

**COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GENERALE PECHE**

**ETUDE DE BILAN DES SOCIETES MIXTES
DANS LE CONTEXTE DES
INTERVENTIONS STRUCTURELLES
DANS LE DOMAINE DE LA PECHE**

RAPPORT EXECUTIF

Cette étude ne reflète pas nécessairement l'opinion de la Commission Européenne et, en aucun cas n'anticipe sur l'attitude de la Commission dans ce domaine.

La reproduction, même partielle du contenu de ce rapport est subordonnée à la mention explicite de la source.

Cette étude a été réalisée avec l'aide financière de la Commission Européenne.

16 juin 2000



Sommaire

PREAMBULE	4
------------------------	----------

Partie I : Inventaire des Sociétés Mixtes

<i>I.1. Base de données</i>	7
<i>I.2. Inventaire des projets.</i>	7
<i>I.3. Répartition des SM.....</i>	8
<i>I.4. Aides financières de l'UE et de l'EM</i>	9
<i>I.5. Bénéficiaires.....</i>	10
<i>I.6. Choix du PT et APC.....</i>	11
<i>I.7. Statuts juridiques des SM et capital social</i>	11
<i>I.8. Caractéristiques des bateaux transférés dans les SM.....</i>	11
<i>I.9. Zones de pêche des navires avant leur transfert dans les SM</i>	12
<i>I.10. Production estimée des SM en 1997.....</i>	12
<i>I.11. Commercialisation estimée des SM en 1997.....</i>	13
<i>I.12. Valeur estimée de la production commercialisée des SM en 1997.....</i>	14
<i>I.13. Emplois directs.....</i>	15

Partie II : Evaluation du système des Sociétés Mixtes

<i>II.1. Evolution des projets de SM.....</i>	17
<i>II.2. Prix de vente des bateaux</i>	17
<i>II.3. Estimation de la flotte actuelle des SM.....</i>	17
<i>II.4. Estimation de la capacité de production 1999 de la flotte des SM.....</i>	18
<i>II.5. Prévision de commercialisation vers l'UE en 1999</i>	18
<i>II.6. Valeur ajoutée.....</i>	19
<i>II.7. Evolution de l'âge et des jauges des bateaux transférés</i>	20
<i>II.8. Impact sur la surcapacité de la flotte communautaire.....</i>	20
<i>II.9. Impacts sur l'approvisionnement des marchés communautaires.....</i>	21
<i>II.10. Impacts sur l'évolution des Accords de Pêche Communautaires.....</i>	21
<i>II.11. Impacts sur les emplois</i>	22
<i>II.12. Impacts sur l'économie des PT</i>	23
<i>II.13. Impacts sur les zones dépendantes de la pêche.....</i>	24
<i>II.14. Impacts quant au montant des aides financières</i>	26
<i>II.15. Utilisation des concours financiers.....</i>	27

Partie III : Synthèse et perspectives

III.1. Avantages et désavantages du système.....	29
III.1.1. Pour l'UE.....	29
III.1.2. Pour les bénéficiaires.....	29
III.1.3. Pour les PT.....	30
III.2. Réponses aux objectifs visés	31
III.2.1. Réduction de la flotte communautaire.....	31
III.2.2. Réduction du potentiel de pêche dans les eaux communautaires.....	31
III.2.3. Approvisionnement du marché communautaire.....	32
III.2.4. Effets sur l'emploi en regard des aides financières européennes.....	32
III.2.5. Incidences dans les PT.....	32
III.2.6. Incidences sur la pérennité du secteur et impacts économiques en Union Européenne.....	33
III.3. Le système a-t-il été incitatif ?.....	34
III.4. Perspectives pour de nouvelles SM ?.....	35
III.5. Points faibles du système	35
III.5.1. Points faibles du point de vue de l'UE.....	35
III.5.2. Points faibles du système du point de vue des armateurs.....	36
III.6. Préparation et suivi des projets et de l'efficacité du système.....	36
III.7. Conclusion	37
III.8. Réglementations communautaires pour des SM de la période 2000 à 2006	38

SIGLES ET DEFINITIONS UTILISES DANS LE RAPPORT

•	UE	=	Union Européenne
•	EM	=	Etat Membre de l'UE
•	SM	=	Société Mixte
•	PT	=	Pays Tiers
•	APC	=	Accord de Pêche Communautaire
•	Tjb	=	Tonnage de jauge brute
•	VAD	=	Valeur Ajoutée Directe
•	VAI	=	Valeur Ajoutée Indirecte
•	CI	=	Consommation Intermédiaire
•	ZEE	=	Zone Economique Exclusive
•	GT	=	Gross Tonnage
•	IFOP	=	Instrument Financier d'Orientation de la Pêche
•	POP	=	Plan d'Orientation Pluriannuel
•	Bénéficiaire	=	Personne morale ou physique de l'UE qui bénéficie d'une aide pour création d'une SM
•	Partenaire	=	Personne morale ou physique d'un PT avec lequel le bénéficiaire constitue une SM

Préambule

Le système des SM a été mis en place par le Conseil des Communautés Européennes en 1990 afin de contribuer à la réduction de la flotte de pêche communautaire d'une capacité totale à l'époque de 2,3 millions Tjb.

Cet objectif de réduction de la flotte de pêche européenne s'est réalisé par plusieurs moyens :

- Retrait définitif des navires par démolition ;
- Réaffectation permanente à des utilisations autres que la pêche ;
- Exportation en dehors de l'UE ;
- Transfert définitif dans des SM créées dans des PT.

Le régime des SM constitue une mesure introduite par le règlement (CEE) n°3944/90 du Conseil modifiant le règlement (CEE) n°4028/86 du Conseil, qui permet d'octroyer une aide communautaire aux armateurs de la Communauté qui consentent à transférer définitivement leur navire vers un PT en créant des sociétés avec des ressortissants de ce pays, en renonçant ainsi, pour le navire concerné, à leurs droits de pêche dans les eaux territoriales de la Communauté, ou à faire usage des droits de pêche obtenus par le biais des APC négociés et financés par l'UE.

Les bénéficiaires qui créent de telles SM s'engagent à ce qu'elles approvisionnent prioritairement le marché Communautaire.

Dans le même temps, la Commission a étendu et renforcé les APC en y introduisant progressivement la notion de SM. Ce fut le cas de l'Argentine en 1994.

Dès 1976, l'Espagne, qui a dans l'UE la flotte industrielle de pêche lointaine la plus importante, s'était engagée dans cette démarche en créant des Entreprises Mixtes (Empresas Pesqueras Conjuntas – E.P.C.). De 1977 à 1985, l'Espagne a créé 122 E.P.C. dans 18 PT en y transférant 231 bateaux pour un total de 120 418 Tjb. Ce processus a ensuite été adapté dès 1983 dans le cadre de la préparation de l'adhésion de l'Espagne à la Communauté Européenne intervenue en 1986. Entre 1986 et 1990, l'Espagne a constitué 10 E.P.C. pour 14 bateaux et 3 600 Tjb

A l'instar des autres mesures de réduction permanente de la capacité de pêche, le montant de l'aide communautaire est déterminé en fonction de l'âge et de la capacité du navire exprimé en Tonnage de Jauge Brute (Tjb). Le paiement de l'aide est subordonné au versement par l'EM intéressé d'un montant compris entre 20 et 50 % du concours financier communautaire.

Ainsi la réglementation définit les critères de priorité pour les projets soumis à l'agrément de la Commission. Parmi ces critères de priorité on trouve celui de l'activité dans les eaux non communautaires où l'accès aux ressources halieutiques est difficile. Ainsi, des PT comme les Malouines et la Namibie n'autorisent l'accès à leurs ressources qu'aux navires battant pavillon national ou, à la rigueur, à ceux qui sont affrétés par des sociétés locales.

L'acceptation de tels projets de façon prioritaire, permet aux navires communautaires d'avoir accès à des zones de pêche non couvertes par des APC.

Des rapports périodiques d'activités de la SM, comprenant des copies des comptes de cette dernière ainsi que des documents officiels relatifs aux opérations de pêche, de débarquement et de transbordement, doivent être présentés par les bénéficiaires à la Commission tous les douze mois pendant les trois premières années consécutives des opérations.

Avec l'adoption des règlements (CEE) n°2080/93 et (CE) n°3699/93 du Conseil, la gestion et le financement des SM ont été intégrés dans l'Instrument Financier d'Orientation de la Pêche (I.F.O.P.).

En conséquence, et conformément au principe de subsidiarité, les EM sont désormais responsables de la sélection des projets à financer, dans les limites de leurs dotations globales, définies dans leurs programmes opérationnels correspondants. **Les EM sont également chargés de la gestion et du contrôle des projets, y compris des paiements aux bénéficiaires et du suivi des projets approuvés.**

A la base de toute cette politique, il y a donc une logique en quatre points. La première est de contribuer à l'élimination de la surcapacité de la flotte communautaire en regard des ressources internes ; la seconde est de garantir l'approvisionnement des marchés de la communauté ; la troisième est de maintenir, même partiellement, l'emploi communautaire, et la quatrième est de tenir compte de l'évolution des APC avec des PT. Sur ce dernier aspect, les PT cherchent de plus en plus à développer leur propre flotte et à limiter l'accès de leurs eaux aux bateaux étrangers. La création de SM va dans ce sens.

Le présent rapport exécutif est une synthèse de l'étude de bilan des SM dans le contexte des interventions structurelles dans le domaine de la pêche. Il traite de l'inventaire des SM (Partie I), de l'évaluation du système des SM (Partie II) et des perspectives (Partie III) de ce système dans le cadre de la prise en compte des objectifs de la Politique Commune de la Pêche.

*** **

Partie I :
Inventaire des Sociétés Mixtes

I.1. Base de données

Une base de données complète des SM a été réalisée à partir des données contenues dans les dossiers administratifs et les rapports annuels d'activité, et recueillies à l'occasion de consultations de bénéficiaires et d'organisations professionnelles.

I.2. Inventaire des projets

1.2.1 Nombre de projets saisis

Depuis 1991, et en dehors des SM créées dans le cadre de l'Accord de pêche UE/Argentine à partir de 1994 qui ne font pas partie de la présente étude, au total, **174 projets** ont été soumis par des bénéficiaires communautaires jusqu'en avril 1999.

A l'exception du Danemark, seuls les pays du Sud de l'UE ont été concernés par cette procédure. Parmi ceux-ci l'**Espagne**, représente la moitié des projets (51 % avec 89 projets). La deuxième position revient au **Portugal** (25% avec 43 projets). L'**Italie** et la **Grèce** sont également concernés, ainsi que plus modestement la France.

Tous ces projets soumis à la Commission représentaient **285 bateaux** pour un total de **112 876 Tjb**. Le total des subventions demandées était pour cet ensemble **de 323 millions d'euros**. Parmi ces projets certains ont été abandonnés avant même leur démarrage. Il s'agit des projets dits renoncés.

1.2.2 Projets renoncés

Sur le total des **174 projets**, **22** ont donné lieu à renonciation, ou non-suite à la date de rédaction du rapport. Ces 22 projets qui ne sont pas pris en compte dans l'analyse qui suit, représentaient 44 bateaux pour 24 557 Tjb et un montant de demande de subventions (EM et UE) de 42,2 millions d'euros.

1.2.3 Projets débutés

Sans compter les projets abandonnés avant leur démarrage, ni les projets en Argentine dans le cadre de l'Accord de Pêche Communautaire, il y a 152 projets de SM qui ont démarré dans 28 PT, et qui représentent 241 bateaux pour un total de 88 319 Tjb.

