

GME SARPC

PROGRAMME ORCASAV

**ANALYSE DE LA VIABILITE ECONOMIQUE
D'UNE EXPLOITATION DE LA LEGINE AU
CASIER DANS LES EAUX DE CROZET**

Rapport final

Décembre 2010

ANALYSE DE LA VIABILITE ECONOMIQUE D'UNE EXPLOITATION DE LA LEGINE DANS LES EAUX DE CROZET

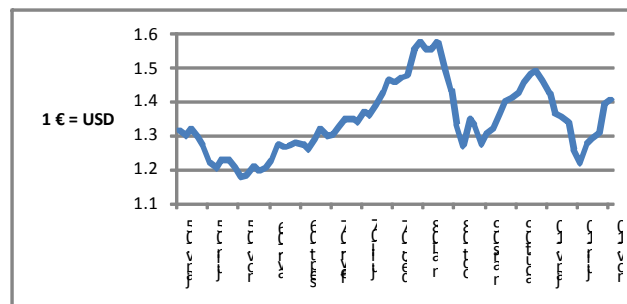
Introduction

L'objet de cette section est de fournir les éléments nécessaires à l'appréciation de la viabilité économique de la pêche à la légine aux casiers autour de Crozet par des navires battant pavillon national.

Appréciation de la viabilité actuelle de la pêche à la légine

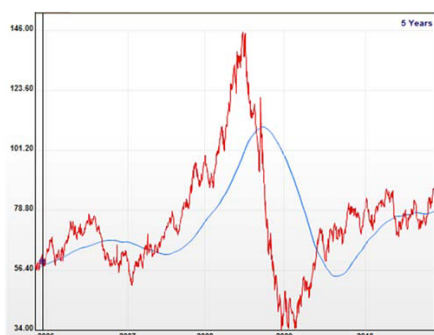
Idéalement l'impact d'un changement de stratégie de pêche sur la rentabilité des navires devrait se faire en considérant un compte d'exploitation d'un navire palangrier estimé représentatif de la flottille. Après entretiens avec les armements, il s'est avéré qu'il n'est pas possible de construire ce compte d'exploitation type pour les raisons suivantes :

- Les entreprises sont organisées de manière différente. Suivant le nombre de navires en opération et le niveau des investissements à terre, les charges de structure sont très variables d'une entreprise à une autre.
- La parité euro / dollar : les prix de la légine sont négociés en USD sur ses deux marchés principaux (Japon et USA), le prix international des carburants s'apprécie en USD. Les navires paient leurs équipages ainsi que la plupart des biens et services qu'ils consomment en euro. Comme le montre la figure suivant, les variations du cours du dollar contre celui de l'euro ont été importance, entre un minimum de 1,18 USD pour 1 euro novembre 2005 et un maximum de 1,58 en juillet 2008.



Evolution de la parité EUR/USD

- La crise financière mondiale : commencée avec l'entrée des USA en récession fin 2007, la crise financière mondiale s'est accentuée en 2008 (krach boursier de l'automne 2008) en se propageant à toutes les économies des pays développés. Cette crise se matérialise par une baisse de la demande avec un effondrement du prix des produits de la pêche. Les prix de la légine auraient ainsi diminué de 40 % en sur la période 2008-2009 avant de remonter en 2010.
- Les prix du carburant : ils ont flambé au cours du premier semestre 2008 avant de descendre à des niveaux très bas début 2009, conséquence de la crise financière évoquée ci-dessus. Les prix en 2010 se stabilisent au niveau connu en 2006, avec des prévisions à la hausse sensible à terme. Le prix du carburant a représenté par exemple plus de 10 % du chiffre d'affaires d'un palangrier en 2007 et en 2008.



Evolution prix pétrole brut. Source : OPEP

- Certaines charges du compte d'exploitation, en particulier les charges d'amortissement et les charges d'emprunts le cas échéant sont liées à l'âge du navire et aux stratégies de financement du capital des entreprises. Elles sont susceptibles de varier de manière très importante d'une entreprise à l'autre.

