



LES PUBLICATIONS AMURE



SÉRIE DOCUMENT DE TRAVAIL

N° D-17-2006

< **Marché des navires d'occasion et coût d'accès à la ressource : application à la Bretagne** >

Olivier Guyader , Patrick Berthou
Fabienne Daurès, Michèle Jézéquel
Olivier Thébaud

Ifremer



ISSN 1951-641X

Les Publications AMURE. Série document de travail.

Publications électroniques disponibles en ligne sur le site internet www.gdr-amure.fr



SOMMAIRE



Introduction	1
Evolution de la flotte de pêche bretonne dans un cadre de régulation de l'accès.....	2
Figure 1. Evolution du taux de transaction pour la flotte de la région Bretagne	2
Figure 2. Evolution du taux de transaction par catégorie de longueur pour la flotte de la région Bretagne	2
Evolution du marché de l'occasion et emprise géographique	3
Figure 3. Evolution du taux de transaction pour la flotte de la région Bretagne	3
Figure 4. Evolution du taux de transaction par catégorie de longueur pour la flotte de la région Bretagne	3
Figure 5. Fréquence de transaction intra-quartier et vers les autres quartiers adjacents (Région Bretagne)	5
Figure 6. Soldes migratoires par sous régions (cumul période 1991-2002).....	5
Analyse des conséquences sur l'évolution des prix des navires et de la valeur de la flotte	5
Figure 7. Dépréciation de l'outil de production en fonction de l'âge : exemple d'un navire de 12 mètres en 2000.....	6
Figure 8. Décomposition de la valeur de la flotte Bretagne au prix de transaction entre valeur matérielle et immatérielle (hors plus de 40 mètres)	6
Figure 9. Comparaison de la valeur de navires aux caractéristiques techniques identiques mais avec des droits de pêche différents (licence drague coquilles Saint-Jacques	6
Figure 10. Evolution de valeur immatérielle par navire et chiffre d'affaires par navire....	6
Eléments sur les intervenants sur le marché de l'occasion	7
Figure 11. Evolution des acheteurs par types sur le marché de l'occasion.....	7
Figure 12. Evolution de valeur immatérielle par navire et chiffre d'affaires par navire....	7
Figure 13. Evolution des acheteurs par types sur le marché de l'occasion.....	8
Figure 14. Evolution de valeur immatérielle par navire et chiffre d'affaires par navire....	8
Conclusions	9
Références	9

Marché des navires d'occasion et coût d'accès à la ressource : Application à la Bretagne



Olivier Guyader*, Patrick Berthou**, Fabienne Daurès*, Michèle
Jézéquel*, et Olivier Thébaud*
Ifremer Centre de Brest

* Département d'Economie Maritime - GDR Amure

** Département Sciences et Technologie Halieutique

Introduction

Dans un contexte de régulation de l'accès au secteur de la pêche française renforcé depuis la fin des années 80, de limitation des constructions de navires associée à une politique de réduction de la flotte, le marché de l'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 mais le fonctionnement de ce marché, son évolution et notamment les rapports entre offre et demande de navires ont été peu étudiés. L'évaluation des conséquences en termes, d'entrée et de sortie du secteur, de nature du capital investi, n'a fait l'objet que de peu de travaux dans le domaine. Le marché de l'occasion se différencie de marchés pour d'autres types de biens dans la mesure où les navires de pêche sont des biens spécifiques. Biens durables, ils présentent des caractéristiques particulières en termes d'hétérogénéité des composantes de l'outil de production adaptées à la pratique de différentes techniques de pêche et de mobilité au cours de leur cycle de vie. Enfin, le contexte réglementaire de la pêche française 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 ce papier 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.

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 au 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 (Berthou et al. 2004). Le dernier

type de données concerne les actes de transactions de navires enregistrés par les Affaires Maritimes et collectées par l'Ifremer sur la période 1985-2003¹.

