



Synthèse

**Évaluation de l'impact socio-économique de la fermeture spatio-temporelle en
2025 des engins à risque sur la filière pêche**

IFREMER – LEMNA

Table des matières

I.	Contexte.....	3
II.	Points méthodologiques.....	3
A.	Population de référence et segmentation.....	3
B.	Choix des années de référence.....	4
C.	Sources de données	4
D.	Périodes d'analyse.....	5
E.	Limites et biais d'interprétation	5
III.	Le poids du golfe de Gascogne sur la zone de pêche de l'Atlantique	5
IV.	La population de navires ayant bénéficié d'une aide au titre des dispositifs d'arrêt temporaire « cétacés » de 2024 et 2025.....	10
V.	Estimation de la perte de chiffre d'affaires durant la période de fermeture	11
A.	Résultats issus du rapport de l'IFREMER prenant en compte les années 2022-2023 comme période de référence.....	11
B.	Résultats issus du rapport du LEMNA prenant en compte les années 2019-2024 comme période de référence	12
VI.	Analyse de l'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de pêche pour la période consolidée de janvier à août.	13
A.	Analyse globale.....	13
B.	Analyse par flottille et par navire « moyen »	15
C.	Evolution d'indices de prix, quantité et de chiffre d'affaires de janvier 2019 à août 2025	18
VII.	Évaluation des conséquences pour les halles à marée durant la période de fermeture	19
VIII.	Évaluation des conséquences pour les entreprises de l'aval de la filière durant la période de fermeture	20
IX.	Conclusion	21

I. Contexte

La fermeture dans le golfe de Gascogne, prévue par l'arrêté du 24 octobre 2023, vise à réduire les captures accidentelles de petits cétacés pour les années 2024, 2025 et 2026. Cette mesure conduit à l'interdiction temporaire de l'utilisation des chaluts pélagiques et des chaluts en paire démersaux et pélagiques (OTM, PTM, PTB), des filets (GTR, GNS) et de la senne pélagiques (PS) dans le golfe de Gascogne (*i.e.* dans les divisions CIEM 8a, 8b, 8c, 8d françaises) du 22 janvier au 20 février 2025, afin d'assurer la conservation et la protection des populations de dauphins et de marsouins.

L'État indemnise à hauteur de 80% (pour les chalutiers) et à 85% (pour les fileyeurs et senneurs) des pertes de chiffre d'affaires (CA) du mois de février ou du premier trimestre moyen des trois dernières années des navires qui sont restés à quai durant cette période, conformément à l'arrêté du 24 octobre 2023¹. Les 15% ou 20% retirés correspondent aux coûts variables non supportés.

Il en est de même pour les mareyeurs, qui perçoivent une aide à hauteur de 75% de leur perte d'excédent brute d'exploitation (EBE) du fait de la période de fermeture, après application d'une franchise de 5 %. Les entreprises de mareyages peuvent être éligibles au dispositif si elles ont réalisé en moyenne au premier trimestre des années 2021, 2022 et 2023 au moins 20 % de leurs achats auprès des halles à marée dépendantes, sur cette même période de référence, à au moins 5 % de la production des navires à l'arrêt, et si elles ont subi par ailleurs au moins 10 % de perte d'EBE au premier trimestre par rapport à la moyenne de leur EBE du premier trimestre des années 2021-2022-2023.

L'IFREMER et le LEMNA ont été missionnés pour contribuer à l'estimation de l'impact socio-économique direct de court terme de la fermeture spatio-temporelle du Golfe de Gascogne de 2025 sur les principaux acteurs de la filière : les producteurs, les premiers acheteurs mais également les halles à marée, lieu de confrontation de l'offre et de la demande. **Au regard des éléments disponibles à ce stade, il n'est pas encore possible de se prononcer sur l'effet de cet arrêt temporaire de 2025 sur la rentabilité globale des entreprises de pêche concernées, ces traitements pourront être effectués à partir de septembre 2026.**

Les résultats présentés ci-après sont issus des travaux ainsi réalisés par l'IFREMER et le LEMNA selon des approches méthodologiques distinctes, mais complémentaires.

II. Points méthodologiques

A. Population de référence et segmentation

Sur la base de la liste des 268 navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire en 2025 fournie par la DGAMPA, l'IFREMER a proposé une répartition de ces navires en flottilles *ad hoc*². Pour l'ensemble des résultats présentés, la liste des navires ainsi que la segmentation retenue sont identiques et demeurent inchangées tout au long de cette synthèse.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000048257744/2026-01-20>

² Chaluts de moins de 18 mètres, chaluts de 18 mètres et plus, senne coulissante, filets 8 à 10 mètres, filets 10 à 12 mètres, filets 12 à 18 mètres, filets 18 à 254 mètres, filets 24 à 40 mètres

B. Choix des années de référence

Sur un plan méthodologique, le choix des années de référence utilisées pour évaluer la fermeture 2025 est déterminant.

En effet, l'activité des navires de pêche ainsi que leur environnement économique, mais également l'abondance des stocks et la réglementation des activités de pêche (TAC & quotas, etc.), se caractérisent par des variabilités interannuelles. Certains navires opérant dans le golfe de Gascogne ont connu des fermetures spatio-temporelles avant l'année 2025 : en 2022 et 2023 au titre des arrêts temporaires concernant la sole commune (AT Sole) et en 2024 (AT cétaqués). L'activité des années 2020 et 2021 a également été impactée par la crise sanitaire liée au Covid-19 et par le BREXIT (avec des arrêts temporaires également mis en place dans ces deux cas).

L'analyse menée par l'IFREMER porte sur plusieurs périodes de référence. Les années de référence 2022-2023 puis 2018-2019 ont été retenues pour faciliter la mise en cohérence des résultats de l'IFREMER et du LEMNA³. Dans la mesure où les évaluations ont été menées à l'échelle interannuelle, les données en valeur ont été transformées en euros constants de manière à prendre en compte l'évolution générale des prix. Comme recommandé par le Service Statistique Public, l'indice INSEE de prix du PIB a été pris comme référence⁴.

Concernant l'analyse menée par le LEMNA, les années de références retenues couvrent la période de 2019 à 2024. L'ensemble des valeurs ont été conservées en euros courants, c'est-à-dire en valeur nominale, sans correction de l'inflation.

Ces différences méthodologiques, qui reflètent des choix analytiques distincts, doivent être prises en considération dans les comparaisons des résultats des deux études.

C. Sources de données

Les données utilisées dans le rapport de l'IFREMER pour produire ces analyses sont les suivantes :

- Les caractéristiques de la flotte de pêche (fichier flotte FPC européen) et l'activité des navires : <https://sih.ifremer.fr/Activite-socio-economie/Activite-des-navires>
- L'effort de pêche des navires et les débarquements en quantité et valeur, issus des données SACROIS : <https://sih.ifremer.fr/Debarquements-effort-de-peche/Sacrois>. Les dernières données disponibles s'arrêtent au 31 août 2025.

Les résultats issus du rapport du LEMNA s'appuient sur le traitement de deux bases de données primaires :

- La première est la base de données VISIOMer, fournie par FranceAgriMer et qui permet de décrire les caractéristiques les plus récentes de la première mise en vente des produits de la pêche débarqués par les navires de France métropolitaine (données mises à jour jusqu'en septembre 2025).
- Les données SACROIS (données mises à jour jusqu'en décembre 2024) mises à disposition par le Centre d'Accès Sécurisé aux Données (CASD) sur autorisation de la DGAMPA dans le cadre du programme VALPECH.

³ Les analyses globales de séries concernant la flotte, l'activité, les débarquements, concernaient les années 2011 à 2024

⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8574657?sommaire=8574832>

D. Périodes d'analyse

Deux périodes d'analyses ont été retenues pour cette évaluation :

- La période stricte de fermeture pour évaluer la perte de chiffre d'affaires au regard de leur activité historique.
- Une période plus longue (janvier à août) pour évaluer l'évolution de l'activité de ces navires sur les mois suivants la période de fermeture.