Tableau 1 : Evolution dans le temps du démarrage des projets de SM

	1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999		TOTAL	
	Nb SM	Nb bat	Nb SM	Nb bat	Nb SM	Nb bat	Nb SM	Nb bat										
DK					2	5											2	5
ESP	3	10	6	9	3	6	17	29	24	34	24	38	5	12			82	138
FR	3	6			1	2											4	8
GR	2	2	3	7	5	6	2	2			2	3					14	20
IT	1	2	1	1	1	2	3	7	4	7			2	4	4	5	16	28
PORT	2	2	6	8	3	5	13	14	4	6	4	5	2	2			34	42
TOTAL	11	22	16	25	15	26	35	52	32	47	30	46	9	18	4	5	152	241

Nb = nombre

bat = bateau

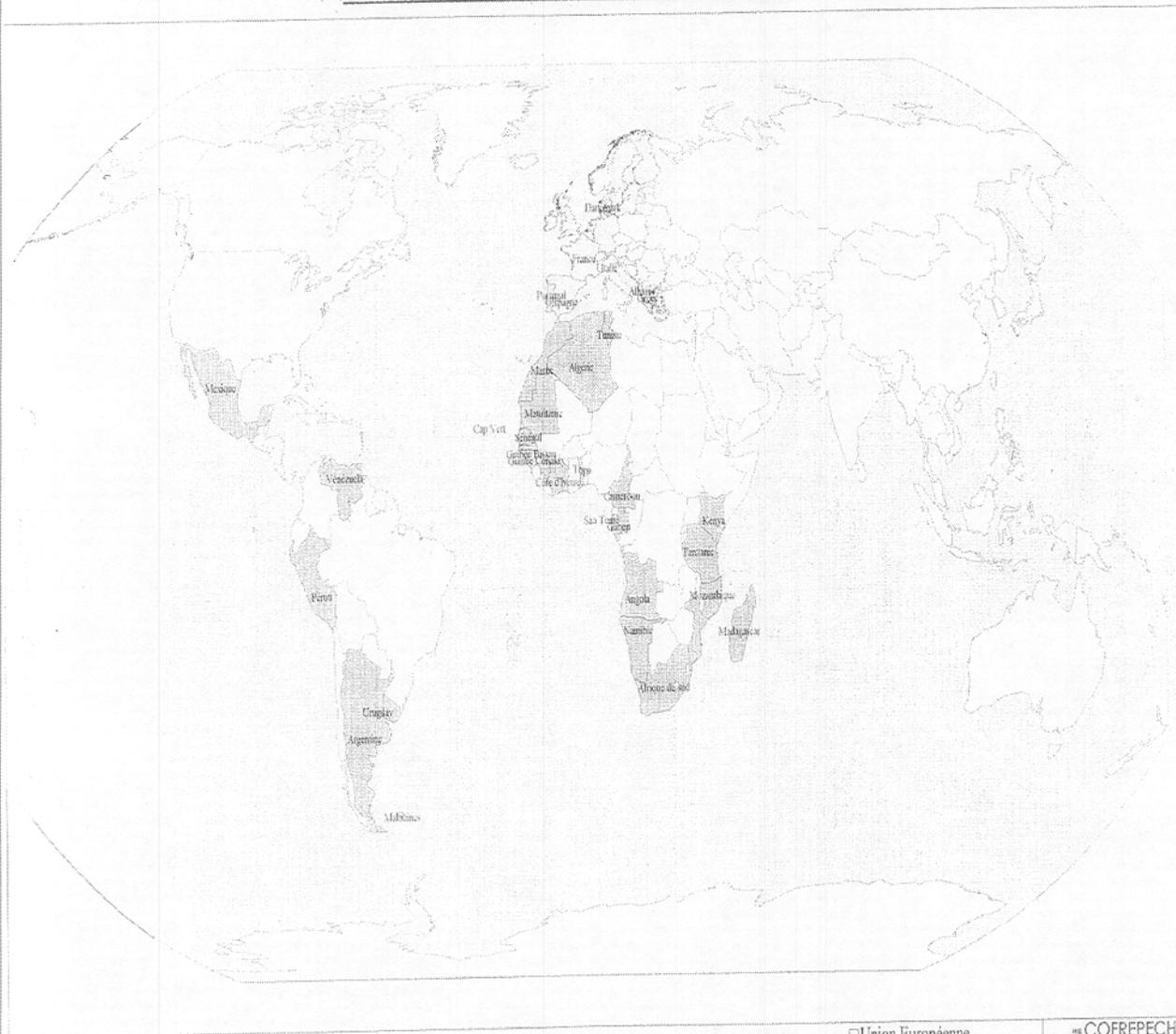
Le nombre le plus important de démarrages de projets se situe entre 1995 et 1997. Les 4 projets italiens démarrés en 1999 étaient en attente de licences de pêche au Sénégal depuis longtemps.

I. 3. Répartition des SM

Tableau 2 : Répartition des Sociétés Mixtes par Etats Membres et Pays Tiers

	DK		ESP		FR		GR		ITA		PORT		TOTAL	
	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb Bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.
Afrique du Sud			2	2									2	2
Albanie									1	2			1	2
Algérie			1	3									1	3
Angola			8	19					1	2	11	15	20	36
Argentine	1	1	18	30									19	31
Cameroun			2	5			1	3			1	1	4	9
Cap Vert											4	4	4	4
Côte d'Ivoire			1	1									1	1
Gabon			2	7							1	2	3	9
Guinée Bissau			1	1							3	5	4	6
Guinée Conakry			1	1	3	5	1	1					5	7
Kenya									2	3			2	3
Madagascar							1	1					1	1
Malouines			10	10							3	3	13	13
Maroc			8	11							3	3	11	14
Mauritanie			2	2							6	7	8	9
Mexique			1	2									1	2
Mozambique			3	11									3	11
Namibie	1	4	8	8									9	12
Pérou					1	3							1	3
Sao Tomé											1	1	1	1
Sénégal			10	16			6	7	10	17	1	1	27	41
Sierra Leone							2	3					2	3
Tanzanie							2	3					2	3
Togo			1	4			1	2	1	2			3	8
Tunisie									1	2			1	2
Uruguay			2	2									2	2
Venezuela			1	3									1	3
TOTAL	2	5	82	138	4	8	14	20	16	28	34	42	152	241

Carte 1 : Localisation des Sociétés Mixtes créées depuis 1992



□ Union Européenne

■ Pays tiers avec Sociétés Mixtes



Tableau 3 : Répartition des SM par EM

	ESP	PORT	ITA	GR	FR	DK	TOTAL
Nombre de SM	82 (54%)	34 (22%)	16 (11%)	14 (9%)	4 (3%)	2 (1%)	152 (100%)
Nombre de bateaux	138 (57%)	42 (18%)	28 (12%)	20 (8%)	8 (3%)	5 (2%)	241 (100%)

L'Espagne domine largement avec 57% des SM.

Tableau 4 : Répartition des SM par PT

	Nombre de PT	Nombre de bateaux
Afrique de l'Ouest	12	112 47 %
Amérique du sud et centrale	6	54 22 %
Afrique Australe	4	52 22 %
Afrique de l'Est	3	15 6 %
Afrique du Nord	2	5 2 %
Europe – hors UE	1	2 1 %
TOTAL	28	241 100 %

L'Afrique représente 77% des projets de SM.

Tableau 5 : Répartition des SM par règlement communautaire

	DK		ESP		FR		GR		IT		PORT		TOTAL	
	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb Bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.	Nb SM	Nb bat.
4028/86	1	4	36	73	4	8	12	17	10	19	15	24	78	145
I.F.O.P.	1	1	46	61			2	3	6	9	19	22	74	96
TOTAL	2	5	82	134	4	8	14	20	16	28	34	46	152	241

I. 4. Aides financières de l'UE et de l'EM :

Le total des subventions de l'UE et des EM accordées à ces 152 projets, est de **280,98 millions d'euros**, soit une moyenne de :

- 1 848 553 euros par projet (total = 152 projets) ;
- 1 165 892 euros par bateau (total = 241 bateaux) ;
- 3 180 euros par Tjb (total = 88 319 Tjb).

Tableau 6 : Répartition des Subventions par EM

	Nombre de projets	Montant total des subventions	Répartition par EM	Nombre de bateaux	Nombre de Tjb
Espagne	82	181 263 981 euros	64,51%	138	57 482,84
Portugal	34	26 779 930 euros	9,53%	42	11 161,24
Italie	16	38 796 197 euros	13,81%	28	10 442,47
Grèce	14	19 010 159 euros	6,7%	20	5 457,36
France	4	10 388 574 euros	3,7%	8	2 909,27
Danemark	2	4 741 810 euros	1,7%	5	865,33
TOTAL	152 projets	280 980 651 euros	100%	241 bateaux	88 318,51 Tjb

Les subventions en capital versées aux bénéficiaires comportent 2 parties : une partie versée par l'UE et une partie versée par l'EM.

1.5. Bénéficiaires

D'une façon générale les bénéficiaires sont des entreprises petites ou moyennes au sens défini par la Commission qui avaient une expérience dans des PT et qui y exploitaient déjà des bateaux à 86% dans le cadre des APC ou de licences privées.

Les principales motivations des bénéficiaires pour créer des SM ont été les suivantes :

- Evolution de la réglementation dans des PT : création de ZEE, interdiction de pêche par des bateaux étrangers (ex. Malouines, Namibie).
- Non-existence d'un APC dans un PT d'intérêt pour le bénéficiaire.
- Niveau substantiel des primes accordées à la création de SM surtout en euro (pour les EM dont la monnaie nationale a été dévaluée par rapport à l'euro – ex. pour la Grèce et l'Italie à un niveau de 30% entre 1991 et 1994 - le caractère incitatif a été de plus en plus avantageux).
- Situation financière du bénéficiaire ou dettes spécifiques sur un bateau (remboursement d'une dette grâce à la subvention).
- Difficultés de poursuivre leurs activités dans les eaux communautaires faute de ressources suffisantes.
- Recherche de nouvelles zones de pêche.

Il est certain que les motivations des armateurs qui exploitaient leurs bateaux dans les eaux communautaires ne sont pas les mêmes que celles de ceux qui exploitaient déjà leurs bateaux dans les eaux des PT et dans les eaux internationales. Les premiers, moins nombreux que les seconds, ont recherché l'accès à de nouvelles zones de pêche pour y transférer un bateau dont l'exploitation était rendue difficile dans l'UE ; les seconds ont voulu pérenniser des situations existantes, sachant qu'il leur était impossible de revenir travailler dans les eaux communautaires.

I. 6. Choix du PT et Accord de Pêche Communautaire

Il y a au total 28 PT concernés. Le plus grand nombre se trouve en Afrique de l'Ouest (12) et en Amérique du Sud et Centrale (6). Les PT où il y a le plus de SM sont **Sénégal, Angola, Argentine, Maroc, Malouines, Namibie et Mozambique**.

Sur les 28 PT, 12 ont des APC. 66% des bateaux (160) sont dans des PT avec APC. En quantité de Tjb, les bateaux transférés dans des PT avec des APC représentent 47 889 Tjb soit 54 % du total.

A contrario, il y a **16 PT sans APC dans lesquels les bénéficiaires ont créé des SM** et transféré 81 bateaux pour 40 428 Tjb (46%).

I. 7. Statuts juridiques des SM et capital social

Il y a une grande variété de situations compte tenu du nombre de PT et des diverses contraintes réglementaires nationales.

109 SM soit 72%, ont été constituées sous la forme d'une S.A.R.L., et la grande majorité avec un capital situé au minimum légal. Les 43 autres SM (28 %) sont des S.A. également avec un capital social peu élevé.

Les seules exceptions sont pour des SM créées par des espagnols en Angola, en Argentine et aux Malouines et par des grecs en Tanzanie.

Rappelons à ce propos que les textes réglementaires de la Commission ne contenaient jusqu'en 1999, aucune disposition contraignante relative à la répartition du capital social entre les partenaires.

I. 8. Caractéristiques des bateaux transférés dans les SM

Les navires espagnols représentent près des deux tiers en quantité de Tjb transférés.

Dans cette flotte de 241 bateaux, il y a 202 congélateurs (84 %) et 39 glaciers (16 %).