Ce papier présente dans un premier temps les tendances d'évolution de la flotte de pêche et les différentes politiques publiques qui ont contribué à l'évolution de l'offre potentielle de navires. On décrit dans un second temps le marché de l'occasion en considérant l'évolution croissante de l'activité sur ce marché puis on précise son emprise géographique. La troisième section analyse les facteurs explicatifs de l'évolution des prix des navires sur le marché de l'occasion puis on étudie les liens entre la valeur des unités de pêche et l'évolution de l'environnement économique. On considère enfin les intervenants sur ce marché, acheteurs et vendeurs et la dynamique de renouvellement des propriétaires des entreprises de pêche.

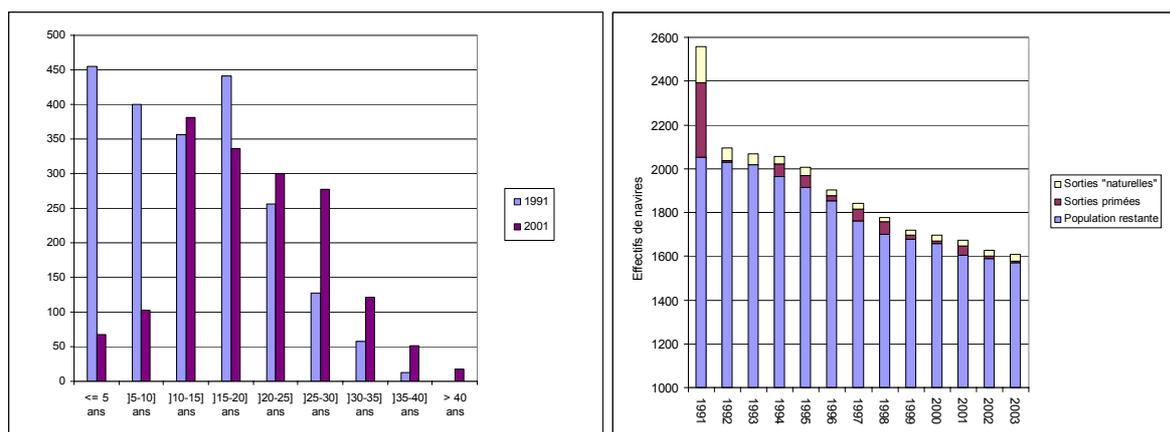
Evolution de la flotte de pêche bretonne dans un cadre de régulation de l'accès

L'analyse de l'évolution de la flotte présente un intérêt pour la compréhension du fonctionnement du marché de l'occasion dans la mesure où elle détermine l'offre de potentielle de navires sur ce marché. Au cours des vingt cinq dernières années, l'évolution de la flotte de pêche française et bretonne a été marquée par les politiques publiques et en particulier par la mise en œuvre de mécanismes de régulation de l'accès aux pêcheries. L'accès au secteur des pêches était libre avant 1988 et la mise en place du permis de mise en exploitation qui avaient vocation à contrôler les flux d'entrée de navires et de capacités de pêche associées dans la flotte de pêche¹. Dans le contexte de politique commune de la pêche et en particulier des programmes d'orientations pluriannuels fixant des objectifs de stabilisation puis de réduction de la flotte de pêche, l'instauration des permis et de contingents annuels d'accroissement de capacités disponibles a permis comme l'indique la figure 1, de limiter les entrées dans le secteur. Ainsi, environ 160 navires sont entrés en flotte au cours de la période 1991-2001 alors que lors des dix années précédentes, plus de 850 unités de pêche avaient été construits. Ces constructions sont à resituer dans le contexte des politiques publiques de subvention à l'investissement établies dans le cadre de la P.C.P. et relayées aux échelles nationale et régionales (Boncoeur *et al.* 1998). En 1991, la situation de la flotte était donc marquée ces cohortes de navires relativement récents et l'âge moyen de la flotte s'établissait alors à environ 14 ans.

Figure 1. Evolution du taux de transaction pour la flotte de la région Bretagne

Figure 2. Evolution du taux de transaction par catégorie de longueur pour la flotte de la région Bretagne

¹ 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, en particulier, ne sont pas soumis aux mêmes règles d'accès au secteur que les navires de pêche professionnelle.



