sup> Certaines variables comme l'état du navire au moment de la transaction, son équipement en termes d'électronique ou d'engins ne sont pas prises en considération dans l'analyse statistique mais une très grande partie du prix constaté est expliquée par les facteurs retenus.



Le rythme de dépréciation des unités de pêche permet de montrer, qu'un navire perd en moyenne la moitié de sa valeur d'achat au bout de 20 ans, et qu'il conserve une valeur résiduelle importante même lorsque l'unité de pêche est âgée. Les mêmes groupes de navires présentent cependant des prix de transactions supérieurs dans les années récentes à ceux observés au milieu des années 1990, alors qu'ils sont en moyenne plus âgés. A titre d'exemple, la valeur moyenne des transactions sur la façade Atlantique s'élevait à 100 k€ par navire en 1994, contre 240 k€ par navire en 2000 (+140%), alors que l'âge moyen des navires concernés est passé de moins de 16 ans à plus de 21 ans entre ces deux dates. On observe également que des navires aux caractéristiques techniques identiques ont des prix différents, s'ils permettent l'accès à certaines pêcheries, notamment la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc. Ces résultats semblent montrer qu'en moyenne, le prix d'un type donné de navire sur le marché d'occasion au cours des années récentes, et son évolution, sont pour partie indépendants des caractéristiques physiques et de l'état des navires échangés.

#### **7 Une évolution du prix des navires largement déterminée par la situation économique des flottilles**

Les tendances d'évolution des prix des unités de pêche présentent une corrélation forte avec l'évolution des performances économiques des entreprises de pêche. Le consentement à payer des acheteurs pour un navire semble donc dépendre des perspectives de profit générées par son activité de pêche. Ces perspectives sont elles mêmes dépendantes de l'environnement économique des entreprises (prix des produits débarqués, des consommations intermédiaires, taux d'intérêts) et des conditions d'exploitation qui influencent les débarquements. Des facteurs complémentaires comme les tensions entre offre et demande sur le marché de l'occasion ont probablement contribué, au moins jusqu'à une période assez récente (2003), à favoriser une évolution à la hausse des prix des navires.