Tous ces éléments font qu'il ne serait pas réaliste de travailler sur un compte d'exploitation moyen, la variabilité et la volatilité des prix des intrants et de la production rendant les bases d'évaluation peu robustes.

Une solution alternative a été de rechercher le point d'équilibre (*break-even point*) de l'exploitation. D'après les données communiquées par les membres du SARPC, celui-ci est obtenu en moyenne pour une capture de **3 tonnes brut (≈ 2 tonnes net) par jour** de légine mises en cale. Au-dessous de cette quantité, l'armement va vers un compte d'exploitation déficitaire. A ce niveau, il équilibre les revenus avec les charges. Au-dessus, il génère de l'excédent brut d'exploitation utilisable pour financer de nouveaux investissements.

Les résultats de la marée expérimentale ORCASAV ont indiqué que sur l'ensemble de la zone prospectée, le rendement moyen **en kg brut de légine par casier** suivant le type de casier¹ et la zone considérée² est comme suit :

Casier	Spot A	Hors spot A	Toutes zones
Modèle 2	13,1	5,7	8,5
Modèle 3B	11,1	4,3	6,3
Modèle groupe 1	7,6	2,2	4,5

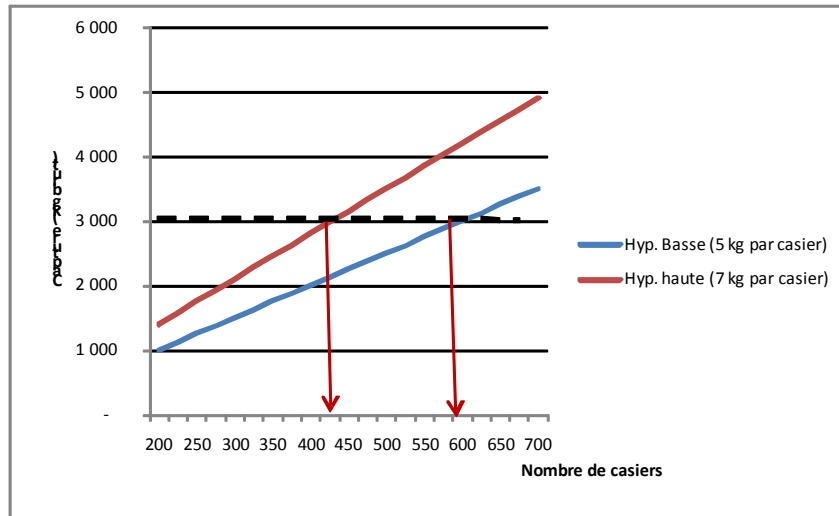
Les résultats des analyses indiquent cependant que les performances des nasses du modèle 2 ne sont pas significativement supérieures à celles du modèle 3B statistiquement parlant (cf. tests paramétriques présentés par l'IFREMER). Par ailleurs, les différents types de nasses ont leurs avantages et leurs inconvénients. Le modèle 2 est par exemple plus simple à mettre en pêche mais a le désavantage d'être peu résistant. Le modèle 3 présente des caractéristiques inverses (robuste, mais difficile à mettre en pêche). Le choix des modèles sera donc à ajuster suivant les conditions d'exploitation commerciale, différentes des conditions expérimentales avec des rendements également différents.

Pour l'approche de la rentabilité, on considérera que la pêche à la légine avec des nasses permet d'obtenir un rendement moyen situé entre **5 kg brut par casier** (hypothèse basse) et **7 kg brut par casier** (hypothèse haute). Le graphique ci-dessous permet d'estimer que dans le premier cas (hyp. basse) **le nombre de casiers à virer par jour** pour obtenir le rendement souhaité de 3 tonnes brut par jour est de **600 casiers** (hyp. basse) ou de **430 casiers** (hyp. haute). On ne tient pas compte d'une valorisation des abondantes prises accessoires de crabe car *i*) cette espèce ne peut être exploitée sous un mode commercial d'après les règles de conservation et de gestion de

¹ Plus de 12 modèles de casiers ont été expérimentés. Ne sont présentés ici que ceux qui ont permis d'obtenir les meilleurs rendements

² La campagne a prospecté plusieurs zones. L'une d'entre elles (le spot A) s'est révélée beaucoup plus productive que les autres, et contribue à tirer la moyenne vers le haut

la CCALMR, et ii) le cas échéant, la valeur commerciale des espèces de crabe pêchées reste à établir mais apparaît potentiellement faible.