Source : Ifremer d'après DPMA/DSI et Ofimer

La décade suivante a été marquée par l'application, dans le cadre des programmes d'orientation pluriannuels, de plans de sortie de flotte visant à inciter les propriétaires à casser leur navire. Même si le premier plan dit plan « Mellick » a eu le plus d'impact en termes de sortie de navires la flotte entre 1990 et 1991, d'autres plans mis en œuvre au cours de la période ont contribué à la réduction significative de la flotte. La flotte de la région Bretagne et donc l'offre potentielle sur le marché de l'occasion a ainsi été réduite de 950 navires sachant qu'une forte proportion de navires de moins de 12 mètres a contribué à cette réduction. En 2003, la flotte bretonne comptait environ 1620 navires pour un âge moyen de 21 ans.

Evolution du marché de l'occasion et emprise géographique

Le marché de l'occasion est devenu plus actif en Bretagne entre 1992 et 2003, notamment si l'on se réfère à l'évolution du taux de transaction 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 avec minimum de 5,3% en 1993 à 9,4% en moyenne entre 1996 et 2003 pour un maximum de 10,8% en 1999.

Figure 3. Evolution du taux de transaction pour la flotte de la région Bretagne

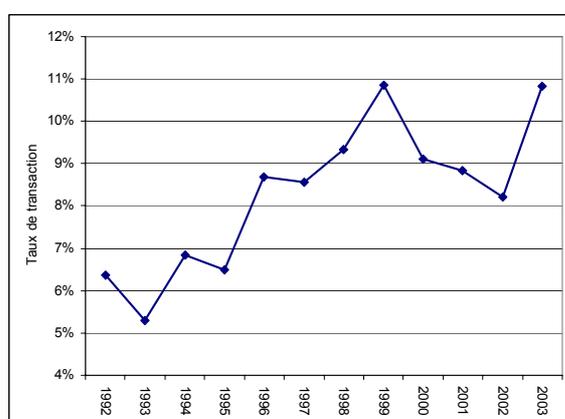
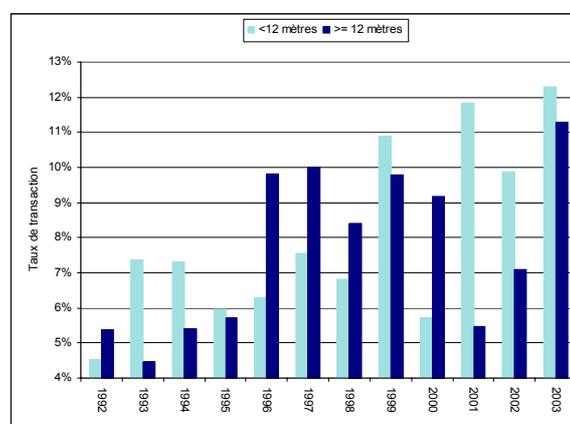


Figure 4. Evolution du taux de transaction par catégorie de longueur pour la flotte de la région Bretagne



Source : Ifremer d'après DPMA/DSI

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%) ou pour certains quartiers. Comme l'indique le graphique ci-dessus, les évolutions sont également différenciées pour les moins de 12 mètres et les plus de 12 mètres dont les taux d'échange ont été relativement plus élevés entre 1999 et 2003 pour les premiers, et entre 1996 et 2000 pour les seconds. L'analyse de cette variabilité n'est pas menée ici. Sur un plan spatial, 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 en nombre comme dans d'autres régions sachant que ces évolutions sont à resituer dans un contexte de réduction de la flotte et donc de l'offre potentielle de navires sur le marché de l'occasion (-37% de navires en moins entre 1990 et 2003)

En termes d'emprise des marchés, le marché breton des navires d'occasion constitue la partie centrale d'un marché Atlantique situé entre Dunkerque et Boulogne². Près de 1900 transactions de navires (150 par an en moyenne) issus des quartiers maritimes bretons ont été enregistrées entre 1992 et 2003. Cela représente 44% des transactions réalisées sur la façade 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, puis la mobilité décroît rapidement avec l'éloignement du quartier d'origine. 71% des transactions sont négociées avec les quatre premiers quartiers adjacents mais on remarque que la mobilité vers d'autres quartiers progresse lorsque le nombre de transactions annuelles s'accroît. 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 et on ne note pas de comportements différenciés selon les flottilles ou les tailles de navires.

