

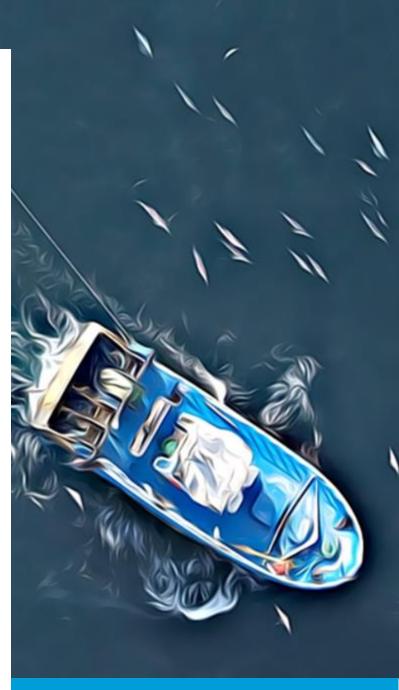
DELphinus**MO**uvements**GES**tion



Caractérisation des flottilles à risques dans le golfe de Gascogne











Durée du projet : 3 ans

Date de lancement : 01/03/2022

Date de fin: 30/06/2025

Coordinateurs de projet : Clara Ulrich, Pierre Petitgas, Jérôme Spitz, Marion Pillet.

Site web: https://delmoges.recherche.univ-lr.fr

Livrable

WP concerné: WP4

Responsables du WP: Gourguet Sophie (Ifremer), Lehuta Sigrid (Ifremer), Ridoux Vincent (ULR)

Livrable L.4.32

Date de production : 31 Octobre 2024

Titre : Caractérisation des flottilles à risques dans le golfe de Gascogne

Auteurs : Baranger Laurent (Cellule Mer), Ollivier Pierrick (Cellule Mer)

Résumé

Depuis les années 1990, la France connaît régulièrement des épisodes de mortalités importantes de dauphins, qui entraînent des pics d'échouages sur le littoral Atlantique en hiver. Depuis 2016, les échouages de petits cétacés dans le golfe de Gascogne présentant des traces de capture, atteignent des niveaux inédits. Si les données scientifiques actuelles permettent d'évaluer globalement le risque induit par ces captures accidentelles pour la conservation de la population de dauphins communs, elles sont toutefois trop lacunaires pour comprendre les déterminants écosystémiques et halieutiques à l'origine de ces captures. En concertation avec l'Office français de la biodiversité, les professionnels de la pêche et l'Etat, La Rochelle Université-CNRS et l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) ont construit le projet Delmoges (Delphinus Mouvements Gestion). Il vise, dans un premier temps, à combler ces lacunes en allant chercher des nouvelles données sur les habitats des dauphins, sur leurs interactions trophiques dans l'écosystème et leurs interactions techniques avec les engins de pêche. Ensuite, le projet propose d'intégrer les connaissances sur l'ensemble du socioécosystème pour envisager une diversité de scénarios de diminution des captures accidentelles incluant des solutions technologiques et, enfin, d'en évaluer les conséquences biologiques et socioéconomiques.

Ce livrable a pour objectif de caractériser l'activité des entreprises de pêche et de comprendre les évolutions. Il s'agit notamment d'appréhender les dépendances (saisonnalité, espèces, engins). Le deuxième objectif est d'analyser l'économie de la filière qui en découle (fournisseurs de biens et services et acteurs de l'aval ...). Ce travail est important car il sert à comprendre les enjeux mais également de base pour des simulations de scénarios ou d'évaluation de politiques publiques.

Dissémination

Type de livrable : rapport

Public: Oui

Lieux de stockage : site web Delmoges.

Consortium scientifique



La Rochelle Université 23 avenue Albert Einstein BP 33060 17031 La Rochelle

https://www.univ-larochelle.fr/



Centre national de la recherche scientifique (CNRS) 3, rue Michel-Ange 75794 Paris cedex 16

https://www.cnrs.fr/fr



Institut Français pour l'Exploitation de la Mer (Ifremer) 1625 route de Sainte-Anne - CS 10070 29280 Plouzané

wwz.ifremer.fr/



Université de Bretagne Occidentale (UBO) 3 rue des Archives CS93837



29238 Brest cedex 3



https://nouveau.univ-brest.fr/



Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMEM) 134 avenue de Malakoff 75116 Paris

https://www.comite-peches.fr/





CARACTERISATION DES FLOTTILLES A RISQUES DANS LE GOLFE DE GASOGNE



I. Table des matières

II.	C	ONTEXTE :	3
III.		OBJECTIFS:	3
IV.		LES PRECISIONS METHODOLOGIQUES	4
A	١.	Sources de données	4
B	3.	La typologie des navires	5
(C .	Les modèles économiques des entreprises de pêche	7
).	La création de richesses	7
E	.	Les limites	9
٧.	Lc	a caractérisation des navires de pêche	10
A	١.	Les arts trainants	14
	1.	Les chalutiers pélagiques	14
	2.	Les senneurs	32
	3.	Les chalutiers de fond	40
	4.	Les navires polyvalents utilisant des engins trainants	58
Е	3.	Les arts dormants	66
	1.	Les fileyeurs « maillant calé »	66
	2.	Les trémailleurs	94
	3.	Les autres fileyeurs	122
	4.	Les ligneurs et la palangriers	135
	5.	Les caseyeurs	153
	6.	Les navires polyvalents utilisant des engins dormants	171
VI.		Ventilation par branche d'activité de l'ensemble des flux économiques	
an	nue	els movens générés par la population de référence	189

II. CONTEXTE:

Des échouages de dauphins sont constatés sur le Golfe de Gascogne depuis plusieurs années, dont une partie présente des traces d'engins de pêche. La Commission européenne a lancé un précontentieux en juillet 2020 contre la France et l'Espagne afin que ces Etats membres mettent en place des mesures de réduction des captures accidentelles de cétacés en Atlantique Nord-Est. Elle incite les Etats membres à suivre les scénarios du CIEM recommandés dans son rapport de mai 2020.

La zone de référence est le Golfe de Gascogne (zone CIEM: 27.8. a, b, c et d). La population de référence comprend les navires ayant pratiqués les engins à risque concernés dans l'année: chalut pélagique en paire (PTM), chalut de fond en paire (PTB), chalut pélagique à panneau (OTM), senne tournante (PS), filet maillant calé (GNS) et trémail (GTR).

III. OBJECTIFS:

L'objectif est d'abord de caractériser l'activité des entreprises de pêche et de comprendre les évolutions. Il s'agit notamment d'appréhender les dépendances (saisonnalité, espèces, engins).

Le deuxième objectif est d'également analyser l'économie de la filière qui en découle (fournisseurs de biens et services et acteurs de l'aval ...).

Ce travail est important car il sert à comprendre les enjeux mais également de base pour des simulations de scénarios ou d'évaluation de politiques publiques.

IV. LES PRECISIONS METHODOLOGIQUES

A. Sources de données

Notre approche s'appuie sur le traitement de deux bases de données primaires, mises à disposition par le Centre d'Accès Sécurisé aux Données (CASD) dans le cadre du programme VALPECHE. La première base de données détaille l'activité (effort et production) individuelle des navires de pêche métropolitaine (données « SACROIS ») à partir de laquelle la population de référence a été définie et la seconde base de données comprend les modèles économiques des entreprises de pêche concernées pour un échantillon seulement de la population de référence (données « Ecopêche »). Les sources sont les suivantes :

- Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DGAMPA) [Producteur],
 Données d'effort et de production de la pêche maritime des navires sous pavillon français - 2018 à 2022[Fichiers de données SACROIS], Centre d'Accès Sécurisé aux Données (CASD) [Diffuseur],
 - http://doi.org/10.34724/CASD.463.3334.V1
 - http://doi.org/10.34724/CASD.463.3335.V1
 - http://doi.org/10.34724/CASD.463.3335.V1
 - http://doi.org/10.34724/CASD.463.4499.V1
- Ministère de l'Agriculture (SSP) [Producteur], Enquête sur la production des données économiques dans le secteur des pêches maritimes – 2018 à 2021 [Fichiers de données Ecopêche], Centre d'Accès Sécurisé aux Données (CASD) [Diffuseur];
 - http://doi.org/10.34724/CASD.124.3453.V1
 - http://doi.org/10.34724/CASD.124.3974.V1
 - http://doi.org/10.34724/CASD.124.4500.V1

Figure 1 : Présentation des bases de données utilisées

Une base de données spatialisés

- Zones de pêche
- Dates de pêche
- Métiers et espèces capturées
- Caractéristiques du navire

Une évaluation sociale et économique

sur l'ensemble de la filière pêche avec ses 3 branches Une base de données des modèles économiques des entreprises

- Composition du CA
- Composition des coûts
- Segment de métier
- Port d'exploitation

Source: Cellule MER - LEMNA

B. La typologie des navires

Concernant la typologie des navires, nous avons procédé à une stratification des navires de la population de référence selon les critères suivants :

- Engin principal durant l'année (CA lié à l'utilisation des engins de pêche),
- Tranche de longueur du navire.

Certaines strates (chaluts pélagiques, filets maillants, trémails et sennes coulissantes) pratiquent principalement un engin concerné. A l'inverse, les autres strates pratiquent ces engins dans une proportion moins importante.

Strate A Engin A Engin C

Strate B Engin B Engin A

O% 50% 100%

Engin A Engin B Engin C

Concerné par les arrêts temporaires

Non concerné par les arrêts temporaires

Figure 2 : Méthode utilisée pour la stratification % du temps consacré par l'engin

Source: Cellule MER - LEMNA

Cette stratification fine de la population de référence permet d'une part d'obtenir une estimation plus robuste des modèles économiques associés à chaque strate.

D'autre part, la prise en compte des différentes tranches de longueurs permet de s'adapter à certaines réglementations envisagées. Au final, les différentes strates retenues sont présentées dans le tableau 2 suivant.

Tableau 1 : Présentation des strates retenues

Arts	Engins principaux	Tranches de longueur
		8m-12m
	Chaluts pélagiques	12m-18m
		+18m
Art trainant	Sennes coulissantes	+8m
An Irdinani	Autres chaluts	8m-12m
		12m-18m
		+18m
	Divers engins trainants	+8m
	Filets maillants calés	-8m
		8m-10m
		10m-12m
		12m-24m
		+24m
	Trémails	-8m
		8m-10m
		10m-12m
		12m-18m
		+18m
Art dormant	Autres filets	-8m
	Adires illeis	+8m
	Lignes & palangres	-8m
		8m-10m
		+10m
	Casiers	-8m
		8m-10m
		+10m
		-8m
	Divers engins dormants	8m-10m
		+10m

Source: Cellule MER - LEMNA

C.Les modèles économiques des entreprises de pêche

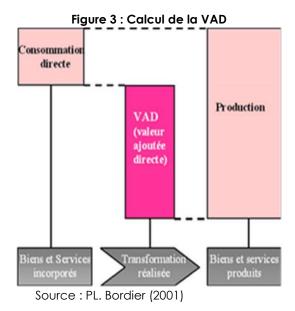
Pour les années de 2017 à 2021, nous n'avons qu'un échantillon de données économiques. Pour chaque navire où les données économiques étaient manquantes, nous avons estimé leur modèle à partir de valeurs instrumentales (CA ou nombre de jours de mer).

Les modèles économiques pour l'année 2022 ont été estimés car nous ne disposons pas encore des résultats de la collecte de données pour cette période. Concernant les postes de revenus, le chiffre d'affaires pêche du navire est celui issu des données de captures et de commercialisation de l'année 2022 (données SACROIS). L'estimation des postes de dépenses des navires a été effectuée à partir des structures de coûts moyens des années précédentes par strate. Nous avons actualisé les coûts unitaires, notamment de carburant.

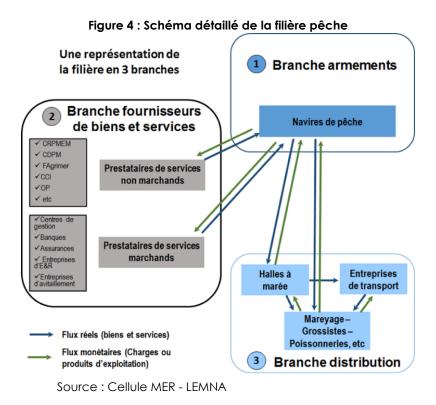
D. La création de richesses

La Valeur Ajoutée Directe (VAD) est une grandeur économique fondamentale : elle permet de mesurer la contribution de chaque entreprise dans la production nationale de richesses. La richesse filière cumule la richesse créée par les navires et par les autres acteurs de la filière qui vivent de l'activité de pêche de ces navires (fournisseurs de biens et services et acteurs de l'aval). La richesse globale correspond à la valeur ajoutée créée par chaque maillon de la filière (principe de la chaîne de valeur). Cette richesse permet de financer les emplois et les investissements des entreprises.

La VAD est le solde du chiffre d'affaires et des coûts intermédiaires directement engagés par l'entreprise pour générer cette production de biens ou services. Le schéma suivant vous illustre son calcul.



Pour évaluer l'ensemble de la filière pêche, nous la divisons en trois branches, comme l'illustre le schéma suivant. Les flux réels et monétaires traduisent les liens économiques de la branche armement avec les deux autres branches.



E. Les limites

Il existe plusieurs types de limites à nos résultats.

- Données d'entrée : Même si l'approche par strates homogènes réduits ce risque, le croisement des données économiques est imparfait (concordances entre les chiffres d'affaires « SACROIS » versus « Ecopêche »);
- 2. Absence de modèle d'exploitation par période/zone : Difficulté de prise en compte des variations de modèle économique (cycle énergétique, métierengin pratiqué, zones de pêche, durée de marée, etc.) par saison/zone. On considère que le modèle économique ne varie pas au cours de l'année ;

V. La caractérisation des navires de pêche

Dans cette partie, nous allons présenter l'activité des navires de pêche. Pour chaque segment, nous nous attachons d'abord à caractériser son activité et son évolution de 2017 à 2022. Il s'agit de présenter les totaux de trois grands agrégats classiques : le nombre de navires, les volumes et les valeurs annuels totaux débarqués.

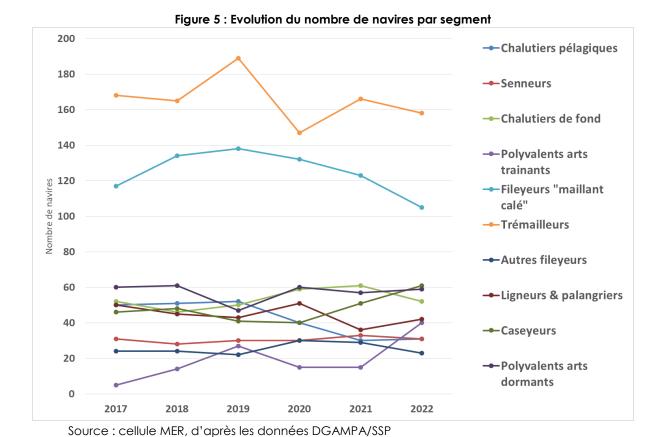
Ensuite, nous allons détailler les strates qui composent ces segments. A ce niveau, nous analyserons les caractéristiques d'un navire type basé sur une moyenne pondérée sur l'ensemble de la période de référence. Cela permet de lisser la variabilité interannuelle. Toutes les présentations des strates suivront la même structure; saisonnalité (jours de mer, espèces cibles, modèles économiques et dépendance aux engins à risques)

Toutes les données présentées respectent les règles du secret statique, ce qui nous a obligé à faire des choix méthodologiques de regroupement.:

- pour la saisonnalité, le pas de temps est au mieux mensuel voir trimestriel.
- le choix des 38 espèces étudiées est lié à leur poids en volume et en valeur dans le Golfe de Gascogne.
- nous avons regroupé les engins à risques ciblés en trois groupes : les chaluts pélagiques (PTM, PTB et OTM), la senne (PS) et les filets (GNS et GTR).

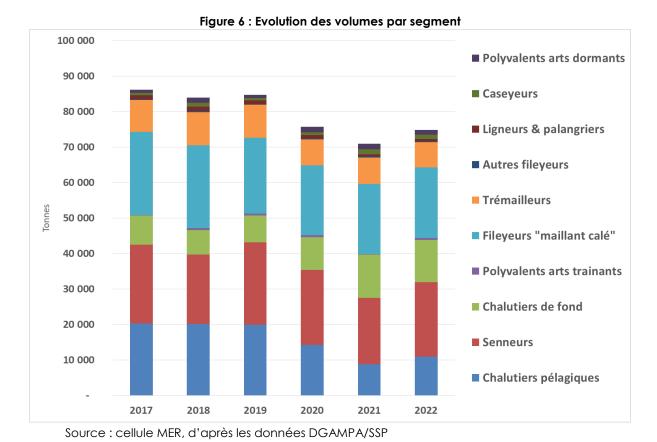
De 2017 à 2022, la population de référence est en moyenne de 611 navires. Ce chiffre est assez stable durant cette période. L'année 2021 a l'effectif le plus faible avec 601 navires tandis que l'année 2019 a l'effectif le plus haut avec 639 navires.

Chaque segment n'a pas le même poids dans la population de référence. D'une part, les navires utilisant principalement un engin à risque ciblé représente en moyenne 60% de la population totale de référence sur la période de 2017 à 2022. Les navires pratiquant principalement un engin dormant pèsent en moyenne pour 76% du nombre total de navires sur la même période. Cette répartition est relativement stable entre les années. Comme le montre la figure suivante, les segments les plus importants en effectifs sont ceux des engins du filet maillant calé et du trémail. La part en nombre de navire de ces deux segments est en moyenne de 47% de la population totale.



De 2017 à 2022, les volumes annuels moyens débarqués par la population de référence sont 79 333 tonnes. D'après le graphique suivant, ils connaissent deux phases. La première est de 2017 à 2019, où les volumes annuels sont supérieurs à 80 000 tonnes. A partir de 2020, ils sont inférieurs à cette borne.

En termes de réparation du volume par segment, les navires utilisant majoritairement un engin ciblé représentent 87% des volumes moyens annuels sur la période de 2017 à 2022. En effet, les segments des chalutiers pélagiques, des senneurs et des fileyeurs maillants calés représentent chacun au moins 20% des volumes moyens annuels. De plus, les segments des arts trainants pèsent pour 58% des volumes.



La valeur moyenne annuelle des ventes réalisées par l'ensemble des navires est de 252,8 millions d'euros sur la période de 2017 à 2022. Comme le montre le graphique ci-dessous, l'année 2020 a le niveau le plus bas avec 228,2 millions d'euros. Ceci est dû à des volumes totaux et un prix moyens relativement faibles. A l'inverse, l'année 2022 a connu le meilleur niveau sur la période avec 267,3 millions d'euros. Cela s'explique par une reprise des volumes débarqués et un prix moyen le plus haut sur la période.

A l'inverse des volumes, les segments des arts dormants représentent en moyenne 61% de la valeur totale. En effet, le segment des fileyeurs maillants calés débarque en moyenne pour 68,8 millions d'euros par an, soit 27% de la valeur totale. Ceci est dû à des volumes relativement plus importants que les autres segments. Ensuite, nous trouvons le segment des trémailleurs avec 60,5 millions d'euros (24% de la valeur totale), grâce à un prix moyen supérieur au prix moyen global. A l'inverse, le poids des senneurs n'est que de 8% en valeur contre 26% en volume.

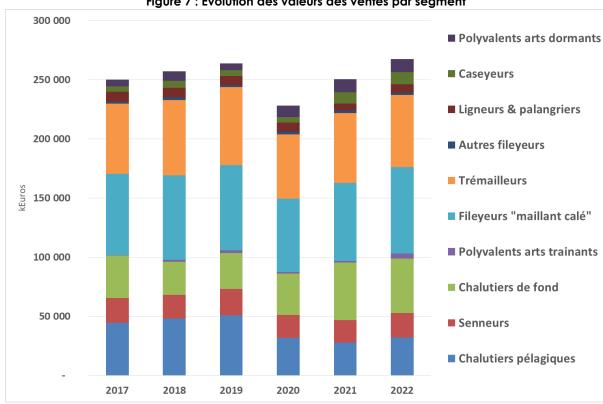


Figure 7: Evolution des valeurs des ventes par segment

Les arts trainants Α.

Les navires utilisant principalement des engins appartenant aux arts trainants ont été regroupés 4 segments : les chalutiers pélagiques, les senneurs, les chalutiers de fond et les navires polyvalents utilisant des engins trainants. Les deux premiers utilisent donc principalement un engin ciblé.

1.Les chalutiers pélagiques

Le segment des chalutiers pélagiques concerne les navires dont l'utilisation de ces chaluts représente au moins 50% de leur activité. Il est divisé par tranches de longueurs en 3 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif est celle des navires de plus de 18 mètres. Cependant, elle passe de 28 à 16 unités entre 2017 et 2022. En effet, une partie de ces navires ont diversifié leur activité vers le segment des chalutiers de fond. Cette tendance baissière se retrouve également dans les deux autres strates.

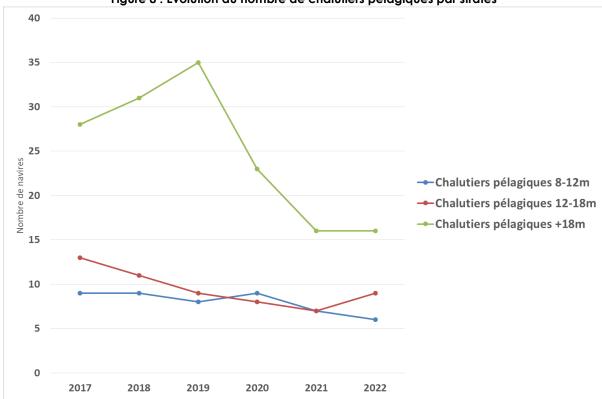


Figure 8 : Evolution du nombre de chalutiers pélagiques par strates

En moyenne sur la période de 2017 à 2022, la strate de navires de plus 18 mètres représente 70% des volumes totaux du segment. Comme le montre le graphique cidessous, les volumes de cette strate ont fortement chuté depuis 2020. Cela s'explique soit par une baisse du nombre de navire (année 2020) ou soit par une baisse du volume moyen par navire (année 2022). L'année 2021 combine ces deux facteurs explicatifs.

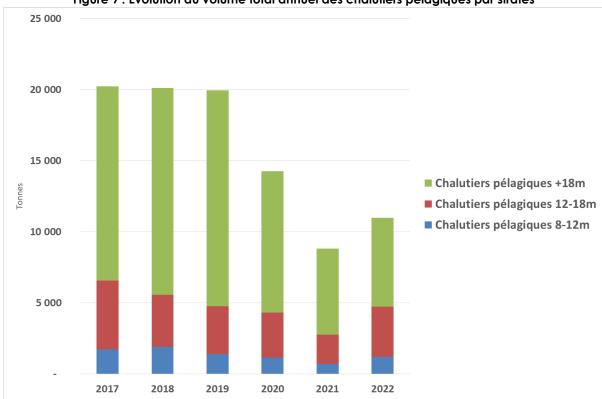


Figure 9 : Evolution du volume total annuel des chalutiers pélagiques par strates

En valeur, la réparation entre les trois strates et l'évolution des valeurs totales annuelles de ce segment sont identiques à celle des volumes (cf. graphique 10). En effet, les prix moyens des trois strates sont proches sur la période de 2017 à 2022. La hausse du prix moyen annuel constaté depuis 2021 ne permet pas de compenser la baisse de volumes sur ces années.

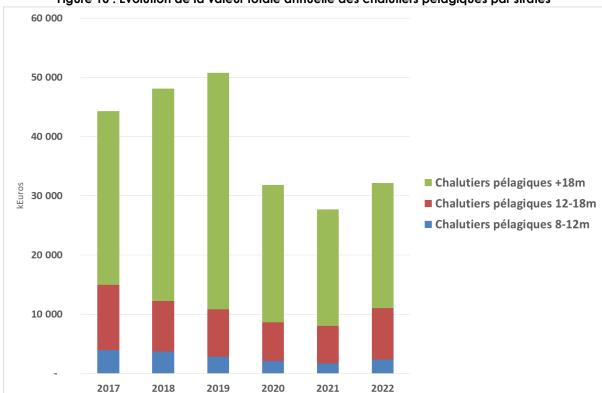


Figure 10 : Evolution de la valeur totale annuelle des chalutiers pélagiques par strates

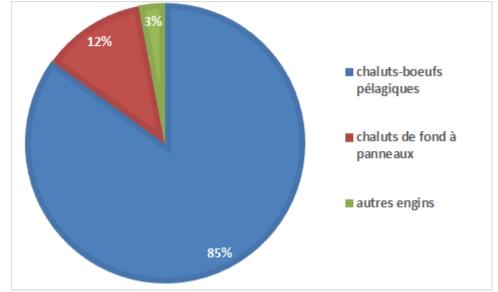
a) Les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un chalutier pélagique de 8 à 12 mètres débarque 169 tonnes en 179 jours de mer. Avec un prix moyen de 2,06 €/kg, il réalise un CA annuel de 348 k€. Il utilise principalement les chaluts-bœufs pélagique.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 302 900 euros, ce qui permet de dégager un Excédent Brut d'Exploitation (EBE) de 70 000 euros. Le navire moyen emploie 2,8 ETP et consomme 400 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence de mai à septembre (68% du CA annuel) avec un pic en en juillet et août. Les prix moyens mensuels sont plus élevés de décembre à mars (plus de 3,30 €/kg).
- La sardine est l'espèce stratégique des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres. Comme le montre les graphiques suivant, cette espèce représente 76% des volumes annuels et 56% de la valeur annuelle avec un prix moyen de 1,50 €/kg.
- L'utilisation de cet engin par les navires de cette strate dans la zone du Golfe de Gascogne représente 89% des volumes et 85% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance est plus importante au 2ème et au 3ème trimestre (plus de 95% en valeur). La sardine, la dorade grise, le maigre, le maquereau et le chinchard à queue jaune sont les espèces concernées.

(2) Les engins utilisés

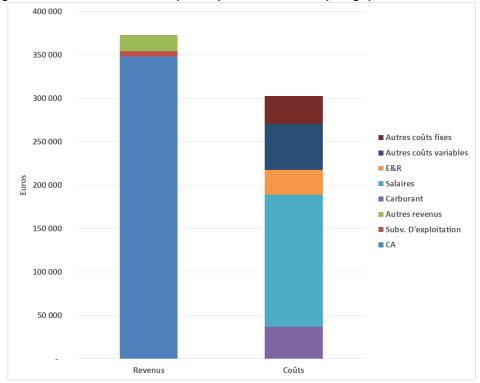
Figure 11 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

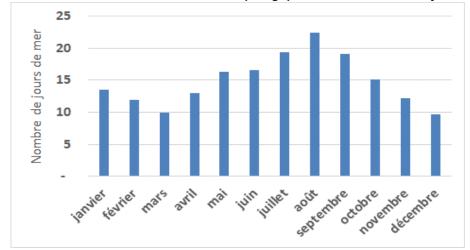
(3) Le modèle économique

Figure 12 : Le modèle économique moyen des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres



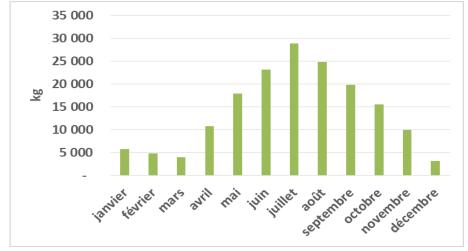
(4) La saisonnalité

Figure 13 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres en jours de mer



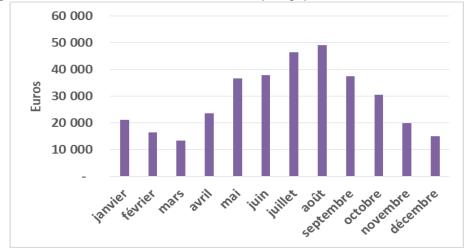
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 14 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres en volume



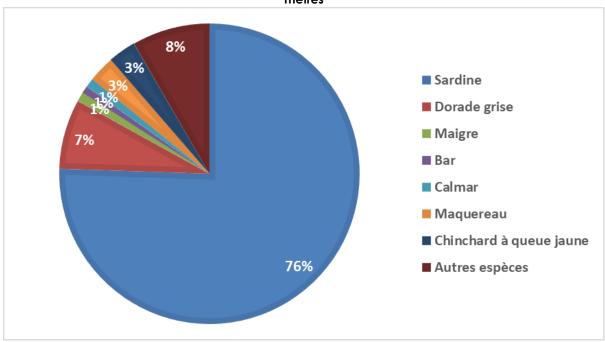
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 15 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres en valeur



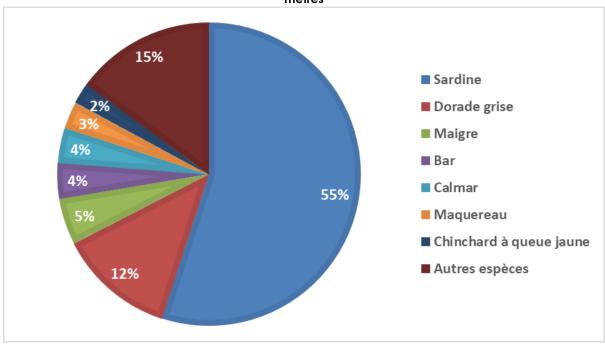
(5) Les espèces débarquées

Figure 16 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres



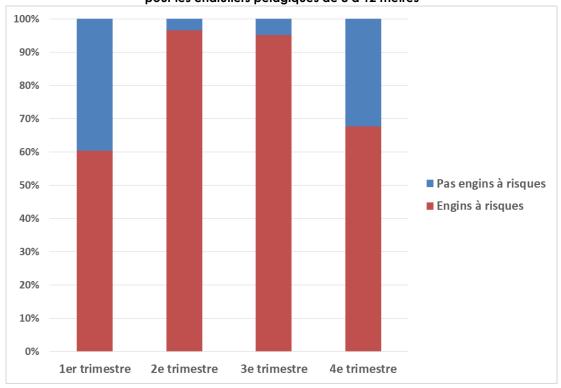
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 17 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres



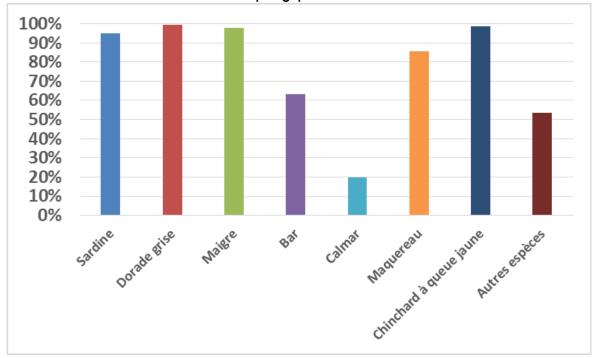
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 18 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 19 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres



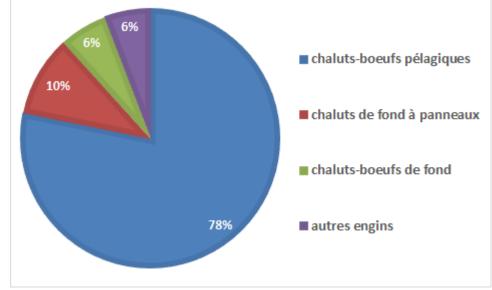
b) Les chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres

(1) Synthèse

- Un chalutier pélagique de 12 à 18 mètres débarque 363 tonnes en 273 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Il atteint un CA annuel de 854 k€ avec un prix moyen de 2,35 €/kg. Is utilise très majoritairement les chalutsboeufs pélagiques.
- Les coûts d'exploitation s'élèvent au total à 764 400 euros, dégageant un excédent brut d'exploitation de 131 400 euros. Il emploie 4,6 ETP et consomme 980 litres de carburant par jour de mer.
- Le pic de production est atteint en août et septembre. Cela provient d'une hausse de la productivité journalière (plus de 2 tonnes par jour de mer) sans changements majeurs des prix moyens mensuels. Ces deux mois représente 29% du CA annuel.
- La sardine est également une espèce stratégique pour les chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres. Comme le montre les graphiques suivant, cette espèce représente 42% des volumes annuels et 20% de la valeur annuelle avec un prix moyen de 1,10 €/kg. Sur la période de 2017 à 2022, le volume annuel se situe 152 tonnes par navire, sauf en 2021 où la production a chuté à 58 tonnes par navire.
- Les engins à risques utilisés par les chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres portent exclusivement sur les trois types de chaluts. En moyenne sur la période de 2017 à 2022, l'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 84% des volumes et 76% de la valeur. Le pic de dépendance est atteint en juillet (95% de la valeur mensuelle totale). La sardine, le merlu, le bar, le thon rouge et le chinchard à queue jaune sont les espèces les plus concernées. Le germon est en partie pêché en dehors de Golfe de Gascogne mais avec les engins à risques.