Relation nombre de casiers / capture à bord en poids brut sous deux hypothèses de rendement.

Deux hypothèses sont testées par la suite :

1. Les palangriers sont aménagés de manière à pouvoir virer 430 ou 600 casiers par jour au minimum. Quels aménagements sont à prévoir dans le respect des normes de sécurité ?
2. Un navire spécifique est mis en exploitation sur cette pêcherie (un caseyeur) avec objectif minimal d'un virage de 430 ou 600 casiers par jour. Quelles devront être ses caractéristiques minimales ?

On prendra comme hypothèse sous-jacente que les charges d'exploitation sont sensiblement identiques entre les deux types de navires, et que par conséquent, le point d'équilibre à 3 tonnes brut par jour est conservé. Ces deux types de navires travaillent des engins dormants. La consommation en carburant est donc a priori peu différente. Les engins utilisés utilisent également des quantités d'appâts identiques. La seule différence pourrait provenir des charges salariales, car un caseyeur peut exiger plus de main-d'œuvre qu'un palangrier. On ne considérera pas ce surcoût potentiel car il est a priori peu important au regard du total des charges de tels navires. La main-d'œuvre supplémentaire sera constituée de matelots de pont sans qualifications particulières, et donc la moins onéreuse.

Considérations liminaires : la durée des manœuvres

En préambule de l'étude de la faisabilité technique d'aménagement des navires, on doit estimer la capacité à manœuvrer 430 à 600 casiers par jour. D'après les données communiquées par le SARPC, les engins seraient manœuvrés en filières composées de 100 casiers de type 1 ou 2 en mode d'exploitation commercial. Lors de la campagne expérimentale ORCASAV, les temps de manœuvre pour des filières d'environ 60 casiers sur le navire affrété spécialisé étaient les suivants :

- Durée de l'ensemble de la durée du filage : environ 30 minutes
- Durée de l'opération de virage : environ 90 minutes
- Durée préparation nasses et boêtage : environ 60 minutes
- Durée de recherche de la filière suivante : environ 45 minutes

En estimant qu'éventuellement on pourrait diminuer, en temps masqué sur l'opération de virage, le temps de la troisième opération à 45 minutes, le temps total d'une manœuvre complète pour une filière de 60 casiers est de 3h30. Pour la manœuvre d'une filière de 100 casiers, on peut estimer que le temps nécessaire minimum sera compris entre 4h15 et 4h30 (45 pour le filage + 120 pour le virage + 60 pour le boêtage + 45 pour prise de la filière suivante). En théorie, cela permet de faire

au maximum entre 5 et 6 manœuvres complètes dans 24 heures soit l'utilisation d'environ 550 casiers par jour en moyenne. En pratique, en tenant compte d'éventuelles avaries et changements de zones de pêche en cours de marée³, on peut devra tabler de manière plus **réaliste sur une fréquence de 4 ou 5 manœuvres par jour soit environ 450 casiers en moyenne par jour de pêche.**

C'est moins que le nombre de 600 casiers requis sous l'hypothèse basse de rendement (5 kg brut de légines par casier en moyenne). Par contre, le relevage de 430 casiers (hypothèse haute de 7 kg brut par casier) par jour peut être atteint en ayant une bonne organisation du travail et un minimum d'aide mécanisée à la manutention des casiers et des autres gréements associés.

Hypothèse 1 : aménagement des palangriers

Le choix du pont de travail est primordial pour déterminer la polyvalence des navires palangriers à réaliser la pêche aux casiers.