Avec 20% de l'ensemble des transactions sur la période étudiée, le marché de l'occasion est la principale source de mobilité des navires entre la région Bretagne et les autres régions. 386 navires ont été exportés vers d'autres régions avec comme principales régions de destination, les Pays de Loire, la Basse Normandie et enfin l'Aquitaine. Le solde migratoire qui comptabilise à la fois les sorties et les entrées de navires de Bretagne est cependant négatif avec -77 navires soit environ l'équivalent de 30000 kW. Seule la catégorie des moins de 12 mètres connaît un solde positif (+36 navires) alors qu'il est négatif pour les 12-24 mètres (-83 navires) et les plus de 24-40 mètres (-15 navires). On identifie cependant deux situations contrastées en terme de solde migratoire, avec d'une part le Sud Bretagne dont le solde migratoire est négatif et le Nord Bretagne importe plus de navires qu'il n'en exporte y compris du Sud Bretagne.

² Pour des raisons géographiques et des politiques publiques qui ont conduit à segmenter la flotte nationale entre Atlantique et Méditerranée, les échanges entre ces façades sont très limités. De même, les échanges donnant lieu à des importations ou des exportations, tant à l'échelle européenne qu'internationale, sont marginaux si l'on se réfère aux données de transactions.

Figure 5. Fréquence de transaction intra-quartier et vers les autres quartiers adjacents (Région Bretagne)

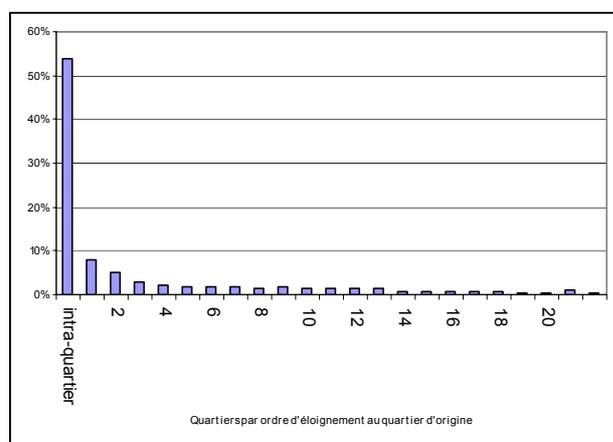
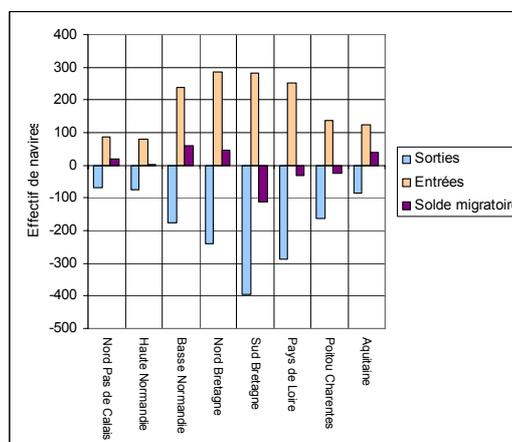


Figure 6. Soldes migratoires par sous régions (cumul période 1991-2002)



Source : Ifremer d'après DPMA/DSI

Même si les flux migratoires entre région ou sous régions sont non négligeables en volume, ils ont tendance à se compenser de sorte que soldes migratoires ne laissent pas apparaître de déplacements massifs de navires d'une région à une autre dans le cadre du marché de l'occasion. Les soldes positifs ou négatifs s'expliquent probablement en partie par les différences d'attractivité économique des différentes flottilles dans leurs régions ou sous régions respectives.

Analyse des conséquences sur l'évolution des prix des navires et de la valeur de la flotte

Il est ensuite possible d'évaluer la montant total des transactions pour chaque année qui dépend, à la fois 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 environ 16 millions d'euros en 1993 à en moyenne 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, cette valorisation des transactions à quant à elle culminé à environ 95 millions d'euros en 2000.