E. Limites et biais d'interprétation

Plusieurs points de vigilance sont à souligner dans l'interprétation des résultats présentés :

- Les données présentées sur la période de janvier à août sont potentiellement incomplètes, en particulier pour les navires de moins de 12 mètres, les données comptables complètes n'étant totalement connues qu'en n+2⁵. Il faudra donc attendre 2027 pour disposer d'une année civile 2025 complète et s'assurer de la complétude des données avant de pouvoir caractériser l'impact sur un exercice complet.
- Dans le cadre de leur évaluation de l'impact socio-économique de la fermeture 2025, tant l'IFREMER que le LEMNA ont fait le choix de se concentrer sur l'indicateur de valeur débarquée (correspondant au chiffre d'affaires) des entreprises de pêche et son évolution. Le chiffre d'affaires est une première approche pour apprécier l'impact socio-économique notamment dans une logique de filière. L'évaluation ne considère ni les autres revenus et subventions d'exploitation, ni l'évolution des coûts supportés par les navires ou les entreprises en aval. L'analyse ne vise donc pas à calculer les gains ou pertes d'exploitation pour les entreprises de pêche et de l'aval concernées par la fermeture spatio-temporelle de 2025.

Au regard de ces limites, il n'est pas possible de se prononcer pleinement sur l'effet de la fermeture de 2025 sur la rentabilité globale des entreprises concernées de la filière amont et aval. En d'autres termes, les analyses menées ne permettent pas d'estimer si les entreprises indemnisées ont in fine maintenu leur niveau de rentabilité habituel annuel. Une analyse complémentaire en période n+2 (2027) permettra d'affiner l'analyse afin de quantifier l'effet de la fermeture.

Enfin, pour une meilleure compréhension des résultats, les méthodologies utilisées sont décrites de manière plus précise dans chacune des parties.

III. Le poids du golfe de Gascogne sur la zone de pêche de l'Atlantique

Le golfe de Gascogne est l'une des trois grandes zones de pêche de l'Atlantique accessibles directement de la France hexagonale (Cf. figure 0). Pour cette section, les données sont annuelles et ne concernent pas la totalité de l'année 2025. L'analyse porte sur l'activité de pêche dans le golfe de Gascogne (GG) avec l'objectif de la resituer par rapport à l'ensemble de la pêche dans l'Atlantique.

⁵ Les données complètes sont collectées en n+1 et les données définitivement figées après vérification en n+2.

Comme indiqué plus haut, les règles d'affectation des navires aux différentes régions capacité sont utilisées⁶. Elles conduisent à distinguer au sein de la supra région Atlantique, 3 sous régions :

- GG_Ib (Golfe de Gascogne et Mers Ibériques)
- MC_OE_Is (Ouest Ecosse - Mers Celtique et d'Irlande – Islande)
- MdN_Mchest (Mer du Nord - Manche est)

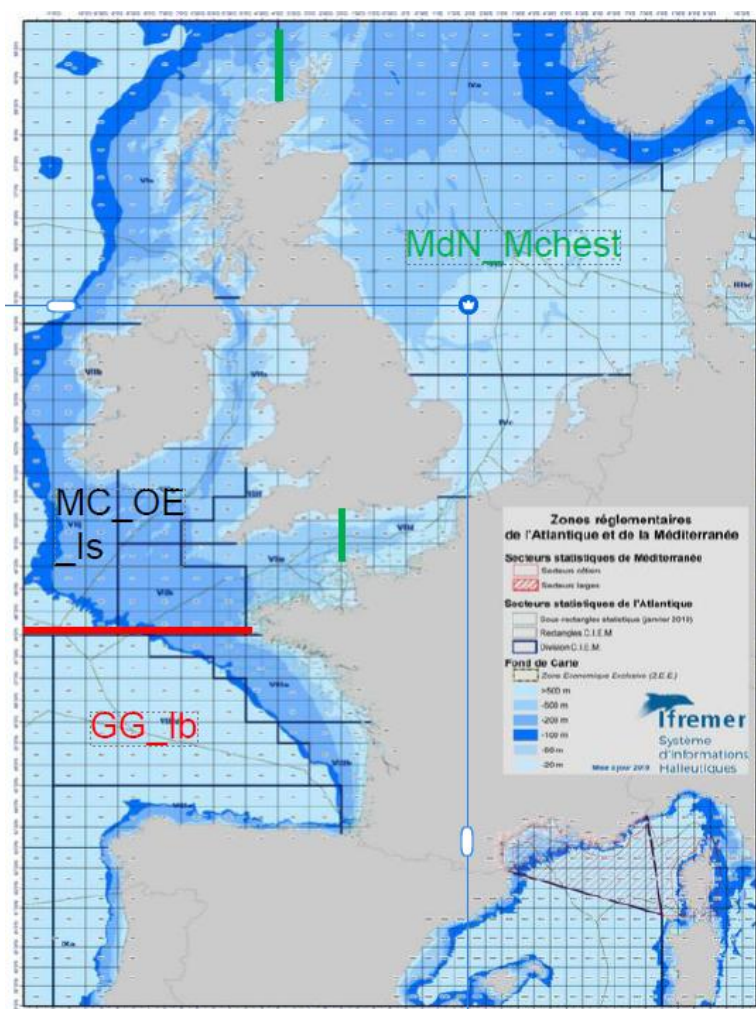


Figure 0 : Zone de pêche de l'Atlantique et régions capacité
(Source : IFREMER, d'après les données SIH et Capacité)

Le nombre de navires français actifs dans l'Atlantique Nord-Est a connu une érosion constante sur la période 2011-2024 (Cf. figure 1), passant de 2 992 à 2 517 (- 15,9%). Sur une période récente (2022-2023), la baisse a été accentuée du fait, notamment, de sorties de flotte accompagnées dans le Plan d'Accompagnement Individuel (PAI) Brexit.

La baisse est de - 15,2% entre 2011 et 2024 pour les navires ayant une activité principale dans la zone du golfe de Gascogne, le nombre de navires étant passé de 1 484 à 1 259 (-225 navires). Leur part dans

⁶ Daures Fabienne, Le Grand Christelle, Biseau Alain, Demaneche Sebastien (2023). Evaluation de l'adéquation entre capacités et opportunités de pêche en France en 2023 - Méthodologie et calcul des indicateurs pour la période 2011-2021. Ref. RBE/UEM-HISSEO. 42p.

la population des navires de l'Atlantique Nord-Est est restée relativement stable sur la période, autour de 50% (Cf. figure 2).

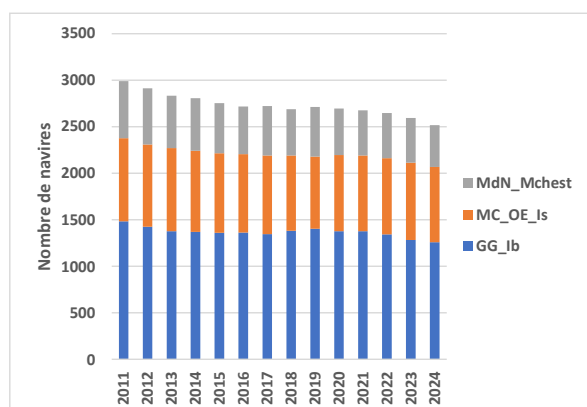


Figure 1: Nombre de navires actifs par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

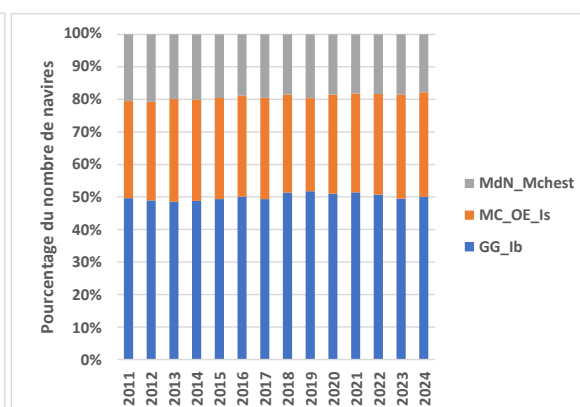


Figure 2: Pourcentage du nombre de navires actifs par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

L'activité exprimée en jours de mer a quant à elle fortement diminué pour l'Atlantique (-29%), passant de 444 329 jours de mer à 316 596 jours de mer (Cf. figure 3). La baisse concerne également les navires du golfe de Gascogne (-32%) où l'activité est passée de 217 177 à 148 606 jours de mer entre 2011 et 2024. La part du golfe de Gascogne (Cf. figure 4) est restée relativement stable avec cependant une baisse continue les trois dernières années, le ratio passant de 49,3% en 2021 à 46,9% en 2024. Cette baisse d'activité s'explique, notamment, par les différents arrêts temporaires mentionnés précédemment, qui ont touché exclusivement les navires du golfe de Gascogne, ainsi que le PAI Brexit.