Le pont de travail actuel des palangriers est le pont principal situé au niveau de la ligne de flottaison et deux ponts au-dessous du pont découvert qui est le pont supérieur (*boat deck*). Dans la configuration en caseyeur, le choix du pont principal comme pont de travail présente les principales difficultés suivantes :

- Sur la majorité des palangriers, cela imposerait l'obligation contraignante et onéreuse de démontage et de remontage des installations « palangres » situées dans le pont principal à chaque décision de changement de pêche de la palangre aux casiers sur Crozet. Ces opérations de démontage et de remontage imposeraient un retour au port pour le déchargement ou le chargement et le stockage du matériel démonté. Cela induit bien évidemment une perte d'exploitation non négligeable. (12 à 15 jours de route + temps de démontage ou remontage)
- Difficulté de stockage et de manutention d'une filière de 100 casiers au pont principal sans modifications importantes de l'espace actuel. Le volume d'une centaine de casiers est d'environ 46 m³ sans compter le gréement supplémentaire de la filière (orins, flotteurs, ancres). Ce volume correspond approximativement à celui du matériel « palangres » actuellement en place.
- Difficulté technique de transférer les filières soit du pont supérieur au pont principal soit directement depuis le pont principal pour des raisons de sécurité, de réglementation maritime et de manutention imposant des modifications dans le compartimentage du navire. Le relevage ou le transfert des casiers ne pourra s'effectuer que dans le compartiment dédié au relevage des palangres. Le transfert des casiers de la partie relevage à la partie filage situé à la poupe du navire suppose la modification du local de l'usine de traitement du poisson. Cela suppose également la redéfinition des nouveaux locaux ainsi créés en termes de réglementation sur le compartimentage. Cet aspect peut être très pénalisant en termes de contraintes et obligations réglementaires dans le choix de ce pont comme pont de travail. Les modifications structurelles des navires nécessaires à l'adaptation des locaux à la pêche aux casiers seront difficilement transitoires ou transformables en fonction du choix de pêche.
- Difficulté d'adaptation des installations hydrauliques nécessaires à la pêche au casier dans le plan général d'aménagement des navires existants

³ Ces changements de zone seront fréquents : la capacité de recherche et de localisation du poisson du navire en pêche en mode caseyeur est beaucoup plus limitée qu'en mode palangrier. En effet, en arrivant sur une zone un palangrier peut facilement déployer 2 à 3 lignes de 10 ou 12 000 hameçons espacées de plusieurs milles ou les croiser, par contre les lignes d'un caseyeur sont beaucoup plus courtes et ne peuvent se croiser. On peut estimer qu'en prospection un caseyeur balaie une surface quotidienne 3 à 4 fois moins importante qu'un palangrier ce qui diminue les probabilités de rencontrer du poisson et intensifie la phase de recherche / prospection.

En conséquence, il semble que le pont principal, pont de travail actuel, ne soit pas le mieux adapté à effectuer toutes les opérations de pêche au casier sur la majorité des palangriers existants. **L'alternative au pont principal** dans le choix du pont de travail **est le pont supérieur** (*boat deck*). Ce pont est le pont découvert situé au niveau de la timonerie qui s'étend de la proue à la poupe du navire.

Le choix éventuel de ce pont comme pont de travail permet de maintenir le pont principal dans l'état et garantir la polyvalence du navire en palangrier et en caseyeur. Toutefois l'adaptation du pont supérieur pour la pêche aux casiers impose les contraintes exposées ci-dessous :

a) Stockage des nasses en période de transit

Le stockage des casiers est un problème à considérer au départ et au retour de campagne. Le volume d'un casier de type 1 ou 2 est d'environ 0,457 m³ (dimensions en mm : 1 600 x 1 100 x 260). Si on considère que le navire devra stocker au minimum 500 casiers + 10% de rechange durant cette période, l'espace dédié au stockage devra être d'environ 250 m³. Ce volume ne tient pas compte des bouées, des ancres et autres gréements. Il correspond approximativement à la totalité de la place disponible sur le pont supérieur allant de l'avant de la timonerie au brise-lames et sur la majeure partie de la plage arrière sur une hauteur d'environ 1,6 m. Le volume de stockage considéré et son emplacement entraînent des contraintes de protection des engins de pêche durant les 12 à 15 jours de route (suivant la zone de pêche) sur une campagne de 90 jours.