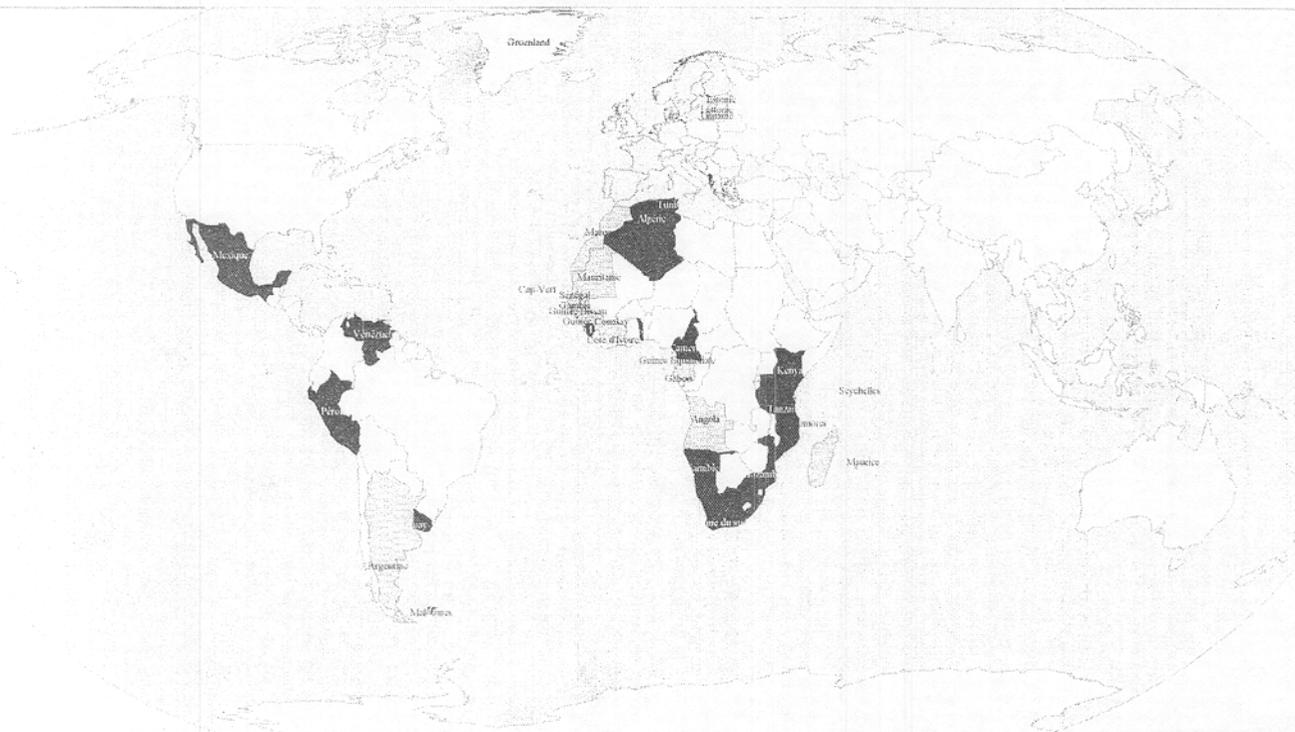
Du point de vue des **engins de pêche** utilisés, il y a 176 chalutiers (73 %), 32 crevettiers (13 %), le reste étant constitué de senneurs, de bateaux polyvalents (principalement des portugais) et de palangriers.

Tableau 7 : Récapitulatif des bateaux transférés dans les SM

	Bateaux		Tjb	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Espagne	138	57 %	57 483	65 %
Portugal	42	18 %	11 161	13 %
Italie	28	12 %	10 442	12 %
Grèce	20	8 %	5 457	6 %
France	8	3 %	2 902	3 %
Danemark	5	2 %	865	1 %
TOTAL	241	100 %	88 318	100 %

Carte 2 : Répartition des Pays Tiers avec Sociétés Mixtes et/ou Accords de Pêche Communautaires

Sociétés Mixtes (S.M.)	16	Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Cameroun, Îles Malouines, Kenya, Malaisie, Mozambique, Namibie, Pérou, Tanzanie, Togo, Tunisie, Sierra Léone, Uruguay, Venezuela
Accords de Pêche Communautaires (A.P.C.)	9	Comores; Estonie, Gambie, Groenland, Guinée Equatoriale, Ile Maurice, Letonie, Lituanie, Seychelles
S.M. et A.P.C.	12	Angola, Argentine, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée Conakry, Maroc, Madagascar, Mauritanie, Sao Tomé, Sénégal



9. Zones de pêche des navires avant leur transfert dans les SM

Les **zones de pêche** de ces bateaux avant leur transfert dans les SM étaient :

- ⇒ eaux des PT pour 207 bateaux (82 760 Tjb), soit 86% ;
- ⇒ eaux communautaires pour 34 bateaux (5 559 Tjb), soit 14%.

Sur les 207 bateaux qui travaillaient avant dans les eaux des PT, il y en avait 107 dans le cadre des APC pour 28 994 Tjb, 93 soit 51 181 Tjb qui bénéficiaient de licences privées de pêche et 7 (2 585 Tjb) qui utilisaient à temps partiel les APC et des licences privées. Certains pêchaient de surcroît en eaux internationales.

I. 10. Production estimée des SM en 1997

La production de la flotte des bateaux sous SM est estimée à 174 694 T (hors les SM en Argentine créées dans le cadre de l'APC).

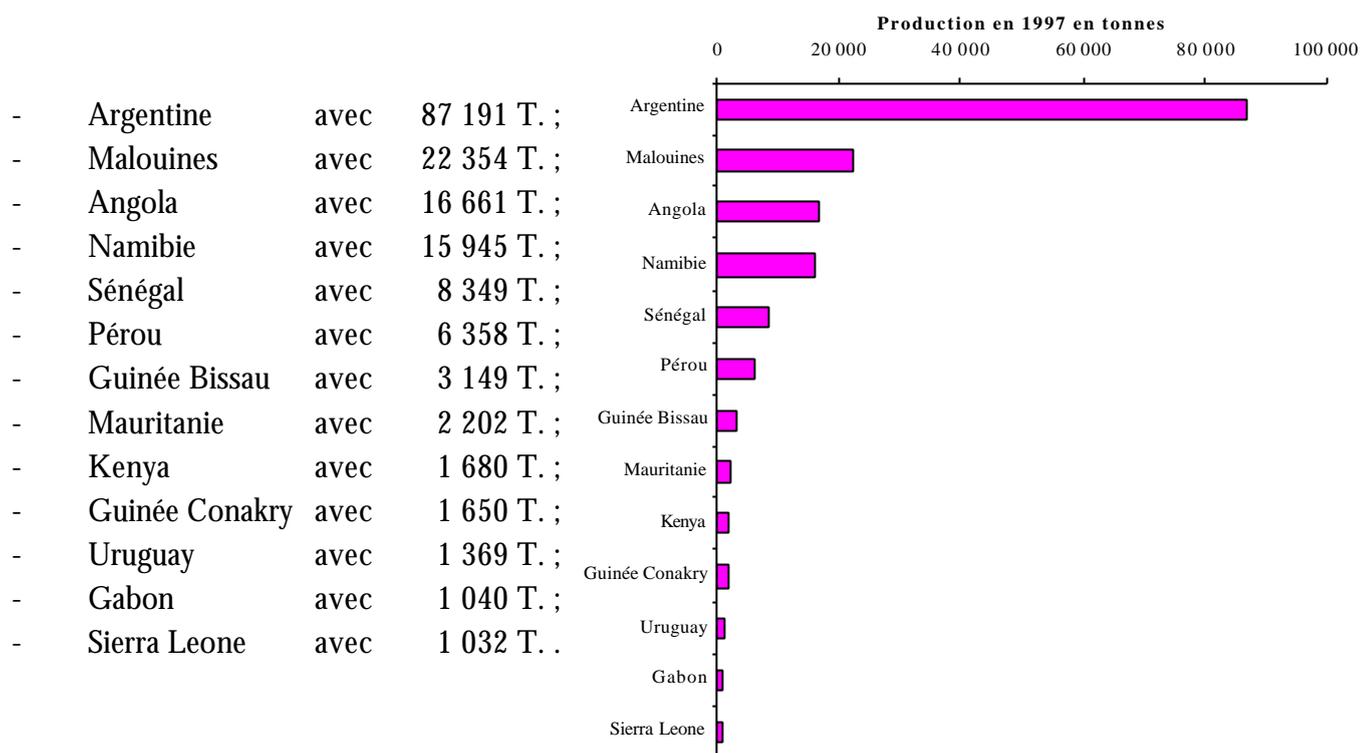
A titre indicatif, les débarquements annuels moyens entre 1993 et 1997 de la flotte communautaire sous APC avec les pays du sud – hors Argentine et hors thonidés – était de 240 000 T. (*Source : IFREMER/CEMARE/CEP*) dont 178 000 T. au Maroc et 46 000 T. en Mauritanie. En Argentine, les captures sont d'environ 80 000 T. (cadre APC). **Ceci signifie d'ailleurs que les APC du Sud se concentrent à plus de 90% (hors thon) sur 3 pays : Maroc, Argentine et Mauritanie.**

Tableau 8 : Décomposition de la production estimée en 1997 des bateaux des SM en Tonnes

Total	Merlu	Démersaux	Mollusques	Pélagiques	Crustacés	Divers
174 694	87 543	28 139	24 872	16 052	14 164	3 924
100%	50%	16%	14%	9%	8%	2%

Le merlu domine avec 50% du total.

On retrouve l'importance primordiale de l'Argentine, suivi des Malouines, de l'Angola et du Sénégal. Selon les PT, on trouve par ordre d'importance, toutes espèces confondues :



Les SM des autres PT ont produit moins de 1 000 T. en 1997 par PT.

Les deux premiers PT (Argentine, Malouines) représentent à eux seuls 63% du total de la production des SM en 1997.

La **production moyenne estimée pour l'ensemble de la flotte sous SM serait aux alentours de 2,7 T./Tjb** en 1997.

I. 11. Commercialisation estimée des SM en 1997

La production est normalement calculée en équivalent poids vif capturé. Quant à la commercialisation, il s'agit de poids débarqués après transformation à bord lorsqu'elle a eu lieu. C'est le cas par exemple de l'étêtage, éviscération, voire filetage.

En reprenant la même méthode que pour la production sur la base des renseignements recueillis dans les rapports périodiques d'activité et des estimations, la **quantité commercialisée serait de 147 972 T. en 1997, soit 85 % de la production.**

Les destinations de ces ventes seraient les suivantes :

UE :	118 722 T., soit 80 % de 147 972 T et 68% de la production totale en poids vif.
PT de production :	16 615 T.soit 11 %
Autres PT :	12 635 T.soit 9%.

La répartition des ventes par grandes catégories d'espèces est la suivante :

- Merlus	64 378 T	dont	43 150 T.	en provenance d'Argentine ;
- Poissons démersaux	24 817 T	dont	12 840 T.	en provenance d'Argentine ;
- Mollusques	24 426 T	dont	18 008 T.	en provenance des Malouines ;
- Crustacés	14 146 T	dont	4 393 T.	en provenance d'Argentine ;
- Poissons pélagiques	12 641 T	dont	8 500 T.	en provenance d'Angola ;
- Divers	7 563 T			

TOTAL = 147 972 T

Les ventes sur l'UE se répartissent ainsi :

- Merlus	60 835 T	(51,2%)
- Poissons démersaux	16 704 T	(14%)
- Mollusques	24 414 T	(20,6%)
- Crustacés	13 573 T	(11,4%)
- Poissons pélagiques	1 008 T	(0,8%)
- Divers	2 188 T	(1,8%)

TOTAL = 118 722T

L'Argentine représente 48 % du total, les Malouines 18 % et la Namibie 11 %. Ces 3 PT représentent 77 %.

68% des productions en volume des SM sont commercialisées dans l'UE. L'Argentine, les Malouines et la Namibie représentent 77 % des quantités commercialisées.

I. 12. Valeur estimée de la production commercialisée des SM en 1997

La valeur des productions des SM a été estimée à partir des volumes commercialisés et des prix moyens suivants :

⇒ Crustacés :	5 000 euros/T. ;
⇒ Divers :	2 500 euros/T. ;
⇒ Poissons démersaux :	2 100 euros/T. ;
⇒ Mollusques :	1 400 euros/T. ;
⇒ Merlus :	1 206 Euros/T. ;
⇒ Poissons pélagiques :	380 euros/T.

Il s'agit là de prix moyens repérés dans les rapports périodiques d'activité, ou retenus par l'IFREMER/CEMARE/CEP dans l'étude sur les APC (1999).

La valeur totale de la production commercialisée en 1997 est de 258,4 millions d'euros dont 111,2 millions d'euros (43%) pour la production argentine, et 147,2 millions d'euros (57%) pour les autres PT.

I. 13. Emplois directs**Tableau 9: Estimation des emplois directs actuels dans les SM**

	en mer	à terre	TOTAL	Proportion Total
personnel communautaire	2 306	58	2 364	42%
personnel extra communautaire	2 463	812	3 275	58%
TOTAL	4 769	870	5 639	100%

Les personnels des bateaux coulés, incendiés, bloqués au port ou revendus ne sont pas comptabilisés dans cette estimation. Ceux qui ont été transférés sont par contre pris en compte.