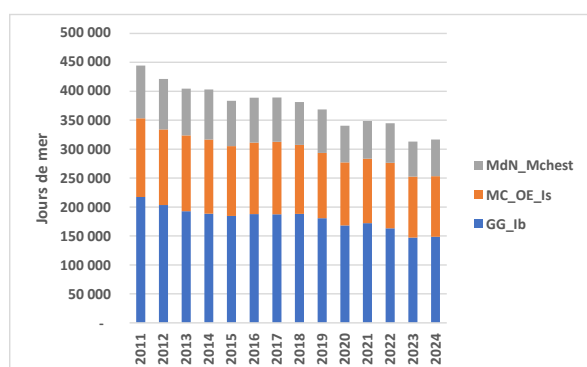


Figure 3: Nombre de jours de mer par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

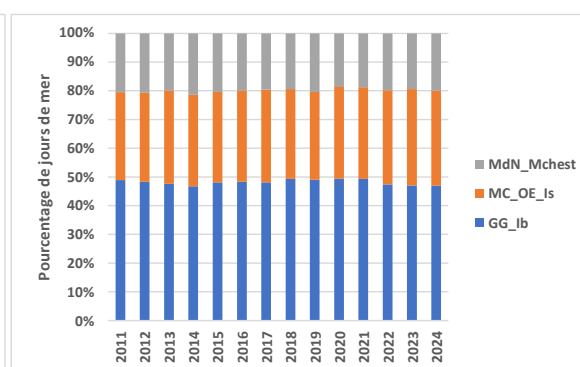


Figure 4: Pourcentage de jours de mer par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

Les débarquements de l'Atlantique Nord-Est (Cf. figure 5) ont progressé entre 2011 et 2018 (+9%), puis ont décliné entre 2018 et 2024 (-18%) malgré un léger rebond en 2021 et 2022. Les débarquements issus des navires de la zone du golfe de Gascogne sont restés relativement stables entre 2011 et 2018, avant de chuter de près de 45%, passant de 102 866 tonnes en 2018 à 56 495 tonnes en 2024. La contribution des débarquements du golfe de Gascogne dans la zone de l'Atlantique Nord-Est est passée de 26,2% en 2011 à 16,6% en 2024 (Cf. figure 6). Les causes de cette baisse sont multiples (réduction de la flotte, état des stocks et réduction des possibilités de pêche ...) et ne sont pas uniquement liées aux AT Sole.

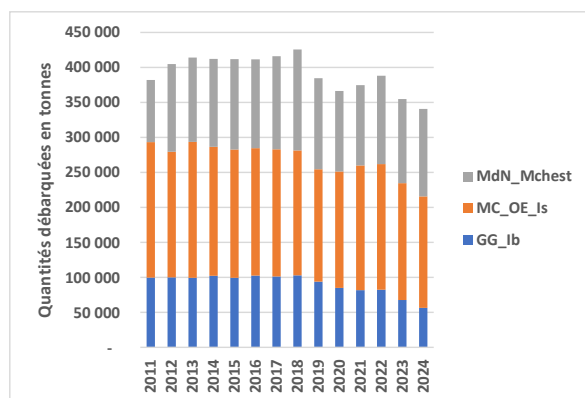


Figure 5: Quantités débarquées en tonnes par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

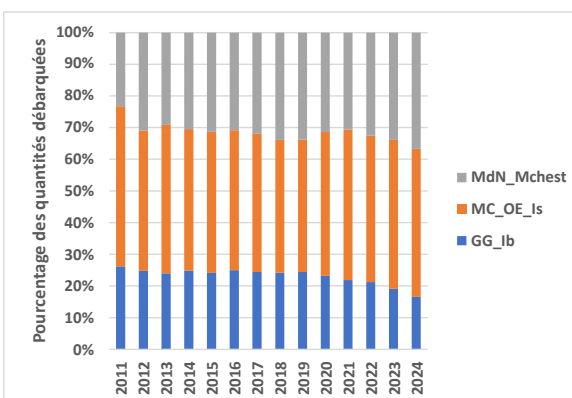


Figure 6: Pourcentage des quantités débarquées par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

Exprimée en euros courants (Cf. figure 7), la valeur totale débarquée dans l'Atlantique Nord-Est a suivi une évolution à la hausse entre 2011 et 2017 passant de 913,1 millions € à 1 015,2 millions € (+11%) suivi d'une baisse de -10,5% entre 2017 et 2024 (909,0 M€), l'année 2020 étant marquée par les conséquences de la crise liée à la Covid-19 sur l'activité de pêche. Entre 2011 et 2024, l'évolution est quasi stable (-0,4%) mais lorsque cette valeur est exprimée en euros constants (Cf. figure 8), la diminution s'établit à -18%.

La baisse est plus forte pour les navires du golfe de Gascogne (-23%, -7% en valeur courante) contre -22% et -5,5% pour les navires de la mer Celtique-Ouest Écosse, et -1% et +20,2% pour les navires pêchant en Manche-Est. Le golfe de Gascogne a donc connu une évolution plus défavorable que les autres zones et les causes sont multiples (sorties de flotte, état de la ressource et évolution des TAC & quotas...). La part du golfe de Gascogne dans la valeur totale débarquée était de 38,2% dans l'Atlantique Nord-Est en 2011 contre 35,6% en 2023 (Cf. figure 9).

Ce ratio en valeur (35,6%) comparé au ratio en quantité (16,6%) montre également que le prix moyen des débarquements dans la zone du golfe de Gascogne est plus important, indiquant une structure des débarquements par espèce différente des autres régions (à titre d'exemple, le golfe de Gascogne enregistre davantage de débarquements de merlu et moins de coquille Saint-Jacques qu'en Manche. Le prix moyen du merlu étant plus élevé que celui de la coquille Saint-Jacques, le prix moyen observé dans le golfe de Gascogne est, toutes choses égales par ailleurs, plus élevé).

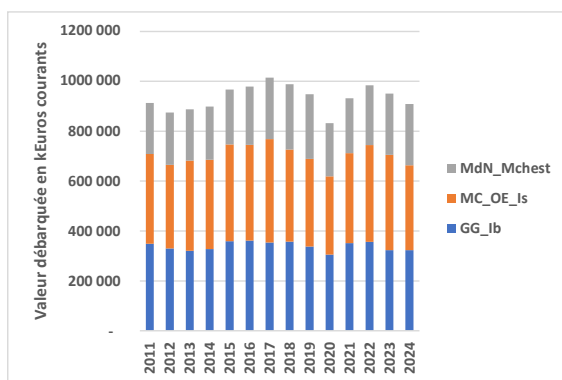


Figure 7: Valeur débarquée en k€ courants par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH)

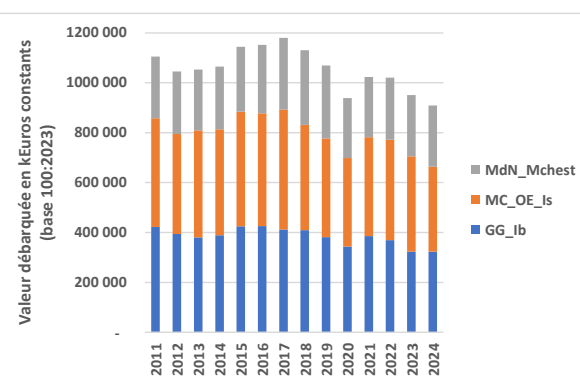


Figure 8: Valeur débarquée en k€ constants (base 100 :2023) par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH, Insee)