b) Stabilité du navire

L'autre paramètre à ne pas négliger est la stabilité du navire en particulier durant les deux phases de départ et de retour de campagne. Les nouveaux calculs de stabilité devront intégrer les différents éléments supplémentaires suivants situés au pont supérieur :

- Le poids total des 5 filières. Le poids unitaire étant de 46 kg, le poids total des 550 casiers (+10 % de rechange) sera d'environ 25 t. En tenant compte du complément de poids pour le reste du gréement de chaque filière (ancres, bouées, etc.) on peut estimer le poids à environ 27 tonnes.
- Le poids des installations hydrauliques (enrouleur d'orins situé au pont passerelle, vire-casiers, centrale hydraulique et accessoires divers)
- Le poids des moyens de manutention supplémentaires : automatisation de la manutention des casiers de l'AV sur l'AR, mât de charge ou potence avec treuil de hissage des casiers, les grues installées n'étant pas prévues pour une manutention en mer.
- Le poids des différentes modifications apportées au navire pour l'amélioration de la protection de l'équipage et des engins de pêche décrit au point e).
- Le poids possible de glace accumulé sur les casiers stockés.
- La situation du stockage des casiers sur l'avant du pont supérieur (possibilité d'assiette négative).

L'intégration de tous ces éléments de poids, situés dans les parties hautes des navires existants, dans le nouveau calcul de stabilité peut être un facteur très pénalisant (voire réhibitoire) dans le choix d'utilisation des palangriers existants en caseyeur⁴.

c) Installations hydrauliques spécifiques d'aide à la pêche

Le passage de la palangre aux casiers entraîne l'installation des appareils hydrauliques propres à ce type de pêche. Cela implique l'installation des appareils suivants :

- Vire-casier spécial pour orin de diamètre de 32 mm capable de supporter la traction très importante de l'ensemble de la filière de 100 casiers et du reste du gréement.

⁴ En cas de choix du pont principal comme pont de travail, la problématique de la stabilité du navire dans les périodes de départ et de retour de pêche aurait été pratiquement identique

- Enrouleur d'orin à monter sur l'arrière de la cheminée
- Centrale hydraulique dédiée aux nouveaux appareils
- Potence ou mât de charge de hissage des casiers à bord lors de l'opération de virage. On peut éventuellement envisager le remplacement d'une grue existante par une grue utilisation mer pour la manutention des casiers
- Installations annexes (exemple : pour l'enroulement des orins du vire-casier à l'enrouleur, pour le filage des orins à partir de l'enrouleur, etc.).

On suppose que le bilan électrique permet l'installation d'une centrale hydraulique supplémentaire sans par ailleurs gêner la simultanéité des fonctions de fonctionnement du navire.

d) Aménagement du navire

En tenant compte des remarques précédentes, le passage des navires palangriers en caseyeurs suppose au moins les différents aménagements suivants (non exhaustifs) :

- Création d'un espace fermé au pont shelter pour le poste de décrochement des différents engins sur les filières.
- Pour la protection de l'équipage et des engins de pêche, augmenter de façon substantielle le brise-lames sur l'étrave sur une hauteur équivalente à la hauteur de stockage des casiers (hormis le navire Croix du Sud I). De même il faudra une protection du bordé bâbord exposé au vent et à la mer lors des opérations de pêche.
- Aménagement de la plage arrière pour rendre fonctionnel cet espace pour l'opération de filage tout en le maintenant en lieu de stockage des casiers et en lieu de manœuvre portuaire.
- Pour l'amélioration des conditions de travail très pénibles de l'équipage lors de l'opération des transferts des casiers et autres engins de l'avant à l'arrière du navire, étudier et prévoir d'installer un système de noria des casiers passant par la coursive latérale **très étroite** du côté tribord.
- Aménagement d'un poste de déchargement des casiers sur le pont avec trappe réglementaire de liaison avec l'usine de traitement du poisson.
- Pour certains navires, afin d'améliorer la manœuvrabilité lors du virage des filières, fourniture et installation d'un propulseur avant.