En moyenne, cela ferait :

- 22 personnes par bateau (4 769 pour 211 bateaux, car il y a 30 bateaux qui n'exploitent plus en 1999 dans le cadre des SM) dont 11 communautaires et 11 non communautaires ;
- 6 personnes à terre par projet (870 pour 152 projets) dont une très grande majorité de non communautaire et moins de 1 communautaire par projet.

Tableau 10: Répartition des personnels communautaires

	Mer	Terre	Total	%
Espagne	1 835	11	1 846	78%
Portugal	362	24	386	16%
Italie	75	12	87	3%
Grèce	31	9	40	2%
France	3	2	5	< 1%
TOTAL	2 306	58	2 364	100%

A 78% les personnels communautaires des SM sont des espagnols.

Partie II :

**Evaluation du système
des Sociétés Mixtes**

II. 1. Evolution des projets de SM

Avant et après leur démarrage, certains projets ont évolué. Il s'agit généralement de changement de PT, de partenaires et de SM et/ou de bénéficiaires.

L'un des impératifs fixés par la procédure est une exploitation du navire transféré durant 3 ans au moins, obligation qui se traduit administrativement par la remise de 3 rapports périodiques d'activité.

En calculant les durées entre mi-1999 et la date retenue de démarrage de chaque projet, on constate que sur les 152 projets, 77 (51 %) sont encore dans cette période triennale, 60 (39 %) ont dépassé les 3 ans et 15 (10 %) ont cessé leur activité avant la fin de la période de 3 ans.

La grande majorité des bateaux est donc toujours en activité. Dans le cadre des SM, il y en a 211, soit 88 % du total des navires pour 78 622 Tjb (89% du total en Tjb).

Au total il y a 38 bateaux pour 12 296 Tjb qui ont évolué par arrêt, disparition, transfert ou revente. Sur ce total, 18 bateaux, donc la moitié environ, ont connu ces changements dans un délai inférieur à 3 ans et n'ont donc pas respecté l'obligation dite triennale. Ce sont essentiellement des bateaux qui ont fait naufrage ou qui ne sont plus en exploitation pour une question juridique, technique ou financière.

Sur les autres bateaux qui ont quitté le système des SM au-delà de 3 ans, on peut penser qu'ils ont continué à approvisionner le marché communautaire. Néanmoins les informations manquent.

II. 2. Prix de vente des bateaux

Souvent les navires sont cédés aux SM par un « contrat de location vente », qui prend les apparences d'un « contrat de vente ». Ces contrats sont établis dans le PT et sont déposés auprès des administrations compétentes.

Les prix de vente qui apparaissent dans les dits contrats, dans de nombreux cas, ne reflètent pas la valeur commerciale des navires. Il faut noter que la notion de valeur commerciale d'un bateau de pêche d'occasion est très complexe. Cette valeur est avant tout liée à la possibilité administrative de pêche du bateau, c'est-à-dire à l'existence d'une licence ou d'un permis de pêche.

Les prix de vente sont tous inférieurs à 2 fois la prime.

On peut en conclure que le prix de vente a été fixé en fonction du montant de la prime, et non pas en fonction d'un marché de l'occasion qui n'existe d'ailleurs quasiment pas. Sans enquêtes complémentaires auprès des bénéficiaires, il est impossible d'aller plus loin dans l'analyse de ce point.

II. 3. Estimation de la flotte actuelle des SM

La flotte des SM (hors SM créées dans le cadre de L'APC en Argentine) en 1997 a été évaluée à 65 530 Tjb (170 bateaux).

La flotte en 1999 des SM serait de 211 bateaux (78 618 Tjb).

Tableau 11 : Estimation de la flotte actuelle sous SM en Tjb/nombre de bateaux

	Danemark	Espagne	France	Grèce	Italie	Portugal	TOTAL
Afrique du Sud		1 877 / 2					1 872 / 2
Albanie					357 / 2		357 / 2
Algérie		372 / 3					372 / 3
Angola		6 025 / 16			890 / 2	2 768 / 12	9 683 / 30
Argentine	256 / 1	13 482 / 29					13 738 / 30
Cameroun		829 / 3					829 / 3
Cap Vert		57 / 1				434 / 3	491 / 4
Côte d'Ivoire		251 / 1					251 / 1
Gabon		1 532 / 1				172 / 2	1 704 / 9
Ghana				383 / 1			383 / 1
Guinée Bissau		350 / 1				339 / 4	689 / 5
Guinée Conakry				493 / 1			493 / 1
Kenya					3 038 / 3		3 038 / 3
Malouines		13 628 / 10				3 702 / 3	17 330 / 13
Maroc		2 077 / 10				143 / 1	2 220 / 11
Mauritanie		1 475 / 5				923 / 6	2 398 / 11
Mexique		371 / 2					371 / 2
Mozambique		2 404 / 11					2 404 / 11
Namibie	609 / 4	5 151 / 8					5 760 / 12
Pérou			670 / 2				670 / 2
Sénégal		3 816 / 16		804 / 4	4 528 / 16		9 148 / 36
Sierra Leone				345 / 1			345 / 1
Tanzanie				659 / 3			659 / 3
Togo		636 / 4		1 133 / 4			1 769 / 8
Tunisie					635 / 2		635 / 2
Uruguay		598 / 2					598 / 2
Venezuela		406 / 3					406 / 3
TOTAL	865 / 5	55 337 / 134	670 / 2	3 817 / 13	9 448 / 26	8 481 / 31	78 618 / 211

Dans ce total, l'Espagne représente 70% en Tjb et 63% en nombre de bateaux ; l'Italie arrive ensuite avec 12% des Tjb puis le Portugal avec moins de 11%. La flotte la plus importante est celle transférée aux Malouines avec 17 330 Tjb et de grandes unités (1 330 Tjb en moyenne). Celle en Argentine (13.738 Tjb) ne fait que 458 Tjb en moyenne.

II. 4. Estimation de la capacité de production 1999 de la flotte des SM

En reprenant un ratio global de 2,7 T./Tjb, la capacité de production actuelle, pour 1999, serait de 212 000 T environ.

II. 5. Prévision de commercialisation vers l'UE en 1999

Sur une production estimée à 212 000 T pour 1999, nous prenons comme hypothèse qu'une proportion de 85% de la production (comme en 1997), est commercialisée **en 1999**, soit environ **180 000 T**.

Avec la même proportion de 80% des produits commercialisés qu'en 1997, **les exportations prévisionnelles vers l'UE en 1999 en provenance des SM seraient d'environ 144 000 T**. (80% de 180 000 T. ou 68% de la production totale estimée de 212 000 T.

II. 6. Valeur ajoutée

Pour évaluer les valeurs ajoutées liées à la production des SM, les grands ratios estimés dans l'étude du bilan des APC (Réf. IFREMER/CEMARE/CEP-1999-) par rapport à la valeur de la production ont été retenus. En effet, les modes d'exploitation des bateaux hors grands thoniers senneurs dans les PT sont tout à fait comparables, qu'ils travaillent dans le cadre des SM ou des APC.

La méthode employée est celle des effets dont la mesure dans les PT et les EM prend en compte les effets directs attachés au secteur pêche ainsi que les effets indirects dans les secteurs amont (construction et réparation navale, fournitures, services, etc.) et aval (débarquement, transport, transformation, commercialisation, etc.). Les deux principaux indicateurs utilisés sont la valeur ajoutée générée et l'emploi.

La valeur ajoutée directe (VAD) est la différence entre le chiffre d'affaires (CA) et les consommations intermédiaires (CI). Les CI sont constituées des dépenses d'assurance, de carburant, de lubrifiant, de communication, d'entretien, de réparations, de transferts divers, de frais de gestion, de relèves d'équipage, de services extérieurs, de vivres, de voyages et de déplacements. La VAD est donc constituée de rémunération, d'impôts et taxes, de revenu d'exploitation dont les amortissements et les bénéfices.

Par rapport à la valeur de la production (CA), le taux global de la VAD retenu est de 51% pour l'Argentine et de 58% pour les autres PT, ce qui fait que le taux de CI pour l'Argentine est de 49 % et celui des autres PT de 42%.

Ces VAD et CI dans les EM et PT se répartissent en fonction de leur origine de la façon suivante :

Tableau 12 : Ratios de répartition des V.A.D. et C.I. selon les origines

	VAD	Répartition de la VAD		CI	Répartition de CI	
		EM	PT		EM	PT
Argentine	51 %	60 %	40 %	49 %	30 %	70 %
Autres PT	58 %	81 %	19 %	42 %	77 %	23 %

Source : IFREMER/CEMARE/CEP-1999- Etude de bilan des APC

On notera que les CI sont principalement dans le PT (70%) pour l'Argentine. Par contre elles sont à 77% dans les EM en ce qui concerne les autres PT.

Par application de ces ratios, on trouve les résultats suivants :

Tableau 13 : Répartition des VA et CI des SM (en millions d'euros) en 1997

	Argentine	Autres PT	TOTAL
Valeur de la production (CA)	111,2	147,2	258,4
Valeur Ajoutée Directe (VAD)	56,7	85,4	142,1
VAD Pays Tiers	22,7	16,2	38,9
VAD Etats Membres	34,0	69,2	103,2
Consommations Intermédiaires (CI)	54,5	61,9	116,3
CI Pays Tiers	38,2	14,2	52,4
CI Etats Membres	16,3	47,6	63,9

II. 7. Evolution de l'âge et des jauges des bateaux transférés

Sur le total des 241 bateaux transférés dans les SM,		
18%	(44 unités)	ont moins de 5 ans
46%	(110 unités)	ont moins de 10 ans
56%	(135 unités)	ont moins de 15 ans
70%	(170 unités)	ont moins de 20 ans

En supposant une durée d'amortissement de 10 ans, cela signifie qu'environ 54% de la flotte transférée était amortie comptablement avant de changer de statut. La tranche d'âge la plus importante est la 6-10 ans.

Les bateaux de plus de 20 ans sont au nombre de 71 (29%). Il y en a 2 entre 41 et 45 ans.

En ce qui concerne les tonnages des bateaux, la dominante est la classe 100 – 400 Tjb qui représente 70% et les évolutions sont les suivantes :

	4028		IFOP	
< 100 Tjb	10	7%	7	7%
100 - 400 Tjb	103	71%	65	68%
> 400 Tjb	32	22%	24	25%
Total	145	100%	96	100%

II.8. Impact des SM sur la surcapacité de pêche des flottes communautaires

Les SM (hors APC avec l'Argentine) ont permis de **sortir 88 319 Tjb de la flotte européenne**.

Sur la base de la flotte des seuls EM concernés en 1991, les **sorties de flotte dues aux SM** représentent 5,1 % de ce tonnage. En considérant la totalité de la flotte communautaire en 1991 (2 295 443 Tjb), cette proportion n'est plus que de **3,8 %**. Uniquement pour l'Espagne qui est le premier EM concerné, cette proportion est de 7,3 % par rapport à 1991. Par ailleurs, le système des SM a participé à la réduction de flotte à hauteur de 27,4 %, pour les 6 EM concernés entre 1991 et 1998. Cette proportion est de 64,8 % pour l'Italie, 46 % pour la France, 31 % pour la Grèce et de 28,9 % pour l'Espagne.

Ces sorties de la flotte européenne ne signifient pas forcément des diminutions d'efforts de pêche sur les ressources des eaux communautaires. En effet avant leur transfert dans les SM, **seulement 34 bateaux pour un total de 5 559 Tjb pêchaient dans les eaux communautaires**. La moyenne de Tjb par bateau (163 Tjb) montre qu'il s'agissait d'unités relativement petites. Tous les autres bateaux (207 pour 82 760 Tjb) pêchaient dans les eaux des PT (et/ou dans les eaux internationales), la plupart du temps dans le cadre des APC (107 bateaux pour 28 994 Tjb).

Sur les 5 559 Tjb de bateaux qui pêchaient avant leur transfert dans les eaux communautaires, la répartition était la suivante par EM en Tjb :

- France	2 340 Tjb	42%	7 unités
- Portugal	1 777 Tjb	32%	18 unités
- Danemark	865 Tjb	16%	5 unités
- Italie	577 Tjb	10%	4 unités

TOTAL	5 559 Tjb	100%
--------------	------------------	-------------

Dans ce lot, il n'y a pas de bateau espagnol ni grec. Les bateaux du Portugal sont nombreux et petits (< 100 Tjb par bateau).