Cela conduit naturellement à étudier les facteurs explicatifs de l'évolution des prix des navires sur le marché de l'occasion. Les variables intégrées dans les approches statistiques 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 transaction³ (Guyader, Le Pellec et Daurès 2003). 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. Le rythme de dépréciation des unités de pêche permet de montrer, qu'un navire perd en moyenne la moitié de la valeur d'achat au bout de 20 ans et qu'il conserve une valeur résiduelle importante, même lorsque l'unité de pêche est âgée (cf. figure 7). En appliquant ces conditions de dépréciation à l'ensemble de flotte bretonne à

³ Certaines variables comme l'état du navire au moment de la transaction, son équipement en termes d'électronique ou d'engins ne sont pas pris en considération dans l'analyse statistique mais une très grande partie du prix constaté est expliquée par les facteurs retenus.

l'exclusion des navires de plus de 40 mètres, on mesure la perte de valeur matérielle de la flotte (-175 mEuros entre 1991 et 2003) qui s'explique d'une part par la décroissance de la taille de la flotte présentée plus haut et d'autre par sa dépréciation économique liée à son vieillissement.

L'analyse des différences entre les valeurs de marché des navires sur le marché de l'occasion et les valeurs matérielles des navires en tant qu'outils de production montre qu'une valeur implicite est attachée aux navires mesurant la valeur immatérielle des droits de pêche attachés aux navires. Il est naturel dans un système d'accès régulé jusqu'à présent principalement par les permis de mise en exploitation que ces droits soient valorisés et que leur valeur évolue au cours du temps en fonction de la situation économique du secteur où des perspectives de profits des entreprises de pêche. La figure 8 montre que cette valeur immatérielle était quasi nulle en 1993 au moment de ce que l'on a appelé communément la crise des pêches et que cette valeur a fortement progressé entre 1996 et 2000 représentant alors en moyenne 50% de la valeur des navires sur le marché de l'occasion. Cette hypothèse semble confirmée par la relative bonne corrélation entre l'évolution de la valeur immatérielle attaché au navire et celle du chiffre d'affaires par navires qui est utilisé à défaut d'autre mesure sur la période comme un indicateur de l'évolution des performances économiques des entreprises. D'autres facteurs comme l'accroissement des tensions sur le marché de l'occasion illustrée ci-dessus, mais également la baisse des taux d'intérêt sur le marché du capital qui ont contribué à réduire le coût de financement du capital peuvent également expliquer cette tendance.

Figure 7. Dépréciation de l'outil de production en fonction de l'âge : exemple d'un navire de 12 mètres en 2000

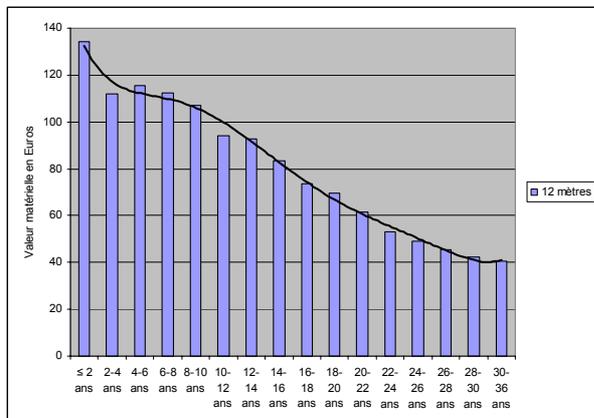


Figure 9. Comparaison de la valeur de navires aux caractéristiques techniques identiques mais avec des droits de pêche différents (licence drague coquilles Saint-Jacques)

Figure 8. Décomposition de la valeur de la flotte Bretagne au prix de transaction entre valeur matérielle et immatérielle (hors plus de 40 mètres)