e) Coût estimatif des investissements

- Le prix d'un casier équipé de ses bouées et des lests est estimé à environ 320 €. Ce qui représente un coût total par navire de 176 000 € pour 550 casiers. Pour l'ensemble des 6 filières (5 filières en exploitation + 1 filière en rechange), le coût estimatif du matériel de pêche monté comprenant les orins, les bouées, les ancres et autres accessoires pourrait être d'environ 175 000 € par navire y compris le transport. Ce qui fait un total de 250 000 € pour l'achat du matériel de pêche,
- L'estimation budgétaire par navire des travaux d'étude, de modification et d'adaptation y compris l'achat de vire-casiers et d'enrouleurs d'orins serait d'environ 1 100 000 €, répartie de la façon suivante :
 - ✓ Coût des études de la société de classification et d'un bureau d'études : environ 50 000 €
 - ✓ Approvisionnement et montage de l'installation hydraulique comprenant le vire-casier, l'enrouleur de 14 000 m d'orin, les centrales hydrauliques : environ 780 000 €
 - ✓ Coût d'aménagement du navire tel que décrit au point d) : environ 300 000 €

Nota 1 : cela ne tient pas compte d'éventuels travaux de correction de la stabilité par ajout de poids dans les fonds des navires

Nota 2 : ce budget ne tient pas compte de l'installation d'un propulseur d'étrave d'une puissance d'environ 300 kW.

Par navire l'estimation totale serait d'environ 1 300 000 €. Cette estimation ne tient pas compte des pertes d'exploitation liées au temps nécessaire pour réaliser ces transformations. (environ 30 jours ouvrables). Par ailleurs, à ce coût d'investissement, il faut ajouter les pertes supplémentaires d'exploitation qu'imposent le retour au port et le temps d'immobilisation à chaque décision de changement de pêche.

D'un point de vue comptable, ces nouveaux investissements augmenteront les charges d'amortissement des entreprises. Il est ainsi probable que le point d'équilibre de 3 tonnes jour déterminé sur le modèle d'exploitation actuel soit en fait sous-estimé. L'exploitation de 450 casiers par jour en moyenne avec une hypothèse haute de productivité (7 kg de légines par casier) pourrait donc ne pas suffire pour équilibrer les comptes.

f) Possibilités de pêche

Pour la saison 2009-2010, un quota nominal de 1 000 tonnes a été approuvé, mais réduit à un quota effectif de 700 tonnes pour tenir compte de la déprédation importante sur cette zone. En supposant que l'usage du casier autorise l'alignement du quota effectif sur le quota nominal (1 000 tonnes), et sur la base de la clé de répartition actuelle des possibilités de pêche entre les navires (le moins doté dispose d'un quota de 57 tonnes sur 700 tonnes, le mieux doté d'un quota de 159 tonnes sur 700 tonnes), le quota par navire pour la pêche au casier autour de Crozet pourra varier entre 82 tonnes pour le navire le moins doté et 227 tonnes pour le navire le mieux doté. En supposant un rendement de la pêche au point d'équilibre de 3 tonnes par jour, les quotas par navire pourront être pêchés en 27 jours pour le moins doté et 75 jours pour le mieux doté.

Compte tenu de la durée actuelle des marées (90 jours dont 75 jours de pêche), seul le navire le mieux doté pourra éventuellement amortir l'adaptation du navire sur une marée complète. Pour les autres navires, la marée au casier sera nécessairement plus courte. Etant entendu que le changement de stratégie de pêche doit s'accompagner d'un retour au port ne serait-ce que pour y charger / décharger les casiers, il est probable que l'opération aura des conséquences négatives sur la viabilité économique sous le modèle actuel.