II. 9. Impacts sur l'approvisionnement des marchés communautaires

La quantité commercialisée dans l'UE en 1997 par les SM, a été estimée à 118 722 T par rapport à un total commercialisé de 147 972 T.

Du point de vue des espèces, les merlus, représentent 60 835 T, soit 51% du total, avec comme principales origines l'Argentine (42 850 T) et la Namibie (13 142 T). Les mollusques (24 414 T, soit 20%) proviennent surtout des Malouines (18 008 T).

Les importations de l'UE en provenance des 28 PT concernés par des SM sont de 778 521 T en 1997 pour 1 657 millions d'euros et représentent 27,5 % en quantité et 23,7% en valeur du total des importations de l'UE en provenance de tous les pays partenaires. Les importations espagnoles représentent 52% (405 355 T) du total et l'Italie 12,5 %.

La part en volume des importations européennes provenant des SM est de 15,25 % par rapport au total importé des 28 PT concernés. Le prix moyen à l'importation est de 2 128 euros/T.

Les parts relatives les plus importantes se trouvent aux Malouines (93 %), au Gabon (79%), au Cameroun (62 %), en Algérie (59 %), en Angola (54 %), au Sénégal (21 %), au Namibie (21 %), en Argentine (21 %).

Par rapport au total des importations européennes en provenance de tous les pays partenaires, les produits des SM interviennent pour 4,19 % (118 722/2 831 027) en 1997. Au niveau des principales espèces, cette proportion est de 24,6 % pour les merlus, de 5,1 % pour les crustacés et de 6,4 % pour les mollusques.

En prenant les prix moyens à l'importations PT par PT, et en les appliquant aux exportations vers l'UE des SM, ceci PT par PT, on obtient une estimation de la **valeur des importations dans l'UE des produits des SM, à savoir 217,2 millions d'euros en 1997**. On notera que les prix moyens les plus importants sont obtenus dans les pays où il y a surtout de la crevette (Mozambique, Madagascar, Gabon, Tunisie, Sénégal par exemple).

Actuellement, les navires des SM sont immatriculés dans des ports étrangers, comme auparavant, la plus grande partie de leurs captures exportées des PT sont commercialisées dans leurs EM d'origine.

II.10. Impacts sur l'évolution des Accords de Pêche Communautaires

Dans toute la flotte des SM, il y avait 107 bateaux pour un total de 28 994 Tjb (en moyenne = 271 Tjb/navire) qui travaillaient dans le cadre des APC avec des PT, avant leur transfert dans les SM en question.

Une autre partie des bateaux transférés vers des SM travaillait dans le cadre de licences de pêche privées. C'était en particulier le cas des bateaux qui étaient dans des PT ou il n'y avait pas d'accord de pêche (Namibie, Malouines, Mozambique par ex.). Rappelons que 16 PT sur 28 sont dans ce cas. Ces bateaux qui avaient des licences de pêche étaient au nombre de 93 pour 51 181 Tjb (en moyenne = 550 Tjb/navire).

Actuellement il y a 160 bateaux (66% du total de 241) qui sont dans des SM de PT avec APC. En très grande majorité ces bateaux travaillaient déjà dans les mêmes PT, dans le cadre d'un régime mixte (accord de pêche et licence) et dans les eaux européennes.

Ceci montre que la création de SM n'a pas gêné la conclusion ou le renouvellement des APC car à l'exception de l'Argentine, les années 90 sont plutôt marquées par une phase de stabilité, via le renouvellement des accords en cours, le cas du Maroc restant néanmoins encore incertain.

II. 11 . Impacts sur les emplois

II.11.1. Emplois directs

Une estimation des personnels communautaires des SM a été réalisée. Elle indique un total d'emplois communautaires de 2 364 personnes, dont 2 306 emplois embarqués. L'Espagne intervient pour 78 % dans cette évaluation et le Portugal pour 16 %.

Quant aux personnels extra communautaires, ils seraient de 3 275 dont 2 463 embarqués et 812 à terre.

En observant le nombre de personnels embarqués à bord des bateaux des SM en 1999, on trouve les résultats suivants dans les principaux PT concernés par cet aspect.

Tableau 14 : Personnel embarqué à bord des bateaux des SM dans les principaux PT

	UE	Hors UE	TOTAL	Nombre de bateaux	Moyenne par bateau	Personnel de l'UE moy. par bateau
Sénégal	235	604	839	36	23	6
Argentine	367	337	704	30	23	12
Angola	379	291	670	30	22	13
Malouines	354	133	487	13	37	27
Namibie	125	128	253	12	21	10
Maroc	105	125	230	11	21	10
Mozambique	88	138	226	11	21	8
Togo	58	114	172	8	22	7
Mauritanie	100	59	159	11	14	9
Gabon	81	69	150	9	17	9
Kenya	12	103	115	3	38	4
Autres PT	402	362	764	37	20	11
TOTAL	2 306	2 463	4 769	211	22	11

Depuis 1997, l'emploi des communautaires a plutôt tendance à diminuer, mais la base de données ne permet pas de calculer cette évolution.

Les estimations pour le personnel à terre sont sans doute sous estimées, la base de données étant incomplète à ce sujet. Même s'il y a peu d'installations à terre, il devrait y avoir au moins en moyenne 1 communautaire par projet. Faute d'informations suffisantes, l'estimation issue de la base de données a été maintenue.

La tendance est au remplacement progressif des personnels communautaires par des locaux ou d'autres extra-communautaires, sous la pression de la législation et des autorités locales, d'une part, et de la non-arrivée de jeunes communautaires sur le marché pour renouveler les équipages communautaires vieillissants, d'autre part.

En ce qui concerne le personnel à terre, il faut distinguer le cas des navires glaciers de celui des navires congélateurs. Les glaciers ont besoin de personnel à terre, puisqu'ils font deux marées par semaine. Les opérations sont dirigées sur place par les bénéficiaires assistés par des expatriés et des locaux. Les congélateurs, qui font des marées entre 30 et 45 jours, n'ont pas besoin de personnel permanent à terre.

Les emplois directs des SM sont estimés à 5 639 dont 42% de communautaires (2 364) et 58% de non communautaires (3 275) avec une tendance à la baisse sur les communautaires.

II.11. 2. Emplois indirects :

Les captures des SM sont commercialisées dans l'Union Européenne à raison de 68 % en volume. Ces produits sont débarqués dans l'UE par des bateaux de pêche ou des cargos en provenance des PT, pour être transformés et commercialisés. Cela ne modifie pas les emplois induits à terre dans l'UE.

Par ailleurs les bateaux des SM continuent à s'approvisionner en matériels dans l'UE comme si leur port d'attache était communautaire.

Par contre les travaux d'entretien et de réparation sont moins importants dans l'UE, car une partie est réalisée dans les PT.

Une enquête socio-économique de la filière pêche a été menée dans l'UE en 1992. On y trouve des facteurs multiplicatifs très variés allant jusqu'à 2,65 pour la région de Galice en Espagne, région particulièrement concernée par les SM avec le port de Vigo. N'ayant pas de données suffisantes pour apprécier les activités induites par les SM dans chacune des régions européennes, nous retiendrons un **coefficient global unique de 1,1** (hors conserverie) comme dans l'étude IFREMER/CEMARE/CEP sur le bilan des APC pour les pays du Sud. A noter que dans une « étude sur les conséquences socio-économiques de la constitution des SM de pêche : le cas de l'Andalousie et le Maroc », il est indiqué qu'un poste de travail en mer crée un autre poste à terre.

Avec cette hypothèse, le nombre d'emplois induits à terre dans l'UE, serait de 4 769 embarqués (communautaires et non communautaires) x 1,10 = 5 246. En comptant les 2 306 emplois embarqués communautaires, **le total serait donc de 7 552 emplois communautaires.**

II. 12. Impacts sur l'économie des Pays Tiers

1- Impact économique direct :

Ces impacts ont fait l'objet de deux études de cas, l'une sur le **Sénégal** et l'autre sur **l'Argentine**.

La mesure des impacts sur l'économie des PT est difficile à réaliser faute de disposer de données suffisantes.

Le total de l'impact économique direct des SM sur les PT serait de 91,3 millions d'euros en 1997, ce qui correspond à 35% de la valeur estimée de la production des SM de 1997.

Il s'agit essentiellement de rémunérations locales, de consommables tels que vivres et carburants, de services portuaires, de réparations courantes.

D'une façon générale, les impacts économiques locaux ont tendance à augmenter, car les bateaux reviennent de moins en moins souvent dans l'UE. Les services portuaires et de réparation se sont beaucoup améliorés dans certains PT comme le Sénégal, l'Argentine, la Namibie, souvent sur l'impulsion de communautaires. Les équipages locaux sont de plus en plus nombreux et l'exploitation des bateaux s'intègre de plus en plus dans les économies locales.

Comme exception, on trouve des pays situés à proximité de l'UE, à partir desquels les armateurs communautaires ont tout intérêt à revenir dans leur pays d'origine pour des entretiens,avitaillement et déchargements. **C'est le cas pour le Maroc et la Mauritanie.**

Les produits des SM commercialisés dans les PT ne représenteraient que 29 250 T en 1997.

Il s'agit surtout de poissons pélagiques (Angola, Guinée Bissau) et de poissons démersaux (Argentine). Cette quantité est certainement sous évaluée car toutes les prises accessoires ne sont pas déclarées. Elles servent généralement à rémunérer les équipages (principe de la godaille).

2- Impact au regard des flottilles locales :

En comparant les flottes des SM à celles des PT en 1995 (dernières données disponibles à la FAO), on voit que les bateaux des SM représentent 1,14 % en nombre et 5,56 % en Tjb, ce qui est faible.

Dans certains PT en proportion de Tjb, les bateaux des SM représentent des pourcentages importants. C'est le cas de :

- | | |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| - Kenya avec 68% (présence de 3 bateaux de 1000 Tjb) | - Mozambique avec 32% |
| - Guinée Conakry avec 49% | - Guinée Bissau avec 28% |
| - Angola avec 46% | - Sénégal avec 25% |
| - Cameroun avec 33% | - Tanzanie avec 23% |

Du point de vue des captures, celles des SM en 1997 représentent 174 694 T, et la totalité de celles des PT concernés est de **13,7 Millions de T. La production des SM est donc de 1,3%.**

Selon les principales espèces, les proportions de captures des SM sont de :

- ⇒ **Crustacés** : 6,4% avec des proportions plus grandes en Argentine (57%), Cameroun (>100%-erreur), Gabon (37%), Maroc (13%), Sénégal (14%).
- ⇒ **Mollusques** : 3% dont surtout Malouines, Sierra Leone.
- ⇒ **Démersaux dont Merlus** : 6% dont Angola, Kenya, Argentine, Malouines, Namibie.
- ⇒ **Pélagiques** : 0,16% dont Angola, Guinée Bissau, Kenya.

II. 13. Impacts sur les zones dépendantes de la pêche

Tous les sites de débarquement des produits en provenance des SM se trouvent dans l'UE dans des zones dépendantes de la pêche.

Les impacts sont de plusieurs ordres :

- ◆ Emplois ;
- ◆ Construction de bateaux : quasiment tous les bateaux qui se trouvent aujourd'hui dans les SM, ont été construits dans l'UE et les équipements proviennent d'entreprises européennes ;
- ◆ Matériels de pêche : ils proviennent de l'UE ;
- ◆ Débarquement, transformation et commercialisation des produits venant des SM ;
- ◆ Services divers tels qu'assurances, transports, communications, financements, gestion, ...

L'**Italie** réceptionne les produits de mer provenant des SM aux mêmes sites qu'auparavant. Les produits frais ont comme points d'entrée sur le territoire national les aéroports de Rome et de Milan, suivant la zone géographique de distribution du produit.

Les produits congelés sont acheminés en Italie par des reefers ou des porte conteneurs. Les premiers débarquent le produit des SM principalement aux ports de Mazara del Vallo en Sicile, à San Benedetto del Trono dans la province de Ascoli Piceno et à Bari.

Tout le personnel expatrié, navigant ou non, provient des trois zones citées ci-dessus. De même, le matériel électronique et mécanique, les engins de pêche, le matériel de froid et une partie importante des vivres proviennent exclusivement de ces zones.

En ce qui concerne la **Grèce**, les activités de la pêche hauturière sont concentrées dans la grande périphérie d'Athènes et du Pirée.