(2) Les engins utilisés

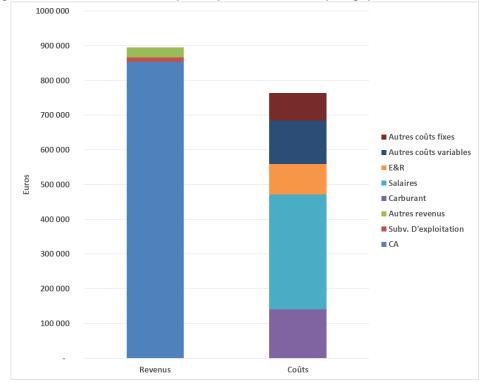
Figure 20 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

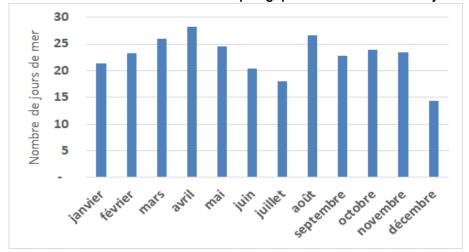
(3) Le modèle économique

Figure 21 : Le modèle économique moyen des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres



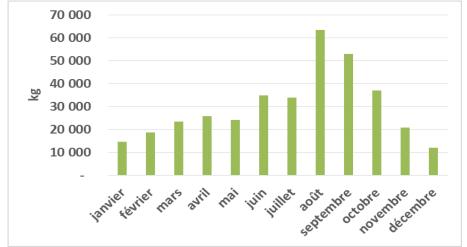
(4) La saisonnalité

Figure 22 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres en jours de mer



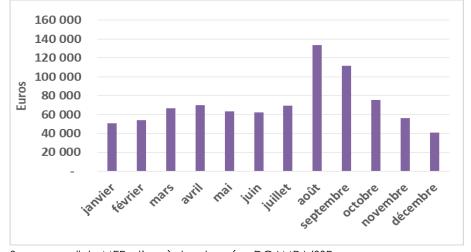
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 23 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres en volume



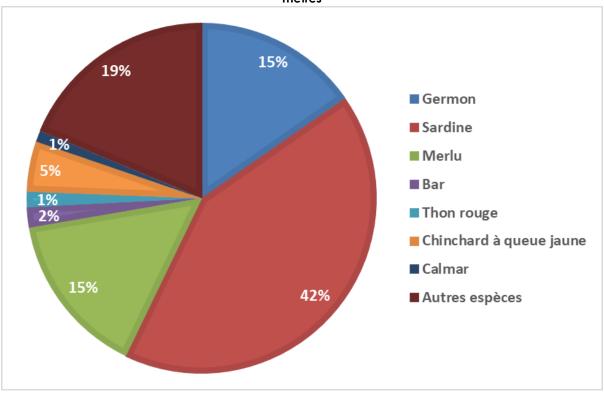
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 24 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres en valeur



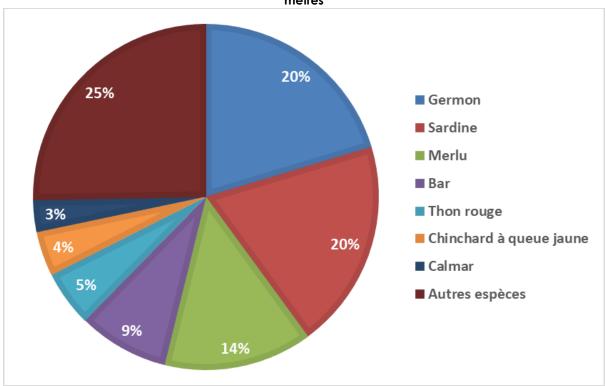
(5) Les espèces débarquées

Figure 25 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 26 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres

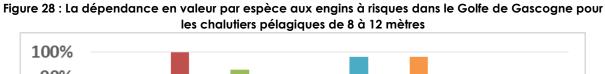


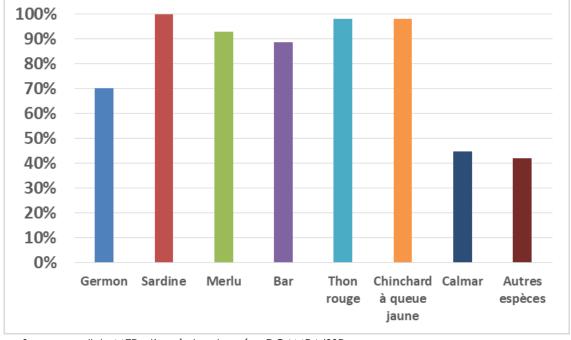
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres 100% 90% 80% 70% 60% 50% ■ Pas engins à risques 40% ■ Engins à risques 30% 20% 10% 0% novembre décembre Willet

Figure 27 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de

Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP





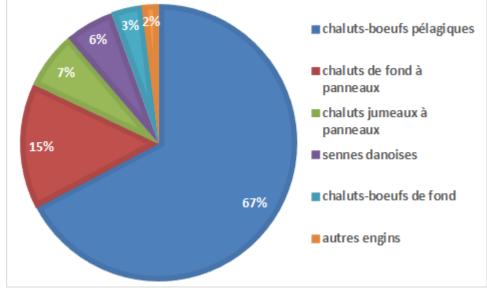
c) Les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un chalutier pélagique de plus de 18 mètres débarque 447 tonnes de produits de la mer en 160 jours de mer. Avec un prix moyen de 2,06 €/kg, son CA annuel est de 1 126 k€. L'utilisation des chaluts-boeufs pélagiques représente 67% des débarquements en valeur.
- Comme les coûts d'exploitation s'élèvent à 1 003 300 euros, l'EBE est de 157 300 euros. Enfin, le navire moyen emploie 5,4 ETP et sa consommation de carburant est 1400 litres par jour de mer.
- Le pic de production se déroule en août et septembre. Cela se traduit par une hausse de la productivité journalière (plus de 2 300 kg par jour de mer) sans changements majeurs des prix moyens mensuels. Ces deux mois représente 36% du CA annuel.
- Le germon est l'espèce stratégique principale pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres. Cette espèce représente 31% des volumes annuels et 38% de la valeur annuelle avec un prix moyen de 3,10 €/kg. Sur la période de 2017 à 2022, le volume annuel de germon se situe à 140 tonnes par navire. Il est pêché dans le Golfe de Gascogne et dans la zone 27.7. Il y deux autres espèces importantes : la sardine et le merlu. Ces deux espèces représentent, à eux deux, 37% des volumes.
- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, l'utilisation de ces chaluts pélagiques dans la zone du Golfe de Gascogne représente 71% des volumes et 57% de la valeur pour cette strate. Le pic de dépendance est atteint au mois de juillet avec 94% de la valeur mensuelle totale. Seule la baudroie, la seiche et le calmar sont les espèces principales qui ne sont pas concernées par ce métier à risque dans le Golfe de Gascogne.

(3) Les engins utilisés

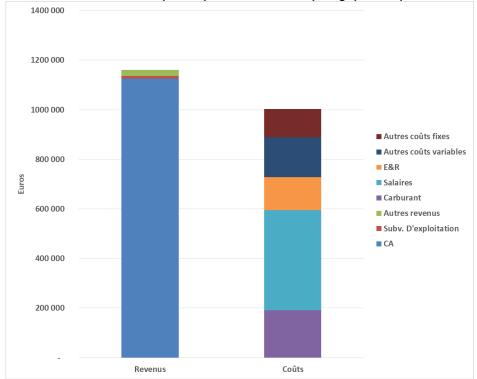
Figure 29 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

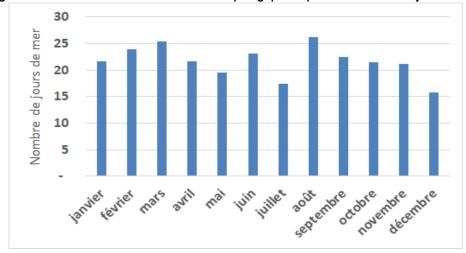
(4) Le modèle économique

Figure 30 : Le modèle économique moyen des chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres



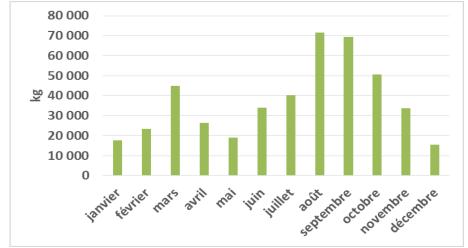
(5) La saisonnalité

Figure 31 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagique de plus de 18 mètres en jours de mer



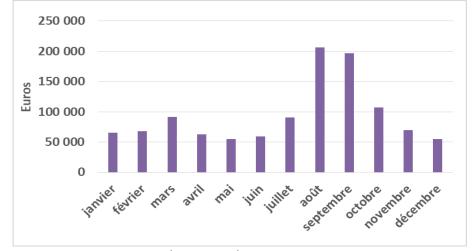
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 32 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagique de plus de 18 mètres en volume



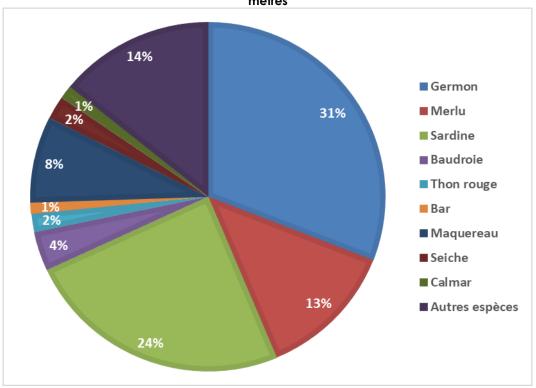
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 33 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagique de plus de 18 mètres en valeur



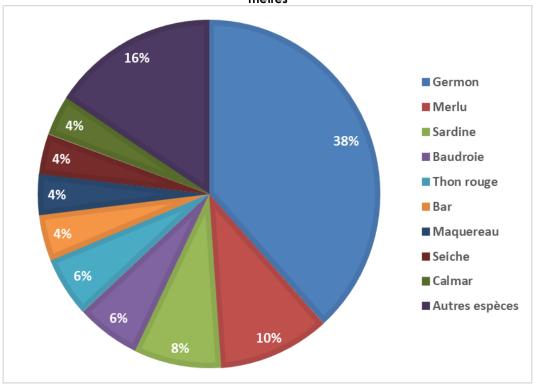
(6) Les espèces débarquées

Figure 34 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres



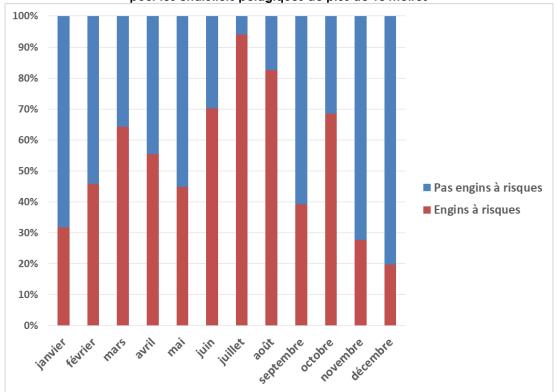
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 35 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres



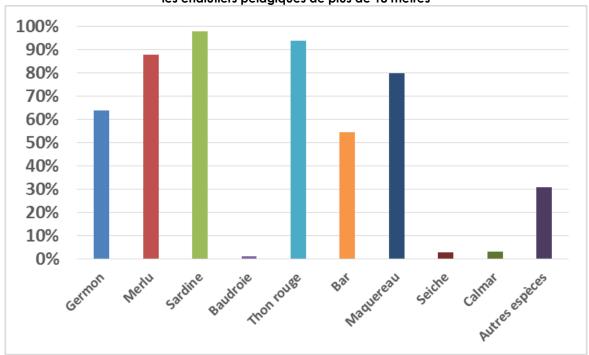
(7) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 36 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres 100%



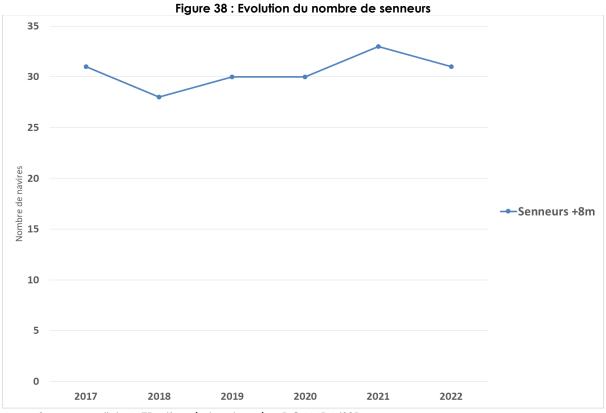
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 37 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres

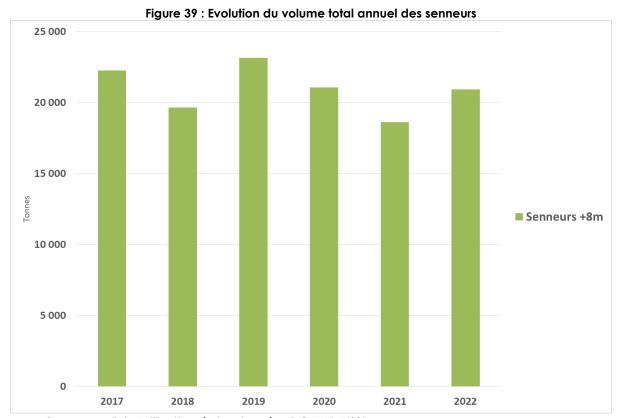


2.Les senneurs

Le segment des senneurs n'est pas divisé en strates. Comme le montre le graphique suivant, le nombre de senneurs est stable entre 2017 et 2022. En moyenne sur cette période, nous comptons 31 unités. Le minimum est de 28 unités en 2018 et le maximum est de 33 unités en 2021.



En moyenne sur la période de 2017 à 2022, le segment des senneurs débarque 21000 tonnes par an. Comme le montre le graphique ci-dessous, le maximum est atteint en 2019 avec plus de 23 000 tonnes. A l'inverse, le minimum a lieu en 2021 avec moins de 19 000 tonnes. A chaque fois, le facteur explicatif est le volume moyen par navire et non le nombre de navire.



L'évolution annuelle des valeurs totales est proche de celle des volumes (cf. graphique 40). En effet, les prix moyens annuels sont stables sur la période de 2017 à 2022. Il se situe à 0,98 €/kg. La légère hausse du prix moyen annuel constaté en 2021 permet de compenser la baisse de volumes.

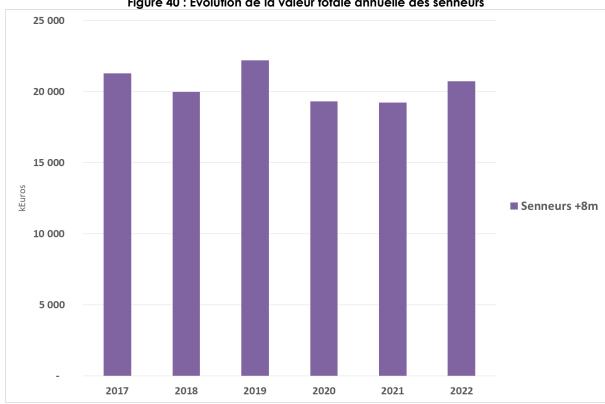


Figure 40 : Evolution de la valeur totale annuelle des senneurs

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un senneur débarque 684 tonnes en 205 jours de mer. Avec un prix moyen de 0,98 €/kg, il réalise un CA annuel de 669 k€. L'utilisation de sonr engin principal est quasi exclusive.
- Le total des coûts d'exploitation se porte à 555 650 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 122 350 euros. Enfin, le navire moyen emploie 6 ETP et consomme 285 litres de carburant par jour de mer.
- La production des senneurs connait un pic d'activité se déroulant de juin à octobre. Ces cinq mois représente 60% du CA annuel.
- Les senneurs ont un nombre restreint d'espèces ciblées. La sardine est l'espèce stratégique principale pour les senneurs. Cette espèce représente 85% des volumes annuels et 72% de la valeur annuelle avec un prix moyen de 0,83 €/kg. Sur la période de 2017 à 2022, le volume annuel de sardine se situe à 577 tonnes par navire.
- L'engin à risque utilisé par les senneurs est exclusivement la senne coulissante (PS). L'utilisation de cet engin dans la zone du Golfe de Gascogne représente 50% des volumes et 51% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. En valeur, 50% de la sardine est pêchée par cet engin à risque dans le golfe de Gascogne, l'autre moitié étant également pêché par la senne coulissante mais au nord du 47°.

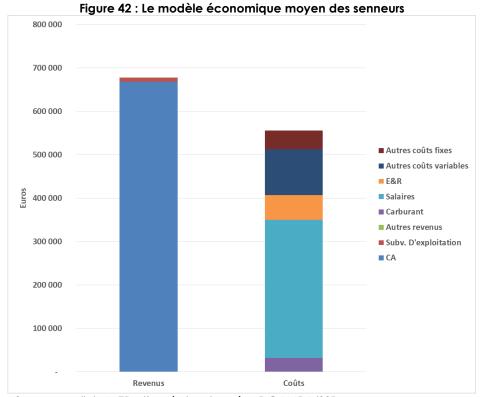
(2) Les engins utilisés

sennes coulissantes lignes autres engins 93%

Figure 41 : Répartition en valeur des engins utilisés par les senneurs

Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Le modèle économique (3)



(4) La saisonnalité

Figure 43: Saisonnalité annuelle des senneurs en jours de mer

30

25

20

15

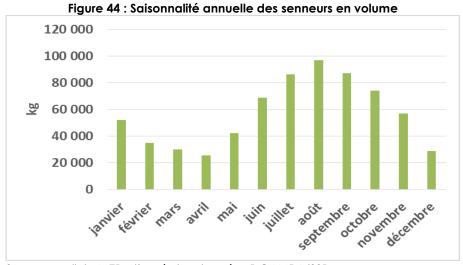
10

5

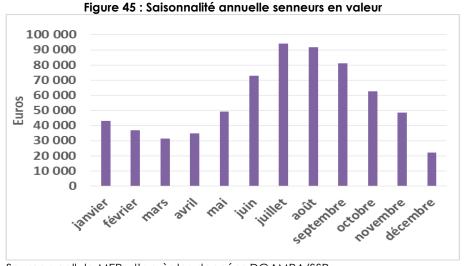
0

Intilitation de la contraction de la contraction

Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

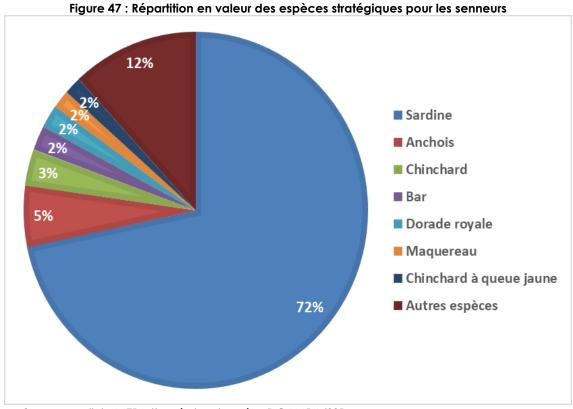


(5) Les espèces débarquées

5% ■ Sardine Anchois Chinchard Bar Dorade royale Maquereau ■ Chinchard à queue jaune ■ Autres espèces 85%

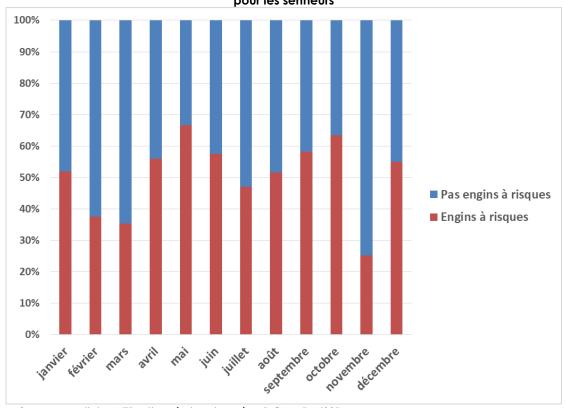
Figure 46 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les senneurs

Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP



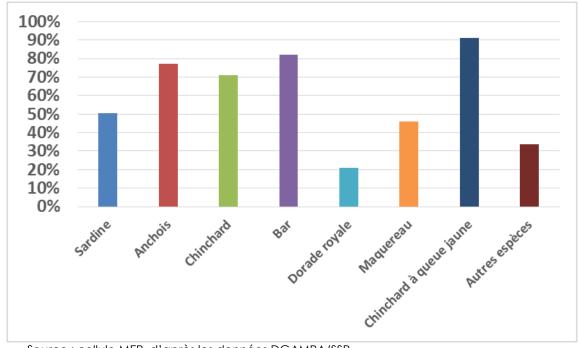
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 48 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les senneurs



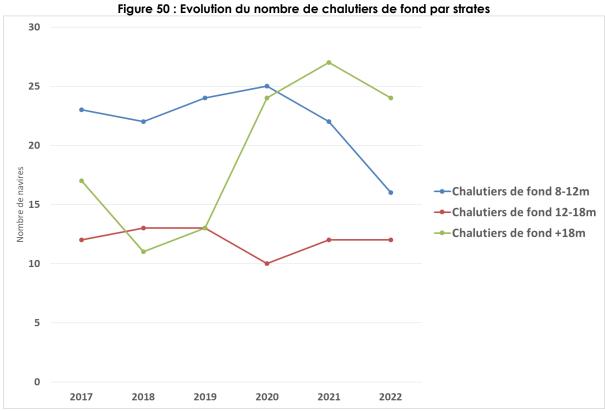
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 49 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les senneurs

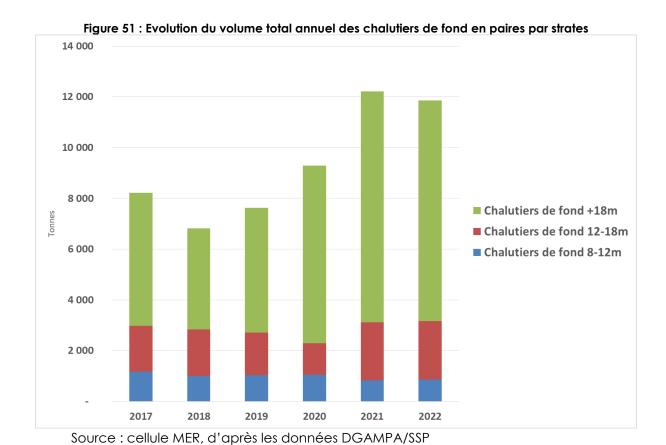


3.Les chalutiers de fond

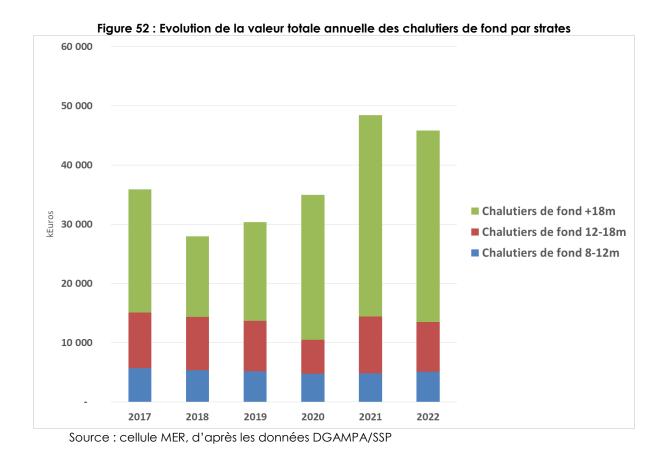
Le segment des chalutiers de fond est divisé par tranches de longueurs en 3 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif moyen sur la période de 2017 à 2022 est celle des navires de 8 à 12 mètres. Cependant, elle a chuté de 22 à 16 unités entre 2021 et 2022. Cette tendance baissière ne se retrouve pas dans les deux autres strates. C'est même l'inverse pour la strate des chalutiers de plus de 18 mètres (cf. segment des chalutiers pélagiques).



En moyenne sur la période de 2017 à 2022, la strate de navires de plus 18 mètres représente 69% des volumes totaux du segment. Comme le montre le graphique cidessous, les volumes de cette strate ont augmenté depuis 2020. Cela provient d'une hausse du nombre de navires (depuis l'année 2020).



En valeur, la réparation entre les trois strates n'est pas identique à celle des volumes (cf. graphique 52). Les poids en valeur des chalutiers de 8 à 12 mètres et des chalutiers de 12 à 18 mètres sont plus importants. En effet, les prix moyens de ces deux strates ne sont pas plus importants que celui des chalutiers de plus de 18 mètres sur la période de 2017 à 2022.



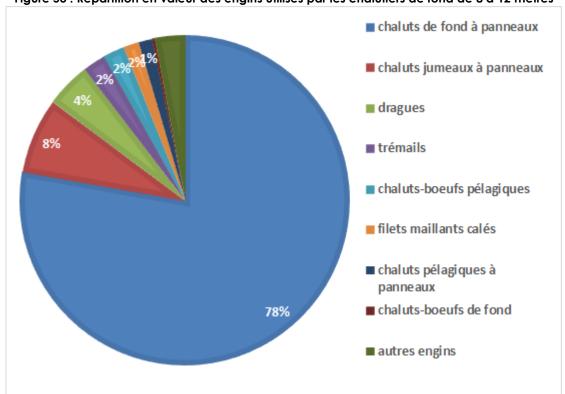
a) Les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres

(1) Synthèse

- Un chalutier de fond de 8 à 12 mètres débarque 45 tonnes en 189 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Le CA annuel est de 230 k€, avec un prix moyen de 5,15 €/kg. Ils utilisent principalement les chaluts de fond à panneaux
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élèvent à 196 500 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 41 500 euros. Le navire moyen emploie 2 ETP et sa consommation de carburant est de 320 litres par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence de juin à septembre avec un pic en en juillet et août. Cela se traduit par une hausse du nombre de jours de mer mensuel (plus de 20 jours) et non de la productivité journalière. Même si les prix moyens mensuels chutent en juillet, ces deux mois représente 22% des CA annuels.
- Les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres ont un panier d'espèces stratégiques très diversifié. Dans les premières places, nous trouvons 6 espèces : la seiche, la sole, la langoustine, le céteau, le calmar et le bar. Ainsi, ces 6 espèces représentent 45% des volumes et 64% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres concernent d'une part, les chaluts pélagiques (PTM, PTB et OTM) et d'autre part, les filets (GNS et GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 11% des volumes et 7% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. En valeur, 78% de la sardine provient de l'utilisation des engins à risques dans le golfe de Gascogne.

(2) Les engins utilisés

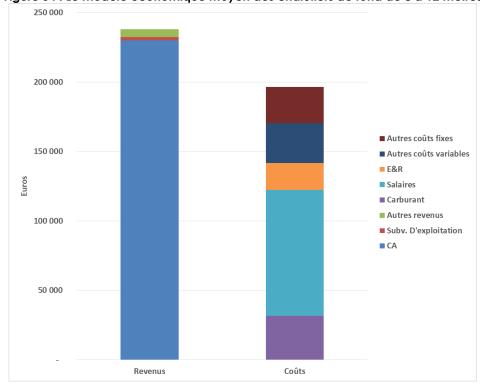
Figure 53 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

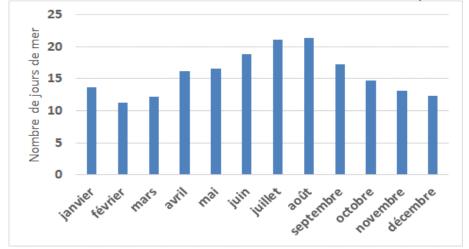
(3) Le modèle économique

Figure 54 : Le modèle économique moyen des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres



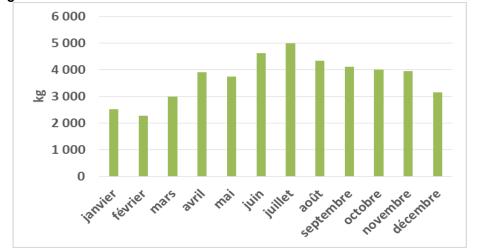
(4) La saisonnalité

Figure 55 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres en jours de mer



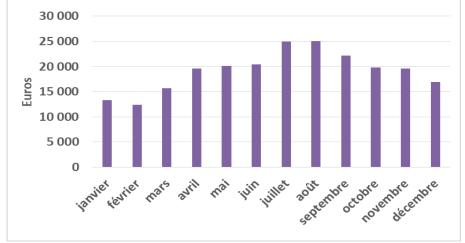
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 56 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres en volume



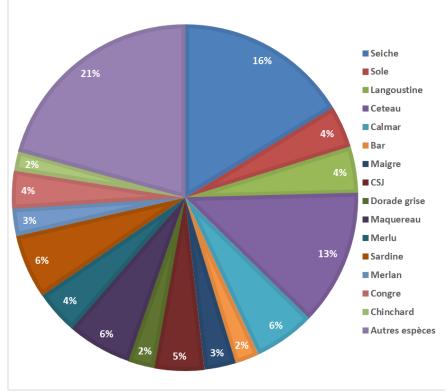
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 57 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres en valeur



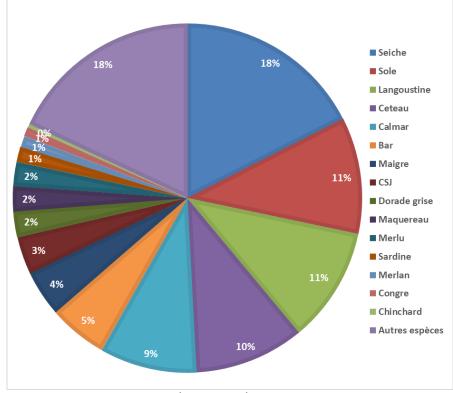
(5) Les espèces débarquées

Figure 58 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres



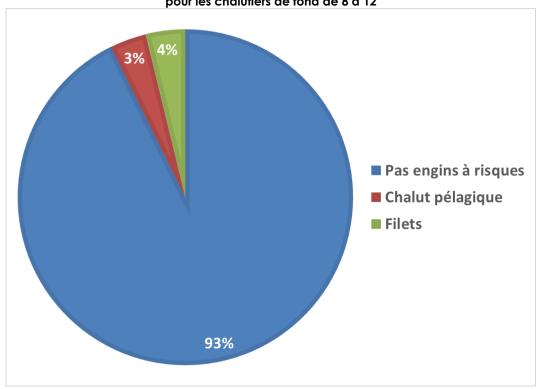
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 59 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres



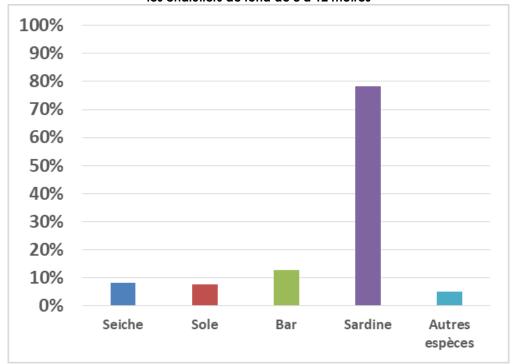
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 60 : Répartition de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de 8 à 12



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 61 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres



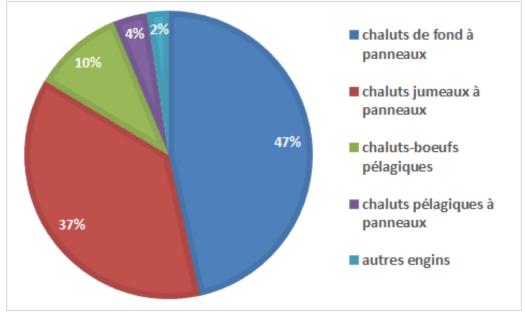
b) Les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un chalutier de fond de 12 à 18 mètres débarque 155 tonnes en 294 jours de mer. Avec un prix moyen de 4,55 €/kg, il réalise un CA annuel de 705 k€. Il utilise principalement les chaluts de fond à panneaux et les chaluts jumeaux à panneaux.
- Le total des coûts d'exploitation se porte à 621 200 euros, permettant de dégager un EBE de 99 500 euros. Enfin, le navire moyen emploie 3,7 ETP et consomme 885 litres de carburant par jour de mer.
- La production des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres est relativement uniforme au cours d'une année en termes de nombre de jours de mer mensuel. Cependant, cette strate connaît un pic de la productivité journalière (plus de 675 kg/jour de mer) en août et en septembre. Même si les prix moyens mensuels chutent pendant cette période, elle représente 20% du CA annuel.
- Les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres ont de nombreuses espèces cibles. Il y a 17 espèces qui représentent soit 2% des volumes annuels et/ou au moins 2% de la valeur annuelle. Cela s'explique par la polyvalence de ces navires qui utilisent de nombreux engins différents au cours de l'année (chalut pélagique, chalut de fond (OTB, OTT, etc). Les six premières espèces sont la langoustine, la seiche, la sole, la baudroie, le calmar et le merlu. Ainsi, ces 6 espèces représentent 41% des volumes et 60% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres sont exclusivement le chalut pélagique en paire (PTM), le chalut de fond en paire (PTB), et le chalut pélagique à panneau (OTM). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 23% des volumes et 12% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022.