Conclusions

Le passage de la majorité des palangriers existants en mode caseyeurs entraînerait des contraintes techniques et financières très importantes. D'autre part, les diverses réglementations (réglementation administrative sur la sécurité des navires ; réglementation des sociétés de classification) sont à considérer très sérieusement et nécessite une étude préalablement à toute poursuite du projet. Par ailleurs, certains navires pourront peut-être envisager de rentabiliser l'adaptation sur l'équivalent annuel d'une marée complète, alors que d'autres disposants de quotas moins élevés devront espérer rentabiliser l'opération sur un nombre de jours de pêche plus réduit.

A cette analyse technique, il faut ajouter une considération sur la pénibilité et de la dangerosité du travail en mode caseyeur par rapport au mode palangrier. Le travail sur les palangriers existants en mode caseyeur suppose la manutention de casiers d'environ 45 kg et autres gréements sur un pont exposé dans des parages hostiles la plupart de l'année. Le travail en mode caseyeur s'effectue durant une période 24h/24h durant toute la campagne de pêche. Certains postes de travail sont particulièrement vulnérables et nécessiteront la mise en œuvre des moyens de protection et de sécurité accrue.

Hypothèse 2 : mise en exploitation d'un navire spécifique

En tenant compte de la quantité de casiers à travailler et des conditions d'exploitation, les principales caractéristiques d'un navire caseyeur dédié pourraient être les suivantes :

- Longueur : environ 57 m
- Largeur : environ 11,5 m
- Vitesse : environ 13 nœuds

▪ Capacité cales	:	environ 400 m ³
▪ Propulseur transversal AV et AR	:	environ 350 kW
▪ Equipage	:	30 hommes
▪ Equipement de pêche	:	1 enrouleur d'orin, 1 vire-casier, centrale hydraulique
▪ Usine de traitement de poisson	:	Triage, éviscération, lavage et mise en caisse
▪ Tunnel de congélation	:	2 x 3 t/j à -30°
▪ Manutention	:	1 grue manutention haute mer

D'après les informations recueillies, le coût d'un navire neuf ayant ces caractéristiques se situerait autour de 15 M€. Il est sans doute possible de diminuer ce coût d'investissement en recherchant un navire de pêche caseyeur sur le marché de l'occasion, ou en adaptant un navire de type supply ou chalutier d'occasion à la pêche au casier. Une partie des navires américains engagés sur la pêcherie du crabe d'Alaska ou le « sable fish » sont en effet des supply reconvertis.

La solution mise en exploitation d'un navire spécifique demandera un délai qu'il faut prendre en compte. Les études, consultations et la construction d'un navire neuf demandent autour de 36 mois. La refonte d'un navire existant requiert un délai se situant entre 12 à 18 mois pour la recherche du navire, les études, les consultations et les travaux, sous réserve de trouver le navire adéquat, compte tenu des contraintes pour franciser un navire non construit initialement en conformité avec la réglementation française.

En supposant que la pêche au casier autorise la mise à disposition d'un quota global de 1 000 tonnes autour de Crozet au lieu des 700 tonnes actuelles, et en se basant sur une pêche au niveau du point d'équilibre de 3 tonnes jour, il n'apparaît pas réaliste que les sociétés de pêche investissent chacune dans des navires spécialisés qui ne travailleront qu'au plus 75 jours par an, à moins que le casier ne soit également utilisé pour la pêche à la légine dans la zone des Kerguelen ou que des possibilités de pêche alternative sur d'autres stocks et dans d'autres zones existent.

Si l'on raisonne à un niveau global, sans tenir compte de la répartition actuelle des possibilités de pêche par société, la pêche de 1 000 tonnes de légines dans la zone Crozet sous un rendement au point d'équilibre de 3 tonnes par jour de poids vif demandera environ 330 jours de pêche d'un navire caseyeur par an. Supposant qu'un navire caseyeur peut développer un effort de pêche annuel de 225 jours en trois marées (1 marée : 15 jours de voyage + 75 jours de pêche + 10 jours d'escale pour le déchargement / avitaillement = 100 jours), deux caseyeurs tournant à 70 % de leur potentiel maximum seront nécessaires pour exploiter le quota, car un ne suffira pas. La mise en service de deux caseyeurs demandera un changement de stratégie dans les modalités d'exploitation du quota disponible. Cela pourra consister en *i*) l'affrètement de navires spécifiques étrangers, car il n'en existe pas sous le pavillon Français, *ii*) l'investissement par l'une des entreprises dans des navires caseyeurs, ou *iii*) la création par les armements français d'une structure juridique dédiée à l'exploitation de navires caseyeurs financés en commun, cette solution nécessiterait un accord entre les armements par ailleurs aujourd'hui concurrents.