Le produit provenant des glaciers grecs, entre en Grèce par l'aéroport d'Athènes et il est remis directement aux grossistes qui le commercialisent partout dans le pays.

La commercialisation du produit congelé se fait d'habitude par les bénéficiaires eux-mêmes, ou du moins avec leur participation, à partir des grands entrepôts frigorifiques du Pirée et d'Athènes.

Le personnel grec employé à bord des navires des SM provient toujours de régions ou même de villages qui ont une grande tradition dans la pêche hauturière (la Crète, Kilada et Vatika dans le Péloponèse, et Trikeri dans la région de Volos).

Ayant la facilité du transport que procurent les reefers retournant aux zones de pêche, les bénéficiaires grecs (les italiens aussi) y envoient tout ce qui est nécessaire aux navires de pêche, mais aussi à leurs bureaux dans le PT.

La plupart des débarquements au **Portugal** se font dans les port de Lisbonne, Peniche et Aveiro. Il y en a d'autres moins significatifs à Sesimbra, Algarve et Matosinhos.

La majorité des poissons et des crustacés sont vendus directement pour la consommation, sans transformation, à l'exception des produits des SM des Malouines. Dans ce dernier cas le poisson est transformé à bord.

L'approvisionnement des bateaux est faite d'habitude au Portugal ou en Espagne, Il en est de même pour les réparations pour les SM installées dans des PT proches de l'UE. Dans les autres cas, sauf l'Angola, les approvisionnements sont généralement réalisés par des navires de transport en haute mer. Dans le cas de l'Angola, les approvisionnements sont faits sur place., car les bateaux sont trop petits pour sortir des eaux angolaises.

En **Espagne**, les débarquements des produits qui viennent des SM ont lieu principalement à Vigo - Huelva - Las Palmas (Canaries) et Cadix. A Vigo, il s'agit surtout de mollusques en provenance des Malouines et d'Argentine, de merlu de l'Argentine et de la Namibie. Ces produits sont transformés dans des unités industrielles ou vendus à des grossistes pour approvisionner les réseaux de distribution de la restauration collective et des détaillants. Le poisson blanc est généralement transformé en filet. A Huelva, les débarquements en provenance des SM concernent avant tout des crustacés pêchés par des SM installées en Afrique de l'ouest. Ces crustacés sont congelés et conditionnés à bord des bateaux. Ils approvisionnent directement les réseaux de distribution sans valeur ajoutée industrielle. Las Palmas reçoit surtout des mollusques (poulpe, calmar) en provenance d'Afrique de l'ouest, qui sont expédiés sans valeur ajoutée locale vers le Japon et également vers l'Italie et l'Espagne continental.

Le port de Cadix reçoit surtout du merlu noir du Sénégal et un peu de crevette. Le merlu est transformé et la crevette est directement distribuée.

Les bateaux des SM espagnoles implantées dans des PT de proximité, viennent généralement en Espagne pour les réparations. Ceux qui sont aux Malouines viennent 1 à 2 fois par an en Espagne. Ceux qui sont en Namibie et en Argentine ne viennent qu'une fois par an. Les cargos qui transportent les produits de la pêche vers l'Espagne sont généralement affrétés. Quasiment tous les matériels de pêche et les emballages viennent d'Espagne et en particulier de Vigo.

Les données statistiques à l'importation en Europe, ne permettent pas de distinguer les produits venant des SM. On ne dispose que des provenances par PT et par espèce. Quant à la base de données des SM, elle ne précise pas l'EM dans la rubrique commercialisation. Tout ceci fait qu'il n'a pas été possible de comparer les pourcentages de produits en provenance des SM par rapport à ceux qui proviennent d'une région d'un EM donné. Cette recherche qui permettrait de mieux cerner les impacts sur les zones dépendantes de la pêche, devrait donner lieu à une enquête spécifique, en tenant compte des produits en provenance des bateaux sous APC.

Toujours en se référant aux estimations des V.A.D. et C.I., le total des retombées économiques directes sur les EM serait de 167,1 millions d'euros en 1997. En reprenant, comme dans l'étude de bilan des A.P.C., un ratio de 2 pour évaluer la Valeur Ajoutée Indirecte (V.A.I.) - hors conserverie -, dans les EM, cette V.A.I. serait de $103,2 \times 2 = 206,4$ millions d'euros.

Au total, les retombées économiques directes et indirectes dans les EM en raison des activités des SM, seraient de 373,5 millions d'euros par an, sur la base de 1997.

II. 14. Impacts quant au montant des aides financières

Pour les 152 projets (241 bateaux – 88 319 Tjb) étudiés, le montant des subventions (EM et UE) s'élève à **280 980 651 euros soit 3 181 euros/Tjb.**

Tableau 15 : Répartition des subventions publiques (UE + EM) par EM

	Nombre de projets	Montant des Subventions (E)	Nombre de bateaux	Nombre de Tjb	Euro/Tjb
Espagne	82	181 263 981	138	54 482,84	3 153
Portugal	34	26 779 930	42	11 161,24	2 399
Italie	16	38 796 197	28	10 442,47	3 715
Grèce	14	19 010 159	20	5 457,36	3 483
France	4	10 388 574	8	2 909,27	3 571
Danemark	2	4 741 810	5	865,33	5 482
TOTAL	152 projets	280 980 651 euros	241 bateaux	88 318,51 Tjb	3 181

Sur la base de la subvention totale (UE+EM) rapportée au Tjb, les différences par EM sont importantes. Ce ratio va de 5 482 euro/Tjb pour le Danemark, jusqu'à 2 399 euro/Tjb pour le Portugal, mais il faut rappeler que le niveau de prime est plus élevé par Tjb pour les petits bateaux que pour les grands, à âge égal.

Tableau 16 : Répartition des subventions publiques par Règlement en Millions d'€ de 1991 à 1999

Règlement	Montant subventions			Nb bateaux	Nb Tjb	Subventions moyennes en Euro/Tjb		
	de l'UE	des EM	Total			de l'UE	des EM	Total
4028/86	139,9	40,2	180,1	145	48 168	2 905	835	3 740
IFOP	68,3	32,5	100,8	96	40.150	1.701	810	2.511
TOTAL	208,2	72,7	280,9	241	88 318	2 357	823	3 180

On constate que la subvention moyenne par Tjb dans le cadre de l'IFOP est inférieure de 33 % par rapport à celle du Règlement (CE) n° 4028/86.

Globalement, le montant total des subventions est de 281 millions d'euros. Il a été financé à hauteur de 26 % (72,7 M €) par les EM et de 74 % (208,2 M €) par l'UE.

A ce montant versé une fois pour toute contrairement aux APC, correspond **un chiffre d'affaires des SM estimé à 451 millions €/an** (production actuelle de 212 000 T à un prix moyen de 2128 €/T).

Sur une période de 3 ans qui correspond à l'obligation minimale de durée, cela ferait 1,3 milliard d'€ avec la production annuelle actuelle, à rapporter à un investissement public de **281 millions d'€**.

II. 15. Utilisation des concours financiers

Seule la subvention en capital a été employée. Les bénéficiaires ont utilisé ces subventions très souvent pour rembourser des dettes, parfois pour financer des améliorations techniques à bord et des installations à terre.

Du point de vue des partenaires dans les PT, les subventions communautaires sont un argument de poids pour justifier la faible valeur de cession du bateau.

Partie III :
Synthèse et perspectives

Le système des SM avec transfert définitif de bateaux communautaires dans des PT a été mis en place par le Conseil des Communautés Européennes en 1990 afin de contribuer à la réduction de la flotte de pêche communautaire, tout en approvisionnant de façon prioritaire le marché communautaire des produits de la mer. Ce système fait partie d'un ensemble de mesures structurelles parmi lesquelles il y a le retrait définitif par démolition, la réaffectation permanente à des utilisations autres que la pêche, l'exportation en dehors de l'UE. Quant au système des APC, il permet l'accès à des zones ou à des quotas de pêche dans certains PT, mais sans transfert définitif de bateaux.

III.1. Avantages et désavantages du système

Dans le système des SM, il y a trois acteurs principaux : l'UE, les bénéficiaires et les PT qui trouvent chacun des avantages et des désavantages.

III.1.1. Pour l'UE

Avantages

- Versement d'un concours financier unique, une fois pour toutes, sans devoir se préoccuper désormais du navire, de l'armement, et même des pêcheurs concernés.
- Approvisionnement ininterrompu du marché communautaire.
- Maintien de l'approvisionnement des navires passés sous pavillon de PT par des fournisseurs de biens et de services du pays d'origine.
- Maintien partiel de l'emploi des communautaires à bord. Même chose, dans les pays d'origine où les emplois à terre sont, en règle générale, maintenus.
- Création de conditions propices à l'accueil d'autres navires communautaires sous le même pavillon du PT.
- Diminution de la flotte communautaire.
- Diminution du nombre des navires utilisant ou pouvant utiliser les APC, cela peut avoir comme conséquence la diminution de la pression exercée sur la Commission pour la conclusion desdits accords.
- Instrumentalisation de la politique des SM dans les relations entre l'UE et certains PT par la réalisation d'investissements, le transfert de savoir-faire, la création d'emplois directs et indirects dans le PT.

Désavantages

- Le coût de la subvention supporté par l'UE.
- La difficulté objective d'assurer le contrôle sur les bénéficiaires et les activités des SM.
- La faible diminution de l'effort de pêche dans les eaux communautaires.

III.1.2. Pour les bénéficiaires

Avantages

- La réception d'une subvention en capital permet de démarrer la SM dans de bonnes conditions. De cette façon, l'activité de pêche du bénéficiaire est maintenue et, le cas échéant, son endettement se trouve réglé ou tout du moins diminué.

- Les bénéficiaires trouvent dans les SM une solution appréciable pour le maintien de leur activité. Celle-ci continue, souvent dans des conditions identiques à celles du passé. Les navires de pêche transférés dans les SM disposent de licences de pêche permanentes, qui leur assurent la possibilité de maintenir leur activité et, éventuellement, d'élaborer des projets pour l'avenir.
- Les redevances versées pour les licences de pêche des navires sous pavillon national sont, dans la majorité des cas, moins élevées que celles versées pour les navires de pêche sous pavillon étranger, y compris les navires sous pavillon communautaire utilisateurs d'APC.
- Les bénéficiaires exploitent parfois, des zones de pêche spécifiques dans la ZEE du PT, qui sont réservées aux seuls navires de pêche sous pavillon du PT (ex : Namibie).
- Les bénéficiaires peuvent opter pour le remplacement de leurs équipages communautaires par des marins extra-communautaires dont les salaires et les frais de couverture sociale sont moins élevés. Il en résulte une diminution importante des coûts d'exploitation.

Désavantages

- Les bénéficiaires assument des risques importants, ne sachant s'ils pourront avoir le contrôle effectif de la SM et du navire. Ce risque n'est pas toujours correctement évalué notamment pour les armateurs qui n'ont jamais travaillé dans le PT dans lequel la SM est créée. Le risque est en particulier de se voir privé de son apport, et/ou de la direction de la société et des opérations du navire.
- Les bénéficiaires rencontrent souvent le refus des équipages communautaires de s'expatrier. De plus, dans certains cas qui concernent l'exploitation de glaciers, les bénéficiaires eux-mêmes et leur familles sont obligés de s'expatrier vers les PT. Ce qui ne va pas sans poser de sérieux problèmes.
- L'environnement économique et financier des PT n'est pas toujours bien connu des bénéficiaires. Les possibilités de financement des SM sur place sont quasi inexistantes.
- Les bénéficiaires encourent le risque de voir la SM privée de la possibilité de pouvoir exporter ses produits vers l'UE car certains PT ne sont pas aptes à contrôler la conformité des navires et des installations à terre, notamment en regard des contraintes sanitaires. Certains sont déjà interdits (parfois temporairement) d'exporter vers l'UE.
- Les bateaux des bénéficiaires quittent définitivement la flotte communautaire. De ce fait ils sont privés de la possibilité de fournir les navires en carburant, lubrifiants, vivres, matériels et matériaux divers à des prix hors taxes. Il peut en résulter une augmentation du coût d'exploitation des navires.