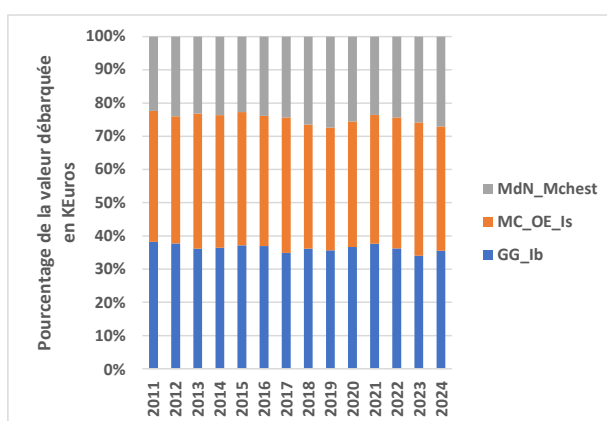


Figure 9: Pourcentage de valeur débarquée par région capacité entre 2011 et 2024 : sélection Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA, Ifremer-SIH, Insee)

L'évolution des indicateurs économiques globaux (valeur ajoutée brute, subventions d'exploitation, autres revenus) par zone est disponible dans le rapport de l'IFREMER. Ils montrent une dégradation des performances économiques depuis 2016 et une augmentation de la dépendance de la flotte aux subventions et autres revenus.

La fermeture spatio-temporelle du golfe de Gascogne de 2025 s'inscrit donc dans un contexte général de baisse du poids de cette zone dans l'activité de pêche de la façade Atlantique, et vient renforcer cette dynamique. D'autre part, les flottilles du golfe de Gascogne se distinguent des autres flottilles opérant dans les autres sous-régions.

IV. La population de navires ayant bénéficié d'une aide au titre des dispositifs d'arrêt temporaire « cétacés » de 2024 et 2025

La répartition par quartier d'immatriculation des 268 navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire en 2025 montre une assez forte dispersion sur l'ensemble du littoral du golfe de Gascogne. On observe notamment que 11 navires opèrent depuis des quartiers situés au-delà du 48^e parallèle marquant la limite Nord du golfe de Gascogne. Le quartier de Bayonne se distingue en concentrant la part la plus importante de la flotte, avec 49 navires, soit 18 % de l'effectif total.

Quartiers d'immatriculation	Nombre de navires	Pourcentage
Saint-Brieuc	1	0.4%
Morlaix	5	2%
Brest	4	1%
Douarnenez	1	0.4%
Audierne	15	6%
Guilvinec	25	9%
Concarneau	23	9%
Lorient	20	7%
Auray	15	6%
Vannes	2	1%
Saint-Nazaire	6	2%
Noirmoutier	13	5%
Les Sables-d'Olonne	24	9%
L'Ile-d'Yeu	7	3%
Ile d'Oléron	15	6%
Marennes	15	6%
La Rochelle	10	4%
Bordeaux	1	0.4%
Arcachon	17	6%
Bayonne	49	18%
Total	268	100%

Tableau 1 : Répartition des navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » en 2025 par quartier d'immatriculation (Source : DGAMPA-Ifremer-Activité)

Sur ces 268 navires, l'analyse des données montre que 90% d'entre eux (242 navires) étaient déjà concernés par la fermeture de 2024 (Cf. figure 10), soulignant la récurrence et la concentration des mesures sur une même partie de la flotte.

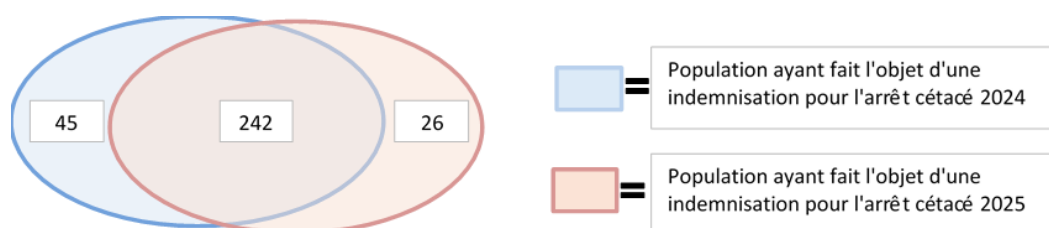


Figure 10 : Identification des populations de navires ayant fait l'objet d'une indemnisation au titre des dispositifs d'arrêt temporaire « cétacés » 2024 et/ou 2025 (Source : LEMNA d'après les données DGAMPA)

En 2023, ces 268 navires avaient réalisé 42 200 jours de pêche, 382 319 heures de pêche, pour des quantités débarquées de 45 838 tonnes et une valeur de 162 236 k€, représentant 17% de la valeur de la zone Atlantique (Cf. tableau 2). Le prix moyen au débarquement s'élevait à 3,5 €/kg.

Les autres navires opérant en Atlantique Nord-Est étaient au nombre de 2 602, pour 309 140 tonnes débarquées et 787 422 k€ de valeur débarquée. Le prix moyen au débarquement s'élevait pour ces navires à 2,5 €/kg.

	ATCTC 2025	Autres	Total ANE		ATCTC 2025	Autres
Nombre de navires	268	2602	2870		9%	91%
Jours de pêche	42 200	251 353	293 554		14%	86%
Heures de pêche	382 319	2 174 277	2 556 595		15%	85%
Tonnes débarquées	45 838	309 140	354 978		13%	87%
Valeur (k€)	162 236	787 422	949 658		17%	83%
Prix moyen (€/kg)	3.5	2.5	2.7			

Tableau 2 : Indicateurs d'activité, pour l'année 2023, des navires ayant fait l'objet d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire en 2025 et autres navires non concernés : Nombre de navires, jours et heures de pêche, débarquements en tonnes et k€, prix moyens en €/kg. Valeurs et prix moyens exprimés en euros courants. Sélection supra-région Atlantique Nord-Est (Source : DGAMPA-Ifrémer-Sacros)

ATCTC = arrêt temporaire « cétacés » ; ANE = Atlantique Nord-Est

Sur les 268 navires arrêtés en 2025, 235 faisaient partie de la supra-région golfe de Gascogne. Ces navires représentaient environ 18% des effectifs de navires de cette supra-région mais 39% de la valeur débarquée. Ce sont donc des acteurs clés de la création de valeur au sein de la zone.

V. Estimation de la perte de chiffre d'affaires durant la période de fermeture

L'objectif de cette première évaluation est d'estimer la perte de chiffre d'affaires subie par les navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » 2025, notamment au regard de leur activité historique.

A. Résultats issus du rapport de l'IFREMER prenant en compte les années 2022-2023 comme période de référence

L'analyse de l'Ifrémer se fonde sur une comparaison avec les années de référence 2022-2023. La principale limite liée à l'utilisation de ces années réside dans le fait que certains navires ont été soumis à des AT Sole durant cette période, ce qui est susceptible de conduire à une sous-estimation des pertes de chiffre d'affaires. Les valeurs présentées ont été conservées en euros courants.

La valeur moyenne des débarquements de 2022-2023 des 268 navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » de 2025 s'établit à 15,751M€ en janvier et 16,545M€ en février.

En comparaison de la moyenne des années 2022-2023, la fermeture spatio-temporelle du golfe de Gascogne en 2025 a généré une baisse d'activité de 3 368 jours de pêche et de 35 523 heures de

pêche (Cf. tableau 3). Cela s'est traduit par une baisse des débarquements de 4 320 tonnes, pour une perte de chiffre d'affaires de 14,65M€ pour les 268 navires arrêtés⁷, sur la seule période de fermeture.

	Jours de pêche	Heures de pêche	Débarquements	Valeur débarquée **
Evolution de l'activité sur la période de fermeture*	- 3 368 j	- 35 523 h	- 4 320 T	- 14 650 k€

Tableau 3 : Evolution des indicateurs d'activité 2025 par rapport à la moyenne 2022-2023, pour la période de fermeture ; total des 268 navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » en 2025 (Source : DGAMPA-Ifremer-Sacrois).