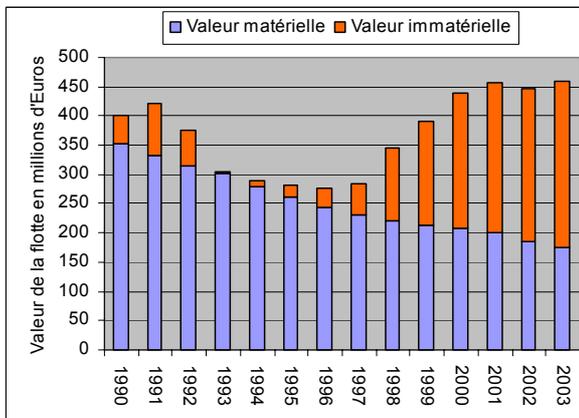
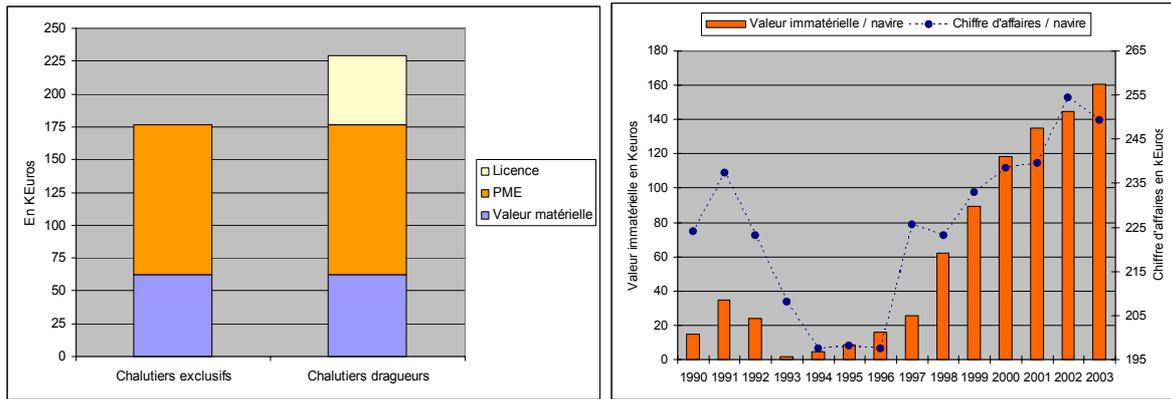


Figure 10. Evolution de valeur immatérielle par navire et chiffre d'affaires par navire



Source : Ifremer

On montre enfin au travers de ces analyses statistiques que les licences permettant l'accès à certaines pêcheries spécifiques, en l'occurrence la pêcherie de coquille Saint-Jacques de la baie de Saint-Brieuc (Fifas, Guyader et Boucher 2003) contribuaient également en étant, d'une façon ou d'une autre, attaché au navire à donner une valeur supplémentaire (+45 kEuros) à des navires chalutiers dragueurs par rapport à des navires identiques en termes de caractéristiques techniques pratiquant le chalutage exclusif et n'ayant pas de licence spécifique.

Eléments sur les intervenants sur le marché de l'occasion

Lorsqu'un navire fait l'objet d'une transaction, il est possible d'identifier l'acheteur et le vendeur et l'évolution de son statut dans la flotte de pêche suite à la transaction. On distingue alors 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%) se sont traduits par l'installation de nouveaux armateurs sur la période 1992-2003. Il s'agit d'une population relativement jeune puisque respectivement 40% et 80% d'entre eux avait moins de 30 ans et 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 la population de propriétaires. 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 60% et 80% jusqu'en 1997 puis elle ne concerne plus que 55% transactions en fin de période. Comme l'indique la figure 11, le renforcement de l'activité sur le marché de l'occasion a donc, dans un premier temps, été portée par l'achat de nouveaux entrants qui s'est ensuite stabilisée puis essouffée. Il a été relayé par la demande croissante des propriétaires déjà en place qui s'est stabilisée en fin de période.

Figure 11. Evolution des acheteurs par types sur le marché de l'occasion

Figure 12. Evolution de valeur immatérielle par navire et chiffre d'affaires par navire