(2) Les engins utilisés

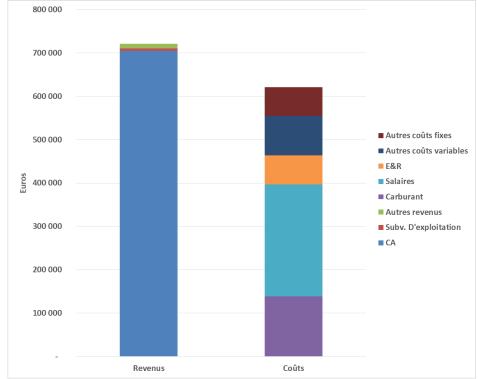
Figure 62 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

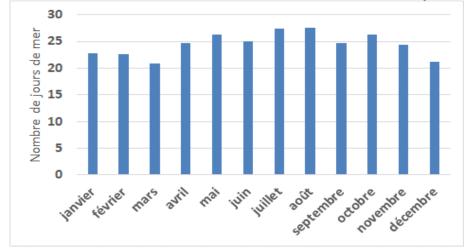
(3) Le modèle économique

Figure 63 : Le modèle économique moyen des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres



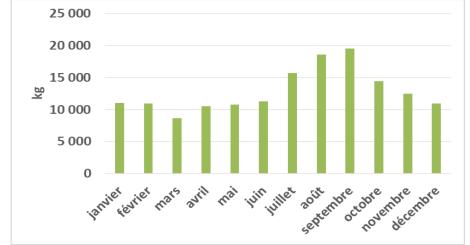
(4) La saisonnalité

Figure 64 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en jours de mer



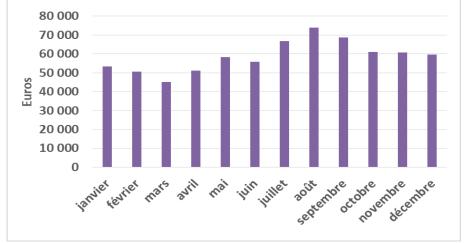
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 65 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en volume



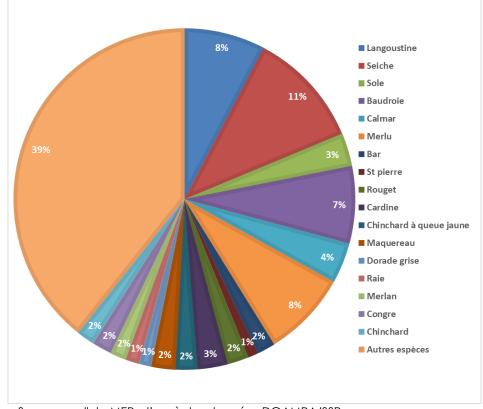
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 66 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en valeur



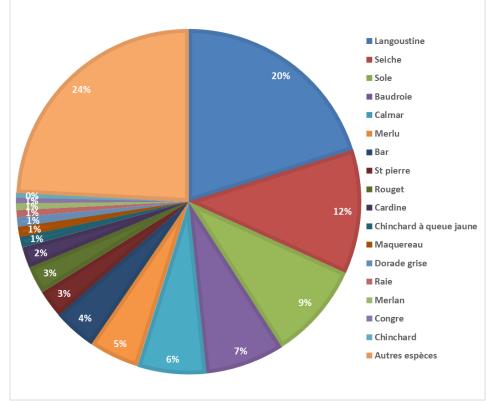
(5) Les espèces débarquées

Figure 67 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres



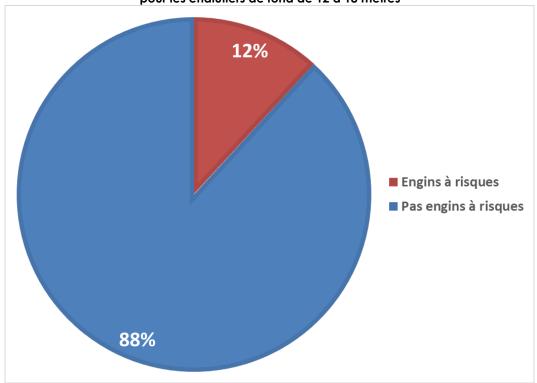
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 68 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres



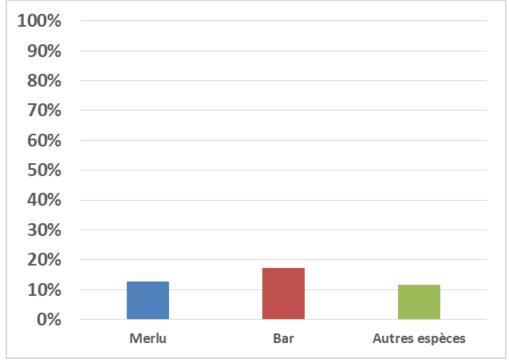
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 69 : Proportion de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 70 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres



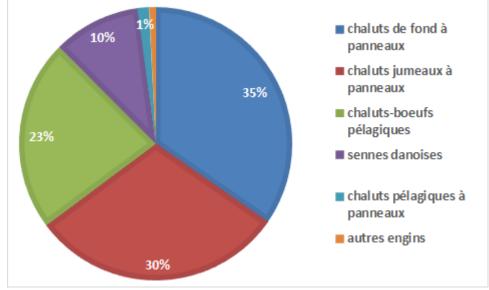
c) Les chalutiers de fond de plus de 18 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un chalutier de fond de plus de 18 mètres débarque 333 tonnes en 293 jours de mer. Avec un prix moyen de 3,66 €/kg, il réalise un CA annuel de 1 220 k€. Les engins principaux utilisés sont chaluts de fond à panneaux, les chaluts jumeaux à panneaux et les chaluts-boeufs pélagiques.
- L'ensemble des coûts s'élève à 1 078 700 euros, ce qui se traduit par un excédent brut d'exploitation de 173 300 euros. De plus le navire moyen emploie 5 ETP et consomme 1 540 litres de carburant par jour de mer.
- La répartition mensuelle des jours de mer des chalutiers de fond de plus de 18 mètres est relativement constante et importante au cours d'une année. Un pic de production se déroule également en août et septembre s'expliquant par une hausse de la productivité journalière (plus de 1 600 kg par jour de mer). Comme les prix moyens mensuels ne chutent pas significativement pendant cette période, elle représente 26% du CA annuel.
- Il y a 16 espèces qui représentent au moins 2% des volumes ou moins 2% de la valeur pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres. Les six premières espèces sont la baudroie, le germon, le calmar, le saint-pierre, la seiche et le merlu. Ces six espèces représentent 55% des volumes et 61% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les chalutiers de fond de plus de 18 mètres sont exclusivement le chalut pélagique en paire (PTM), le chalut de fond en paire (PTB), et le chalut pélagique à panneau (OTM). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 18% des volumes et 15% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Les espèces concernées sont le germon et le thon rouge.

(2) Les engins utilisés

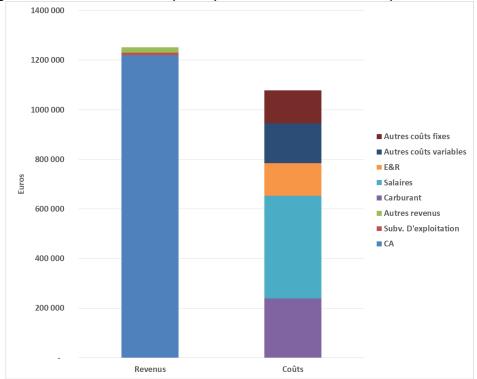
Figure 71 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers de fond de plus de 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

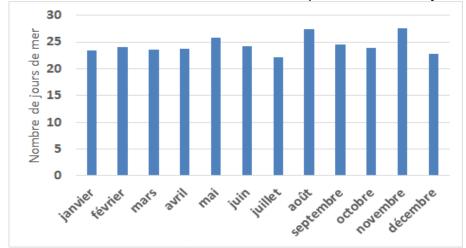
(3) Le modèle économique

Figure 72 : Le modèle économique moyen des chalutiers de fond de plus de 18 mètres



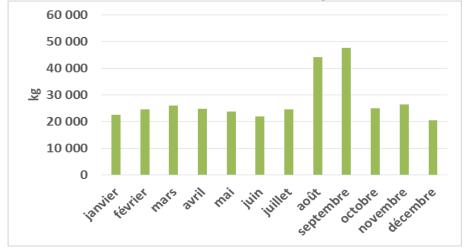
(4) La saisonnalité

Figure 73 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de plus de 18 mètres en jours de mer



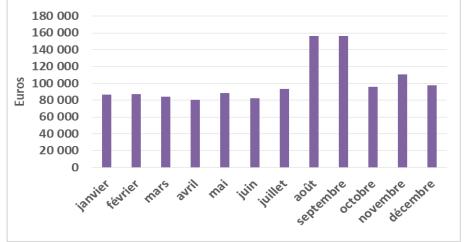
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 74 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de plus de 18 mètres en volume



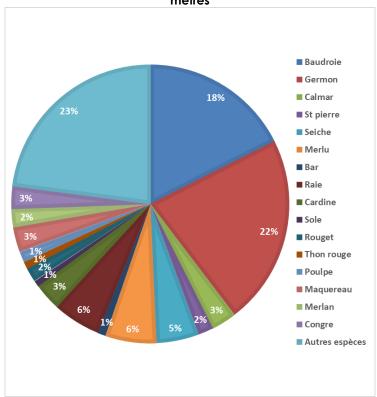
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 75 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de plus de 18 mètres en valeur



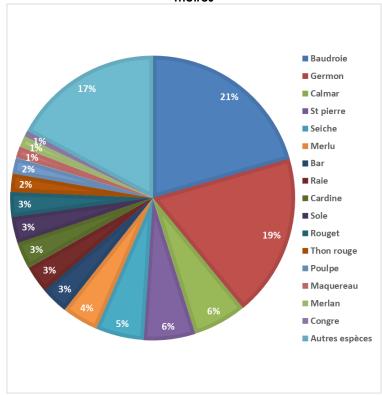
(5) Les espèces débarquées

Figure 76 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres



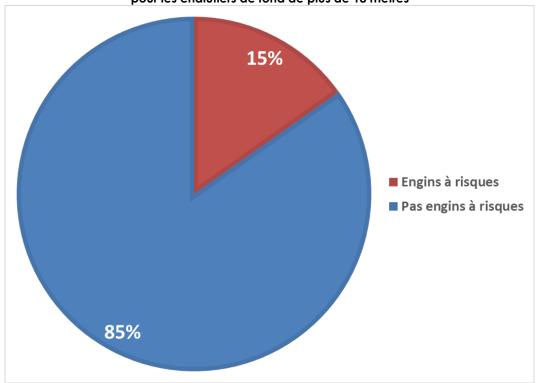
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 77 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres



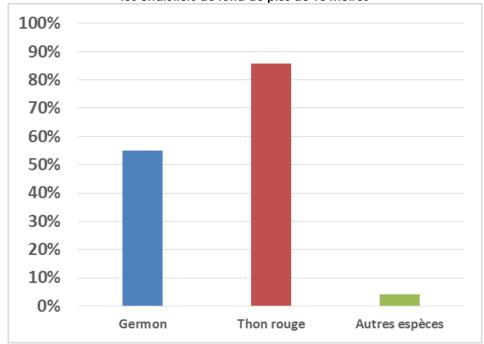
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 78 : Proportion de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres



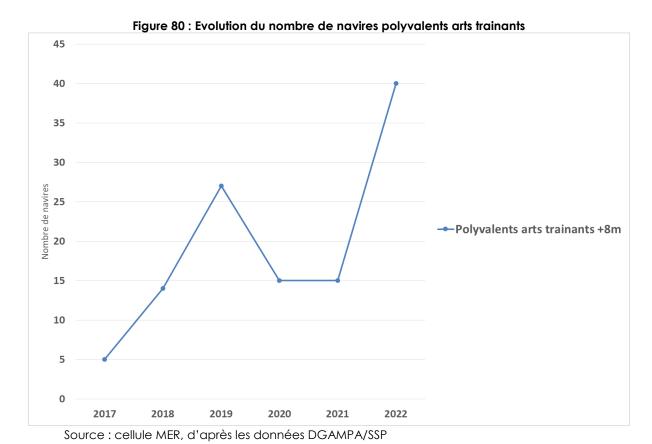
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 79 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres

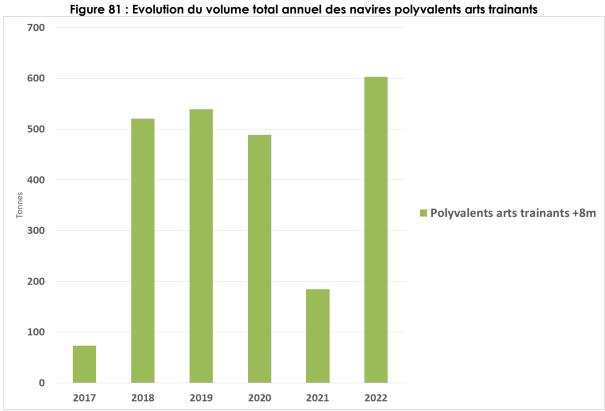


4.Les navires polyvalents utilisant des engins trainants

Le segment des navires polyvalents utilisant des engins trainants regroupe des navires n'ayant pas un engin dominant ou utilisant en partie la drague. Ce segment est hétérogène par nature. Il n'est pas divisé en tranches de longueurs car les effectifs ne sont pas suffisant certaines années. Comme le montre le graphique suivant, l'effectif est passé de 5 à 40 unités entre 2017 et 2022.



Comme le montre le graphique ci-dessous, les volumes de ce segment sont très hétérogènes entre 2017 et 2022 avec deux années atypiques (2017 et 2021). Cela s'explique soit par une baisse du nombre de navires (année 2017) ou soit par une baisse du volume moyen par navire (années 2017 et 2021). L'année 2022 combine à la fois un effectif le plus important et un volume moyen relativement faible par navire.



En valeur, l'année 2022 est la plus importante pour ce segment (cf. graphique 82). En effet, une hausse du prix moyen annuel est constatée depuis 2021.

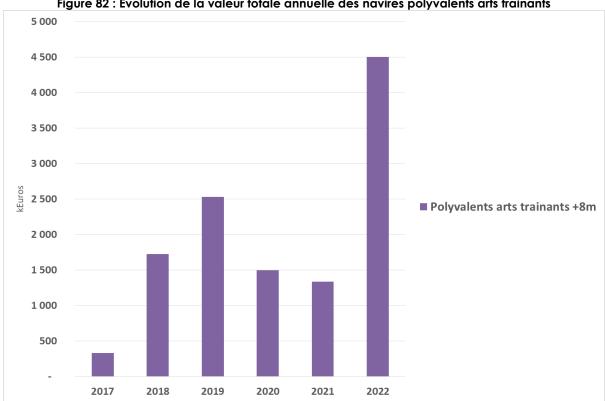


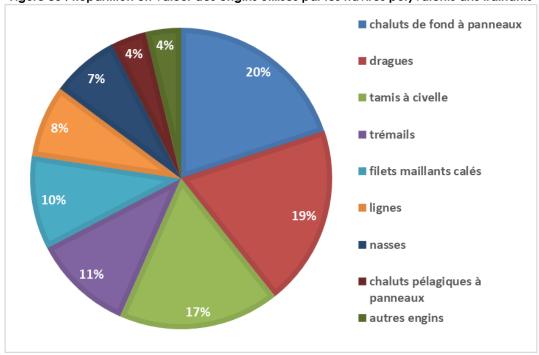
Figure 82 : Evolution de la valeur totale annuelle des navires polyvalents arts trainants

(1) Synthèse

- Un navire polyvalent utilisant des engins trainants débarque 19 tonnes en 138 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Avec un prix moyen de 5,61 €/kg, il réalise un CA annuel de 105 k€. Par nature, il n'y a aucun engin dominant.
- L'ensemble des coûts s'élève à 85 100 euros, permettant de dégager un résultat d'exploitation de 23 350 euros. Le navire moyen emploie 1,5 ETP et consomme 108 litres de carburant par jour de mer.
- Le respect du secret statistique nous oblige à une analyse par trimestre de la saisonnalité de ce segment. La production des navires polyvalents utilisant des engins trainants est relativement uniforme au court d'une année. Comme le montre les 3 graphiques suivant, il n'existe pas période prédominante aussi bien en termes de nombre de jour de mer, de volume et de valeur.
- La diversité des stratégies de pêche de ce segment et l'obligation de respecter le secret statistique rend plus difficile l'analyse des espèces débarquées par ce segment. Le poids des autres espèces est très majoritaires (56% en volume et 61% en valeur). Il n'y a que quatre espèces qui ressortent; la coquille-Saint-Jacques, le bar, la seiche et la sole.
- L'utilisation de des engins à risques dans la zone du Golfe de Gascogne représente 16% des volumes et 20% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Le taux de dépendance est plus haut en valeur au 2^{ème} trimestre et concerne la sole et la seiche.

(2) Les engins utilisés

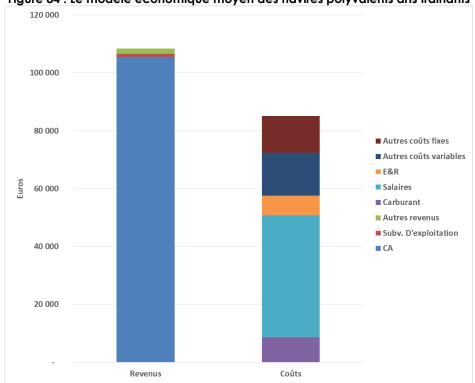
Figure 83 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents arts trainants



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

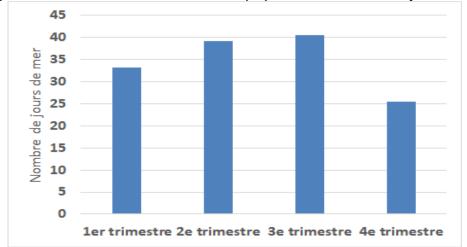
(3) Le modèle économique

Figure 84 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts trainants



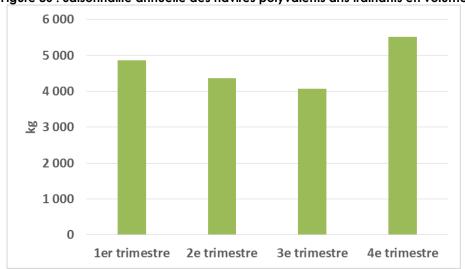
(4) La saisonnalité

Figure 85 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts trainants en jours de mer



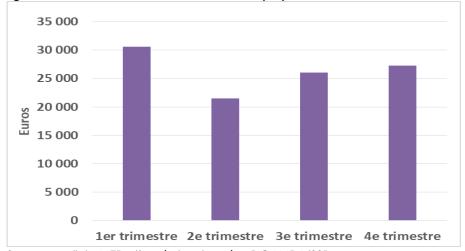
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 86 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts trainants en volume



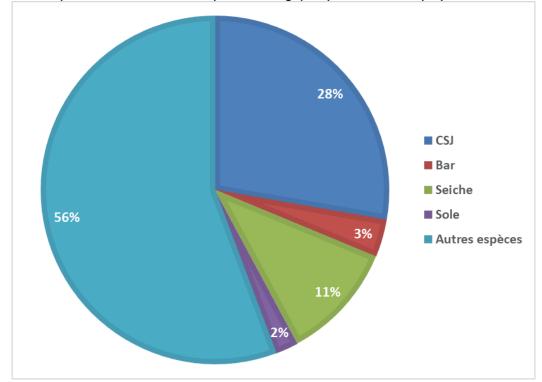
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 87 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts trainants en valeur



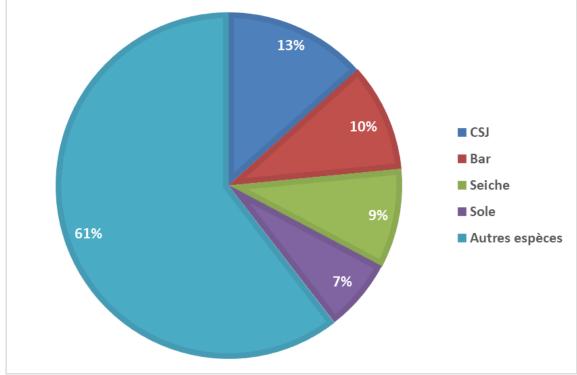
Les espèces débarquées (5)

Figure 88 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts trainants



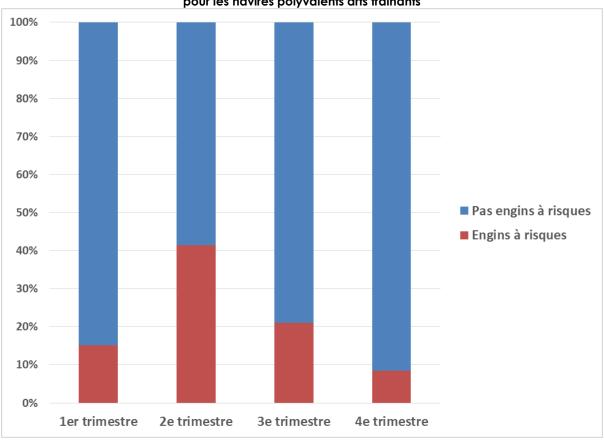
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 89 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts trainants



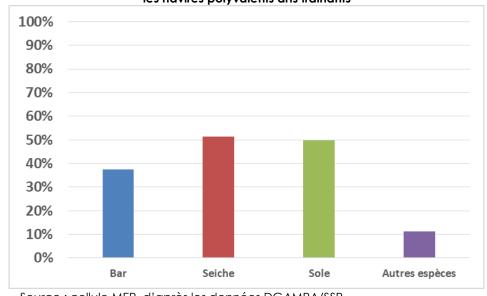
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 90 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts trainants



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 91 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts trainants

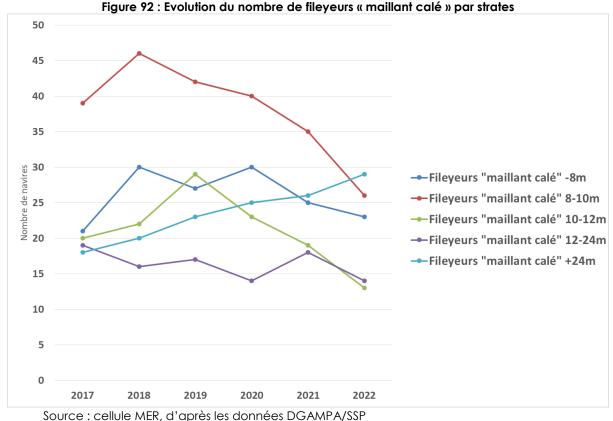


B. Les arts dormants

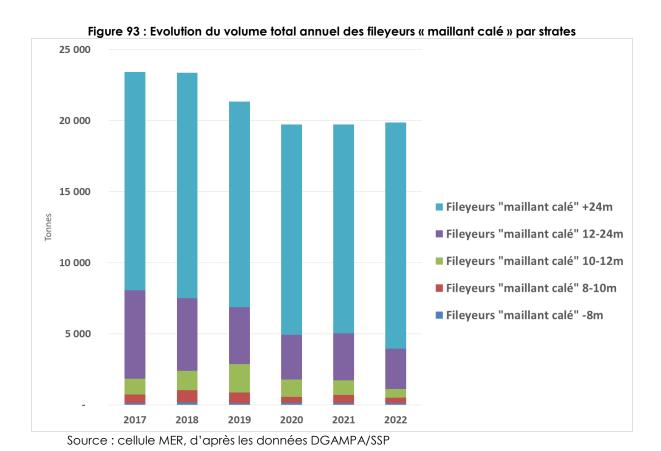
Les navires utilisant principalement des engins appartenant aux arts dormants ont été regroupés 6 segments : les fileyeurs « maillant calé », les trémailleurs, les autres fileyeurs, les ligneurs-palangriers, les caseyeurs et les navires polyvalents utilisant des engins dormants. Les deux premiers utilisent donc principalement un engin ciblé.

1.Les fileyeurs « maillant calé »

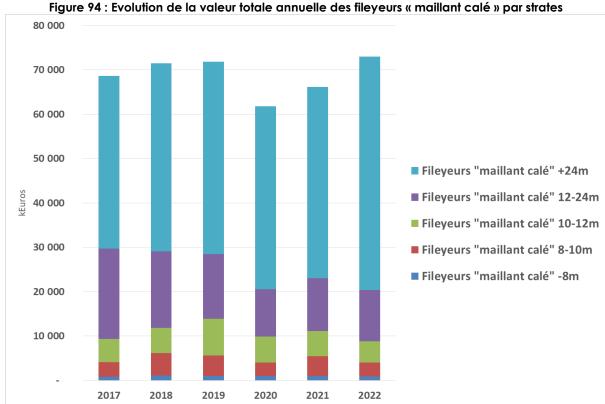
Le segment des fileyeurs « maillant calé » est divisé par tranches de longueurs en 5 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif est celle des navires de 8 à 10 mètres. Cependant, elle passe de 39 à 26 unités entre 2017 et 2022. Cette tendance baissière se retrouve également dans la strate des navires de 10 à 12 mètres.



En moyenne sur la période de 2017 à 2022, la strate de navires de plus 24 mètres représente 72% des volumes totaux du segment. Comme le montre le graphique cidessous, les volumes de ce segment ont chuté depuis 2020. Cela s'explique par une baisse du volume moyen par navire pour certaines strates (à partir de l'année 2020), et par une baisse du nombre de navires (année 2022).

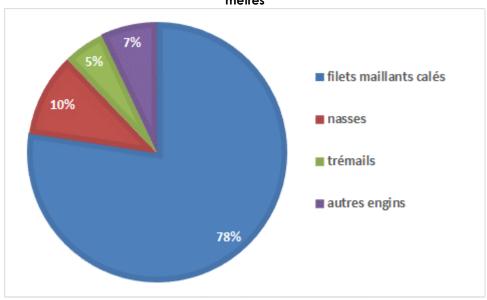


L'évolution des valeurs totales annuelles de ce segment n'est pas identique à celle des volumes (cf. graphique 94). La hausse du prix moyen annuel constaté depuis 2021 permet de compenser la baisse de volumes sur ces années. De plus, les prix moyens des six strates ne sont pas identiques. Le prix moyen annuel est beaucoup plus élevé pour les strates ayant les longueurs de navires les plus faibles.



- a) Les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres
 - (1) Synthèse
- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un fileyeur « maillant calé » de moins de 8 mètres débarque 5,2 tonnes en 81 jours de mer. Avec un prix moyen de 7,21 €/kg, il réalise un CA annuel moyen de 37 k€. Son engin principal représente 78% de ses débarquements en valeur.
- Le total des coûts atteint 29 900 euros, ce qui se traduit par un EBE de 9 500 euros.
 Le navire moyen emploie 1,2 ETP et consomme 42 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence d'avril à septembre avec un pic en valeur au mois d'août. Ce pic s'explique par la combinaison d'un niveau plus important du nombre de jours de mer mensuel et du prix moyen mensuel mais pas de la productivité journalière.
- Les espèces stratégiques des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres sont le bar, la dorade royale, le rouget, la sole, la seiche et le poulpe. Ainsi, ces six espèces représentent seulement 33% des volumes mais 55% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres sont le filet maillant calé (GNS) voire le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne pèse pour 72% des volumes et 71% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance est plus faible au 4ème trimestre.