N.B. *période de fermeture : semaines 4 à 7 ; ** Valeur débarquée en euros courants

B. Résultats issus du rapport du LEMNA prenant en compte les années 2019-2024 comme période de référence

À partir des données VisioMer et SACROIS de 2019 à 2024, le LEMNA a calculé, pour chaque navire et chaque année, leur chiffre d'affaires annuel (**CA_{annuel}**) et leur chiffre d'affaires pendant la période de fermeture (**CA_{période}**). Parmi ces deux sources de données, dont le flux déclaratif peut différer, le LEMNA a retenu pour chaque année historique le chiffre d'affaires le plus élevé des deux flux déclaratifs de chaque navire pour les deux indicateurs **CA_{annuel}** et **CA_{période}**, afin de ne pas sous-estimer l'activité du navire considéré.

- Pour les indicateurs **CA_{annuel}** et **CA_{période}** de l'année de dépendance maximale : l'hypothèse est que, dans le cas le plus défavorable, le navire aurait pu perdre le CA maximal qu'il a déjà réalisé durant la période de référence. Pour déterminer l'année de référence retenue, le LEMNA a donc retenu, pour chaque navire, l'année où le **ratio de dépendance** (**CA_{période} / CA_{annuel}**) est le plus élevé (Cf. tableau 4, colonne 5).
- Pour les indicateurs **CA_{annuel} moyen**, **Ecart type du CA_{annuel}**, **CA_{période} moyen** et **Ecart type du CA_{période}** : l'objectif est d'avoir une estimation des pertes moyennes de CA. Le LEMNA a calculé la moyenne et l'écart type (annuel et sur la période de fermeture) par navire en sélectionnant les années d'activité non atypiques. Ces années sont sélectionnées en fonction de l'historique d'activité du navire entre 2019 et 2024 (voir rapport LEMNA).

Sur la base des années 2019-2024, la perte de chiffre d'affaires estimée pour la période de fermeture en 2025 s'élève en moyenne à 17,5 M€ et peut potentiellement atteindre les 23,6 M€ (Cf. tableau 4), avec une exposition plus marquée pour les navires ayant cumulé plusieurs arrêts successifs depuis 2022 (AT Sole de 2022 et 2023 puis cétacés en 2024). En effet, les fileyeurs de 12 à 18 mètres et de 18 à 24 mètres sont les plus exposés puisqu'ils peuvent respectivement réaliser jusqu'à 19,1% et 19,7% de leur CA annuel durant cette période de fermeture.

⁷ La baisse de débarquement n'a pas été compensée par les autres navires non concernés par la fermeture 2025.

Segments	Nombre de bateaux	CA annuel de l'année de dépendance maximale (k€)	CA période de l'année de dépendance maximale (k€)	Ratio de dépendance maximale	CA annuel moyen (k€)	Ecart-type du CA annuel (k€)	CA période moyen (k€)	Ecart type du CA période (k€)
Chaluts <18m	13	9 088	813	8,9%	8 982	2 077	651	161
Chaluts >18m	8	10 521	1 320	12,9%	10 884	2 264	843	395
Filets 8-10m	74	11 326	1 584	14,0%	10 952	3 693	883	554
Filets 10-12m	75	25 035	4 169	16,7%	24 224	5 960	2 915	976
Filets 12-18m	31	20 502	3 925	19,1%	21 423	3 948	3 321	728
Filets 18-24m	28	24 245	4 769	19,7%	24 661	4 543	3 752	912
Filets 24-40m	22	37 218	5 109	13,7%	40 132	6 536	4 097	1 095
Senne coulissante	17	14 377	1 948	13,6%	14 121	2 752	1 035	637
Total	268	152 042	23 638	15,5%	155 378	31 772	17 498	5 458

Tableau 4 : Estimation de la perte de CA par segment (source : LEMNA d'après les données VISIOMER et SACROIS)- euros courants

VI. Analyse de l'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de pêche pour la période consolidée de janvier à août.

Considérer une période plus large que la période de fermeture permet de prendre en compte les réponses des entreprises en termes d'activité de pêche avant la période de fermeture, mais également après cette période.

Une telle analyse a été réalisée sur les 268 navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » de 2025.

Pour l'ensemble des indicateurs d'activité et de débarquement, l'IFREMER a comparé la valeur 2025 à la moyenne des années de référence sélectionnées (2022-2023 ou 2018-2019). Les comparaisons pour l'ensemble de la flotte et par flottille ad hoc ont été réalisées en valeur absolue et en pourcentage d'évolution relative. A partir des agrégats par flottille ont été calculées des moyennes par flottille. Les aides allouées aux navires au titre des dispositifs d'arrêt temporaire ont été intégrées aux analyses.

Cependant, pour appréhender plus précisément l'effet de cette fermeture 2025 sur l'activité globale des flottilles, une analyse complémentaire a posteriori devra être réalisée. En effet, l'indicateur de marge sur coût variable serait un indicateur plus approprié pour évaluer si les aides ont compensé les pertes économiques des navires. Or, comme précisé au point II.E Limites et biais d'interprétation, ce type d'indicateur n'est pas encore accessible ; les données nécessaires seront disponibles dans le courant de l'année 2026.

A. Analyse globale

En 2025, comme en 2024, un rebond d'activité a été constaté après la réouverture de la pêche. Cependant, les conséquences en termes de débarquement et de valeur débarquée dépendent de facteurs exogènes peu prévisibles tels que l'évolution de l'abondance des ressources exploitées,

l'évolution des réglementations de l'activité de pêche (quotas, licences, etc.), les conditions météorologiques et les évolutions de prix au débarquement pour les espèces débarquées.

Sur les années 2018-2019, la valeur débarquée moyenne, exprimée en euros constants et pondérée du nombre de navires de manière à raisonner à nombre de navires constants, était de 130,4M€ contre 120,1M€ en moyenne sur 2022-2023 et respectivement de 105,5M€ et 110,3M€ en 2024 et 2025 (Cf. tableau 5). Le déficit de valeur débarquée en 2025 sur la période de janvier à fin août est estimé à environ -20,2M€ par rapport à la moyenne des valeurs débarquées sur les années 2018-2019 et à environ -9,8M€ par rapport à 2022-2023. Rappelons toutefois que les années 2022-2023 n'étaient pas des années normales en termes d'activité de pêche, dans la mesure où certains des navires ont fait l'objet d'AT Sole.

En additionnant les aides obtenues en 2022-2023 au titre des AT Sole au chiffre d'affaires de ces deux années, le revenu total s'établit à 129,7M€. De même, en additionnant les aides 2025 (16,9M€) aux débarquements en valeur de 2025, le revenu 2025 est de 127,2M€, soit une valeur qui se rapproche du revenu total 2022-2023 (aides comprises) et de la valeur débarquée moyenne sur 2018-2019. Le déficit de valeur atteint respectivement 2,5 M€ et 3,2M€, la dégradation de l'abondance sur certaines ressources, notamment la sardine et le merlu, constituant l'un des facteurs explicatifs.

en K€ constants	Moyenne 2018-2019	Moyenne 2022-2023	2024	2025
Valeur débarquée mois 1 à 8	130 412	120 067	105 536	110 250
Aides AT		9 589	15 454	16 947
Valeur débarquée avec aides AT	130 412	129 656	120 990	127 197

Tableau 5 : Valeurs débarquées totales avec et sans aides (période janvier-août) pour la population de navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » de 2025 (Source : DGAMPA-Ifremer-Activité). En Euros constants en considérant par exemple la moyenne des valeurs débarquées 2018-2019 multipliée par le nombre de navires présents en 2025.