III.1.3. Pour les PT

Avantages

- Développement des activités connexes aux activités des navires de pêche (chantiers de réparation navale, ateliers, agences maritimes, transitaires, manutentionnaires, fournisseurs divers, services portuaires, commerce de produits de la mer, etc.)
- Enrôlement d'un nombre de plus en plus important de marins, voire d'officiers, ainsi que du personnel à terre ressortissants du PT.
- Approvisionnement du marché local avec du poisson pêché et traité dans de bonnes conditions.
- Augmentation des exportations du PT, surtout vers l'UE, et rentrée appréciable de devises.
- Création d'une véritable école professionnelle pour des ressortissants du PT (tant au niveau du navire qu'à celui de la gestion de la SM).
- Le PT profite du transfert de savoir-faire opéré par les SM et d'une meilleure approche du pays d'origine de la SM.

Désavantages

- Les redevances de pêche versées par les navires des SM sont moins élevées que celles versées par les navires étrangers (communautaires, etc.) dans le cadre des licences notamment.
- Dans certains cas, l'effort de pêche s'accroît.
- Les armements de pêche locaux, là où il en existe, réagissent mal à l'arrivée de navires des SM.

III.2. Réponses aux objectifs visés

III.2.1. Réduction de la flotte communautaire

Cette réduction est de **88 319 Tjb** et 241 bateaux depuis 1991 (hors SM créées en Argentine dans le cadre de L'APC), tout en maintenant une activité économique certes délocalisée, mais dont les effets dans l'UE sont indéniables. L'Espagne qui a la flotte de pêche la plus importante dans l'UE, représente 57 483 Tjb (65%) avec 138 bateaux.

Le Portugal arrive en deuxième position avec 11 161 Tjb (13%) et 42 bateaux, puis l'Italie avec 10 442 Tjb (12%) et enfin la Grèce (5 457 Tjb – 6%), la France (2 902 Tjb – 3%) et le Danemark (865 Tjb – 1%).

Pour les 6 EM concernés, la réduction due aux SM est de 27% de la totalité de celle de la flotte communautaire entre 1991 et 98. Pour l'Italie cette part est de 65%. Cela montre que le système de SM a une place importante parmi les mesures de réduction de la flotte communautaire.

D'autres procédures telles que la démolition ou l'exportation des navires n'auraient pas permis de maintenir des outils de travail, sachant qu'il aurait été difficile de trouver des acheteurs à l'étranger.

III.2.2. Réduction du potentiel de pêche dans les eaux communautaires

Dans ce domaine la réduction est faible (**5 559 Tjb pour 34 bateaux**), car la plupart des bateaux (86 %) travaillaient déjà dans les eaux des PT.

La moyenne en Tjb par bateau (163 Tjb) montre que les navires transférés sont en majorité de petites unités. Dans ce total de 5 559 Tjb, la France intervient pour 42 % (en dehors des grands thoniers senneurs, la France avait peu de bateaux à l'étranger), le Portugal pour 32 %, le Danemark pour 16 % et l'Italie pour 10 %. Il n'y a pas de bateau espagnol, ni grec.

Ceci s'explique par les traditions des armateurs à la pêche et par les types différents de bateaux. Dans les eaux communautaires, la grande majorité des bateaux pratique la pêche côtière ou semi-hauturière. Leur autonomie est réduite, sans congélation à bord. Ils travaillent directement pour les marchés communautaires en particulier en frais et ne sont pas forcément adaptés à des pêcheries dans des PT.

Par contre les bateaux dans les PT éloignés (Namibie, Argentine) nécessitent des équipements différents (congélation à bord et grande capacité de stockage) et une autonomie plus grande. Ils sont adaptés à des PT qui manquent d'infrastructures et d'industries de transformation à terre, sauf cas contraires comme le Sénégal, le Maroc, la Côte d'Ivoire, l'Argentine par ex.

Pour ces raisons, les bateaux qui opéraient dans les eaux communautaires, étaient dans l'ensemble peu adaptés à la pêche dans les PT lointains. Par contre ils sont plus adaptés à des pêches dans des pays de proximité comme le Maroc ou la Mauritanie.

III.2.3. Approvisionnement du marché communautaire

Sur un total commercialisé de 174 972 T. (soit 147,3 millions d'euros), les SM ont exporté dans l'UE 118 772 T de produits en 1997 (80 %), qui ont été en grande partie utilisés comme matières premières pour les entreprises de transformation. La valeur de ces produits à l'importation dans l'UE est de 217,2 millions d'euros. En 1999, cet approvisionnement devrait être de 144 342 T. pour une valeur de 307 millions d'euros.

L'origine de ces importations européennes en quantité est l'Argentine à 48%, des Malouines (18%) et de la Namibie (11%). Elles sont constituées de merlus à 51% et de mollusques à 20%.

Ces résultats permettent d'observer que même sans les aides financières communautaires, des armateurs auraient quand même créé des SM pour maintenir leurs activités, ou auraient négocié des licences privées.

A défaut, une pression aurait été exercée pour permettre à ces bateaux de revenir pêcher dans les eaux communautaires.

Des bateaux auraient également été peut-être exportés en utilisant les concours financiers communautaires. Une réponse claire est donc impossible à formuler, mais on peut penser, que le marché communautaire n'aurait pas été approvisionné dans les mêmes quantités et peut être dans les mêmes qualités.

III.2.4. Effets sur l'emploi au regard des aides financières européennes

En emplois directs en personnels communautaires dans les SM, l'estimation est de 2 364 dont 2 306 emplois embarqués et 58 à terre. Ce chiffre est certainement sous estimé. Les emplois indirects dans l'UE ont été évalués à 4 769, ce qui ferait un total d'environ 7 552 emplois.

Au regard de ces 7 552 emplois maintenus, il faut examiner le montant des subventions versées par les EM et l'UE, soit 281 millions d'euros. Le ratio est d'environ 37 208 euros/emploi maintenu (UE+EM) et de 27 542 euros/emploi pour le seul budget de l'UE.

Ce montant serait à comparer avec celui des APC avec pour différence le fait que les subventions pour les SM sont versées une fois pour toute et que les contreparties financières des APC sont versées chaque année ou par période de plusieurs années, avec un aléa de non-renouvellement (cf. dossier Maroc) qui limite la visibilité des armateurs et des investissements.

Tous ces emplois sont situés dans des régions dépendantes de la pêche.

III.2.5. Incidences dans les PT

Les SM sont créatrices d'emplois locaux sans subvention locale ni internationale. Les estimations portent sur 3 275 emplois, sans compter les emplois induits dans la réparation navale, les services portuaires, l'avitaillement et la commercialisation estimée à 20 % de la production. Il faut aussi tenir compte de l'activité induite par les prises accessoires.

Le nombre d'emplois devrait augmenter dans l'avenir ainsi que les investissements à terre des entreprises européennes qui devront délocaliser la valeur ajoutée vers l'amont. Il y a également des transferts de technologies qui seront de plus en plus profitables aux PT (aide au développement).

Les retombées économiques directes sont estimées à 91 millions d'euros par an (base 1997) soit 35% de la valeur des produits. En 1999, l'estimation pourrait dépasser les 100 millions d'euros.

L'incidence de la présence de SM dans les PT est inférieure à l'effet produit dans les EM, étant donné que les produits sont principalement commercialisés dans l'UE et en raison de l'importance des fournitures effectuées à partir des pays d'origine.

La grande majorité des produits est congelée à bord et commercialisée en entier. Une partie est traitée à bord sous la forme d'étêtage-vidage-filetage.

Les bénéficiaires préfèrent exporter directement leurs produits sans valorisation à terre. C'est la raison pour laquelle peu d'unités de transformation ont été créées à terre dans le cadre des SM. Les investissements réalisés concernent principalement des entrepôts frigorifiques.

Les incidences économiques dans les PT sont davantage liées aux activités des bateaux et à la commercialisation locale d'une partie de la production (environ 10%).

Les activités connexes à celles des bateaux de pêche, telles que les services portuaires, les réparations et fournitures navales de tout genre, les agences maritimes, les avitailleurs, les transitaires, les manutentionnaires, constituent des activités dont l'existence et le fonctionnement dépendent en bonne partie des bateaux des SM dont les coûts d'exploitation sont plus élevés que ceux des armements locaux.

Ceci s'observe pour les fournitures comme pour les salaires des équipages locaux. Les SM jouent alors un rôle de multiplicateur pour une partie de l'économie locale du secteur des pêches.

Des effets positifs pour les PT se trouvent également dans la formation à bord des marins locaux et le transfert direct ou indirect de savoir-faire et de technologie.

III. 2. 6. Incidences sur la pérennité du secteur et impacts économiques en Union Européenne

Le système des SM a permis la pérennité de toute une flotte de pêche en particulier espagnole.

Sur les 241 bateaux transférés dans les SM (toujours hors Argentine-APC), 30 seulement n'ont pas poursuivi leurs activités dans le cadre des SM (bateaux coulés, incendiés, revendus, arrêtés). Nous ne disposons pas d'un recul suffisant pour juger de tous les cas en particulier récents (certaines SM par ex. italiennes au Sénégal n'ont démarré leurs activités qu'en 1999), mais d'ores et déjà 142 bateaux sont en activité depuis plus de 3 ans dans les SM

Quant aux retombées économiques directs et indirects dans l'UE en raison des activités des SM, elles seraient de 373 Millions d'euros en 1997. En 1999, ces retombées doivent certainement dépasser les 400 Millions d'euros.

L'évaluation de ces retombées économiques a été établie à partir de ratios généraux eux-mêmes évalués dans le cadre d'un suivi des SM, car l'information dans ce domaine n'est pas complète. Il est à noter que les renseignements demandés aux bénéficiaires au titre de leurs rapports périodiques d'activité ne permettent pas d'apprécier toutes ces retombées. Une analyse spécifique par enquêtes régulières auprès des armateurs et des organisations professionnelles serait nécessaire, la base de données constituée à l'occasion de la présente étude n'étant qu'un point de départ.

III.3. Le système a-t-il été incitatif ?

Le niveau des concours financiers est l'un des principaux facteurs qui a incité les armateurs communautaires à la création de SM et au transfert définitif de la propriété des bateaux. Les contacts avec les bénéficiaires ont permis de constater que les armements communautaires cherchent en premier lieu une garantie à l'accès aux ressources, qui leur assurera la pérennité de leurs entreprises. L'accès aux ressources n'étant pas toujours garanti dans les eaux communautaires et les APC, et l'UE ne pouvant garantir la présence permanente d'une flotte dans les eaux des PT pour des questions évidentes de souveraineté, le transfert définitif de bateaux dans des SM est une solution parfois même unique lorsqu'un PT n'accepte ni APC, ni licence privée attribuée à un bateau étranger.

Cependant cette solution n'est retenue par les armateurs communautaires, que lorsqu'elle est soutenue par des garanties contre les risques encourus. La garantie financière que constitue la subvention prévue par les Règlements Communautaires est celle qui pèse lourd au moment de la décision finale. C'est en rapport à son niveau selon chaque cas individuel, que cette garantie est évaluée et appréciée par les intéressés. Nonobstant le fait que la décision de chaque armateur est soumise à des éléments d'appréciation plus ou moins subjectifs, force est de reconnaître qu'un niveau élevé de primes incite à la présentation de candidats à la création de SM. Le contraire est tout aussi vrai, puisqu'un niveau bas de primes ne produira pas l'effet d'incitation escompté. Mais où se trouve la limite ?

Il est impossible d'apporter une réponse qui soit le résultat d'un calcul mathématique tant les situations sont diverses selon les EM, les situations individuelles des bénéficiaires, les caractéristiques et les états juridique, technique, économique de chaque bateau, les PT, les qualités des partenaires locaux, les réglementations fiscales techniques, sociales de chaque PT, etc.

Autre question à se poser. Les armateurs communautaires ont-ils créé des SM sans subventions ?

La création de SM par des amateurs communautaires, avec transfert de bateaux dans des PT, sans subvention communautaire et/ou nationale, a été peu observée depuis 1991 (par exemple transfert de bateaux espagnols en Argentine sans subvention) donc depuis la mise en place des mesures structurelles européennes. Il existerait des accords privés entre des armateurs andalous et marocains, mais il n'a pas été possible de trouver des informations à ce sujet. Un armateur français a créé une SM en Namibie, mais sans transfert de bateau battant pavillon communautaire. Par contre le Portugal, et surtout l'Espagne, ont connu et même développé le système de constitution de SM dans des PT, mais avant leur adhésion à l'UE.