Figure 95 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 96 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres

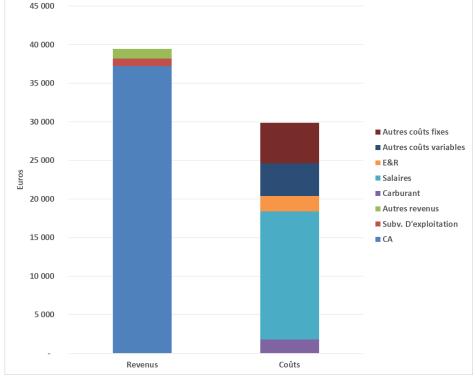
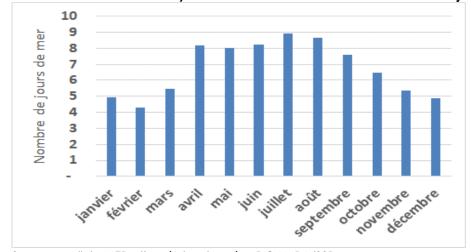
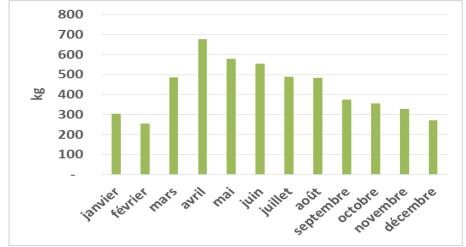


Figure 97 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres en jours de mer



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 98 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 99 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres en valeur

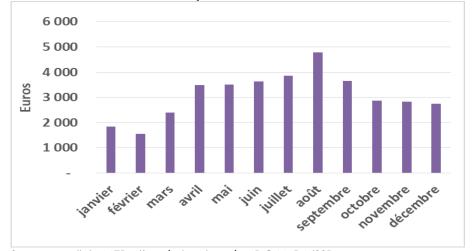
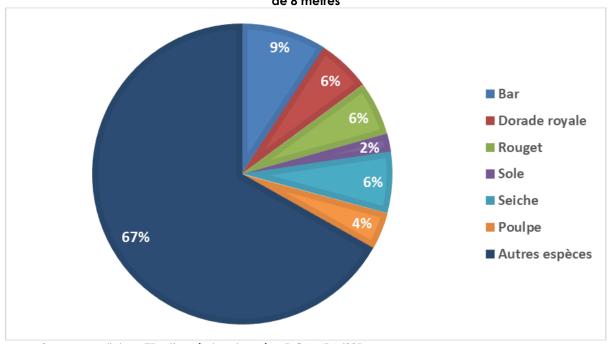
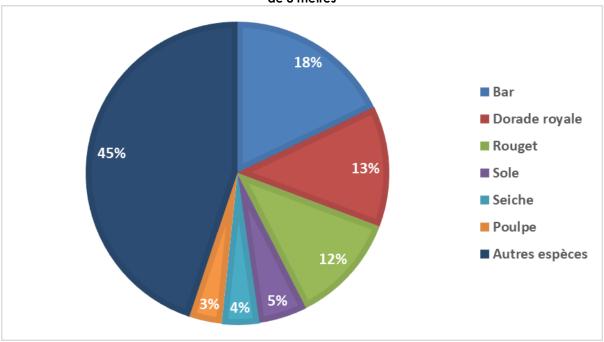


Figure 100 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres



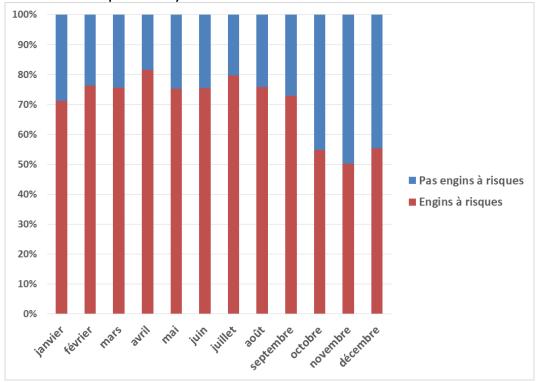
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 101 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres



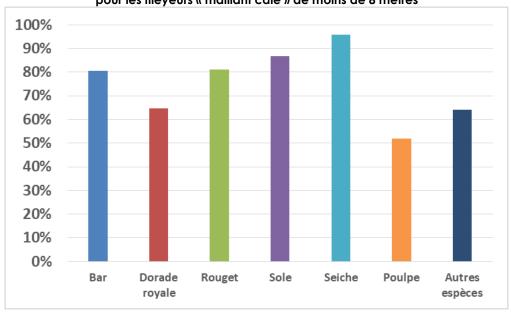
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 102 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 103 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres

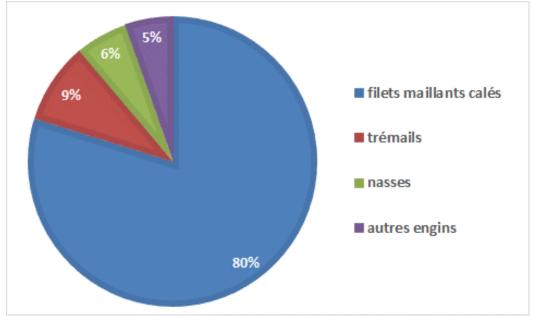


b) Les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres

(1) Synthèse

- Un fileyeur « maillant calé » de 8 à 10 mètres débarque 16 tonnes en 128 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Avec un prix moyen de 6,48 €/kg, il réalise un CA annuel de 103 k€. En valeur, 80% de ses débarquements sont liés à son engin principal.
- L'ensemble des coûts s'élève à 83 200 euros, ce qui permet de dégager un excédent brut d'exploitation de 22 400 euros. De plus, le navire moyen emploie 1,5 ETP et consomme 70 litres de carburant par jour de mer.
- Les périodes importantes varient suivant les indicateurs. D'avril à Août, le nombre de jours de mer mensuel est plus haut que la moyenne (13 jours de mer par mois).
 Pour les volumes, la période haute se déroule de mars à mai (plus de 1,5 tonne par mois). Enfin, le pic en valeur est en juillet et surtout en août.
- Le panier des espèces ciblées des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres est assez diversifié. En effet, il n'y a aucune espèce qui pèse plus de 20% en valeur dans les débarquements totaux. Comme le montre les graphiques ci-dessous, les espèces stratégiques principales sont la dorade royale, le rouget, le bar, la sole et lieu jaune.
- Les engins à risques utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres sont le filet maillant calé (GNS) voir le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 81% des volumes et 83% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance est présente tout le long de l'année et concerne fortement l'ensemble des espèces sauf pour le homard.

Figure 104 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 105 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres

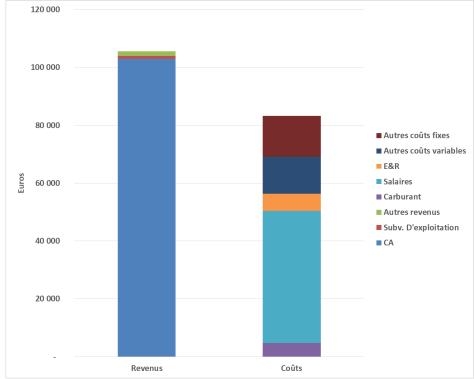
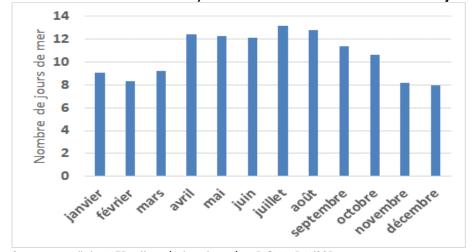
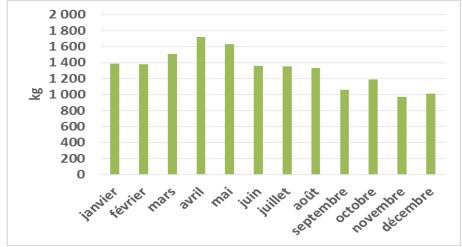


Figure 106 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres en jours de mer



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 107 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres en volume



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 108 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres en valeur

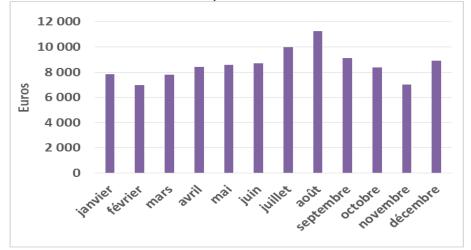
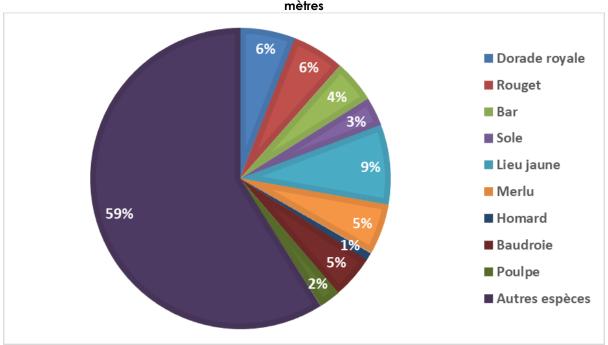
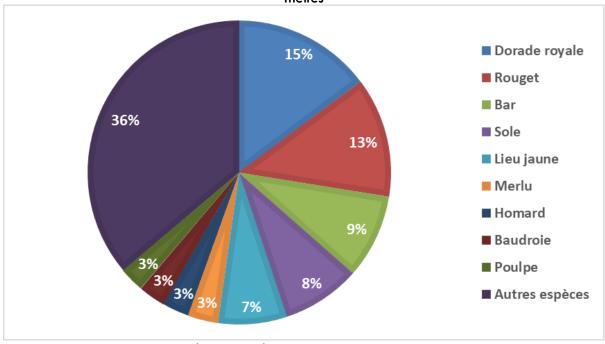


Figure 109 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres



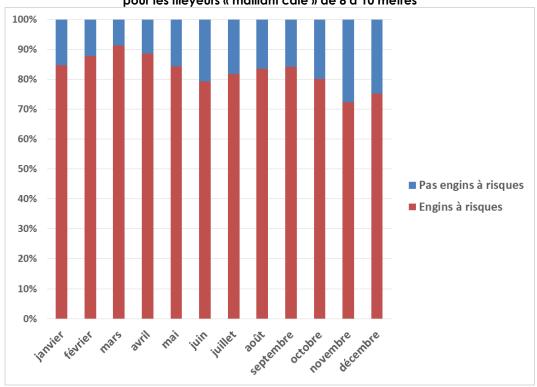
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 110 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres



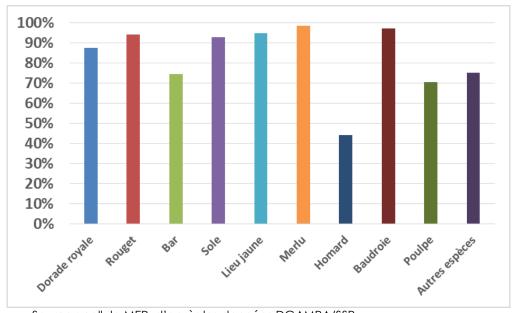
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 111 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres



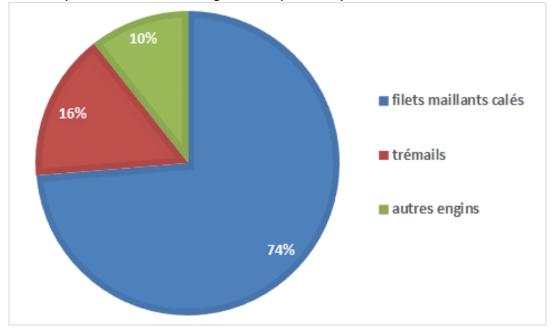
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 112 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres



- c) Les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres
 - (1) Synthèse
- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un fileyeur « maillant calé » de 10 à 12 mètres débarque 59,5 tonnes en 149 jours de mer. Avec un prix moyen de 4,67 €/kg, il réalise un CA annuel de 278 k€.
- L'ensemble des coûts d'exploitation se porte à 229 500 euros, se traduisant par un EBE de 52 000 euros. De plus, le navire moyen emploie 2,8 ETP et consomme 184 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante en volume de cette strate commence de décembre à avril (48% des volumes annuels). Cependant, les prix moyens mensuels sont en dessous du prix moyen annuel pendant cette période. En termes de valorisation, il y a deux pics en février et en décembre (plus de 1,15€/kg). L'engin principal pèse pour 74% des débarquements en valeur.
- Les espèces stratégiques des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres sont le lieu jaune, l'araignée, la sole, la dorade royale, le merlu, le bar et la baudroie.
 Ainsi, ces sept espèces représentent 65% des volumes et 68% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres sont le filet maillant calé (GNS) voir le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 60% des volumes et 74% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Le pic de dépendance est atteint en septembre (86% de la valeur mensuel). Toutes les espèces principales sont concernées sauf l'araignée.

Figure 113 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 114 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres

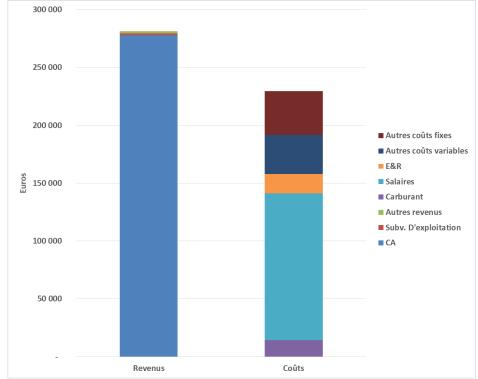
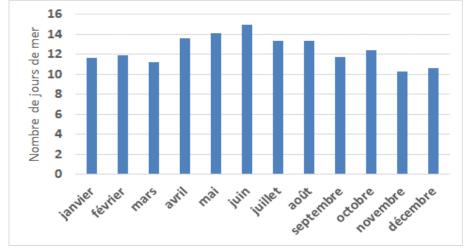
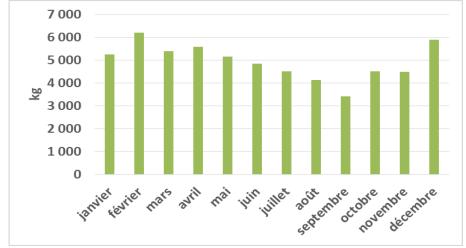


Figure 115 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres en jours de mer



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 116 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 117 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres en valeur

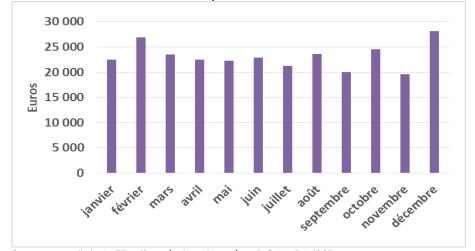
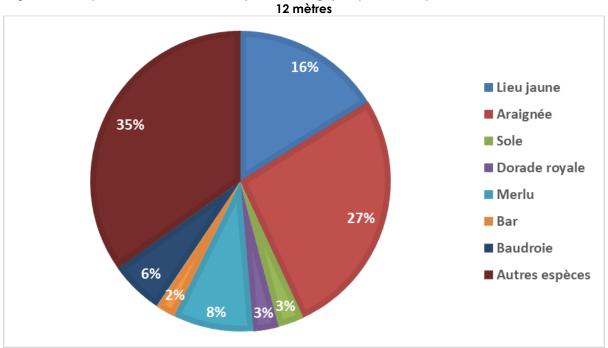
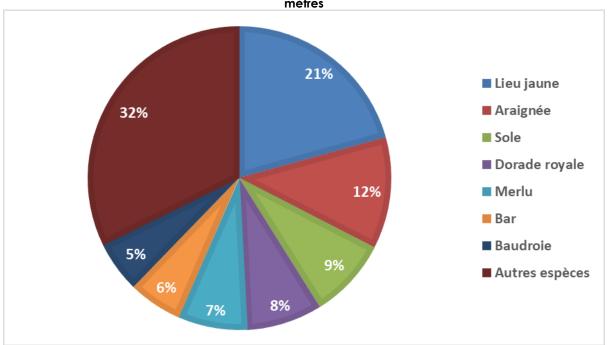


Figure 118 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres



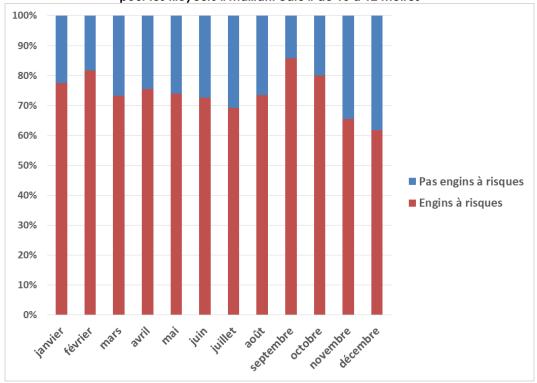
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 119 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres



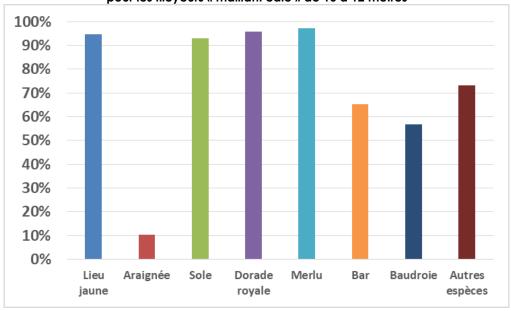
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 120 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 121 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres

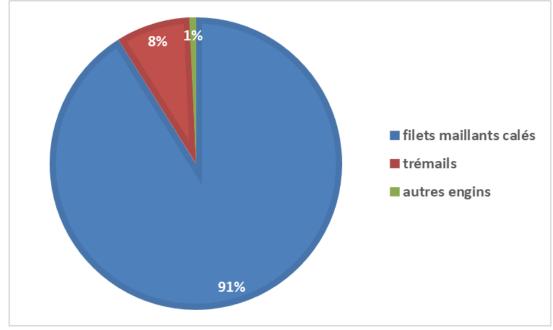


d) Les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un fileyeur « maillant calé » de 12 à 24 mètres débarque 253 tonnes en 247 jours de mer. Avec un prix moyen de 3,50 €/kg, il réalise un CA annuel de 886 k€. Il utilise son engin principal pour 91% de ses débarquements en valeur.
- L'ensemble des coûts s'élève à 752 800 euros, dégageant un revenu d'exploitation de 158 500 euros. Enfin, le navire moyen emploie 7,1 ETP et consomme 467 litres de carburant par jour de mer.
- Le pic de débarquement en volume de cette strate se déroule de janvier à février. Ce pic s'explique par la hausse du nombre de jour de mer mensuel en janvier (24 jours de mer) et de la productivité journalière en février (1,4 tonne par jour de mer).
- L'espèce stratégique des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres est le merlu.
 Ainsi, cet espèce représente 81% des volumes totaux et 69% de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres sont le filet maillant calé (GNS) voire le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 77% des volumes et 79% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Le taux de dépendance est plus haut de décembre à février (plus de 88% de la valeur mensuelle).

Figure 122 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 123 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres

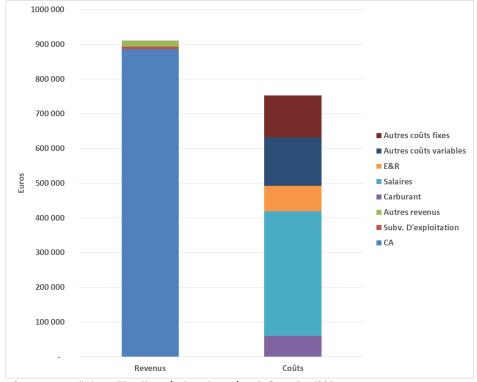
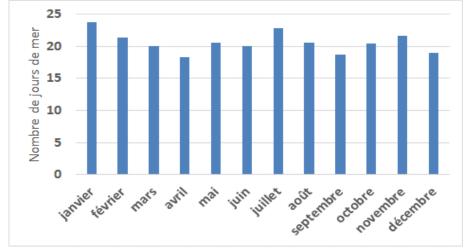
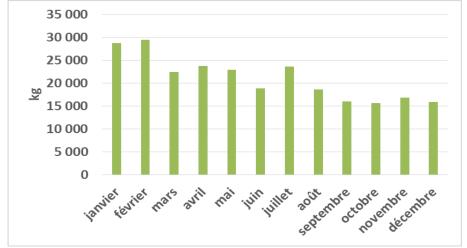


Figure 124 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres en jours de mer



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 125 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres en volume



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 126 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres en valeur

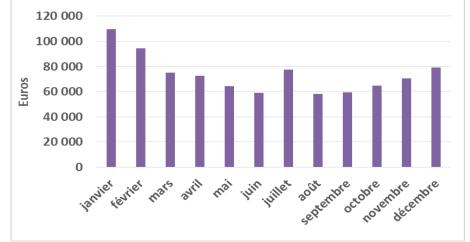
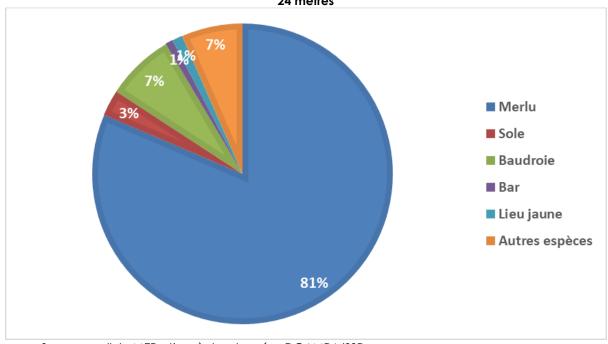
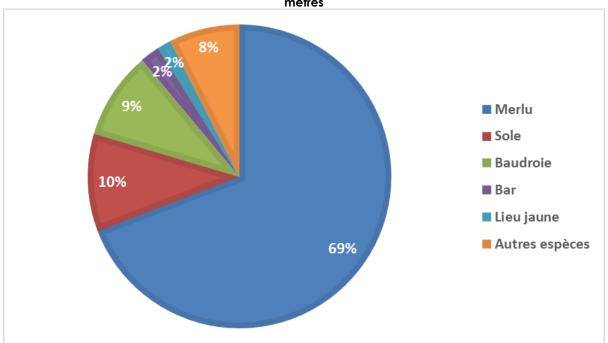


Figure 127: Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres



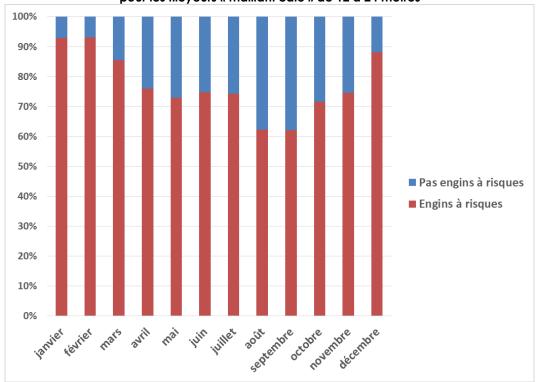
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 128 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres



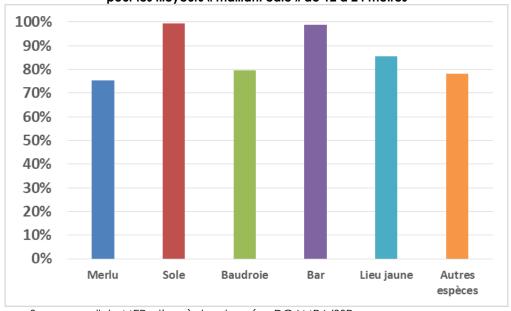
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 129 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 130 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres

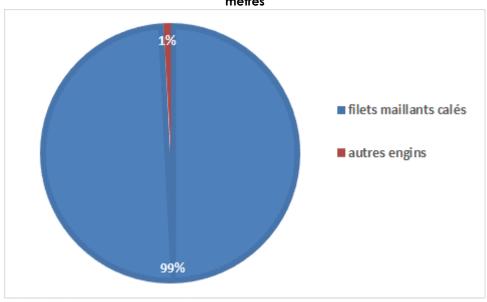


e) Les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres

(1) Synthèse

- Un fileyeur « maillant calé » de plus de 24 mètres débarque 631 tonnes en 298 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Avec un prix moyen de 2,91 €/kg, il réalise un CA annuel de 1 833 k€. Il utilise quasi exclusivement son engin principal.
- Le total des coûts d'exploitation se porte à 1510 900 euros, permettant de dégager un excédent brut d'exploitation de 346 000 euros. Le navire moyen emploie 13 ETP et consomme 847 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence en janvier jusqu'à mars. Ce pic s'explique par une hausse de la productivité journalière (plus de 2,7 tonnes par jour de mer) en février et mars.
- L'espèce stratégique des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres est le merlu. Il représente 94% des volumes et 92% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres sont le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 37% des volumes et de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance se concentre pendant le 1^{er} trimestre (76% de la valeur de ce trimestre).

Figure 131 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 132 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres

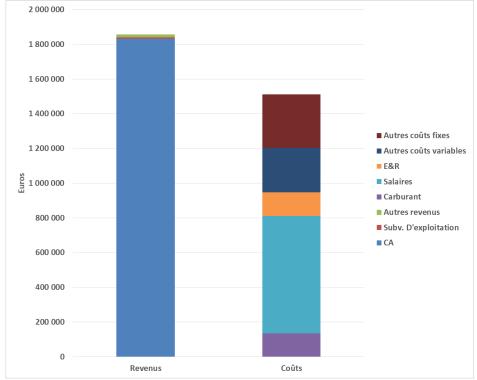
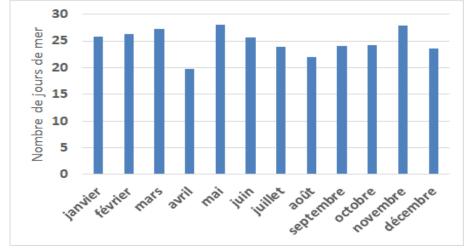
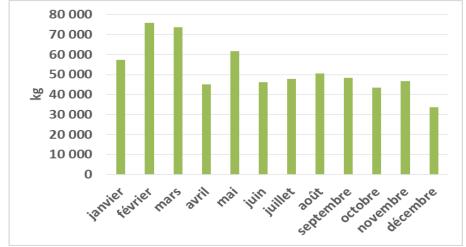


Figure 133 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres en jours de mer



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 134 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres en volume



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 135 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres en valeur

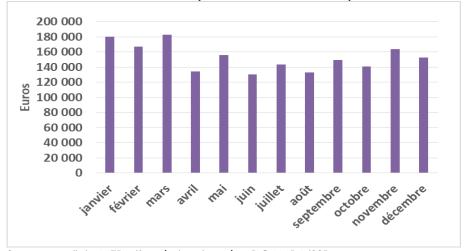
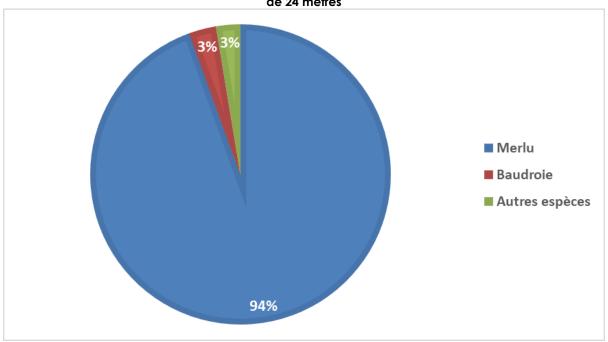
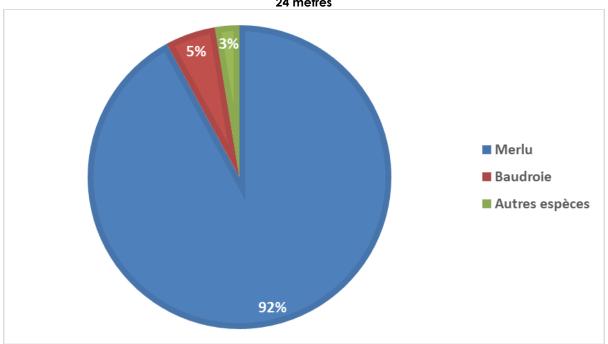


Figure 136 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres



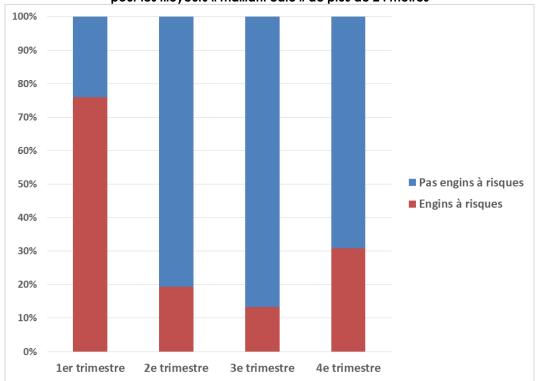
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 137: Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres



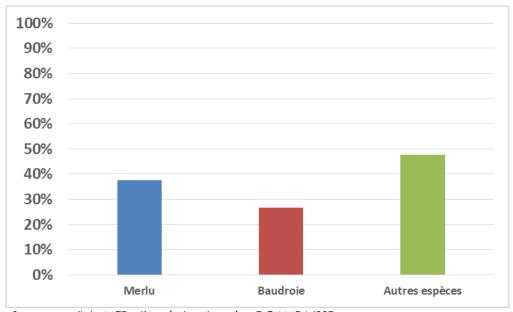
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 138 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres



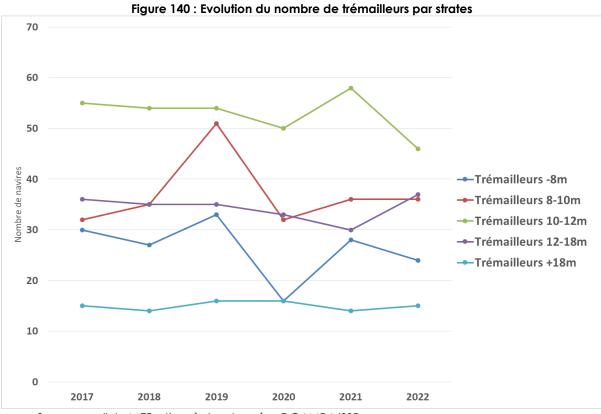
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 139 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres

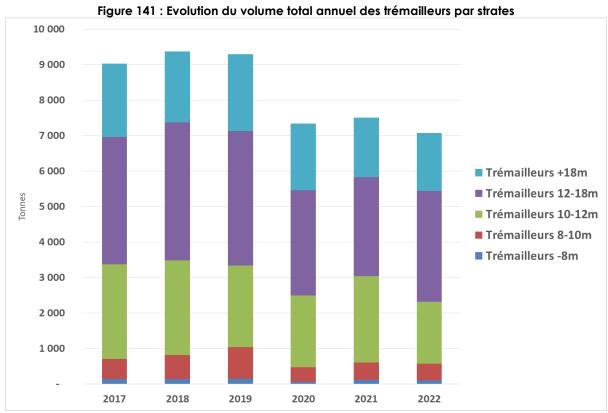


2.Les trémailleurs

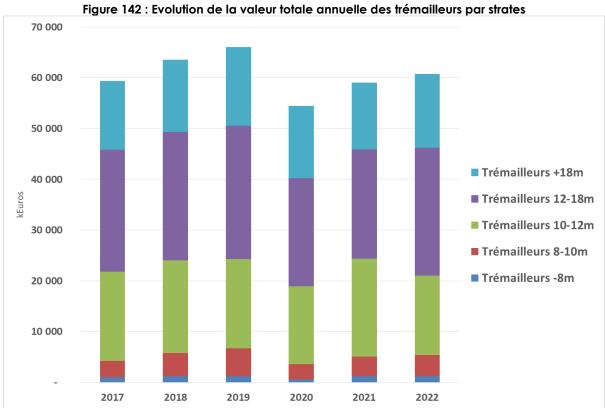
Le segment des trémailleurs est divisé par tranches de longueurs en 5 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif est celle des navires de 10 à 12 mètres. Cependant, elle passé de 55 à 46 unités entre 2017 et 2022. L'évolution en effectif des strates des trémailleurs de moins de 8 mètres et de 8 à 10 mètres sont moins linéaires que les autres strates.



Les volumes totaux de ce segment ont fortement chuté depuis 2020, comme le montre le graphique ci-dessous. Cela s'explique une baisse du volume moyen par navire sauf pour la strate de navires de 12 à 18 mètres. En moyenne sur la période de 2017 à 2022, la strate de navires de plus 18 mètres représente 41% des volumes totaux du segment.



Une hausse du prix moyen annuel est constatée depuis 2020 permettant de compenser en partie la baisse de volumes sur ces années. Comme le montre le graphique 129, le niveau de valorisation de 2022 est supérieur celui de 2017.

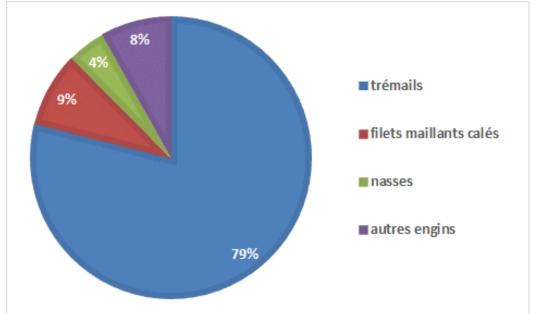


a) Les trémailleurs de moins de 8 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un trémailleur de moins de 8 mètres débarque 4,4 tonnes en 84 jours de mer. Avec un prix moyen de 9 €/kg, il réalise un CA annuel de 39 k€. L'utilisation de leur engin principal représente 79% de la valeur débarquée totale.
- L'ensemble des coûts d'exploitation se monte à 31 900 euros, ce qui permet de dégager un revenu brut d'exploitation de 9 000 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,1 ETP et consomme 44 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence en avril jusqu'à août avec un pic en valeur au mois de juillet et d'août. Ce pic s'explique par la hausse du prix moyen mensuel par rapport à la moyenne annuelle (plus de 12 €/kg).
- Les espèces stratégiques des trémailleurs de moins de 8 mètres sont la dorade royale, le bar, la sole, la seiche et le rouget. Ainsi, ces cinq espèces représentent seulement 46% des volumes mais 70% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les trémailleurs de moins de 8 mètres sont le trémail (GTR) voire le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 84% des volumes et 87% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance est plus importante d'avril à août.