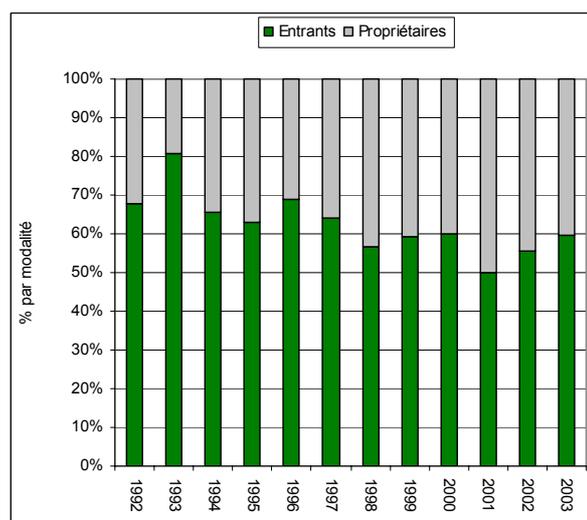
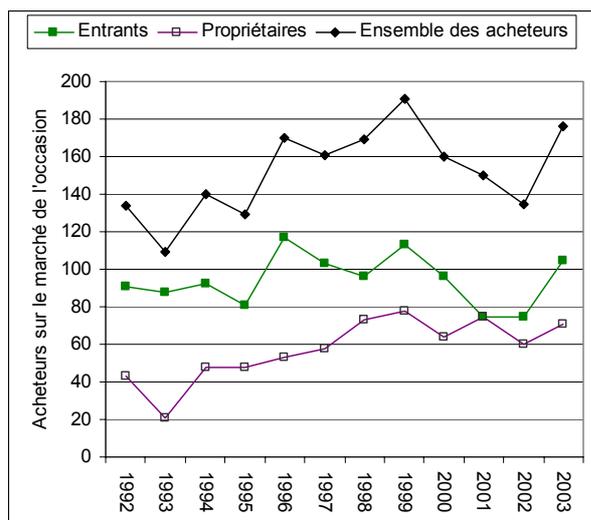
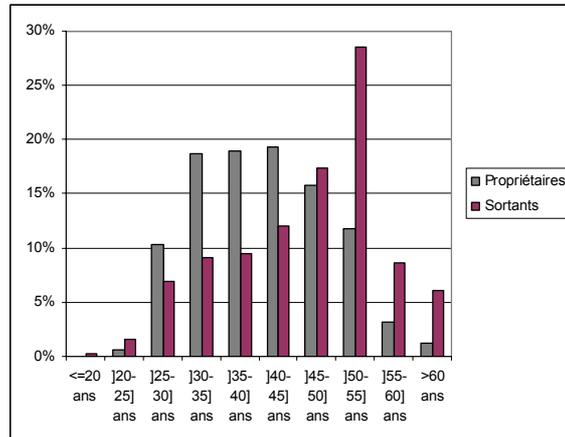
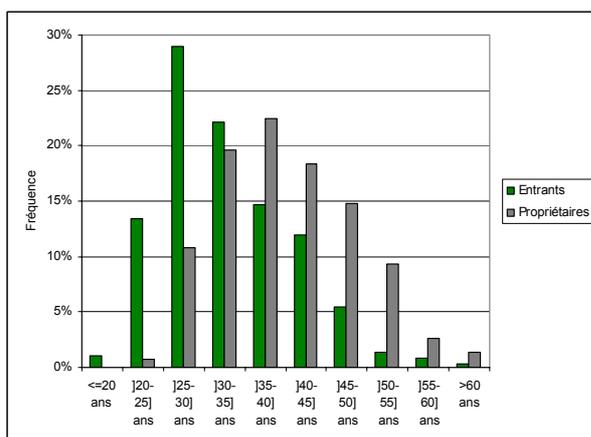


Figure 13. Evolution des acheteurs par types sur le marché de l'occasion

Figure 14. Evolution de valeur immatérielle par navire et chiffre d'affaires par navire



Les entrées ont été permises par les flux importants de sorties d'armateurs qui se sont séparés de leur navire. La plupart sont des armateurs qui étaient arrivés en fin de vie professionnelle mais 27% d'entre eux avait moins de 40 ans ce qui peut mettre en évidence d'éventuelles défaillances d'entreprises