Conclusions et perspectives

L'exploitation de la légine aux casiers autour de Crozet peut se faire sous deux modèles d'exploitation. Le premier modèle consiste à aménager les palangriers pour les transformer en caseyeurs pour qu'ils puissent exploiter saisonnièrement leurs quotas dans la zone. Cette stratégie nécessite un aménagement spécifique des navires palangriers pour la mise en œuvre d'une technique de pêche radicalement différente de celle de la palangre en ce qui concerne l'équipement et l'organisation du travail à bord. La structure actuelle des navires palangriers fait que ceux-ci ne pourront pas être totalement polyvalents, c'est-à-dire en capacité d'exploiter la palangre et le casier au cours d'une même marée. Ils devront faire escale au port pour préparer les navires à des marées spécifiquement orientées sur la pêche au casier ou à la palangre. Par ailleurs, ces aménagements ont des implications en matière de normes de sécurité qu'il reste à vérifier par l'autorité compétente et en matière d'aggravation de la pénibilité du travail. Sous une hypothèse haute de rendement (7 kg de légines par casier en moyenne), les navires pourront

travailler le nombre de casiers requis, qui est d'ailleurs proche du maximum qu'un navire de ce type peut travailler. Si les rendements unitaires se rapprochent de l'hypothèse basse de 5 kg de légine par casier, les captures seront sous le point d'équilibre car il est techniquement impossible aux navires de mouiller le nombre minimum de casiers requis (600 par jour). Le coût des investissements nécessaires est estimé proche de 1 300 000 € par navire, plus les charges récurrentes de gréement / dégréement des appareils de pêche. La distribution actuelle des quotas entre les navires fait que certains pourront espérer rentabiliser l'opération sur une marée complète, alors que d'autres devront le faire sur des marées sensiblement écourtées ce qui apparaît impossible du fait des nouvelles charges d'amortissement créées par les nouveaux investissements.

En première approche, l'adaptation des palangriers en caseyeurs sur un mode saisonnier n'apparaît pas une solution techniquement réaliste ni économiquement viable.

L'alternative est de considérer en second modèle l'exploitation des possibilités de pêche par des navires caseyeurs spécialisés. La mise en œuvre de ce type de navire spécialisé aura l'avantage de permettre l'exploitation des possibilités de pêche avec un outil adapté. Le problème qui se pose est que les quotas actuels des sociétés de pêche sont insuffisants pour justifier la mise en service de ce type de navire par chacun des armements. Des changements dans les modalités actuelles de distribution des possibilités de pêche devront être apportés pour rendre l'investissement dans des caseyeurs efficaces. Par ailleurs, si les quotas à Crozet sont pêchés par des caseyeurs, ils ne pourront pas l'être par les palangriers. La flotte actuelle se verra ainsi amputée de l'équivalent de 12 % de son quota (700 tonnes sur un total de 5 800 tonnes), ce qui aura des conséquences sur la rentabilité des sociétés car si les coûts variables seront réduits, les coûts fixes continueront à courir.

La mise en service de caseyeurs est donc la solution techniquement réalisable pour exploiter au casier le quota de légines autour de Crozet moyennant un changement des modalités d'exploitation des possibilités de pêche. Par contre, elle aura des impacts négatifs sur la viabilité économique des armements, tant pour les palangriers existants que pour les caseyeurs à mettre en service. Aussi, une solution de ce type imposera vraisemblablement de longues et difficiles négociations entre armements, avec le risque d'affecter la cohésion actuelle du SARPC.