Figure 143 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 144 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de moins de 8 mètres

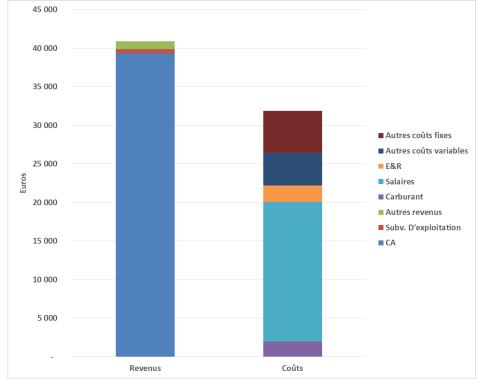
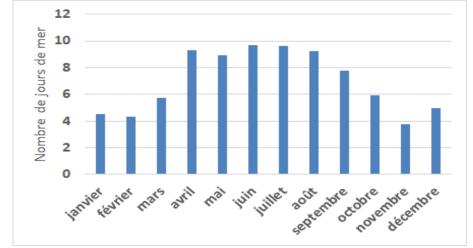
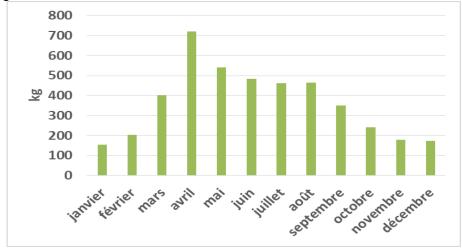


Figure 145 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de moins de 8 mètres en jours de mer



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 146 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de moins de 8 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 147 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de moins de 8 mètres en valeur

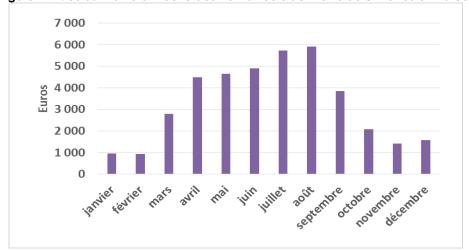


Figure 148 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de moins de 8 mètres

14%

Dorade royale

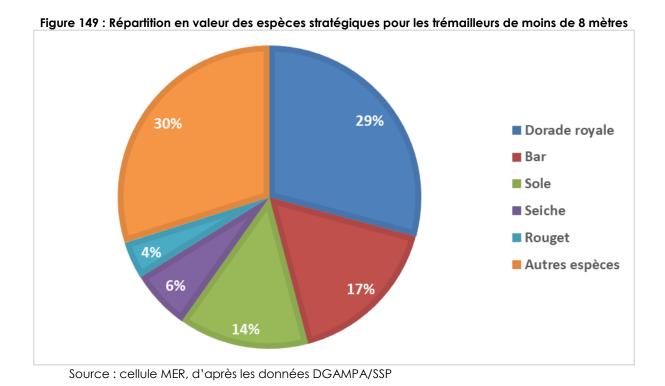
Bar

Sole

Seiche

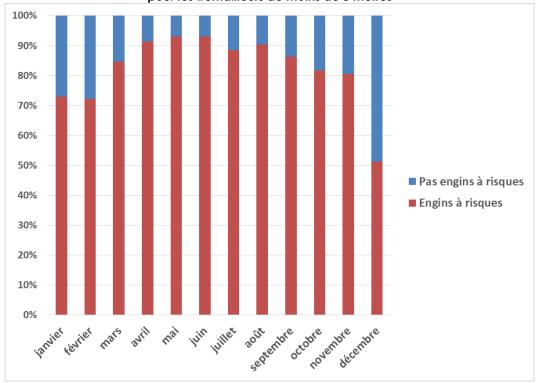
Rouget

Autres espèces



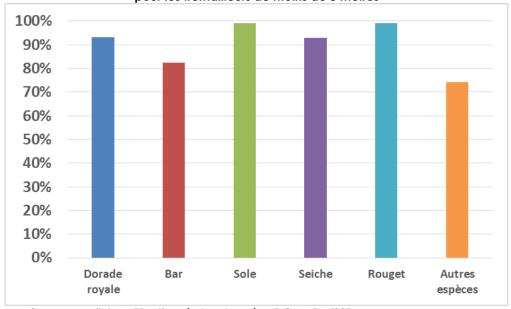
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 150 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 151 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de moins de 8 mètres

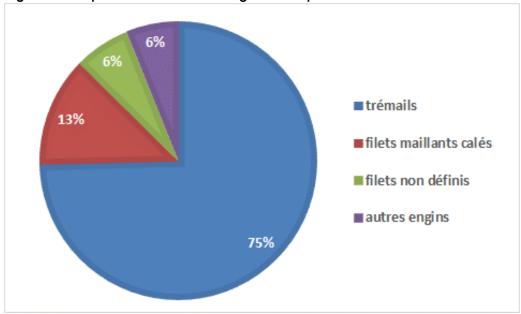


b) Les trémailleurs de 8 à 10 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un trémailleur de 8 à 10 mètres débarque 15,9 tonnes en 130 jours de mer. Avec un prix moyen de 6,94 €/kg, il réalise un CA annuel de 110 k€. Il utilise son engin principal pour 75% de la valeur débarquée.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 89 900 euros, se traduisant par un EBE de 22 200 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,6 ETP et consomme 85 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence en avril jusqu'à août. Cela correspond un niveau plus important du nombre de jours de mer mensuel (plus de 13 jours de mer par mois). En juillet et en août, le prix moyen mensuel est nettement supérieur à la moyenne annuelle mais la productivité journalière est plus faible.
- Les espèces stratégiques des trémailleurs de 8 à 10 mètres sont la sole, le bar, la seiche, la dorade royale, le turbot, le lieu jaune et la baudroie. Ainsi, ces sept espèces représentent seulement 39% des volumes mais 63% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les trémailleurs de 8 à 10 mètres sont le trémail (GTR) voire le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 70% des volumes et 74% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. La seiche est l'espèce la plus dépendante aux engins à risque et à la zone de pêche pour cette strate (95% des volumes et des valeurs annuels)

Figure 152 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de 8 à 10 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique

Figure 153 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de 8 à 10 mètres

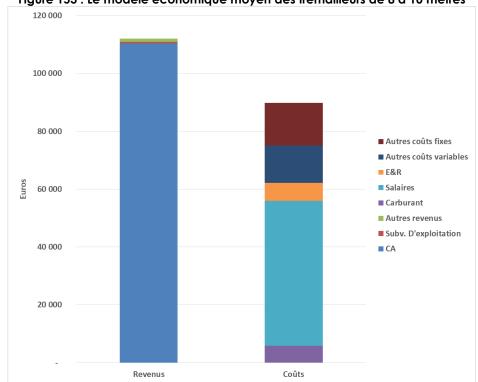
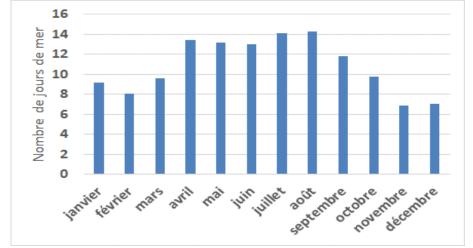
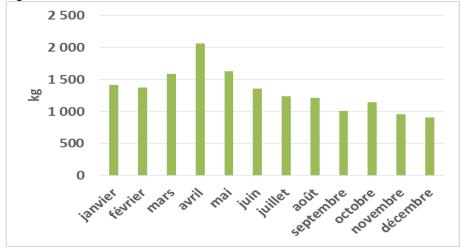


Figure 154 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 8 à 10 mètres en jours de mer



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 155 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 8 à 10 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 156 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 8 à 10 mètres en valeur

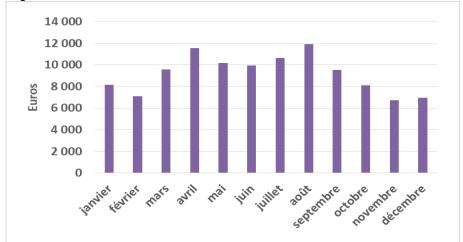
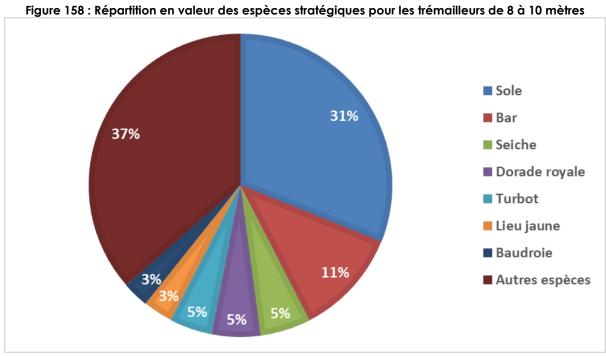


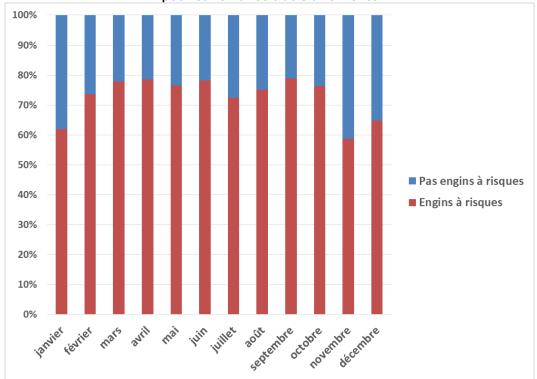
Figure 157 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de 8 à 10 mètres

Sole
Bar
Seiche
Dorade royale
Turbot
Lieu jaune
Baudroie
Autres espèces



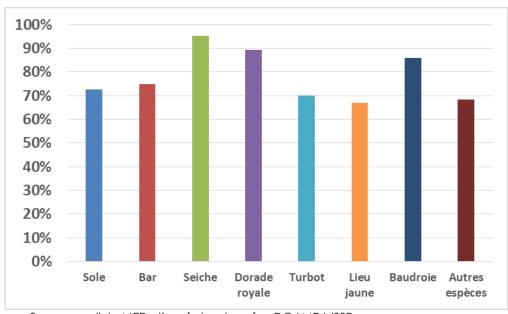
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 159 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 8 à 10 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 160 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 8 à 10 mètres



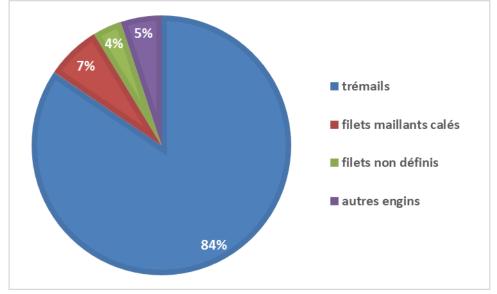
c) Les trémailleurs de 10 à 12 mètres

(1) Synthèse

- Un trémailleur de 10 à 12 mètres débarque 43,8 tonnes en 167 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Avec un prix moyen de 7,45 €/kg, il réalise un CA annuel de 327 k€. Ils dépendent en valeur pour 84% de leur engin principal.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 268 500 euros, permettant d'atteindre un excédent brut d'exploitation de 68 400 euros. Enfin, le navire moyen emploie 3,1 ETP et consomme 225 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité saisonnière de cette strate est assez linéaire au court de l'année excepté le pic en volume et en valeur au mois de février. Ce pic s'explique par la hausse de la productivité journalière (430 kg par jour de mer).
- L'espèce stratégique des trémailleurs de 10 à 12 mètres est la sole. Cet espèce représente seulement 21% des volumes mais 42% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les trémailleurs de 10 à 12 mètres sont le trémail (GTR) voire le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 79% des volumes et 84% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Toutes les espèces principales sont concernées. Certains fileyeurs de Bretagne nord viennent pêcher un peu de baudroie dans le Golfe de Gascogne, ce qui explique le taux de dépendance pour cet espèce.

(2) Les engins utilisés

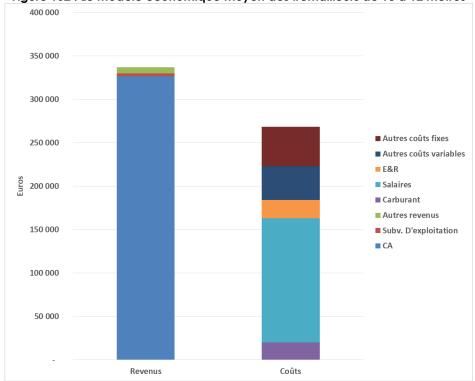
Figure 161 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de 10 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

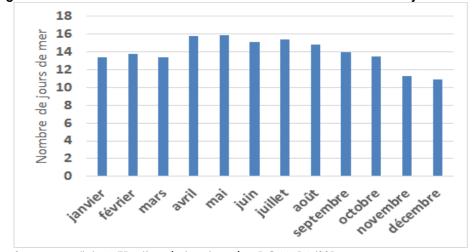
(3) Le modèle économique

Figure 162 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de 10 à 12 mètres



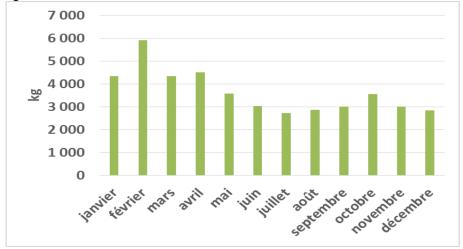
(4) La saisonnalité

Figure 163 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 10 à 12 mètres en jours de mer



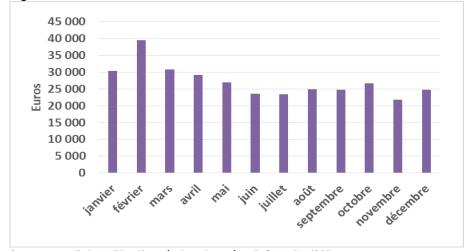
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 164 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 10 à 12 mètres en volume



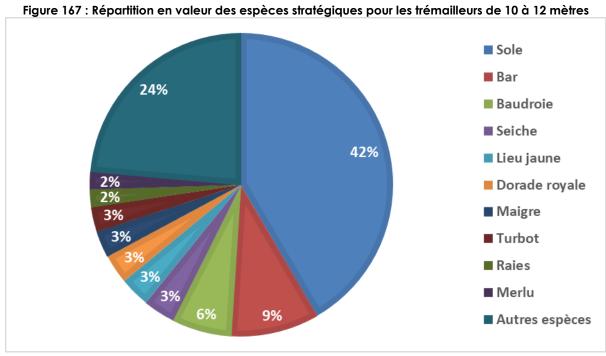
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 165 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 10 à 12 mètres en valeur



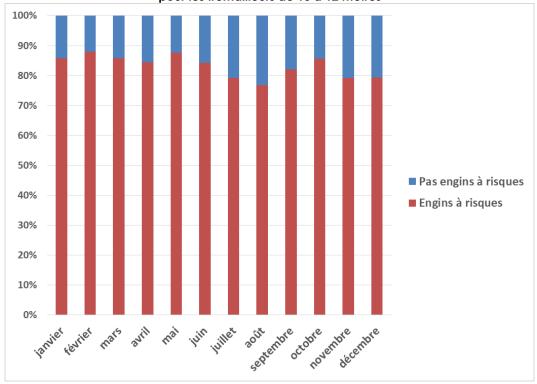
(5) Les espèces débarquées

Figure 166 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de 10 à 12 mètres Sole Bar 21% ■ Baudroie ■ Seiche 37% Lieu jaune 7% Dorade royale ■ Maigre ■ Turbot 11% ■ Raies 4% ■ Merlu 5% Autres espèces



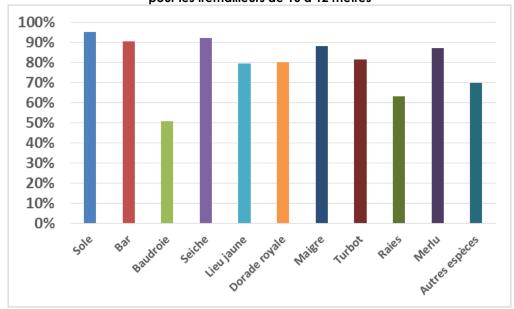
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 168 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 10 à 12 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 169 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 10 à 12 mètres



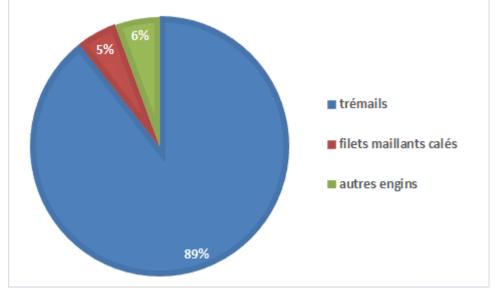
d) Les trémailleurs de 12 à 18 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un trémailleur de 12 à 18 mètres débarque 98 tonnes en 242 jours de mer. Avec un prix moyen de 7,13 €/kg, il réalise un CA annuel de 698 k€. L'utilisation de leur engin principal représente en valeur 89% des débarquements annuels.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 613 800 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 100 500 euros. Enfin, le navire moyen emploie 4,6 ETP et consomme 339 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité saisonnière de cette strate est relativement concentrée au premier trimestre excepté le pic en volume et en valeur au mois de février. Ce pic s'explique par la hausse de la productivité journalière (environ 630 kg par jour de mer).
- Les espèces stratégiques des trémailleurs de 12 à 18 mètres sont la sole et la baudroie. Ainsi, ces deux espèces représentent 42% des volumes et 57% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les trémailleurs de 12 à 18 mètres sont le trémail (GTR) voire le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 70% des volumes et 78% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance est plus élevée de novembre à janvier (plus de 90% de la valeur par mois). Les espèces principales concernées sont la sole, le bar, le merlu et la seiche.

(2) Les engins utilisés

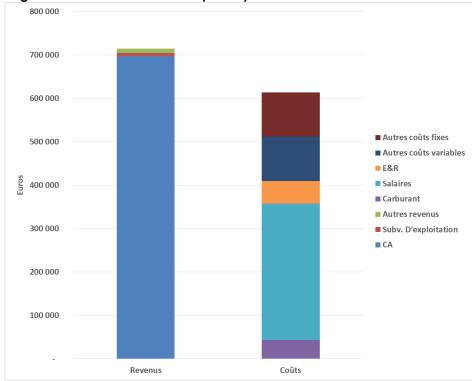
Figure 170 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de 12 à 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

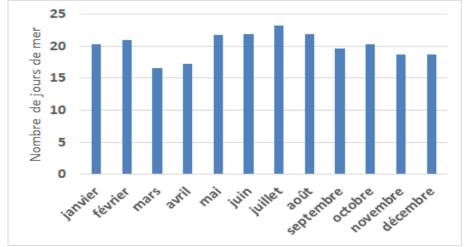
(3) Le modèle économique

Figure 171 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de 12 à 18 mètres



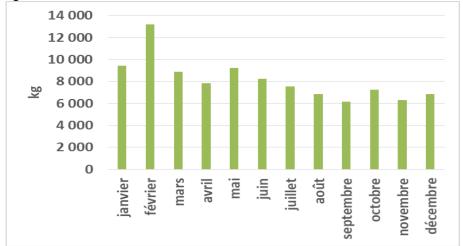
(4) La saisonnalité

Figure 172 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 12 à 18 mètres en jours de mer



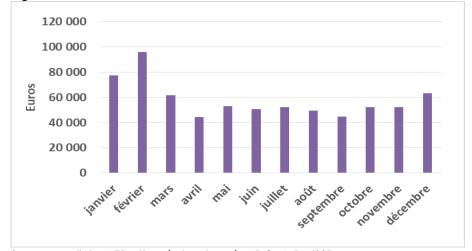
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 173 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 12 à 18 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

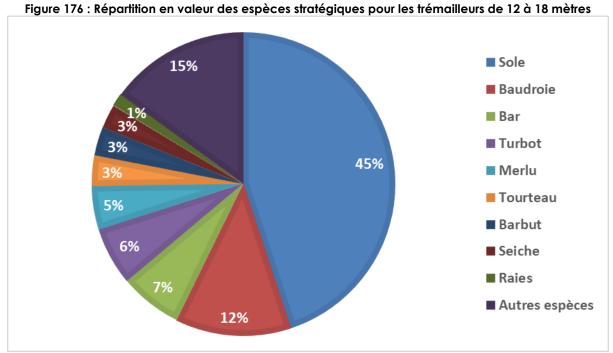
Figure 174 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 12 à 18 mètres en valeur



(5) Les espèces débarquées

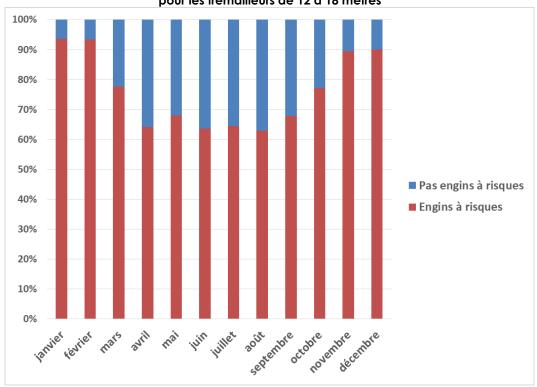
Figure 175 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de 12 à 18 mètres Sole 22% 23% ■ Baudroie Bar ■ Turbot ■ Merlu 5% ■ Tourteau 3% ■ Barbut 2% 19% ■ Seiche ■ Raies ■ Autres espèces 11% 5% 3%

Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP



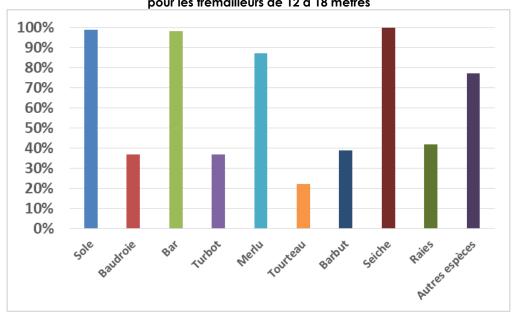
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 177 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 12 à 18 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 178 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 12 à 18 mètres



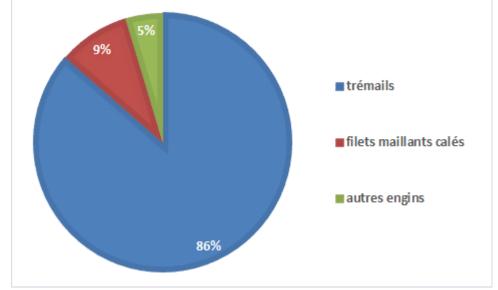
e) Les trémailleurs de plus de 18 mètres

(1) Synthèse

- Un trémailleur de plus de 18 mètres débarque 127 tonnes en 248 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Avec un prix moyen de 7,46 €/kg, il réalise un CA annuel de 945 k€. Il utilise son engin principal pour 86% de ses débarquements en valeur.
- Le montant total des coûts d'exploitation atteint 841 800 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 131 500 euros. Le navire moyen emploie 6,2 ETP et consomme 438 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité saisonnière de cette strate est relativement concentrée au premier trimestre du fait en particulier du pic en volume et en valeur au mois de février.
 Ce pic s'explique par la hausse de la productivité journalière à cette période (plus de 560 kg par jour de mer).
- Les espèces stratégiques des trémailleurs de plus de 18 mètres sont la sole et le bar. Ainsi, ces deux espèces représentent 48% des volumes et 63% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les trémailleurs de plus de 18 mètres sont le trémail (GTR) voire le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 79% des volumes et 84% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Cette dépendance est plus élevée de novembre à mars (plus de 90% de la valeur par mois). Les espèces principales concernées sont également la sole, le bar, le merlu et la seiche.

(2) Les engins utilisés

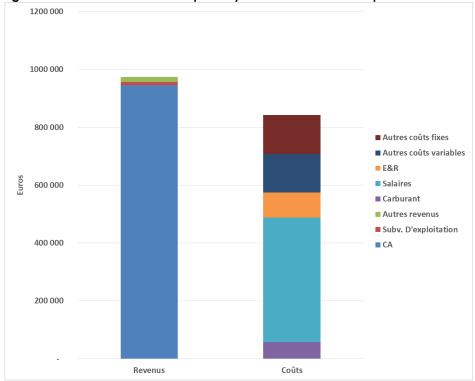
Figure 179 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de plus de 18 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

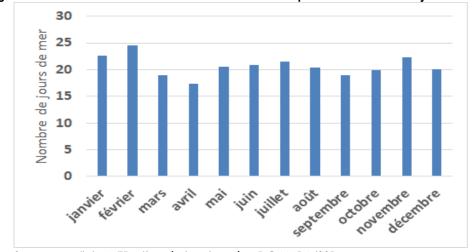
(3) Le modèle économique

Figure 180 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de plus de 18 mètres



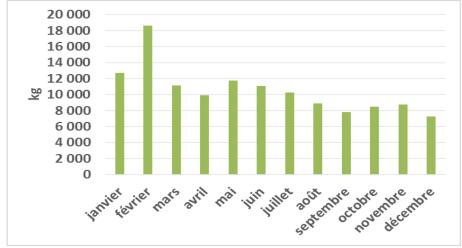
(4) La saisonnalité

Figure 181 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de plus de 18 mètres en jours de mer



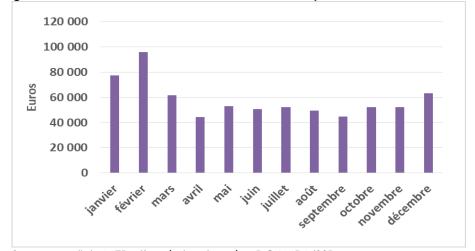
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 182 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de plus de 18 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 183 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de plus de 18 mètres en valeur



(5) Les espèces débarquées

Figure 184 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de plus de 18 mètres Sole 17% ■ Baudroie 28% Bar ■ Turbot 6% ■ Merlu 3% Barbut 3% Seiche ■ Tourteau 14% ■ Raies 20% ■ Autres espèces

Figure 185 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les trémailleurs de plus de 18 mètres 13% ■ Sole ■ Baudroie Bar ■ Turbot 5% ■ Merlu 51% Barbut 5% ■ Seiche ■ Tourteau 6% ■ Raies 12% ■ Autres espèces

(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

100% 90% 80% 70% 60% 50% Pas engins à risques 40% **■** Engins à risques

Figure 186 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de plus de 18 mètres

Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

mai

30%

20%

10%

0%

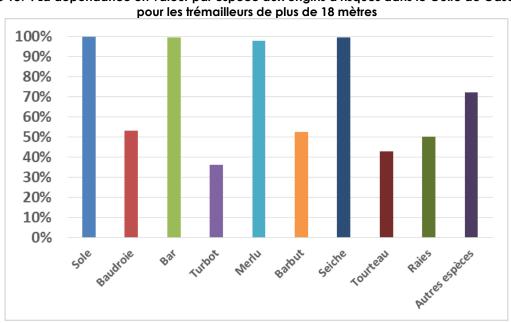


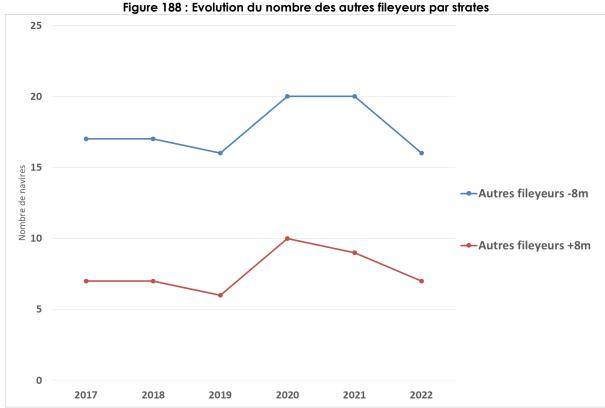
Figure 187 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

novembre

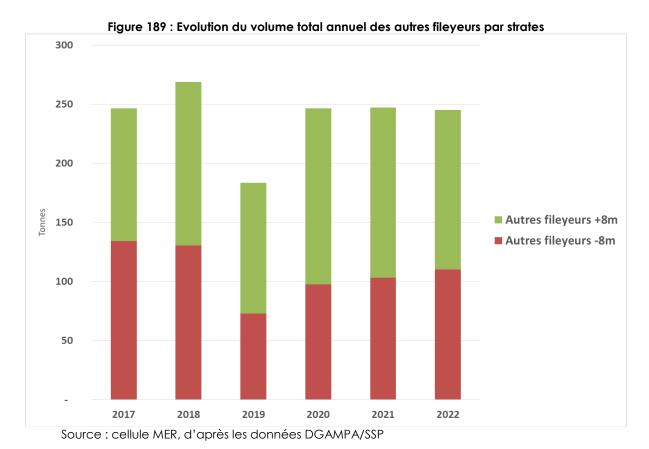
décembre

3.Les autres fileyeurs

Le segment des autres fileyeurs est divisé par tranches de longueurs en 2 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif est celle des navires de moins de 8 mètres. Comme le montre le graphique ci-dessous, l'évolution des deux strates est identique sur les années 2017 à 2022 avec un pic en 2020 et 2021.



En moyenne sur la période de 2017 à 2022, la strate de navires de plus 8 mètres représente 55% des volumes totaux du segment. Comme le montre le graphique cidessous, les volumes de ce segment est relativement stable sur la période sauf en 2019. Cette baisse s'explique par une baisse du nombre de navire et du volume moyen par navire.



Comme le montre le graphique 172, nous retrouvons la chute en valeur lors de l'année 2019. Les prix moyens annuels pour la strate des plus 8 mètres est augmenté de 2017 à 2022, ce qui n'est pas vrai pour la strate de moins de 8 mètres. Ainsi, le poids en valeur de cette première strate est de plus en plus important pour ce segment.

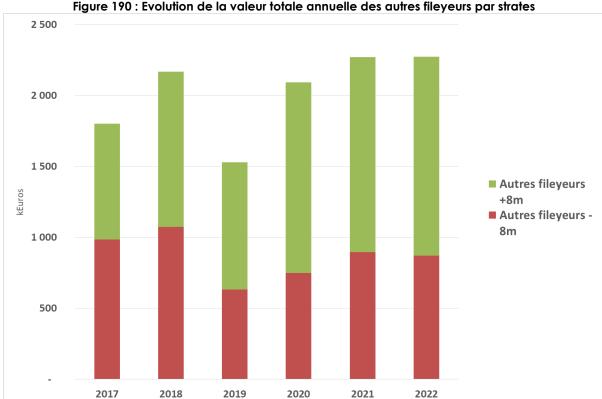


Figure 190 : Evolution de la valeur totale annuelle des autres fileyeurs par strates

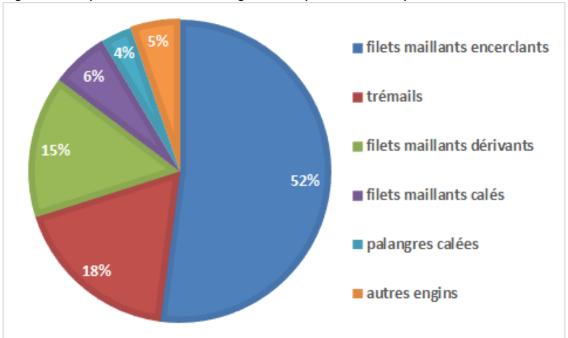
a) Les autres fileyeurs de moins de 8 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un « autre fileyeur de moins de 8 mètres » débarque 6 tonnes en 121 jours de mer. Il réalise un CA annuel de 49 k€, avec un prix moyen de 8,05 €/kg. Son engin principal est le filet maillant encerclant (52% des débarquements en valeur).
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 39 500 euros, ce qui permet de dégager un excédent brut d'exploitation de 9 800 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,1 ETP et consomme 53 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité de cette strate connaît avec un pic au mois d'avril. Ce pic s'explique par un niveau plus important du nombre de jours de mer mensuel (16 jours de mer) et de la productivité journalière moyenne (73 kg par jour de mer). Le prix moyen mensuel est plus important de juin à août (plus de 10 €/kg).
- Les espèces stratégiques des autres fileyeurs de moins de 8 mètres sont la dorade royale, le bar, le maigre et la seiche. Ainsi, ces quatre espèces représentent 43% des volumes et 52% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les autres fileyeurs de moins de 8 mètres sont le trémail (GTR) et le filet maillant calé (GNS. L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 27% des volumes et 24% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. La seiche est l'espèce principale concernée par la dépendance aux engins à risque dans le golfe de Gascogne pour cette strate.