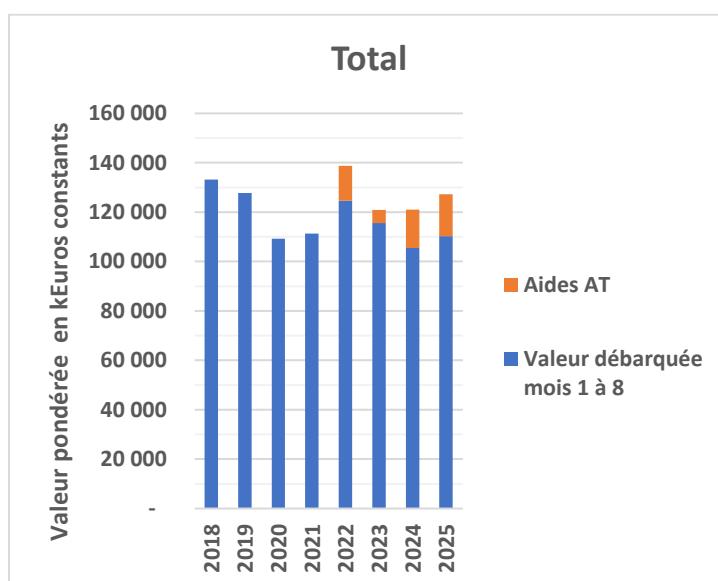


Figure 11 : Valeurs totales débarquées en k€ constants sur la période janvier-août par les navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » en 2025 et montant des aides AT 2022-2023-2024-2025. NB Hors aides AT COVID pour 2020-2021. Données pondérées du nombre de navires

(Source : IFREMER, d'après les données DGAMPA et Ifremer Sacrois)

L'amélioration des revenus globaux en 2025 par rapport à 2024 (Cf. figure 11) s'explique, notamment, par l'amélioration des rendements entre ces deux années, se traduisant par une réduction du déficit de volume débarqué par rapport aux années de référence (-6 578 tonnes en 2025, contre -8 182 tonnes en 2024), mais aussi par une hausse des prix moyens (Cf. figure 16).

B. Analyse par flottille et par navire « moyen »

L'analyse des évolutions du revenu total (avec ou sans aides) est déclinée par flottille :

- En valeur totale en multipliant la moyenne annuelle par flottille par le nombre de navires par flottille en 2025 (Cf. figure 12) ;
- En valeur moyenne par navire (Cf. figure 14) et sous forme d'indice (Cf. figure 15), en prenant en compte l'évolution des effectifs de navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » 2025 au cours des années 2018 à 2025 (Cf. figure 13).

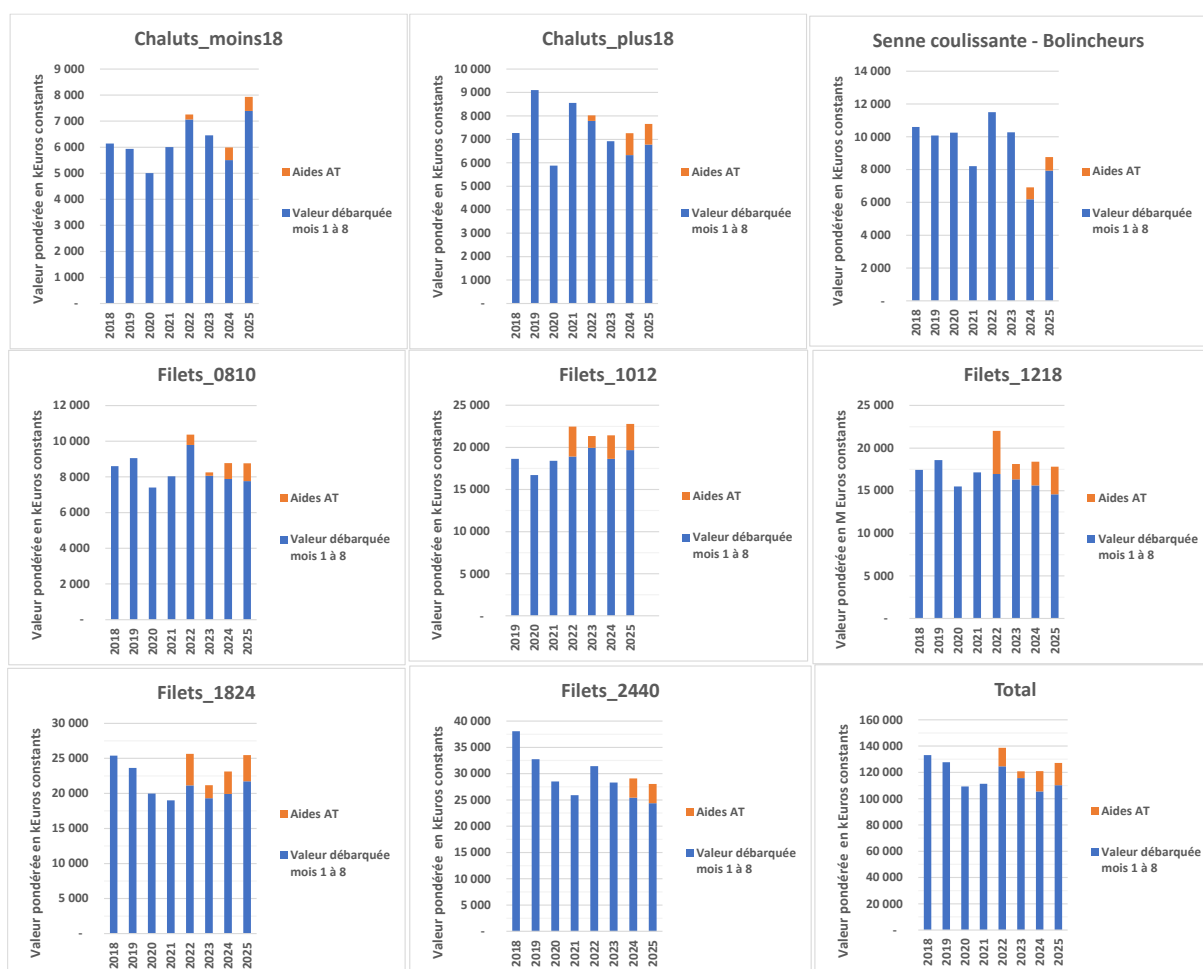


Figure 12 : Valeurs totales débarquées en k€ constants sur la période janvier-août par flottille ad hoc et aides au titre des dispositifs d'arrêt temporaire 2022-2023-2024-2025. Navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » 2025. NB Hors aides AT COVID pour 2020-2021 et hors AT BREXIT pour 2021

(Source : IFREMER, d'après les données DGAMPA, Ifremer Sacrois)

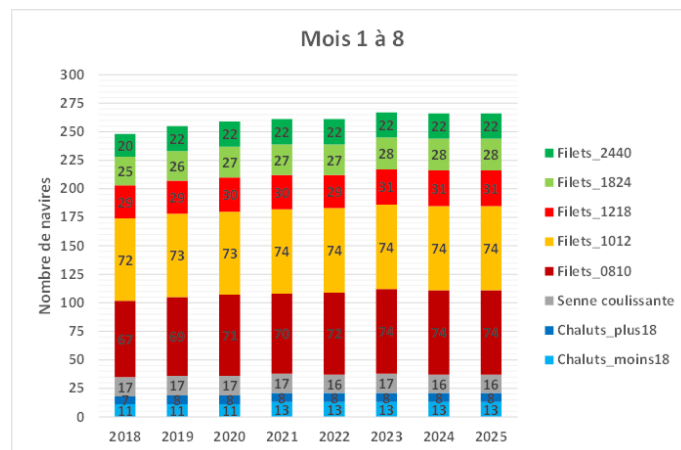


Figure 13 : Nombre de navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » en 2025 présents dans SACROIS entre 2018 et 2025

(Source : IFREMER, d'après les données DGAMPA et Ifremer Sacrois)