Conclusions

Jusqu'à une période récente, la régulation de l'accès aux ressources halieutiques en France et Bretagne a porté principalement sur l'effort de pêche au travers des permis de mise en exploitation et des licences de pêche qui se sont généralisées dans la période récente (**cit**). Attachés au navire, les droits/privilèges de pêche ont vu leur offre réduite au cours des quinze dernières années du fait de l'application de politiques de conservation de la ressource qui ont contribué à réduire la taille de la flotte nationale et bretonne. Dans ce contexte, le marché d'occasion des navires de pêche a servi de base à un marché implicite des permis et dans une certaine mesure des licences. La valorisation de ces droits a évolué au cours de la période d'étude en relation avec l'évolution de la performance économique des entreprises de pêche, elle représentait environ 50% de la valeur des navires en 2000. Du point de vue l'analyse économique, il s'agit d'un processus classique dès lors que l'accès à une ressource est limité et que l'exploitation génère des rentes⁴. Ce résultat peut être instructif dans le contexte de resserrement des contraintes d'utilisation des ressources halieutiques (plans de reconstitution s'appuyant sur un contrôle plus strict de l'activité des navires, réduction des totaux admissibles de captures). Dans ce contexte, les pressions pour une répartition de ces capacités de pêche plus rares entre les opérateurs vont probablement se traduire par une généralisation de l'allocation individualisée des droits d'exploitation basés sur l'effort ou/et sur les quantités pêchées en fonction des contextes. Ces droits seront d'une manière ou d'une autre réalloués dans le système au gré de la vie des entreprises et des stratégies des opérateurs. Qu'il existe un marché implicite ou explicite de droits de pêche, ces droits prendront de fait une valeur d'échange dépendant des consentements à payer et à vendre des opérateurs.

Références

- Boncoeur, J., J.P. Boude, B. Le Gallic, T. Giguelay and P. Le Floch 1998. Public Subsidies to the French Fishing Industry *in* Proceedings of the first Concerted Action Workshop on Economics and the Common Fishery Policy *Overcapacity, Overcapitalisation and Subsidies in European Fisheries.*, UK, 28-30 October, CEMARE Miscellaneous Publication n°44 1999, vi+282p.
- Fifas S., O. Guyader, J. Boucher 2003. La pêcherie de coquilles Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc : Productivité et gouvernance *in*. *Exploitation et surexploitation des ressources marines vivantes*, Académie des sciences, est No17, décembre.
- Guyader O. L. Le Pellec, F. Daurès 2003. A hedonic analysis of capital stock in fisheries: the case of second hand market of the French fishing vessels, XVth EAFE Conference Proceedings, Ifremer, Brest, 15-16 May.
- Guyader O., P. Berthou, F. Daurès, 2004. Decommissioning Schemes and Capacity Adjustment: A Preliminary Analysis of the French Experience, *in* *Proceedings of the International workshop on Fishing Vessel and Licence Buy-Back Programs*, March 22-24, 2004, La Jolla, California.

⁴ La rente est la somme des recettes tirées de l'activité de pêche nette des coûts d'usage et d'opportunité des facteurs de production

Berthou P., F. Daures, O. Guyader, C. Merrien, E. Leblond, S. Demaneche, M. Jezequel, F. Guégan, S. Bermell, S. Van Iseghem, 2004. *Synthèse des pêcheries 2002 – Flotte de mer du Nord, Manche, Atlantique.*- Brest : Ifremer, décembre 2003, 68 p.

ⁱ Le décret modifié du 9 Janvier 1852 définit les règles de base définissant les conditions d'accès aux ressources halieutique en France. Sur ces base, le permis de mis en exploitation a été établi par la décision du 1.88 du Comité Central de Pêches Maritimes du 22 Septembre 1988 et modifié par la décision 1.88/1 du 19 Octobre 1988, 1.89 du 30 Janvier 1989, 3.89 du 30 Juin 1989, 1.91 du 15 Mars 1991. La gestion des permis de mise en exploitation par l'organisation interprofessionnelle était transitoire et pour des raisons constitutionnelles, le système a été modifié par la Loi n°91-627 du 3 Juillet 1991 (J.O.R.F. du 5 Juillet 1991 pp. 8761-8762). Le PME a été défini par décret n°93-33 du 8 Janvier 1993 (JORF 10 Janvier 1993 pp 576-577). Il a été modifié par le décret n°2000-249 du 15 Mars 2000.



Groupement de Recherche

AMénagement des Usages des Ressources et des Ecosystèmes marins et littoraux



www.gdr-amure.fr



Research Group

Regulation of the Uses of the Marine and Coastal Resources and Ecosystems