(2) Les engins utilisés

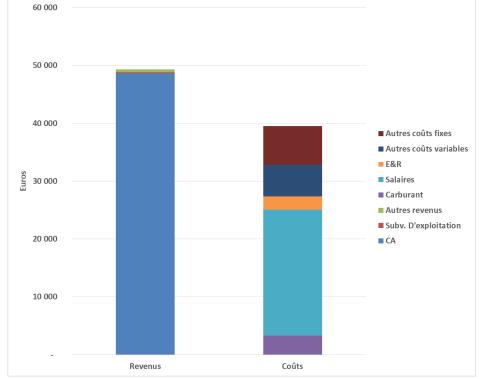
Figure 191 : Répartition en valeur des engins utilisés par les autres fileyeurs de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

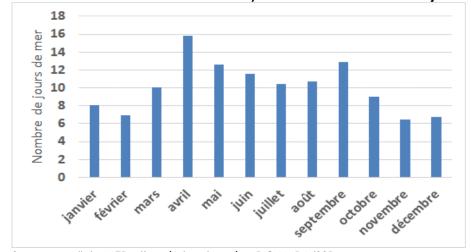
(3) Le modèle économique

Figure 192 : Le modèle économique moyen des autres fileyeurs de moins de 8 mètres



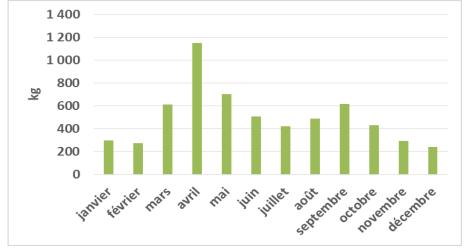
(4) La saisonnalité

Figure 193 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de moins de 8 mètres en jours de mer



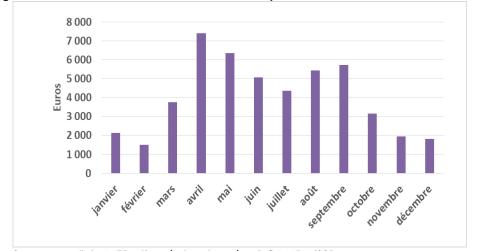
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 194 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de moins de 8 mètres en volume



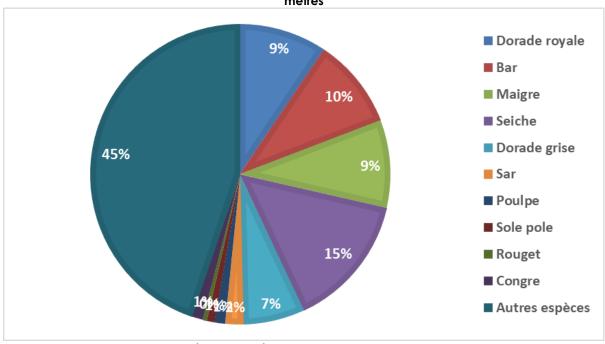
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 195 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de moins de 8 mètres en valeur



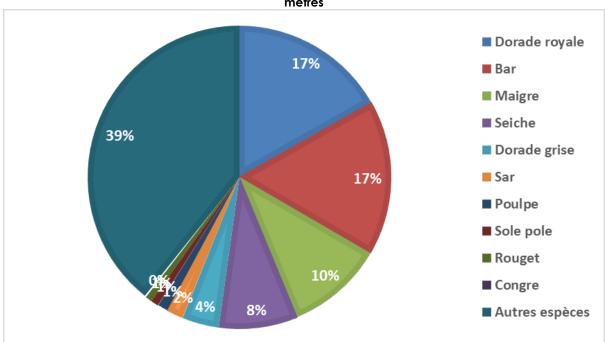
(5) Les espèces débarquées

Figure 196 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les autres fileyeurs de moins de 8 mètres



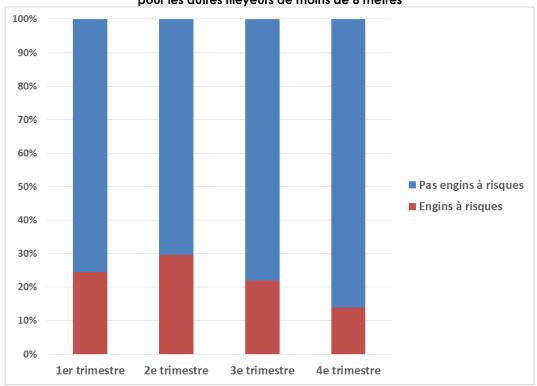
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 197 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les autres fileyeurs de moins de 8 mètres



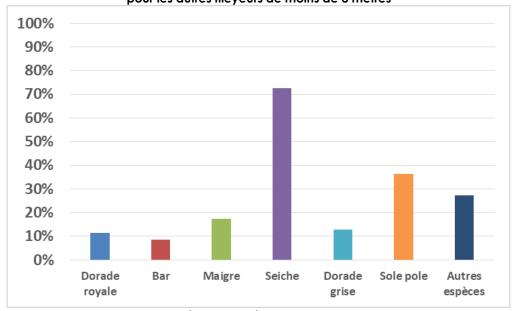
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 198 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les autres fileyeurs de moins de 8 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 199 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les autres fileyeurs de moins de 8 mètres



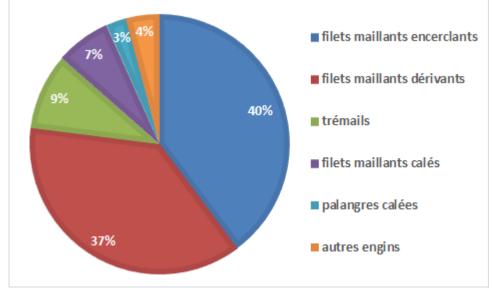
b) Les autres fileyeurs de plus de 8 mètres

(1) Synthèse

- Un « autre fileyeur de plus de 8 mètres » débarque 17 tonnes en 123 jours de mer, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Avec un prix moyen de 8,85 €/kg, il réalise un CA annuel de 149 k€. Il utilise principalement les filets maillants encerclants ou dérivants. Ces deux engins pèsent en valeur, pour 77% de ses débarquements.
- Le total des coûts d'exploitation s'élève à 116 000 euros, ce qui se traduit par un EBE de 35 800 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,8 ETP et consomme 134 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence en avril jusqu'à septembre avec un pic en valeur au mois d'août. Ce pic s'explique essentiellement par un prix moyen mensuel supérieur (11,40 €/kg).
- Les espèces stratégiques des autres fileyeurs de plus de 8 mètres sont le bar, le sar, la dorade royale et le maigre. Ainsi, ces quatre espèces représentent 54% des volumes et 67% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les autres fileyeurs de plus de 8 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 16% des volumes et 16% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022.

(2) Les engins utilisés

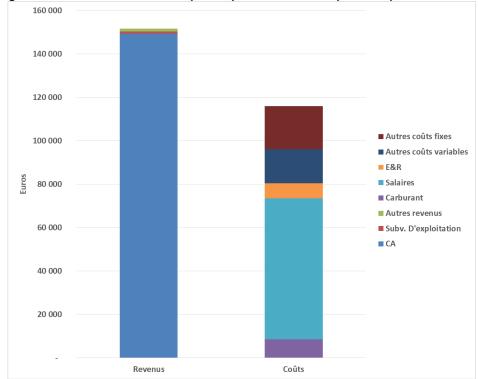
Figure 200 : Répartition en valeur des engins utilisés par les autres fileyeurs de plus de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

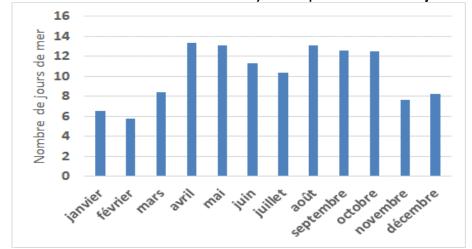
(3) Le modèle économique

Figure 201 : Le modèle économique moyen des autres fileyeurs de plus de 8 mètres



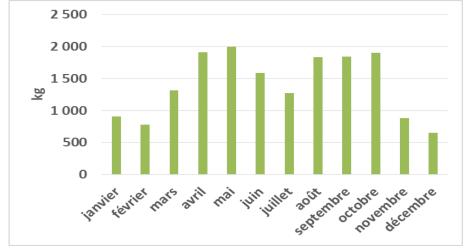
(4) La saisonnalité

Figure 202 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de plus de 8 mètres en jours de mer



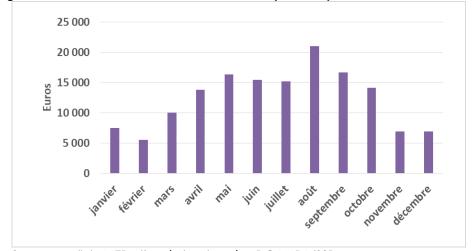
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 203 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de plus de 8 mètres en volume



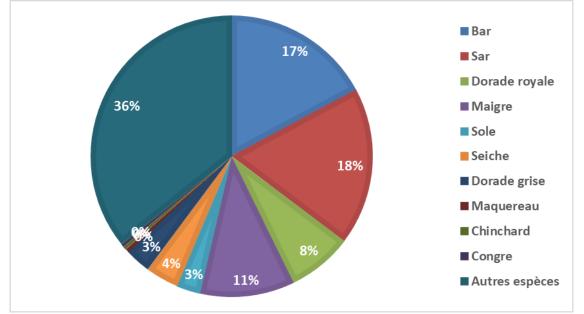
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 204 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de plus de 8 mètres en valeur



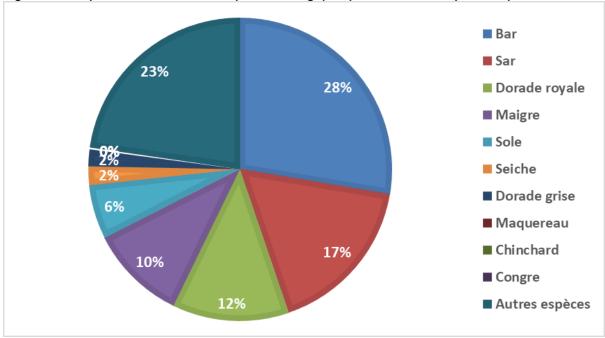
(5) Les espèces débarquées

Figure 205 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les autres fileyeurs de plus de 8 mètres



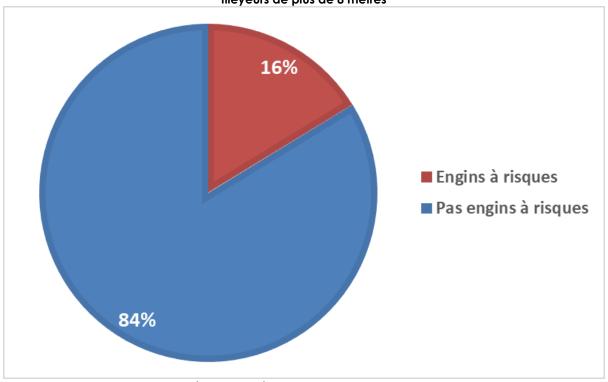
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 206 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les autres fileyeurs de plus de 8 mètres



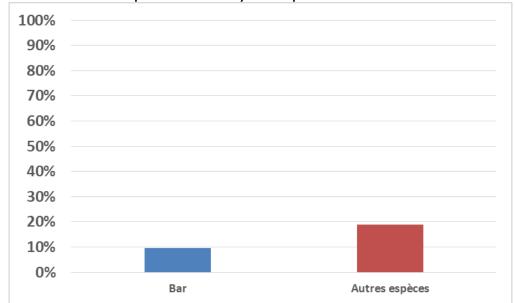
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 207 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les autres fileyeurs de plus de 8 mètres



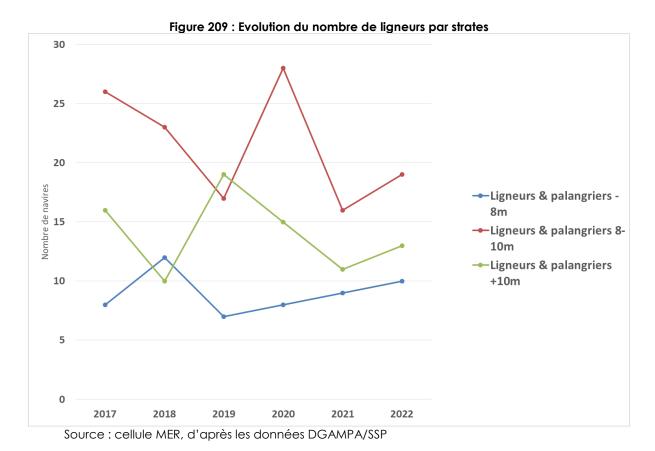
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 208 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les autres fileyeurs de plus de 8 mètres

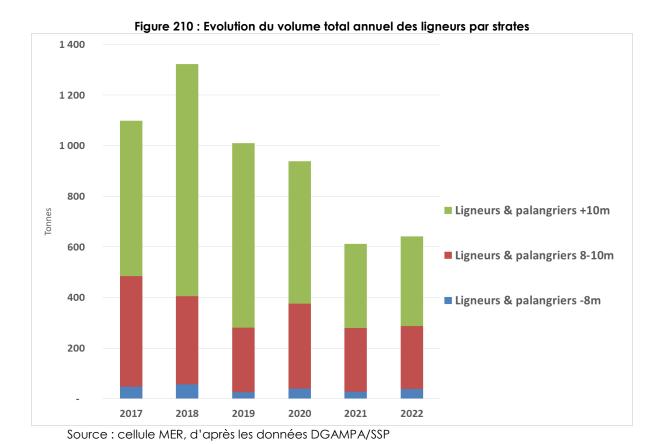


4.Les ligneurs et la palangriers

Le segment des ligneurs-palangriers est divisé par tranches de longueurs en 3 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif est celle des navires de 8 à 10 mètres sauf en 2019. Nous remarquons qu'entre 2018 et 2020, la structure de ce segment a connu des changements important chaque année.



En moyenne sur la période de 2017 à 2022, la strate des navires de plus 10 mètres représente 62% des volumes totaux du segment. Comme le montre le graphique cidessous, les volumes de cette strate ont fortement chuté depuis 2021. Cela s'explique soit par une baisse du nombre de navires et par une baisse du volume moyen par navire. A l'inverse, l'année 2018 est la plus importante sur cette période pour les mêmes facteurs.



L'évolution de la valeur de ce segment est divisée en deux phases. La première phase se déroule de 2017 à 2020 et est caractérisée par un plus haut niveau de valorisation. Le niveau global de valeurs débarquées a chuté depuis 2021 malgré la hausse de prix moyens annuels des trois strates.

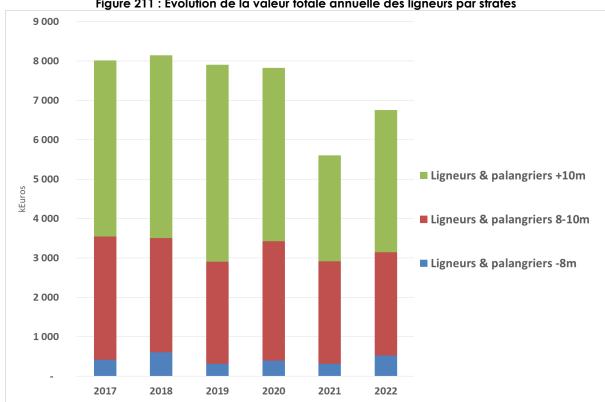


Figure 211 : Evolution de la valeur totale annuelle des ligneurs par strates

a) Les ligneurs-palangriers de moins de 8 mètres

(1) Synthèse

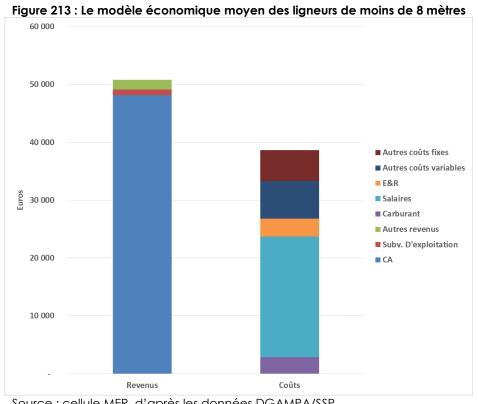
- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un ligneur-palangrier de moins de 8 mètres débarque 3,9 tonnes en 98 jours de mer. Avec un prix moyen de 7,21 €/kg, il réalise un CA annuel de 48 k€. L'utilisation de la palangre calée représente en valeur, 43% des débarquements.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 38 700 euros, ce qui permet de dégager un excédent brut d'exploitation de 12 100 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,1 ETP et consomme 54 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate se déroule au 2ème et 3ème trimestre. Cela se caractérise par un nombre plus important du nombre de jours de mer trimestriel (32 jours de mer par trimestre). La productivité journalière est plus haute au 2ème trimestre (54 kg par jour de mer) mais le prix moyen est plus haut au 3ème trimestre (13,80 €/kg).
- Les espèces stratégiques des ligneurs-palangriers de moins de 8 mètres sont le bar, la dorade royale et le lieu jaune. Ainsi, ces trois espèces représentent 49% des volumes et 68% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les ligneurs-palangriers de moins de 8 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 28% des volumes et 16% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022.

(2) Les engins utilisés

Figure 212 : Répartition en valeur des engins utilisés par les ligneurs de moins de 8 mètres 3% palangres calées 6% ■lignes à main et lignes à cannes ■ filets maillants calés 8% 43% ■ trémails 8% nasses ■ tamis à civelle ■lignes de traîne 27% ■autres engins

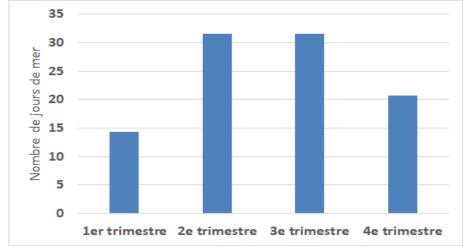
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique



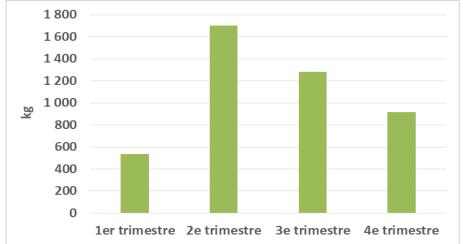
(4) La saisonnalité

Figure 214 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de moins de 8 mètres en jours de mer



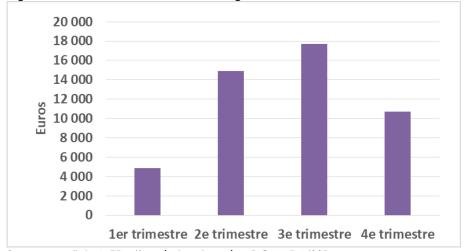
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 215 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de moins de 8 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 216 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de moins de 8 mètres en valeur



(5) Les espèces débarquées

Figure 217 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les ligneurs de moins de 8 mètres

32%

Bar

Dorade grise

Lieu jaune

Autres espèces

Figure 218 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les ligneurs de moins de 8 mètres

32%

Bar

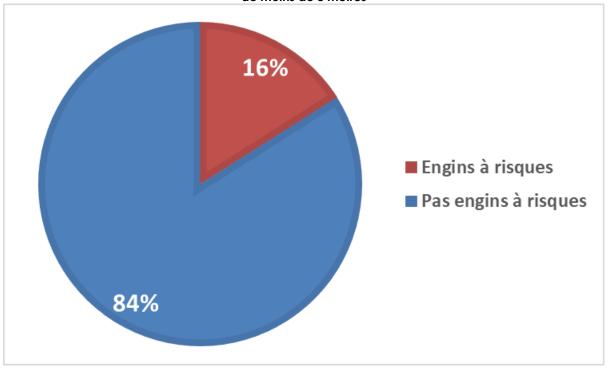
Dorade grise

Lieu jaune

Autres espèces

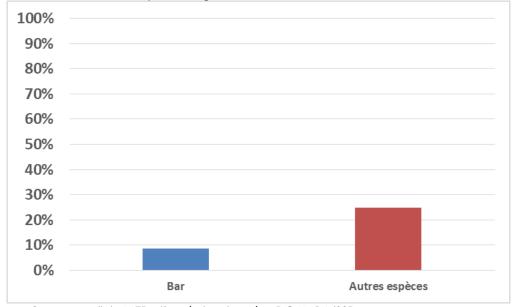
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 219 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les ligneurs de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 220 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les ligneurs de moins de 8 mètres



b) Les ligneurs-palangriers de 8 à 10 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un ligneur-palangrier de 8 à 10 mètres débarque 14 tonnes en 137 jours de mer. Il réalise un CA annuel de 127 k€, avec un prix moyen de 8,80 €/kg. Leurs engins principaux sont la palangre calée (35%) et les lignes à main et à cannes (31%).
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 101 600 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 29 200 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,3 ETP et consomme 103 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence en avril jusqu'à août. Cette hausse s'explique par la combinaison d'un niveau plus important du nombre de jours de mer mensuel (plus de 14 jours de mer par mois) et du prix moyen mensuel supérieur (plus de 11 €/kg de juin à septembre). La productivité journalière est plus importante de janvier à mars (plus de 145 kg par jour de mer).
- Les espèces stratégiques des ligneurs-palangriers de 8 à 10 mètres sont le bar et le lieu jaune. Ainsi, ces deux espèces représentent seulement 38% des volumes mais 56% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les ligneurs-palangriers de 8 à 10 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 22% des volumes et 15% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022.

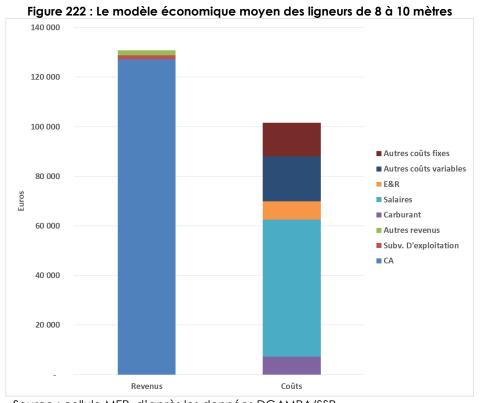
(2) Les engins utilisés

■ palangres calées ■lignes à main et lignes à cannes 6% 35% ■filets maillants calés 6% ■ trémails ■lignes de traîne 13% nasses ■lignes non pécifiées autres engins 31%

Figure 221 : Répartition en valeur des engins utilisés par les ligneurs de 8 à 10 mètres

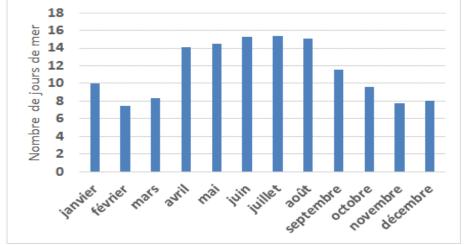
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Le modèle économique (3)



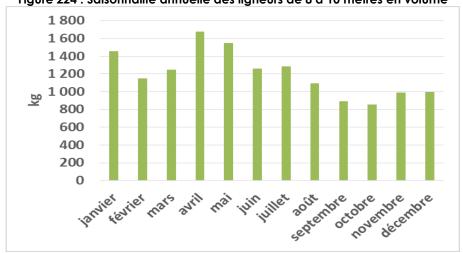
(4) La saisonnalité

Figure 223 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de 8 à 10 mètres en jours de mer



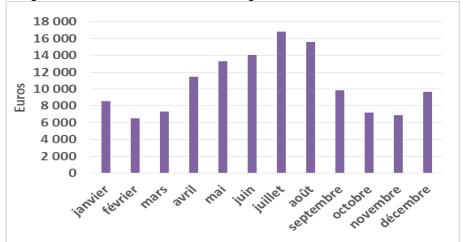
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 224 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de 8 à 10 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 225 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de 8 à 10 mètres en valeur



(5) Les espèces débarquées

Figure 226 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les ligneurs de 8 à 10 mètres

21%

Bar

Lieu jaune

Dorade royale

Merlan

Congre

Dorade grise

Sole

Poulpe

Autres espèces

Figure 227 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les ligneurs de 8 à 10 mètres

Bar

Lieu jaune

Dorade royale

Merlan

Congre

Dorade grise

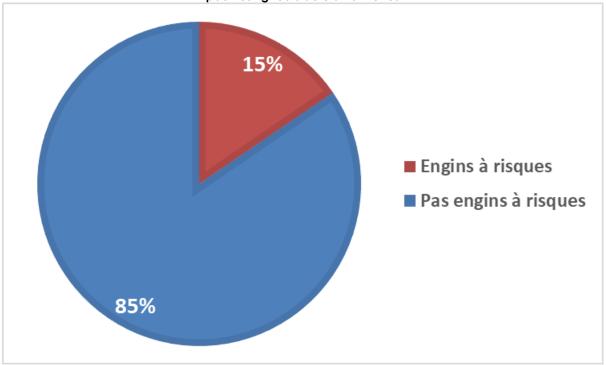
Sole

Poulpe

Autres espèces

(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 228 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les ligneurs de 8 à 10 mètres



c) Les ligneurs-palangriers de plus de 10 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un ligneur-palangrier de plus de 10 mètres débarque 40,2 tonnes en 162 jours de mer. Avec un prix moyen de 7,17 €/kg, il réalise un CA annuel de 288 k€. En valeur, 57% des débarquements sont liées à l'emploi de palangres calés.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 236 800 euros, ce qui permet de dégager un revenu d'exploitation de 56 800 euros. Enfin, le navire moyen emploie 2,7 ETP et consomme 199 litres de carburant par jour de mer.
- La saisonnalité de cette strate est caractérisée par un pic aux mois de juillet et d'août. Ce pic s'explique par une légère hausse du nombre de jours de mer mensuel (16-17 jours de mer par mois), mais surtout une hausse du prix moyen mensuel (plus de 8,50 €/kg).
- Les espèces stratégiques des ligneurs-palangriers de plus de 10 mètres sont le bar et le merlu. Ainsi, ces deux espèces représentent seulement 36% des volumes mais 49% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les ligneurs-palangriers de plus de 10 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 24% des volumes et de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. L'espèce principale concernée par la dépendance aux engins à risque pour cette strate est la sole.

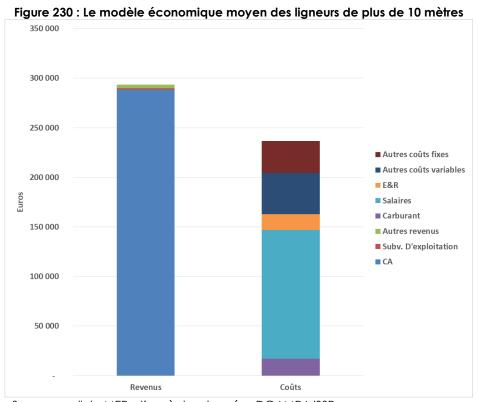
(2) Les engins utilisés

6% palangres calées ■ filets maillants calés ■ trémails ■ palangres dérivantes 57% ■ lignes à main et lignes à cannes 15% nasses autres engins

Figure 229 : Répartition en valeur des engins utilisés par les ligneurs de plus de 10 mètres

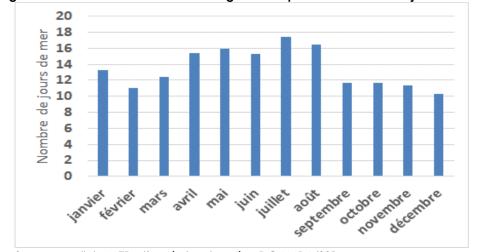
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Le modèle économique (3)



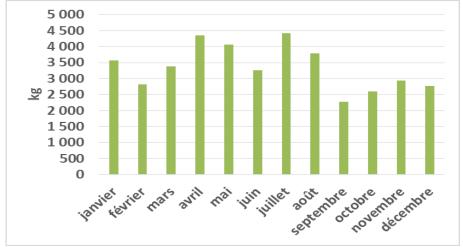
(4) La saisonnalité

Figure 231 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de plus de 10 mètres en jours de mer



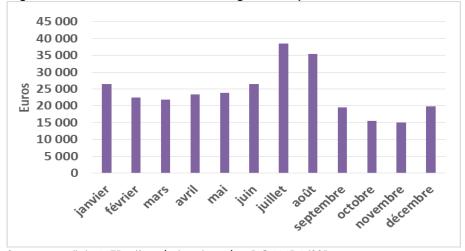
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 232 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de plus de 10 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 233 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de plus de 10 mètres en valeur



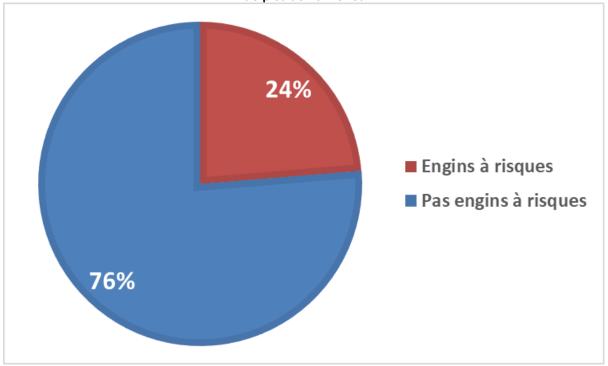
(5) Les espèces débarquées

Figure 234 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les ligneurs de plus de 10 mètres 14% Bar 28% ■ Merlu ■ Sole ■ Maigre 22% ■ Lieu jaune 5% Congre ■ Merlan ■ Autres espèces 4% 6% 6%

Figure 235 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les ligneurs de plus de 10 mètres 23% Bar ■ Merlu 34% Sole ■ Maigre 3% ■ Lieu jaune 3% Congre 6% ■ Merlan ■ Autres espèces 8% 15% 8%

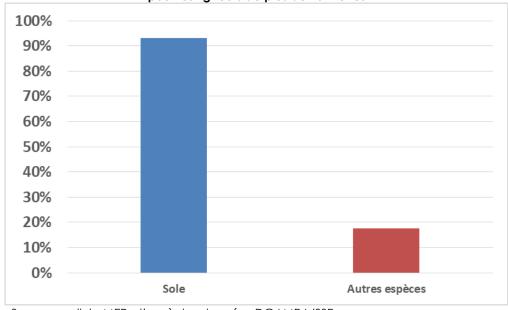
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 236 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les ligneurs de plus de 10 mètres



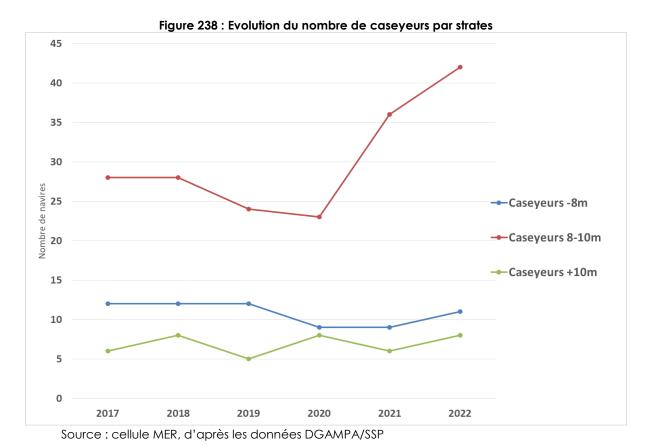
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 237 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les ligneurs de plus de 10 mètres

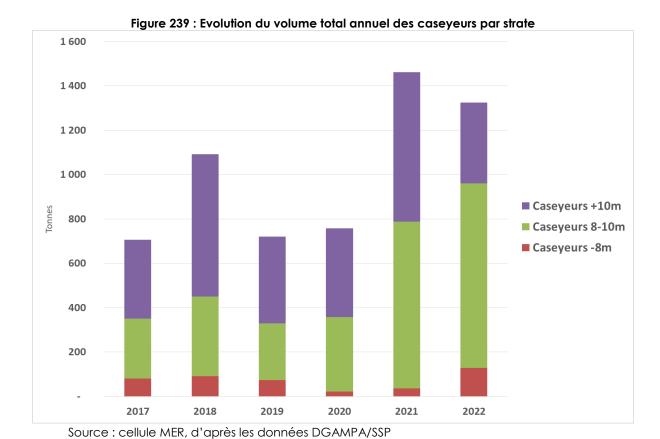


5.Les caseyeurs

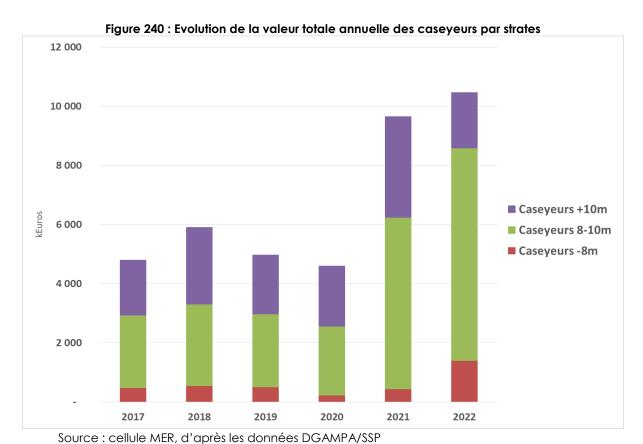
Le segment des caseyeurs est divisé par tranches de longueurs en 3 strates. Comme le montre le graphique suivant, la strate la plus importante en effectif est celle des navires de 8 à 10 mètres. Cependant, elle est passée de 28 à 42 unités entre 2017 et 2022. Les deux autres strates ont des effectifs relativement stables sur cette période.