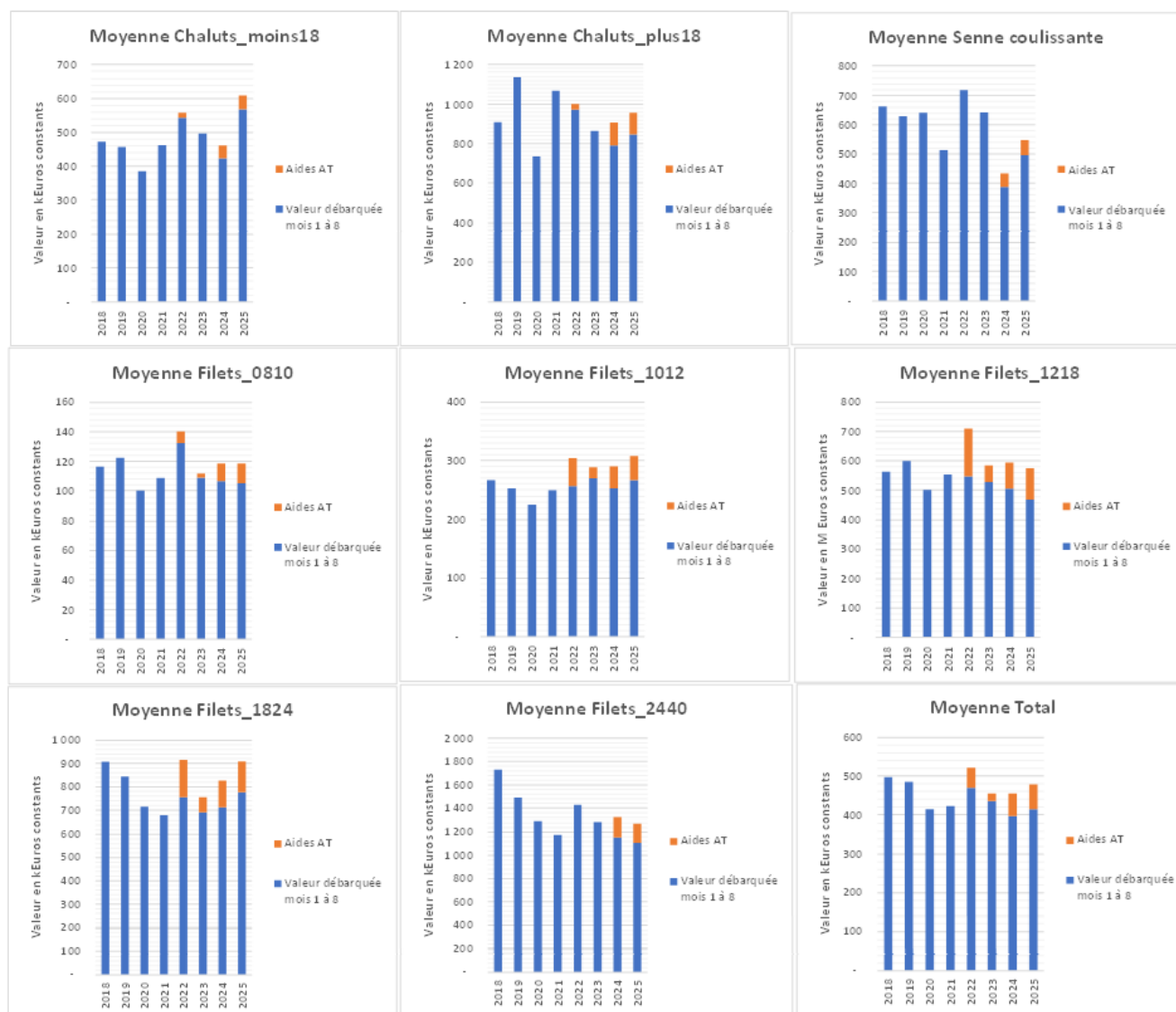


Figure 14 : Valeurs moyennes débarquées par navire en k€ constants sur la période janvier-août par flottille ad hoc et aides au titre des dispositifs d'arrêt temporaire 2022-2023-2024-2025. Navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » 2025. NB Hors aides AT COVID pour 2020-2021 et hors AT BREXIT pour 2021

(Source : IFREMER, d'après les données DGAMPA, Ifremer Sacrois)

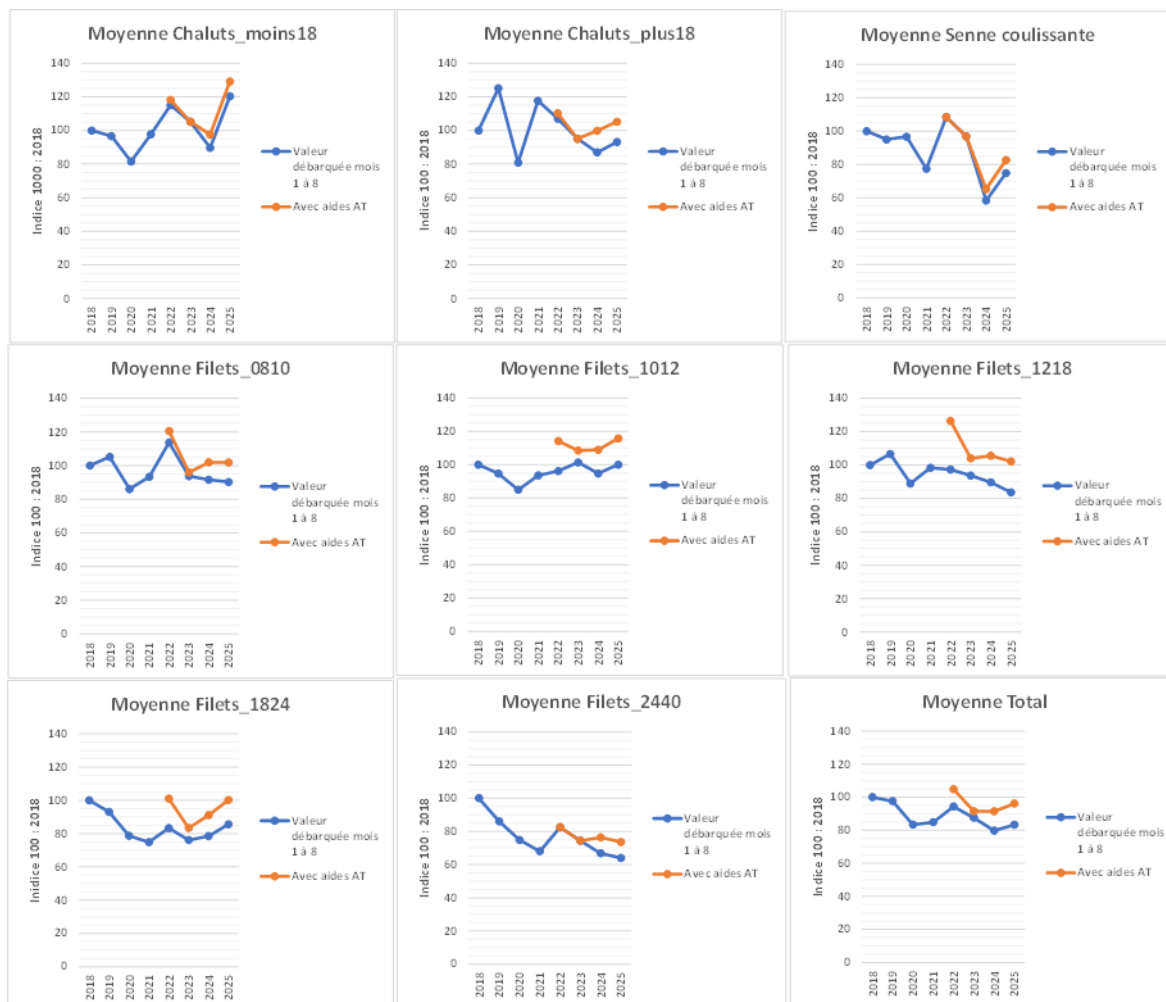


Figure 13 : Indice (base 100 : 2018) des valeurs moyennes débarquées par navire en k€ constants sur la période janvier-août par flottille ad hoc et aides au titre des dispositifs d'arrêt temporaire 2022-2023-2024-2025. Navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétaqués » NB Hors aides AT COVID pour 2020-2021 et hors AT BREXIT pour 2021

(Source : IFREMER, d'après les données DGAMPA, Ifremer Sacrois)

