

## Evolution économique du chalutage en Méditerranée. Le cas du port de Sète (1970-1974)



The trawling activities of Sète ships grew markedly between 1971 and 1983: the number and above all the power of these trawls increased; marketed amounts went from less than 3,000 tonnes for the period 1971-1973 to more than 8,000 tonnes in 1982 and 1983. This development masks a distinct deterioration of the economic results of each category of trawl since the end of the 1970s. This deterioration results from the increase of certain operating expenses, like fuel and ENIM fees; it is also due to a tendency towards decreasing, since the mid-1970s, the intake of demersal species per unit of effort. The adaptations to the decrease of intake per unit of effort were made by increasing motor power, by a relative specialisation of 24-to-25-metre trawls in small pelagic species, and, more recently, by an increased specialisation of certain small and medium-sized trawls in species with a high unit value (use of the double-panel trawl of the Le Drezen type). The considerable increase in the intake of small pelagic species of low value and the stagnation of those of demersal species are a characteristic of the growth of trawling in Sète since 1975., (OCR non

contrôlé) Les activités de chalutage des navires sétouis se sont nettement développées entre 1971 et 1983: le nombre et surtout la puissance des chalutiers se sont accrus ; les quantités commercialisées sont passées de moins de 3.000 tonnes pour la période 1971-1973 à plus de 8.000 tonnes en 1982 et 1983. Ce développement masque une nette dégradation des résultats économiques de chaque catégorie de chalutiers depuis la fin des années 1970. Cette dégradation résulte de l'accroissement de certaines charges d'exploitation, comme le carburant et les cotisations à l'ENIM ; elle est également due à une tendance à la diminution, depuis la moitié des années 1970, des apports en espèces démersales par unité d'effort. Les adaptations à la baisse des apports par unité d'effort se sont faites par une augmentation de la puissance motrice, par une relative spécialisation des chalutiers de 24-25 mètres sur les petites espèces pélagiques, et, plus récemment, par une spécialisation accrue de certains petits et moyens chalutiers sur les espèces à forte valeur unitaire (utilisation du chalu à deux faces de type Le Drezen). L'augmentation considérable des apports de petites espèces pélagiques à faible valeur et la stagnation de ceux d'espèces démersales constituent une caractéristique du développement du chalutage à Sète depuis 1975. Le recours à une augmentation de la puissance installée et à l'acquisition de chalutiers de plus grande dimension représente une réponse individuelle à la baisse ou stagnation du chiffre d'affaires par bateau ; elle en est également une cause : la baisse des apports en espèces démersales par unité d'effort paraît largement liée au développement général de l'effort de pêche dans le Golfe du Lion, tant de la part des chalutiers français que des autres formes de pêche françaises et espagnoles. Les possibilités de diversification supplémentaire du chalutage en termes de zones de pêche et d'espèces exploitées deviennent nettement plus réduites au début des années 1980. En l'absence de baisse du coût de l'effort de pêche ou de hausse des prix du poisson au débarquement, une amélioration de la situation économique des activités de pêche pourrait être obtenue par une diminution de l'intensité de pêche, c'est-à-dire du nombre de navires (chalutiers et autres). Une telle perspective supposerait une extension du système de licences aux formes de pêche autres que le chalutage, ainsi qu'une réduction périodique du nombre de navires de chaque catégorie autorisés à pêcher. Cette réduction serait fonction de l'accroissement de la puissance de pêche des bateaux résultant d'améliorations technologiques. Elle pourrait se faire par un rachat des licences jugées excédentaires. Cette perspective paraît peu probable en raison de l'importance des changements qu'elle impliquerait. Une évolution plus probable semble être une diminution progressive du nombre de navires du fait d'une persistance de difficultés économiques (absence de rentabilité, rémunérations relativement faibles des équipages), cela, en dépit d'un renforcement du système actuel d'aides à la pêche. Des phases temporaires d'amélioration de l'abondance des stocks (forts recrutements par exemple) peuvent atténuer cette tendance. Plusieurs éléments pourraient modifier plus ou moins durablement cette perspective . - l'utilisation d'équipements (navires, moteurs,...) permettant une diminution du coût de l'effort de pêche ; une baisse durable du prix du carburant ; - l'accroissement de la demande de poissons et une meilleure valorisation de la sardine (donc une hausse des prix au débarquement) ; - des modifications adéquates du maillage ; - éventuellement, l'exploitation des zones de pêche situées sur le talus continental et, de manière plus générale, certaines modifications spatio-temporelles de l'effort de pêche. Les analyses présentées dans cette étude sont à approfondir. Elles constituent en l'état un élément de réflexion dont le but est de susciter d'autres analyses étayant, atténuant ou infirmant celles proposées ici.

**Auteurs du document** : Meuriot, Eric, Dremlere, Pierre-yves, Meuriot, Eric, Dremlere, Pierre-yves

**Mots clés** : SEM

**Thème (issu du Text Mining)** : FINANCES - ECONOMIE

**Date** : 1986-06

**Format** : text/xml

**Langue** : Inconnu

**Droits d'utilisation** : 1986 Ifremer, info:eu-repo/semantics/openAccess, restricted use

**Télécharger les documents** : <http://archimer.ifremer.fr/doc/1986/rapport-2495.pdf>

<http://archimer.ifremer.fr/doc/00000/2495/>

**Permalien** : <https://www.documentation.eauetbiodiversite.fr/notice/evolution-economique-du-chalutage-en-1970-1974>



Ce portail, créé et géré par l'Office International de l'Eau (OIEau), est géré avec l'appui de l'Agence française pour la biodiversité (AFB)