Comme le montre le graphique ci-dessous, les volumes de ce segment ont fortement augmenté depuis 2021, sachant que l'année 2019 était déjà plus haute. D'une part, cela s'explique soit par la hausse du nombre de navires et des rendements moyens pour la strate des caseyeurs de 8 à 10 mètres. D'autre part, les rendements étaient plus élevés en 2021 pour la strate des caseyeurs de plus de 10 mètres et en 2022 pour la state de caseyeurs de moins de 8 mètres.



L'évolution des valeurs totales annuelles de ce segment est similaire à celle des volumes (cf. graphique 240). En effet, les prix moyens des strates des caseyeurs de moins de 8 mètres et de 8 à 10 mètres sont proches sur la période de 2017 à 2022. Cependant, une hausse du prix moyen annuel est constatée depuis 2020 pour la strate des caseyeurs de moins de 8 mètres.



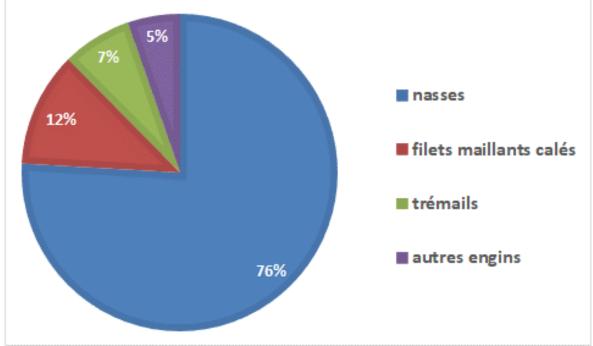
a) Les caseyeurs de moins de 8 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un caseyeur de moins de 8 mètres débarque 6,8 tonnes en 129 jours de mer. Avec un prix moyen de 8,05 €/kg, il réalise un CA annuel de 55 k€. En valeur, il dépend à 76% de son engin principal.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 46 200 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 11 300 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,1 ETP et consomme 46 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité saisonnière de cette strate est caractérisée par un pic en valeur au mois de décembre. Ce pic s'explique uniquement par une hausse significative du prix moyen mensuel (19€/kg). Le pic en volume se déroule d'avril à mai (25% du volume annuel).
- Les espèces stratégiques des caseyeurs de moins de 8 mètres sont le bouquet, le homard et le poulpe. Ainsi, ces trois espèces représentent seulement 32% des volumes mais 64% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les caseyeurs de moins de 8 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 22% des volumes et 18% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Le maquereau et le lieu jaune sont les espèces principales concernées par la dépendance aux engins à risque utilisés par cette strate.

Les engins utilisés (2)

Figure 241 : Répartition en valeur des engins utilisés par les caseyeurs de moins de 8 mètres 5%



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

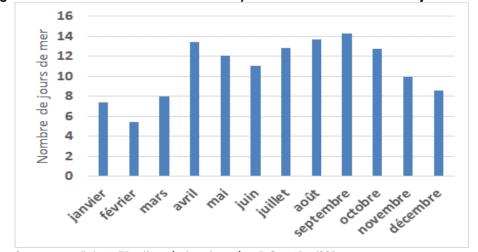
(3) Le modèle économique

70 000 60 000 50 000 ■ Autres coûts fixes ■ Autres coûts variables 40 000 ■ E&R Euros Salaires ■ Carburant 30 000 Autres revenus ■ Subv. D'exploitation ■ CA 20 000 10 000

Figure 242 : Le modèle économique moyen des caseyeurs de moins de 8 mètres

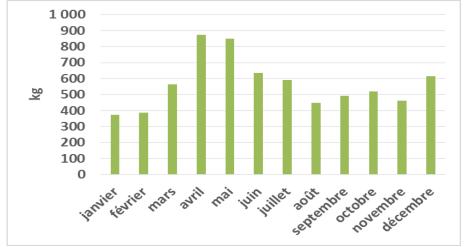
(4) La saisonnalité

Figure 243 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de moins de 8 mètres en jours de mer



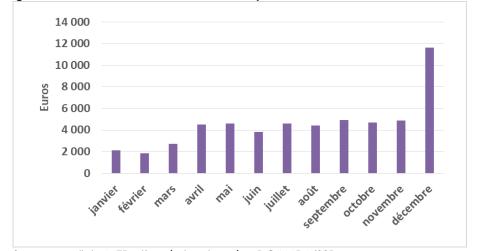
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 244 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de moins de 8 mètres en volume



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 245 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de moins de 8 mètres en valeur



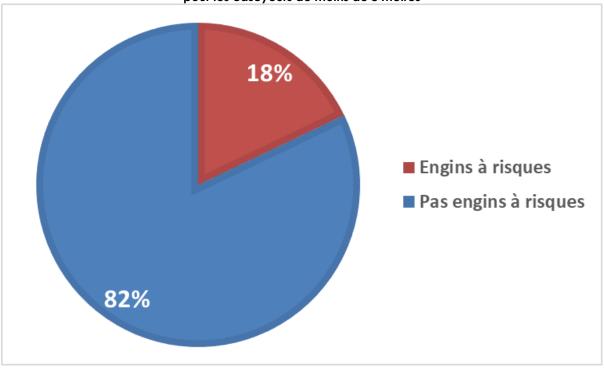
(5) Les espèces débarquées

Figure 246 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les caseyeurs de moins de 8 mètres ■ Bouquet 9% ■ Homard 6% ■ Poulpe 35% ■ Rouget Bar 17% Seiche ■ Tourteau ■ Araignée ■ Maquereau ■ Lieu jaune 11% 4% ■ Autres espèces

Figure 247 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les caseyeurs de moins de 8 mètres ■ Bouquet 14% ■ Homard Poulpe 32% ■ Rouget Bar Seiche 5% ■ Tourteau ■ Araignée 7% ■ Maquereau 17% ■ Lieu jaune 15% ■ Autres espèces

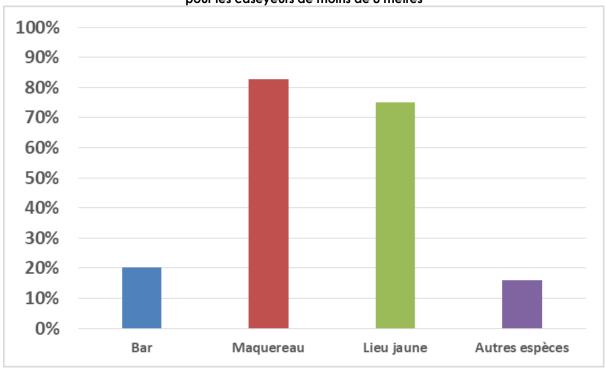
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 248 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les caseyeurs de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 249 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les caseyeurs de moins de 8 mètres



b) Les caseyeurs de 8 à 10 mètres

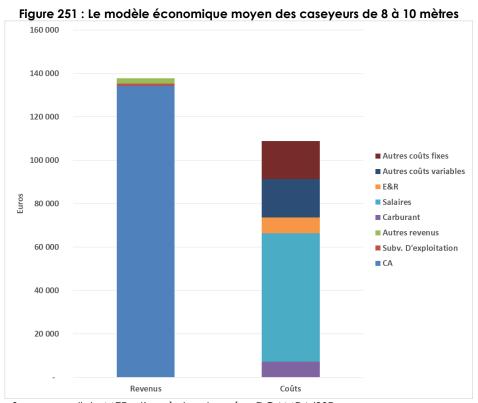
(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un caseyeur de 8 à 10 mètres débarque 16,3 tonnes en 152 jours de mer. Avec un prix moyen de 8,23 €/kg, il réalise un CA annuel de 171 k€. L'utilisation de nasses représente 72% des débarquements en valeur.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 108 800 euros, ce qui permet de dégager un excédent brut d'exploitation de 29 100 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,4 ETP et consomme 85 litres de carburant par jour de mer.
- Le nombre de jours de mer mensuel est plus élevé d'avril à octobre. Comme la productivité journalière (volume débarqué/jour de mer) est assez homogène sur cette période (sauf en juillet et en août), les volumes mensuels sont assez similaires. Certes, la valorisation de la production de cette strate connaît deux pics (plus de 9€/kg en août et en décembre) mais cela ne se traduit pas par des hausses de valeurs mensuelles.
- Les espèces stratégiques des caseyeurs de 8 à 10 mètres sont le poulpe, le bouquet et le homard. Ainsi, ces trois espèces représentent 48% des volumes et 67% de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les caseyeurs de 8 à 10 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 23% des volumes et 21% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Les espèces principales concernées par la dépendance à l'utilisation des engins à risque par cette strate sont la sole, le bar, le rouget, le lieu jaune, la seiche, la dorade royale et grise.

(2) Les engins utilisés

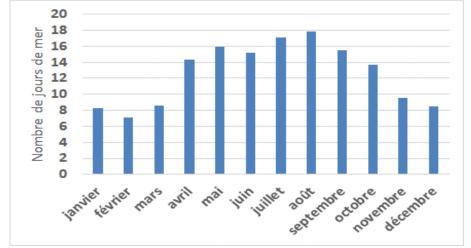
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique



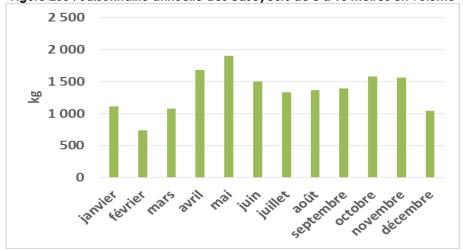
(4) La saisonnalité

Figure 252 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de 8 à 10 mètres en jours de mer



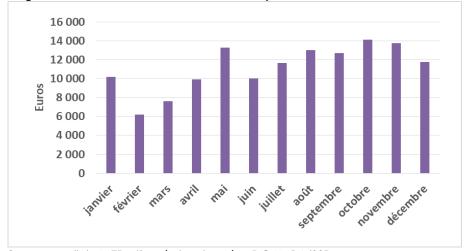
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 253 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de 8 à 10 mètres en volume



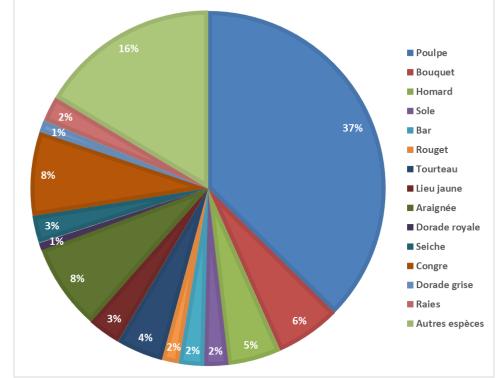
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 254 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de 8 à 10 mètres en valeur



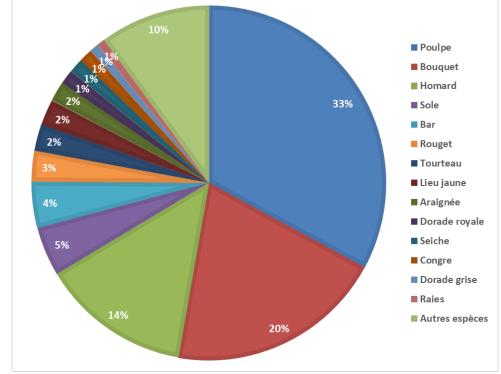
(5) Les espèces débarquées

Figure 255 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les caseyeurs de 8 à 10 mètres



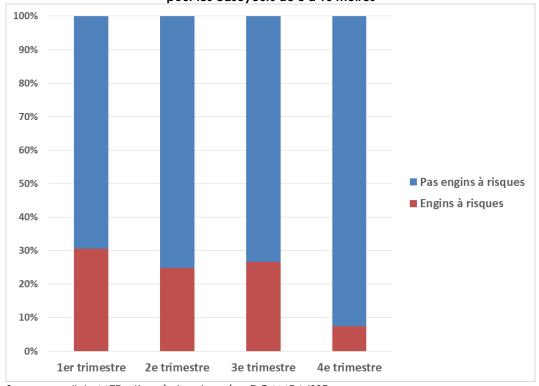
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 256 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les caseyeurs de 8 à 10 mètres



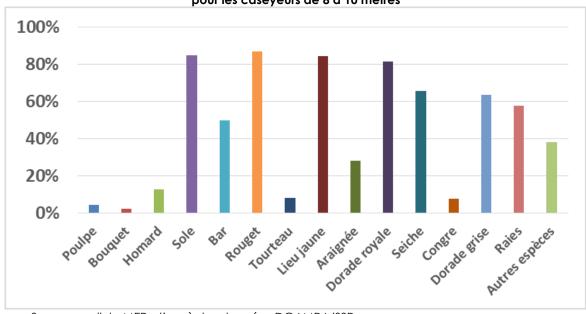
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 257 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les caseyeurs de 8 à 10 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 258 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les caseyeurs de 8 à 10 mètres



c) Les caseyeurs de plus de 10 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un caseyeur de plus de 10 mètres débarque 67 tonnes en 152 jours de mer. Avec un prix moyen de 5,20 €/kg, il réalise un CA annuel de 349 k€. En valeur, son engin principal pèse pour 67% de ses débarquements.
- L'ensemble des coûts d'exploitation se monte à 284 500 euros, ce qui permet de dégager un excédent brut d'exploitation de 75 400 euros. De plus, le navire moyen emploie 2,8 ETP et consomme 285 litres de carburant par jour de mer.
- La période relativement importante de cette strate concerne le second semestre. Il représente 56% de volumes annuels et 59% de la valeur annuel. Cette hausse n'est liée qu'à un niveau plus important du nombre de jours de mer (plus de 44 jours de mer par trimestre).
- Les espèces stratégiques des caseyeurs de plus de 10 mètres sont le poulpe, l'araignée, le tourteau, le homard et la sole. Ainsi, ces cinq espèces représentent 58% des volumes et 65% de la valeur totale. Le congre pèse pour 16% des volumes mais seulement 5% de la valeur (son prix moyen est de 1,51 €/kg)
- Les engins à risques utilisés par les caseyeurs de plus de 10 mètres sont le trémail (GTR) et le filet maillant calé (GNS). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 25% des volumes et 28% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022.

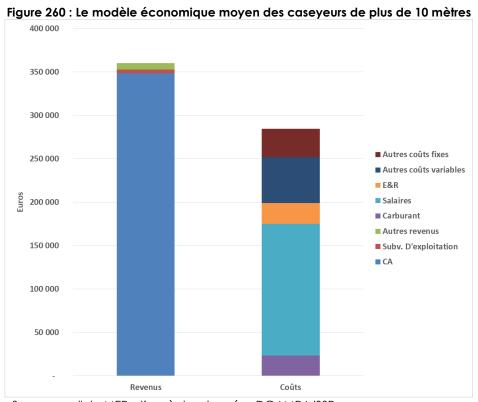
(2) Les engins utilisés

Figure 259 : Répartition en valeur des engins utilisés par les caseyeurs de plus de 10 mètres

| nasses |
| trémails |
| filets maillants calés |
| autres engins

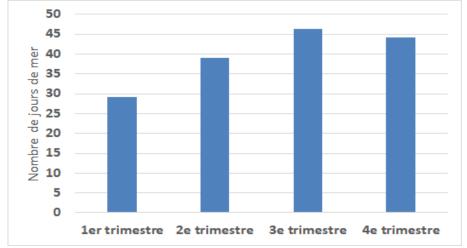
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

(3) Le modèle économique



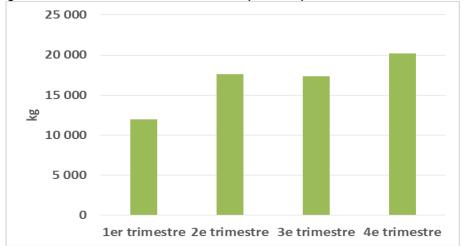
(4) La saisonnalité

Figure 261 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de plus de 10 mètres en jours de mer



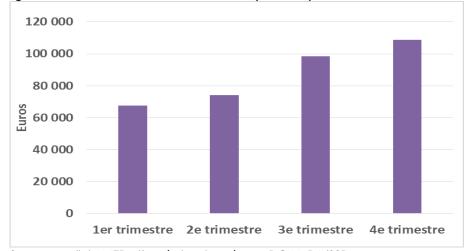
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 262 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de plus de 10 mètres en volume



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 263 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de plus de 10 mètres en valeur



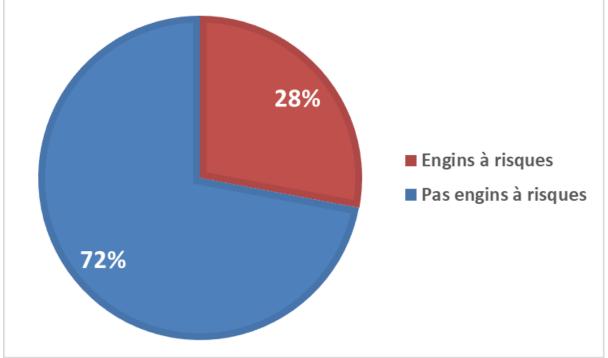
(5) Les espèces débarquées

Figure 264 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les caseyeurs de plus de 10 mètres Poulpe 19% 19% ■ Araignée ■ Tourteau ■ Homard Sole Congre ■ Lieu jaune 20% ■ Bar 16% ■ Merlu ■ Merlan 13% ■ Autres espèces

Figure 265 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les caseyeurs de plus de 10 mètres Poulpe ■ Araignée 22% 26% ■ Tourteau ■ Homard Sole 1% Congre 3% ■ Lieu jaune 4% 10% Bar ■ Merlu 9% ■ Merlan 10% 9% ■ Autres espèces

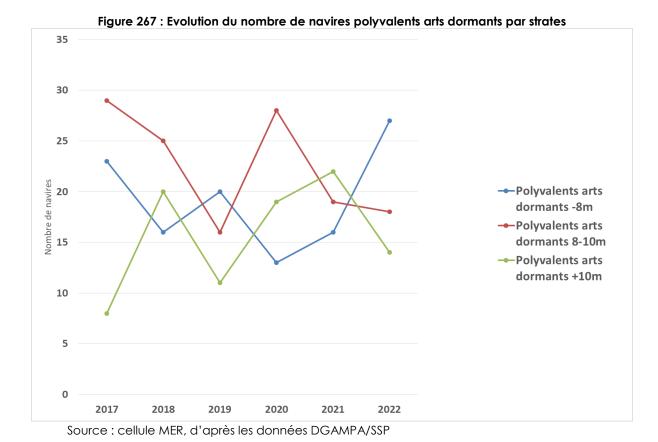
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 266 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les caseyeurs de plus de 10 mètres

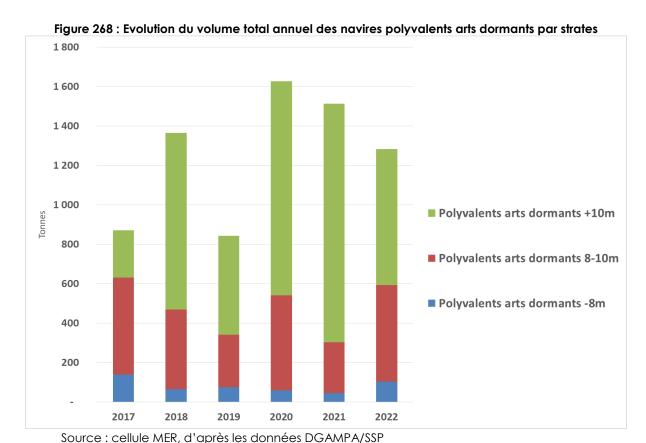


6.Les navires polyvalents utilisant des engins dormants

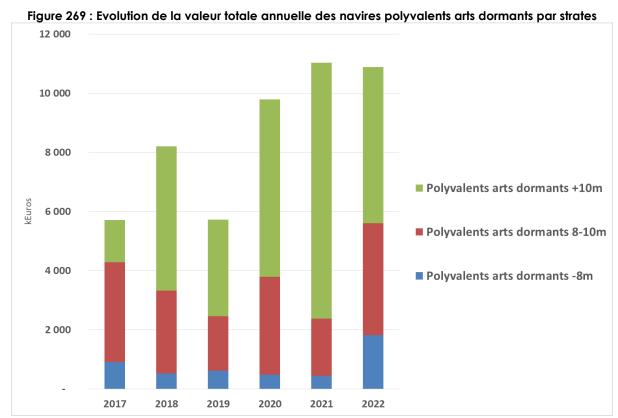
Le segment des navires polyvalents utilisant des engins dormants est divisé par tranches de longueurs en 3 strates. Au niveau du segment, l'effectif est assez stable sur la période (autour de 60 navires) excepté une baisse en 2019. Cependant, comme le montre le graphique suivant, l'évolution annuelle du nombre de navires par strate n'est pas stable. Cependant, la strate des navires de 8 à 10 mètres est la plus importante en nombre pour les années 2017, 2018 et 2020.



Sur la période de 2017 à 2022, le segment connaît deux années creuses en volume (2017 et 2019). L'année 2017 est marquée par un faible effectif et un faible volume moyen pour la strate des navires de plus de 10 mètres. La baisse en 2019 n'est due qu'au petit effectif de cette strate. Or, cette strate de plus de 10 mètres est celle qui contribue le plus aux volumes débarqués par ce segment, comme le montre le graphique 242. En effet, elle représente 62% des volumes totaux du segment sur la période de 2017 à 2022.



L'évolution par strate des prix moyens sur la période est assez stable, excepté une hausse très importante pour la strate de moins de 8 mètres en 2022. Ainsi, nous retrouvons, comme pour les volumes, les creux en 2017 et 2019. En valeur, la strate des navires de plus e 10 mètres est également la plus contributive pour le segment (57% de la valeur en moyenne sur la période).



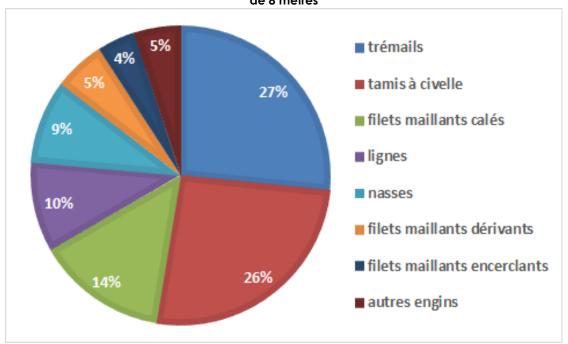
a) Les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un navire polyvalent arts dormants de moins de 8 mètres débarque 4,3 tonnes en 101 jours de mer. Avec un prix moyen de 10,42 €/kg, il réalise un CA annuel de 44,5 k€. En valeur, les deux premiers engins sont le trémail (27%) et le tamis à civelle (26%).
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 36 500 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 9 900 euros. Enfin, le navire moyen emploie 1,1 ETP et consomme 45 litres de carburant par jour de mer.
- La période importante de cette strate commence en avril jusqu'à juin (hausse de nombre de jours de mer mensuel et des rendements journaliers). Cependant, elle est également liée à l'activité de la pêche de civelles. C'est pourquoi, nous remarquons également le pic en valeur au mois de janvier (présent que pour l'année 2022).
- En dehors de la civelle, les espèces stratégiques des navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres sont le bar, le maigre et la seiche. Ainsi, ces trois espèces représentent seulement 35% des volumes et 31% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 57% des volumes et 40% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Seule la dorade grise est moins concernée dans les espèces principales.

(2) Les engins utilisés

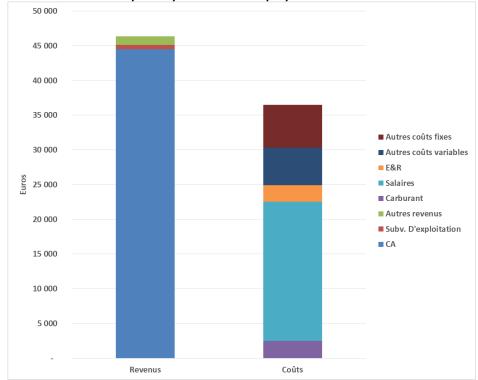
Figure 270 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

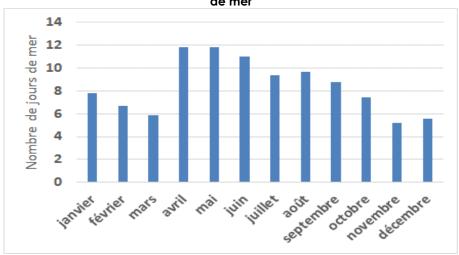
(3) Le modèle économique

Figure 271 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres



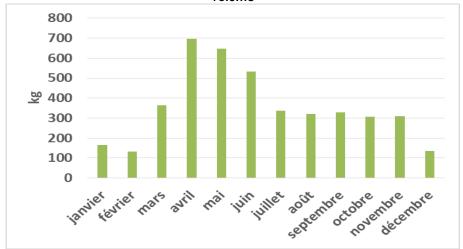
(4) La saisonnalité

Figure 272 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres en jours de mer



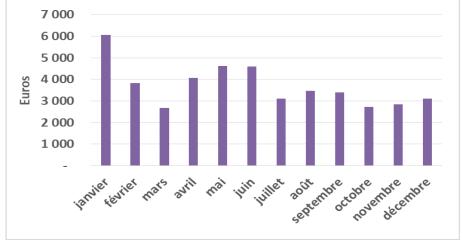
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 273 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres en volume



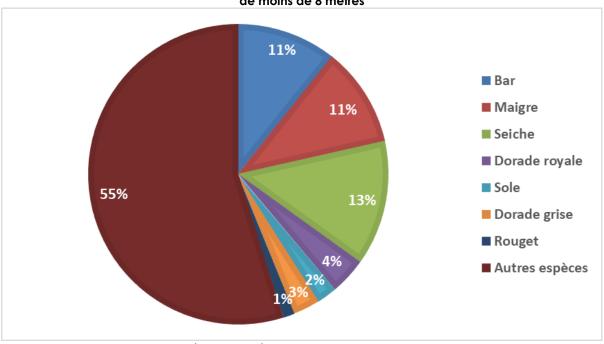
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 274 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres en valeur



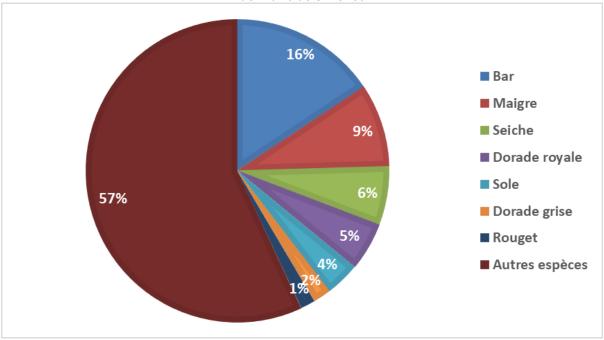
(5) Les espèces débarquées

Figure 275 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres



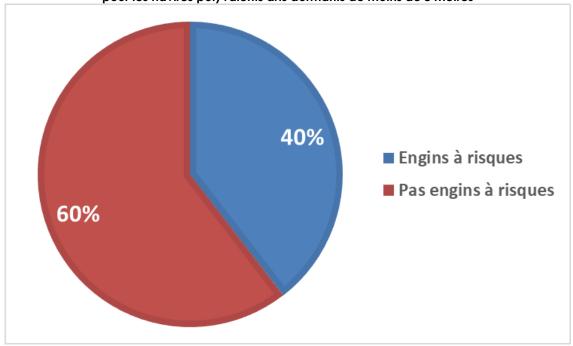
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 276 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres



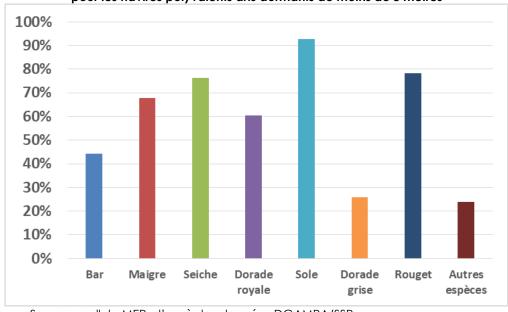
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 277 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 278 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres



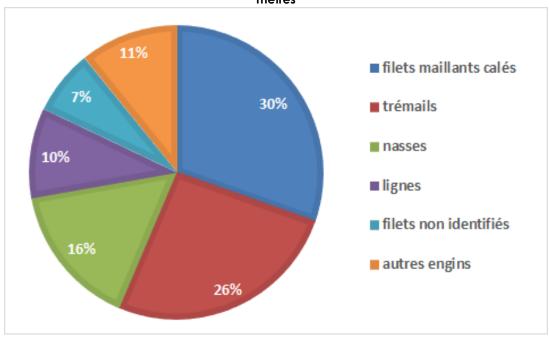
b) Les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un navire polyvalent arts dormants de 8 à 10 mètres débarque 17,5 tonnes en 135 jours de mer. Il réalise un CA annuel de 124 k€, avec un prix moyen de 7,08 €/kg. Les deux premiers engins sont le filet maillant calé et le trémail. En valeur, ils représentent respectivement 30% et 26% des débarquements.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 99 600 euros, dégageant un excédent brut d'exploitation de 26 700 euros. Le navire moyen emploie 1,4 ETP et consomme 95 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité saisonnière de cette strate est marquée par un niveau plus important du nombre de jours de mer mensuel d'avril à septembre (plus de 12 jours de mer par mois). Les prix moyens mensuels sont les plus élevés en juillet et en août (supérieur à 8,70 €/kg) mais les rendements journaliers sont les plus faibles à cette période (mois de 100 kg par jour de mer).
- Les espèces stratégiques des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres sont le bar, la dorade royale, le poulpe, la sole, le lieu jaune et le homard. Ainsi, ces six espèces représentent seulement 36% des volumes mais 58% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 52% des volumes et 53% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. Le pic de dépendance est atteint au mois de mars (70% du Ca mensuel).