Des expériences vécues, il résulte que la constitution de SM accompagnée de la radiation définitive de navires du registre de la flotte de pêche communautaire, sans incitation et garanties suffisantes pour les armateurs communautaires, n'aboutit pas à un résultat positif.

Etant donné la valeur que représente un chalutier, on peut douter que des armateurs communautaires prendraient le risque de transférer définitivement la propriété d'un navire sans avoir reçu des garanties financières valables. Il est certain que ces garanties ne peuvent pas toujours être offertes par les ressortissants des PT.

III. 4. Perspectives pour de nouvelles SM ?

Le système des SM a eu un réel succès auprès des professionnels de la pêche de l'UE, en particulier dans les EM du sud de l'UE, c'est-à-dire de ceux qui depuis longtemps utilisent des zones de pêche autres que celles des eaux communautaires.

Les perspectives pour de nouvelles SM existent, si l'on se place du côté des armateurs intéressés.

Mais dans quels PT ? Il y a certes les pays traditionnels où il existe déjà des APC et/ou des SM. Mais il y a également bien d'autres pays où les armateurs communautaires n'ont quasiment pas d'expérience (Moyen Orient – Continent Indien – Asie – Pacifique – certains pays d'Amérique). Tout un travail de prospection reste à faire si les responsables veulent donner une nouvelle ampleur à la création de SM. Une aide à la préparation de création de SM sera indispensable pour les Petites et Moyennes Entreprises (P.M.E.) qui sont la grande majorité, et surtout qui n'ont pas encore, ou pas assez l'expérience de l'étranger.

Dans l'avenir, un système significativement moins incitatif que celui qui existe n'aurait pas les mêmes perspectives de réussite, d'autant plus que les nouveaux bénéficiaires devront découvrir de nouveaux PT. La délocalisation de leurs activités et de leurs biens ne sera pas chose facile, surtout au niveau des hommes. Certains PT qui ont vu leurs flottilles grandir rapidement ne souhaiteraient pas continuer d'accueillir de nouveaux navires ; c'est le cas du Sénégal par exemple. Les ressources soumises à une exploitation plus intensive et les réactions négatives des armements locaux, dont les SM déjà installées, constituent des causes importantes pour freiner l'arrivée de nouvelles SM dans ces pays. Une solution réside en la recherche de nouvelles zones de pêche. Une étude sur les PT disposant de zones de pêche intéressantes non pleinement exploitées, s'il en restent encore, pourrait guider des choix dans l'avenir.

III.5. Points faibles du système

L'examen des dossiers de SM a fait apparaître des points faibles dans la réglementation :

III.5.1. Points faibles du point de vue de l'UE

Il y a parfois des manques de précision quant à la réglementation et aux contrôles à effectuer menés par les EM, aussi bien en ce qui concerne les règlements 4028/86 et 1956/91, mais aussi et surtout dans le règlement 3699/93. On peut citer par exemple :

- contrôle des dates de radiation des EM et des inscriptions correspondantes aux registres des PT ;
- dispositions précises quant à l'utilisation des primes ;
- garantie sur la possibilité d'exporter vers l'UE à partir de certains PT ;
- délais de rigueur pour la présentation des trois rapports périodiques d'activité ;
- garantie en contrepartie des obligations des bénéficiaires ;
- difficultés suite au passage d'un mode de jaugeage à un autre ;
- possibilité de pouvoir modifier les projets présentés même en phase de réalisation (PT, partenaires locaux et navires).

Par ailleurs il y a un problème important. Les bénéficiaires ont des obligations à respecter (rapports périodique d'activité - approvisionnement du marché communautaire) qui dépendent en réalité de la SM qu'ils ne maîtrisent pas forcément. C'est une question de relation entre le bénéficiaire et son partenaire local. Celle-ci peut se dégrader et rendre difficile des contrôles et des préparations de rapports.

III.5.2. Points faibles du système du point de vue des armateurs

- L'impossibilité de pouvoir réintégrer le registre communautaire lorsque la SM ne peut pas fonctionner
- Manque d'assistance pour préparer sérieusement des projets de SM
- Difficulté de trouver des responsables et des marins qui acceptent de s'expatrier.

III.6. Préparation et suivi des projets et de l'efficacité du système

Au cours de ce bilan, un premier constat est dans l'absence souvent d'une bonne préparation des projets et un manque de suivi des activités des SM. Les informations pourraient être nettement améliorées en ce qui concerne les emplois, la production, la commercialisation et les impacts économiques. Par ailleurs un examen des flux de bateaux entre ceux qui pêchent dans les eaux communautaires, ceux qui sont dans les APC et les SM, les constructions neuves, les sorties de flotte par exportation, démolition et autres activités, permettrait de mieux connaître la situation et de jeter des bases de véritables prévisions. Ces bilans sur les APC et les SM devraient être considérés comme le début d'un travail de fond d'analyse, d'évaluation et de prévisions.

Par ailleurs certaines études permettraient de mieux connaître le système d'aide, l'environnement des besoins des armateurs, les évolutions et les motivations des parties. Il s'agit par exemple de :

- Flux des bateaux rentrant et sortant dans l'UE ;
- Etat des flottes lointaines et relations entre les flottes sous APC et SM ;
- Identification des bateaux sous licences privées ;
- Recherche de nouvelles zones de pêche ;
- Examen des relations entre les actions de coopération/développement menées par l'UE dans le secteur des pêches et les objectifs de la politique structurelle ;
- Marché des bateaux de pêche d'occasion ;
- Coûts comparés des constructions dans l'UE de bateaux neufs.

III.7. Conclusion

La recherche de la garantie sur l'accès aux zones de pêche, au présent comme dans l'avenir, constitue le facteur le plus important dans la décision d'un armateur communautaire de constituer une SM dans un PT. Evidemment, comme une telle décision comporte des risques très importants, le niveau de la subvention prévue par la réglementation communautaire et nationale, est celui qui permet à l'armateur communautaire de réaliser son projet de SM.

De l'avis général des bénéficiaires, les SM comptent parmi les actions structurelles les plus réussies. La présente analyse montre l'intérêt que les SM ont suscité, puisqu'il y a eu des projets non satisfaits, faute de ressources financières suffisantes.

On considère généralement que les premiers projets ont été présentés par des professionnels de la pêche avertis et expérimentés dans les opérations dans des PT. La garantie de l'accès aux zones de pêche accompagnée d'une prime de transfert les a convaincus de prendre le risque du transfert de la propriété de leur(s) navire(s) vers les SM.

Si la prime, calculée en 1991 était déjà intéressante, elle est devenue au fil des années plus incitative, puisque le cours de l'écu par rapport à certaines monnaies nationales a été avantageux pour les bénéficiaires concernés.

La modification des règles de calcul du niveau des subventions opérée par le Règlement (CEE) No. 3699/93, aurait pu freiner, dans une certaine mesure, l'intérêt des armateurs communautaires pour les SM.

La pression grandissante exercée sur les armateurs communautaires par les PT, soit directement pour ceux qui opèrent dans le cadre de licences privées, soit indirectement pour ceux qui bénéficient des APC, a incité les bénéficiaires autant qu'un niveau conséquent de subventions, à opter pour la solution des SM. Entre les APC qui, malgré tout, n'arrivent pas à garantir entièrement l'avenir des armateurs communautaires (voir le cas du Maroc) et les licences privées menacées à tout moment par des décisions arbitraires des autorités locales, des armateurs peuvent trouver une solution favorable à leurs activités, présentes et futures, dans les SM.

La majorité des bénéficiaires est prête à continuer dans la même voie. D'autres armateurs communautaires, et même des propriétaires de navires de pêche aux dimensions plus réduites, opérant dans les eaux communautaires ou dans les eaux internationales adjacentes, sont, eux aussi, prêts à se déplacer vers des PT où les chances d'une exploitation pourraient être plus grandes, à condition que leur délocalisation soit le résultat d'une bonne préparation du projet, et qu'ils soient conscients des contraintes d'une expatriation.

Les cas de non-réussite de SM sont surtout dus à la méconnaissance de la réalité des PT et à l'instruction insuffisante des projets. A cet effet, en tenant compte de la réalité vécue tout au long de la préparation de cette étude et pensant à l'avenir des SM, quelques recommandations s'imposent quant à :

- ◆ La faisabilité : Il doit être démontré que le projet peut être viable. Tous les paramètres devront être pris en considération, en particulier les facteurs humains et réglementaires.
- ◆ L'âge des navires : Si l'on accepte une limite d'âge vers le bas (10 ans), il faut aussi imposer une limite vers le haut (max. 25 ans par exemple), si l'on veut que le navire subventionné puisse continuer à travailler suffisamment longtemps.
- ◆ Les garanties d'exécution : La constitution de garantie bancaire ne gênera pas les armements solides. Par contre ceux dont la situation financière est plutôt tangente ou les petits armements, risquent de ne pas accepter une sortie de flotte dans ces conditions. D'autres systèmes de garantie moins contraignants à

priori, tels que le versement fractionné de la subvention, sur toute la période prévue par le Règlement, suite à la présentation des rapports périodiques annuels, peuvent être imaginés.

◆ Le suivi : Une mesure de concours financier est insuffisante, s'il n'y a pas de moyens sérieux de suivi de la réalité des expériences et des retombées, qui favorisent également les échanges et la concertation entre les opérateurs bénéficiaires.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que les SM constituent une mesure qui complète les APC, lorsque ceux-ci existent, ou qui comblent le vide, lorsque ceux-ci n'existent pas.

Tant qu'il y a des APC, les armateurs en général qui les utilisent, ne chercheront pas à constituer des SM.

Il s'agit d'un instrument précieux dans la recherche de la pérennité des activités de pêche des navires communautaires et l'approvisionnement du marché de l'UE avec des produits de qualité.

A court terme, de la suite qui sera réservée à l'APC du Maroc venu à échéance fin novembre 1999, dépendra l'intérêt grandissant ou non du système des SM. Il est certain que les PT feront de plus en plus pression pour limiter l'accès à leurs eaux aux bateaux étrangers, même dans le cas d'APC, qu'ils ne se contenteront plus du terme de l'échange accès aux ressources/euro, et qu'ils chercheront à promouvoir leur valeur ajoutée nationale, en demandant des débarquements locaux. C'est par exemple le cas de la Mauritanie. Cette orientation va dans le sens des SM qui devront dépasser dans l'avenir le strict segment de la capture et les pays traditionnels d'implantation.

Mais une grande question est de savoir s'il y a encore des pays qui disposent de ressources halieutiques suffisantes pour se permettre d'accueillir de nouvelles unités de pêche en provenance de la Communauté. Il y a 20 ans une pêcherie de thon à la senne dans le sud-ouest de l'océan indien a été développée. Qui avant la prospection des années 1980 imaginait une pêcherie de plus de 200 000 T/an ? Malgré ce contre exemple récent, aujourd'hui, il n'y a sans doute plus de nouvelles grandes zones de pêche à découvrir (océan Arctique, Pacifique Est pour le thon ?). Il n'y aura donc pas de déplacement important de flotte comme ce fut le cas vers l'Argentine. La délocalisation des flottes sera géographiquement plus diffuse, et sera plus favorable aux navires de petite et moyenne taille qui utilisent des techniques de pêche telles que la palangre. Et puis il ne faut pas oublier que certains PT sont encore très en retard en matière de technologie des pêches. Un bateau de la Communauté de 10-15 ans qui irait en Inde par exemple, serait considéré comme moderne par rapport à ce qui existe actuellement dans ce pays en pêche hauturière.

III-8 Réglementations communautaires pour des SM de la période 2000 à 2006

Le nouveau Règlement (CE) N°2792/1999 adopté par le Conseil le 17 décembre 1999 reprend le système des SM au titre des mesures visant en particulier la conservation et la viabilité à long terme des ressources. De nouvelles règles ont été mises en place à cet effet. Il s'agit par exemple du niveau de participation du partenaire communautaire dans le capital de la SM (entre 25 et 75%), du dépôt de garantie bancaire d'un montant égal à 20% de celui de la prime, de la transmission pendant 5 années consécutives d'un rapport sur l'exécution du plan d'activité de la SM. Ces mesures vont dans le sens d'un renforcement des moyens de suivi, de contrôle et de pérennité. Quant au niveau de primes, il a été fixé à 80% du montant maximum de la prime à la démolition. Il n'y a pas de distinction entre les PT ayant ou pas d'APC.

* * * * *