(2) Les engins utilisés

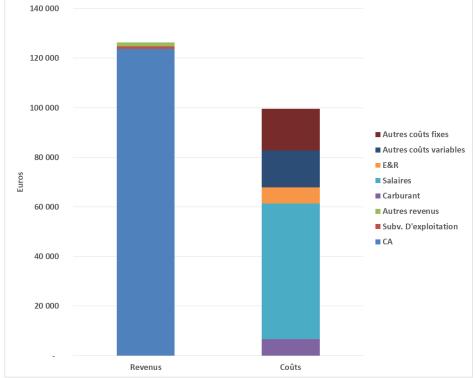
Figure 279 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

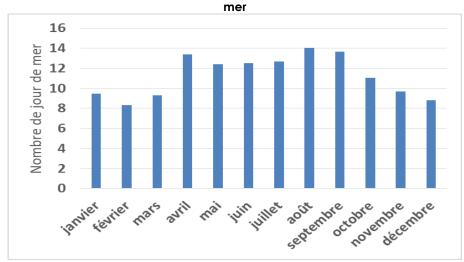
(3) Le modèle économique

Figure 280 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres



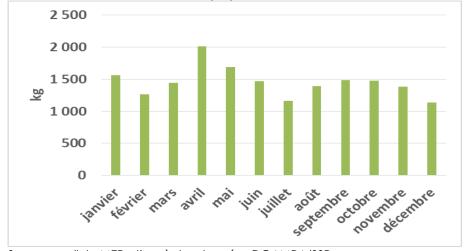
(4) La saisonnalité

Figure 281 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres en jours de



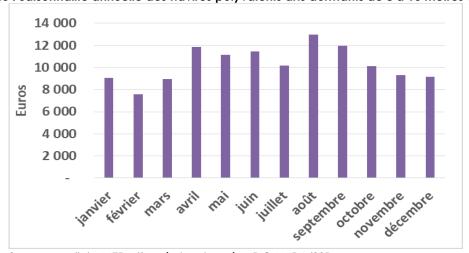
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 282 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres en volume



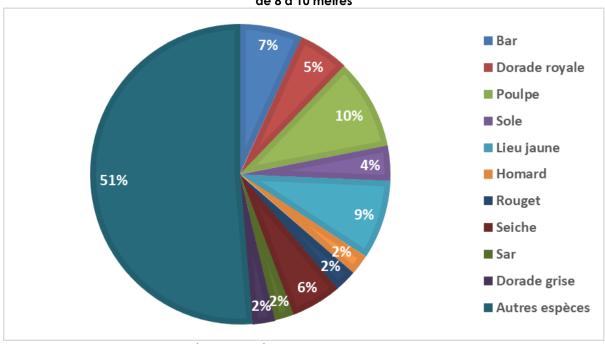
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 283 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres en valeur



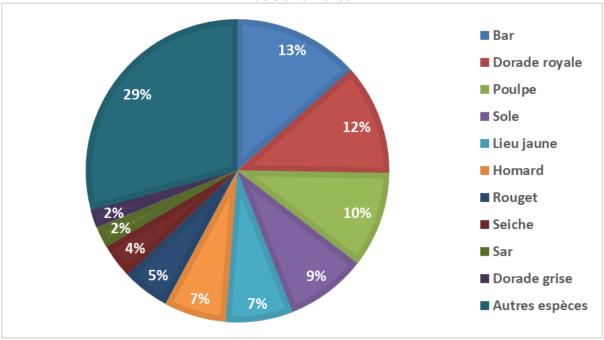
(5) Les espèces débarquées

Figure 284 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 285 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres



(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

100% 90% 80% 70% 60% 50% ■ Pas engins à risques 40% ■ Engins à risques 30% 20%

Figure 286 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres

Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

10%

0%

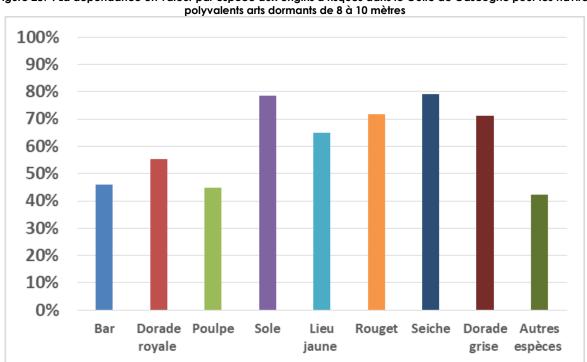


Figure 287 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires

septembre

novembre octobre

décembre

Hillet

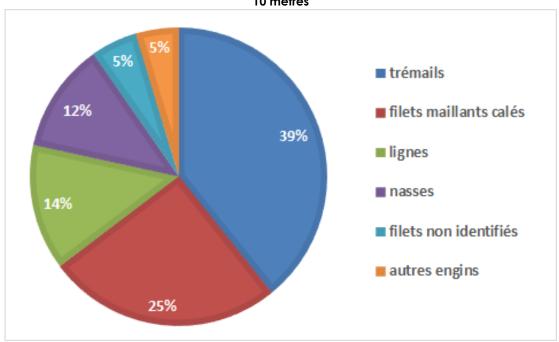
c) Les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres

(1) Synthèse

- En moyenne sur la période de 2017 à 2022, un navire polyvalent arts dormants de plus de 10 mètres débarque 51 tonnes en 172 jours de mer. Avec un prix moyen de 6,35 €/kg, il réalise un CA annuel de 322 k€. En valeur, le trémail et le filet maillant calé représentent respectivement 39% et 25% des débarquements.
- L'ensemble des coûts d'exploitation s'élève à 274 100 euros, ce qui permet de dégager un EBE de 57 400 euros. Enfin, le navire moyen emploie 2,9 ETP et consomme 224 litres de carburant par jour de mer.
- L'activité saisonnière de cette strate n'est pas marquée par des ruptures ou des pics.
- Les espèces stratégiques des navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres sont la sole, le bar, le merlu, le lieu jaune, le poulpe et la baudroie. Ainsi, ces six espèces représentent seulement 48% des volumes et 54% de de la valeur totale.
- Les engins à risques utilisés par les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres sont le filet maillant calé (GNS) et le trémail (GTR). L'utilisation de ces engins dans la zone du Golfe de Gascogne représente 63% des volumes et 62% de la valeur, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. La dépendance est plus élevée au premier semestre (72% de la valeur)

(2) Les engins utilisés

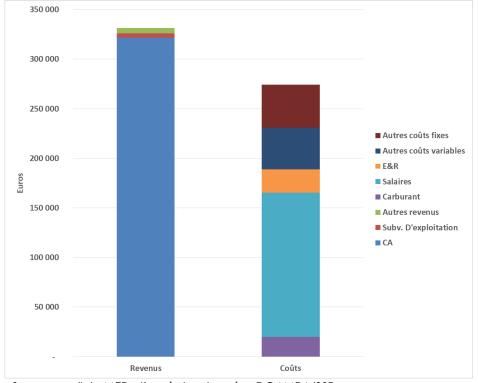
Figure 288 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres



Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

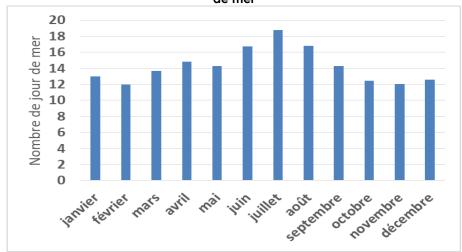
(3) Le modèle économique

Figure 289 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts dormants de **plus de 10** mètres



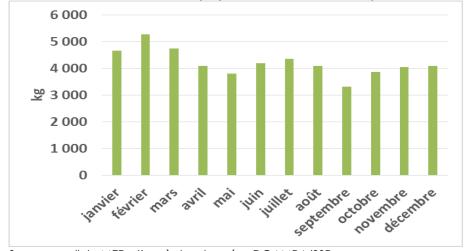
(4) La saisonnalité

Figure 290 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres en jours de mer



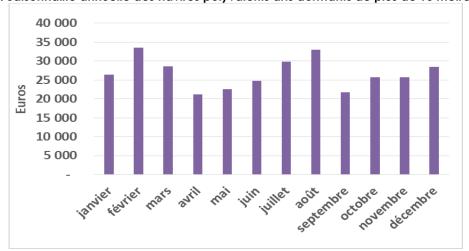
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 291 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres en volume



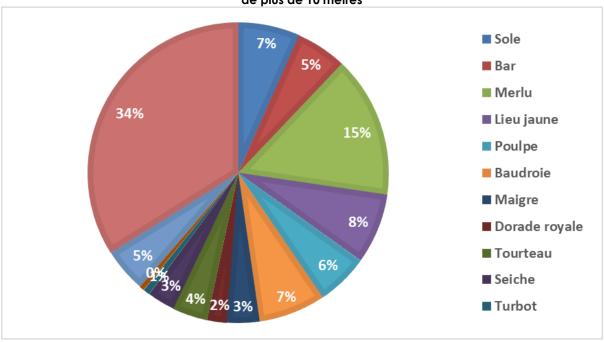
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 292 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres en valeur



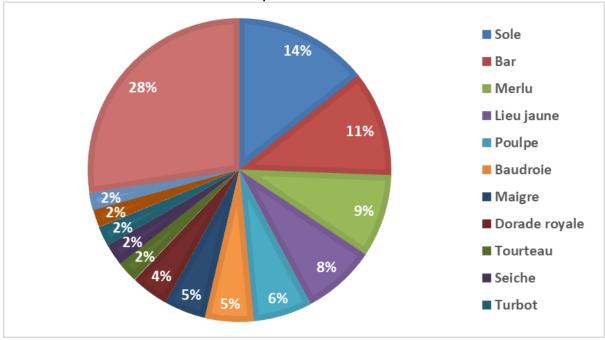
(5) Les espèces débarquées

Figure 293 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres



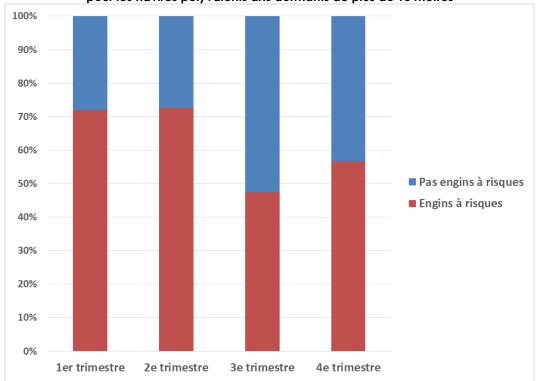
Source: cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 294 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres



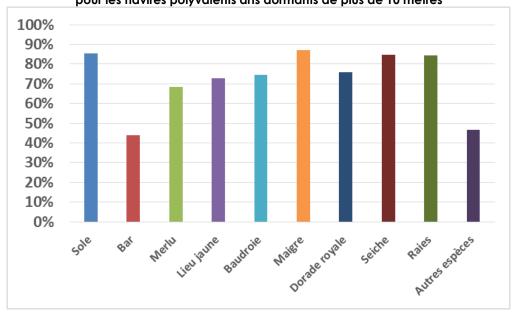
(6) La dépendance aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne

Figure 295 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres



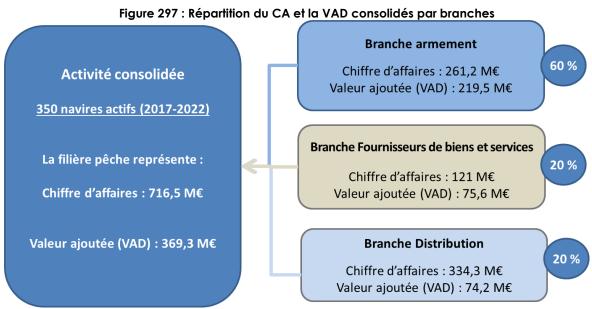
Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 296 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres



VI. Ventilation par branche d'activité de l'ensemble des flux économiques annuels moyens générés par la population de référence

Comme l'illustre la figure ci-dessous, la filière pêche liée aux 350 navires de la population de référence est caractérisée par un chiffre d'affaires global de 716,5 millions d'euros pour une création de richesses (VAD - Valeur Ajoutée Directe) de 369,3 millions d'euros, en moyenne sur la période de 2017 à 2022. La branche armement contribue à 60% de la VAD et les deux branches ont presque le même poids dans cet indicateur.

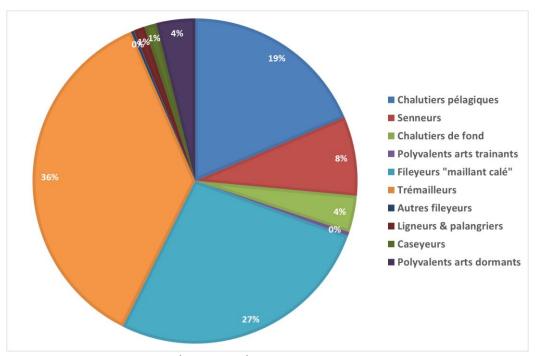


Au final, si l'on s'intéresse uniquement à la part de la création de l'activité économique liée à l'utilisation des engins à risques dans le Golfe de Gascogne cela représente représente un chiffre d'affaires de 369 millions d'euros et une création de richesses de 196 millions d'euros, dans les mêmes proportions qu'au global, à savoir 60% issue de la branche armement et respectivement 20% pour la branche des fournisseurs de biens et services et la branche distribution. Concernant la branche armement, les segments des trémailleurs, des fileyeurs maillants calés et des chalutiers pélagiques pèsent pour 82% de cette création de richesse.

SOUTH AD THE PROPERTY OF THE P

Figure 298 : Part de la VAD liée à l'utilisation des engins à risques dans le Golfe de Gascogne par

Figure 299 : Répartition par segment de la VAD liée à l'utilisation des engins à risques dans le Golfe de Gascogne



Source : cellule MER, d'après les données DGAMPA/SSP

Figure 1 : Présentation des bases de données utilisées	4
Figure 2 : Méthode utilisée pour la stratification	5
Figure 3 : Calcul de la VAD	8
Figure 4 : Schéma détaillé de la filière pêche	
Figure 5 : Evolution du nombre de navires par segment	
Figure 6 : Evolution des volumes par segment	
Figure 7 : Evolution des valeurs des ventes par segment	
Figure 8 : Evolution du nombre de chalutiers pélagiques par strates	
Figure 9 : Evolution du volume total annuel des chalutiers pélagiques par strates.	
Figure 10 : Evolution de la valeur totale annuelle des chalutiers pélagiques par st	
Figure 11 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers pélagiques o	
à 12 mètres	18
Figure 12 : Le modèle économique moyen des chalutiers pélagiques de 8 à 12	
mètres	
Figure 13 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres en ja	ours
de mer	19
Figure 14 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres en	
volume	19
Figure 15 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres en	
valeur	19
Figure 16 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers	
pélagiques de 8 à 12 mètres	20
Figure 17 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers	20
pélagiques de 8 à 12 mètres	20
Figure 18 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
·	
Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres	
Figure 19 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres	
Figure 20 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers pélagiques c	
12 à 18 mètres	23
Figure 21 : Le modèle économique moyen des chalutiers pélagiques de 12 à 18	
mètres	23
Figure 22 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres en	
de mer	24
Figure 23 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres en	
volume	24
Figure 24 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagiques de 12 à 18 mètres en	
valeur	24
Figure 25 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers	
pélagiques de 12 à 18 mètres	25
Figure 26 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers	
pélagiques de 12 à 18 mètres	25
Figure 27 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres	
Figure 28 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de 8 à 12 mètres	
de Gascogne pour les chaloners pelagiques de 0 à 12 mentes	∠0

Figure 29 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers pélagiques c	ək
plus de 18 mètres	28
Figure 30 : Le modèle économique moyen des chalutiers pélagiques de plus de	18
mètres	28
Figure 31 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagique de plus de 18 mètres e	n
jours de mer	29
Figure 32 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagique de plus de 18 mètres e	n
volume	29
Figure 33 : Saisonnalité annuelle des chalutiers pélagique de plus de 18 mètres e	n
valeur	29
Figure 34 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers	
pélagiques de plus de 18 mètres	30
Figure 35 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers	00
pélagiques de plus de 18 mètres	30
Figure 36 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres	
Figure 37 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les chalutiers pélagiques de plus de 18 mètres	
Figure 38 : Evolution du nombre de senneurs	
Figure 39 : Evolution du volume total annuel des senneurs	
Figure 40 : Evolution de la valeur totale annuelle des senneurs	
Figure 41 : Répartition en valeur des engins utilisés par les senneurs	36
Figure 42 : Le modèle économique moyen des senneurs	
Figure 43: Saisonnalité annuelle des senneurs en jours de mer	37
Figure 44 : Saisonnalité annuelle des senneurs en volume	37
Figure 45 : Saisonnalité annuelle senneurs en valeur	37
Figure 46 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les senneurs	38
Figure 47 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les senneurs	38
Figure 48 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	.
Golfe de Gascogne pour les senneurs	39
Figure 49 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	olfe
de Gascogne pour les senneurs	
Figure 50 : Evolution du nombre de chalutiers de fond par strates	
Figure 51 : Evolution du volume total annuel des chalutiers de fond en paires par	
strates	
Figure 52 : Evolution de la valeur totale annuelle des chalutiers de fond par strate	
Figure 53 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers de fond de 8	
12 mètres	
Figure 54 : Le modèle économique moyen des chalutiers de fond de 8 à 12 mètre	
·	
Figure 55 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres en jours	
mer	
Figure 56 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres en volui	
Figure 57 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 8 à 12 mètres en valer	
Figure 58 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers de	
fond de 8 à 12 mètres	
Figure 59 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers de f	
de 8 à 12 mètres	46

Figure 60 : Répartition de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les chalutiers de fond de 8 à 12
Figure 61 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les chalutiers de fond de 8 à 12 mètres
Figure 62 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers de fond de 12 à
18 mètres
Figure 63 : Le modèle économique moyen des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres
Figure 64 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en jours de
Figure 64 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en jours de
mer
Figure 65 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en volume
Figure 66 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de 12 à 18 mètres en valeur
Figure 67 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers de
fond de 12 à 18 mètres
Figure 68 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond
de 12 à 18 mètres
Figure 69 : Proportion de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres
Figure 70 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les chalutiers de fond de 12 à 18 mètres52
Figure 71 : Répartition en valeur des engins utilisés par les chalutiers de fond de plus
de 18 mètres
Figure 72 : Le modèle économique moyen des chalutiers de fond de plus de 18
mètres
Figure 73 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de plus de 18 mètres en jours
de mer
Figure 74 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de plus de 18 mètres en
volume
Figure 75 : Saisonnalité annuelle des chalutiers de fond de plus de 18 mètres en
· ·
valeur
Figure 76 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les chalutiers de
fond de plus de 18 mètres
Figure 77 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les chalutiers de fond
de plus de 18 mètres
Figure 78 : Proportion de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres57
Figure 79 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les chalutiers de fond de plus de 18 mètres
Figure 80 : Evolution du nombre de navires polyvalents arts trainants
Figure 81 : Evolution du volume total annuel des navires polyvalents arts trainants 59
Figure 82 : Evolution de la valeur totale annuelle des navires polyvalents arts trainants
Figure 83 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents arts
trainants 62
Figure 84 : Le modèle économique moven des navires polyvalents arts trainants 62

Figure 85 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts trainants en jours de mer
Figure 86 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts trainants en volume 63
Figure 87 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts trainants en valeur 63
Figure 88 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires
polyvalents arts trainants64
Figure 89 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires
polyvalents arts trainants64
Figure 90 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts trainants
Figure 91 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les navires polyvalents arts trainants
Figure 92 : Evolution du nombre de fileyeurs « maillant calé » par strates
Figure 93 : Evolution du volume total annuel des fileyeurs « maillant calé » par strates
Figure 94 : Evolution de la valeur totale annuelle des fileyeurs « maillant calé » par
strates
Figure 95 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé »
de moins de 8 mètres70
Figure 96 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de moins de
8 mètres70
Figure 97 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres
en jours de mer71
Figure 98 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres
,
en volume
en valeur
Figure 100 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs
« maillant calé » de moins de 8 mètres
Figure 101 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de moins de 8 mètres
Figure 102 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres
Figure 103 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de moins de 8 mètres73
Figure 104 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé »
de 8 à 10 mètres
Figure 105 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10
mètres75
Figure 106 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres en
jours de mer 76
Figure 107 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres en
volume76
Figure 108 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres en
valeur76
Figure 109 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de 8 à 10 mètres77

Figure 110 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de 8 à 10 mètres77
Figure 111 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres78
Figure 112 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 8 à 10 mètres78
Figure 113 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé »
de 10 à 12 mètres
Figure 114 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12
mètres80
Figure 115 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres en
jours de mer
volume81
Figure 117 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres en
valeur81
Figure 118 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de 10 à 12 mètres82
Figure 119 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de 10 à 12 mètres82
Figure 120 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres83
Figure 121 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 10 à 12 mètres
Figure 122 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé »
de 12 à 24 mètres85
Figure 123 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24
mètres85
Figure 124 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres en
jours de mer86
Figure 125 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres en
volume86
Figure 126 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres en
valeur86
Figure 127: Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de 12 à 24 mètres
Figure 128 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs «
maillant calé » de 12 à 24 mètres
Figure 129 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres88
Figure 130 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de 12 à 24 mètres
Figure 131 : Répartition en valeur des engins utilisés par les fileyeurs « maillant calé »
de plus de 24 mètres90
Figure 132 : Le modèle économique moyen des fileyeurs « maillant calé » de plus de
24 mètres
Figure 133 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres
on jours do mor

Figure 134 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 n	
en volume	91
Figure 135 : Saisonnalité annuelle des fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 n en valeur	
Figure 136 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les fileyeurs «	
maillant calé » de plus de 24 mètres	
•	7∠
Figure 137: Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres	92
Figure 138 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dan	
Golfe de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres	
Figure 139 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le	
de Gascogne pour les fileyeurs « maillant calé » de plus de 24 mètres	
Figure 140 : Evolution du nombre de trémailleurs par strates	
Figure 141 : Evolution du volume total annuel des trémailleurs par strates	
Figure 142 : Evolution de la valeur totale annuelle des trémailleurs par strates	
Figure 142 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de moir	
mètresmètres	
Figure 144 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de moins de 8 mè	
Figure 144 : Le modéle économique moyen des hemailleurs de moins de 8 mètres en jou	
mer	13 UE 99
Figure 146 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de moins de 8 mètres en vol	
Figure 147 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de moins de 8 mètres en val	
Figure 148 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleu	
	100
Figure 149 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les trémailleurs	
moins de 8 mètres	
Figure 150 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dan	
Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de moins de 8 mètres	
Figure 151 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le	
de Gascogne pour les trémailleurs de moins de 8 mètres	
Figure 152 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de 8 à 1	
mètres	
Figure 153 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de 8 à 10 mètres	
Figure 154 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 8 à 10 mètres en jours de	
Figure 155 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 8 à 10 mètres en volume .	104
Figure 156 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 8 à 10 mètres en valeur	
Figure 157 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleu	ırs de
8 à 10 mètres	
Figure 158 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les trémailleurs	s de 8
à 10 mètres	
Figure 159 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dan	
Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 8 à 10 mètres	
Figure 160 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le	
de Gascogne pour les trémailleurs de 8 à 10 mètres	
Figure 161 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de 10 à	
mètres	108
Figure 162 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de 10 à 12 mètres	108

Figure 163 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 10 à 12 mètres en jours de me	
Figure 164 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 10 à 12 mètres en volume	109 100
Figure 165 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 10 à 12 mètres en volume	
Figure 166 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de	
10 à 12 mètres	
Figure 167 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les trémailleurs de	
10 à 12 mètres	
Figure 168 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 10 à 12 mètres	111
Figure 169 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les trémailleurs de 10 à 12 mètres	111
Figure 170 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de 12 à 18	
mètres	
Figure 171 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de 12 à 18 mètres ? Figure 172 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 12 à 18 mètres en jours de me	
Figure 173 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 12 à 18 mètres en volume	 114
Figure 174 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de 12 à 18 mètres en valeur	
Figure 175 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de	
12 à 18 mètres	115
Figure 176 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les trémailleurs de	
12 à 18 mètres	
Figure 177 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de 12 à 18 mètres	
Figure 178 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go de Gascogne pour les trémailleurs de 12 à 18 mètres	
Figure 179 : Répartition en valeur des engins utilisés par les trémailleurs de plus de 1	
mètres	
Figure 180 : Le modèle économique moyen des trémailleurs de plus de 18 mètres	
Figure 181 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de plus de 18 mètres en jours de	
mer	119
Figure 182 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de plus de 18 mètres en volume	
Figure 183 : Saisonnalité annuelle des trémailleurs de plus de 18 mètres en valeur. 1	
Figure 184 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les trémailleurs de	
plus de 18 mètres	
plus de 18 mètres	
Figure 186 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les trémailleurs de plus de 18 mètres	
Figure 187 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les trémailleurs de plus de 18 mètres	
Figure 188 : Evolution du nombre des autres fileyeurs par strates	
Figure 189: Evolution du volume total annuel des autres fileyeurs par strates	
Figure 190 : Evolution de la valeur totale annuelle des autres fileyeurs par strates 1	
Figure 191 : Répartition en valeur des engins utilisés par les autres fileyeurs de moin de 8 mètres	1 S 126
de 8 metres	. 16

Figure 192 : Le modèle économique moyen des autres fileyeurs de moins de 8	
mètres	
Figure 193 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de moins de 8 mètres en jo	
de mer	127
Figure 194 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de moins de 8 mètres en	
volume	
Figure 195 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de moins de 8 mètres en vo	
	127
Figure 196 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les autres fileye	
de moins de 8 mètres	
Figure 197 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les autres fileyeu	
de moins de 8 mètres	
Figure 198 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans	
Golfe de Gascogne pour les autres fileyeurs de moins de 8 mètres	
Figure 199 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le G	
de Gascogne pour les autres fileyeurs de moins de 8 mètres	
Figure 200 : Répartition en valeur des engins utilisés par les autres fileyeurs de plu	
8 mètres	
Figure 201 : Le modèle économique moyen des autres fileyeurs de plus de 8 mèt	
Figure 202 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de plus de 8 mètres en jour	
mer	
Figure 203 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de plus de 8 mètres en volu	
Figure 204 : Saisonnalité annuelle des autres fileyeurs de plus de 8 mètres en vale	
	132
Figure 205 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les autres fileye	
de plus de 8 mètres	
Figure 206 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les autres fileyeu	
de plus de 8 mètres	133
Figure 207 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de	104
Gascogne pour les autres fileyeurs de plus de 8 mètres	
Figure 208 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le G	
de Gascogne pour les autres fileyeurs de plus de 8 mètres	
Figure 209: Evolution du nombre de ligneurs par strates	
Figure 210: Evolution du volume total annuel des ligneurs par strates	
Figure 211: Evolution de la valeur totale annuelle des ligneurs par strates	
Figure 212 : Répartition en valeur des engins utilisés par les ligneurs de moins de	
mètresFigure 213 : Le modèle économique moyen des ligneurs de moins de 8 mètres	
, ,	
Figure 214 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de moins de 8 mètres en jours de 1	
Figure 215 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de moins de 8 mètres en volume	
Figure 216 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de moins de 8 mètres en valeur Figure 217 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les ligneurs de	140
moins de 8 mètres	1 / 1
Figure 218 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les ligneurs de n	
de 8 mètres	
ue o menes	141

Figure 219 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de
Gascogne pour les ligneurs de moins de 8 mètres142
Figure 220 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les ligneurs de moins de 8 mètres142
Figure 221 : Répartition en valeur des engins utilisés par les ligneurs de 8 à 10 mètres
144
Figure 222 : Le modèle économique moyen des ligneurs de 8 à 10 mètres 144
Figure 223 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de 8 à 10 mètres en jours de mer 145
Figure 224 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de 8 à 10 mètres en volume
Figure 225 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de 8 à 10 mètres en valeur145
Figure 226 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les ligneurs de 8 à
10 mètres
Figure 227 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les ligneurs de 8 à 10
mètres146
Figure 228 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascogne pour les ligneurs de 8 à 10 mètres147
Figure 229 : Répartition en valeur des engins utilisés par les ligneurs de plus de 10
mètres149
Figure 230 : Le modèle économique moyen des ligneurs de plus de 10 mètres 149
Figure 231 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de plus de 10 mètres en jours de mer
Figure 232 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de plus de 10 mètres en volume 150
Figure 233 : Saisonnalité annuelle des ligneurs de plus de 10 mètres en valeur 150
Figure 234 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les ligneurs de plus
de 10 mètres
Figure 235 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les ligneurs de plus
de 10 mètres
Figure 236 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de
Gascogne pour les ligneurs de plus de 10 mètres152
Figure 237 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Golfe
de Gascogne pour les ligneurs de plus de 10 mètres152
Figure 238 : Evolution du nombre de caseyeurs par strates
Figure 239 : Evolution du volume total annuel des caseyeurs par strate154
Figure 240 : Evolution de la valeur totale annuelle des caseyeurs par strates 155
Figure 241 : Répartition en valeur des engins utilisés par les caseyeurs de moins de 8
mètres 157
Figure 242 : Le modèle économique moyen des caseyeurs de moins de 8 mètres . 157
Figure 243 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de moins de 8 mètres en jours de
mer
Figure 244 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de moins de 8 mètres en volume 158
Figure 245 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de moins de 8 mètres en valeur 158
Figure 246 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les caseyeurs de
moins de 8 mètres
Figure 247 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les caseyeurs de
moins de 8 mètres
Figure 248 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le
Golfe de Gascoane pour les caseveurs de moins de 8 mètres

Figure 249 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le G	olfe
de Gascogne pour les caseyeurs de moins de 8 mètres	.160
Figure 250 : Répartition en valeur des engins utilisés par les caseyeurs de 8 à 10	
mètres	.162
Figure 251 : Le modèle économique moyen des caseyeurs de 8 à 10 mètres	
Figure 252 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de 8 à 10 mètres en jours de me	
Figure 253 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de 8 à 10 mètres en volume	
Figure 254 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de 8 à 10 mètres en valeur	
Figure 255 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les caseyeurs d	
à 10 mètres	
Figure 256 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les caseyeurs de	
10 mètres	
Figure 257 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans l	e
Golfe de Gascogne pour les caseyeurs de 8 à 10 mètres	
Figure 258 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le G	
de Gascogne pour les caseyeurs de 8 à 10 mètres	
Figure 259 : Répartition en valeur des engins utilisés par les caseyeurs de plus de	
mètres	
Figure 260 : Le modèle économique moyen des caseyeurs de plus de 10 mètres .	
Figure 261 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de plus de 10 mètres en jours de	
mer	
Figure 262 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de plus de 10 mètres en volume	
, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
Figure 263 : Saisonnalité annuelle des caseyeurs de plus de 10 mètres en valeur.	
Figure 264 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les caseyeurs d	
plus de 10 mètres	
Figure 265 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les caseyeurs de	
plus de 10 mètres	. 169
Figure 266 : La dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de	1.70
Gascogne pour les caseyeurs de plus de 10 mètres	
Figure 267: Evolution du nombre de navires polyvalents arts dormants par strates	
Figure 268 : Evolution du volume total annuel des navires polyvalents arts dorman	
par strates	. 1/2
Figure 269 : Evolution de la valeur totale annuelle des navires polyvalents arts	
dormants par strates	
Figure 270 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents ar	
dormants de moins de 8 mètres	
Figure 271 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts dormant	
moins de 8 mètres	
Figure 272 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de moins	
8 mètres en jours de mer	
Figure 273 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de moins	
8 mètres en volume	
Figure 274 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de moins	
8 mètres en valeur	. 176
Figure 275 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires	
polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres	. 177
Figure 276 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires	
polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres	. 177

igure 277 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètre	
	178
Figure 278 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le G	olfe
de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de moins de 8 mètres	
Figure 279 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents art	
dormants de 8 à 10 mètres	
Figure 280 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts dormants	
8 à 10 mètres	180
Figure 281 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10	
mètres en jours de mer	
Figure 282 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10	
mètres en volume	
Figure 283 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de 8 à 10	
mètres en valeur	181
Figure 284 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires	100
polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres	182
Figure 285 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires	
polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres	
Figure 286 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres	
Figure 287 : La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de 8 à 10 mètres	
Figure 288 : Répartition en valeur des engins utilisés par les navires polyvalents art	
dormants de plus de 10 mètres	
Figure 289 : Le modèle économique moyen des navires polyvalents arts dormants	
plus de 10 mètres	
Figure 290 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de plus de	
10 mètres en jours de mer	186
Figure 291 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de plus de	
10 mètres en volume	
Figure 292 : Saisonnalité annuelle des navires polyvalents arts dormants de plus de	
10 mètres en valeur	186
Figure 293 : Répartition en volume des espèces stratégiques pour les navires	107
polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres	18/
Figure 294 : Répartition en valeur des espèces stratégiques pour les navires	107
polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres	
Figure 295 : Saisonnalité de la dépendance en valeur aux engins à risques dans le	
Golfe de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètr	
Figure 296: La dépendance en valeur par espèce aux engins à risques dans le Go	
de Gascogne pour les navires polyvalents arts dormants de plus de 10 mètres	
Figure 297: Répartition du CA et la VAD consolidés par branches	
Figure 298 : Part de la VAD liée à l'utilisation des engins à risques dans le Golfe de	
Gascogne par branches	
Figure 299 : Répartition par segment de la VAD liée à l'utilisation des engins à risqu	
dans le Golfe de Gascoane	. 170