D'une manière générale, ces différentes approches corroborent certains constats de l'analyse globale présentée au A., tout en révélant une hétérogénéité entre flottilles de l'impact de la fermeture sur les débarquements et les ventes :

- Augmentation de la valeur débarquée sur les huit premiers mois de l'année 2025 par rapport à 2024 pour 5 des 8 flottilles, les 3 autres (filets 8-10 mètres, 12-18 mètres et 24-40 mètres) présentant une perte de valeur débarquée.
- Lorsqu'elle est observée, cette augmentation de la valeur débarquée ne compense généralement pas les baisses par rapport aux années de référence 2018-2019 et 2022-2023, sauf pour les chaluts de moins de 18 mètres et, dans une moindre mesure, les filets 10-12 mètres.
- La prise en compte des aides AT Sole et AT cétaqué modifie sensiblement les résultats. Elles sont toutefois insuffisantes pour compenser les pertes de chiffre d'affaires de certaines flottilles comme les sennes coulissantes et les filets 24-40 mètres, qui sont celles qui ont enregistré les diminutions les plus marquées de l'abondance de ressources, respectivement pour la sardine et le merlu. Par ailleurs, en raison du poids des filets 24-40 mètres dans le chiffre d'affaires total de la flotte arrêtée, cette flottille influence fortement les résultats globaux.

Ces résultats ne présagent pas des impacts de la fermeture à l'échelle de chacun des navires concernés par la fermeture de 2025. Une analyse détaillée montre, notamment, une très grande dispersion des compensations au sein d'une même classe de flottille. Cela pose la question de la répartition des impacts à des échelles plus fines à la fois pour chacun des navires concernés mais également pour les navires ayant fait l'objet de la fermeture mais qui n'ont pas fait de demande d'indemnisation (une trentaine de navires de petite taille).

C. Evolution d'indices⁸ de prix, quantité et de chiffre d'affaires de janvier 2019 à août 2025

Malgré un certain effet d'apprentissage par rapport à 2024 (Cf. figure 16), les navires concernés par la fermeture 2025 ont enregistré une croissance moindre de leur activité sur l'année 2025 en comparaison avec le reste de la flottille du golfe de Gascogne (Cf. figure 17), principalement en raison d'une baisse des volumes débarqués, partiellement compensée par une hausse des prix.

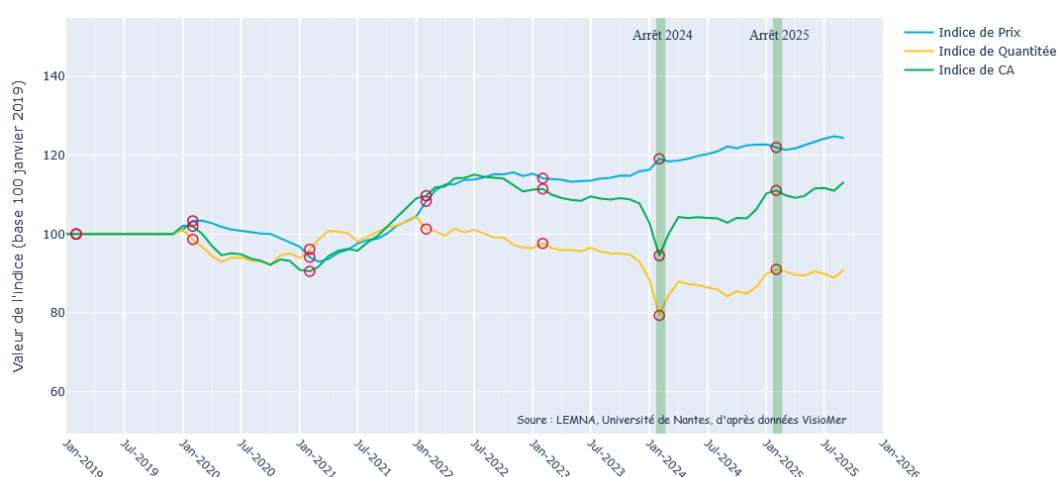


Figure 16 : Indice de prix, volume et CA des navires concernés par la fermeture de 2025
(Source : LEMNA d'après les données VISIOMER et DGAMPA)

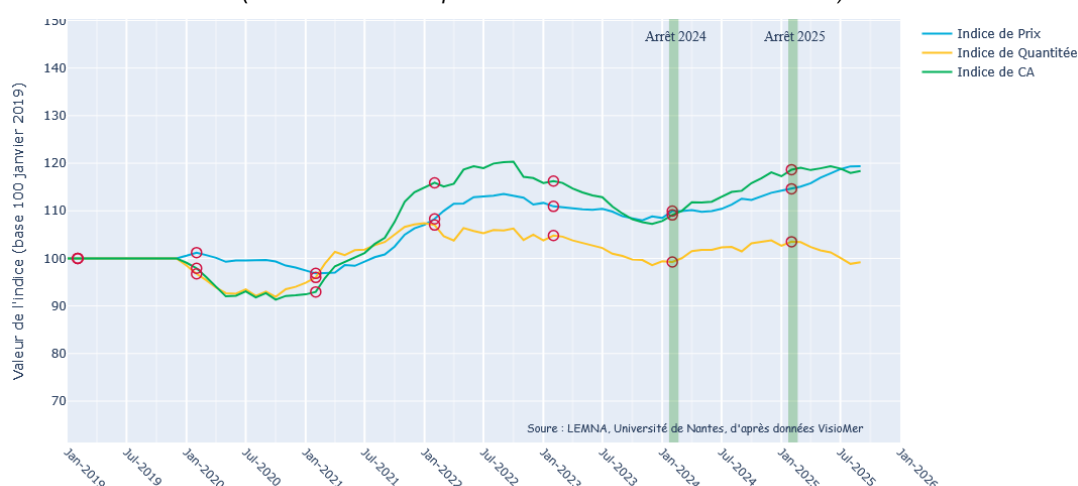


Figure 17 : Indice de prix, volume et CA des navires non concernés par les fermetures de 2024 et 2025
(Source : LEMNA d'après les données VISIOMER et DGAMPA)

⁸ Indices pondérés, composites, chaînés et désaisonnalisés : élimine les effets de composition, élimine le côté arbitraire du choix de la période de référence et prend en compte la saisonnalité (<https://hal.science/hal-03913085/file/2022AE.pdf>)

VII. Évaluation des conséquences pour les halles à marée durant la période de fermeture

Même si les navires concernés par les fermetures ne commercialisent pas la totalité de leur production en halle à marée, ces dernières représentent une place de débarquement stratégique pour ces navires sur les années de référence 2019-2024 (plus de 80% de la production vendue en valeur). L'analyse présentée ici consiste à estimer la perte maximale de CA subie par les halles à marée du golfe de Gascogne au regard des ventes historiques (2019 -2024) des navires ayant fait l'objet d'une indemnisation.

Nom de la criée	CA de la période de fermeture toute flotille retenu pour les années 2019 à 2024	Estimation de la perte maximale de CA durant la période de fermeture (en keuros)	Part du CA historique des halles à marée durant la période de fermeture
DOUARNENEZ	402	255	63,4%
AUDIERNE	628	425	67,8%
SAINT-GUENOLE	547	187	34,1%
GUILVINEC	4 741	413	8,7%
LOCTUDY	1 424	115	8,1%
CONCARNEAU	1 801	508	28,2%
LORIENT	4 811	1 250	26,0%
QUIBERON	460	316	68,5%
LA TURBALLE	1 651	306	18,5%
CROISIC	902	55	6,1%
NOIRMOUTIER	2 032	1 675	82,4%
SAINT-GILLES CROIX DE VIE	870	627	72,1%
SABLES D'OLONNE	4 832	3 258	67,4%
LA ROCHELLE	571	378	66,2%
OLERON	2 592	665	25,6%
ROYAN	857	777	90,7%
ARCACHON	1 114	901	80,8%
SAINT-JEAN DE LUZ	2 420	2 019	83,4%
TOTAL	32 656	14 129	43,3%

Tableau 6 : Estimation de la perte de CA à l'échelle de la période de fermeture pour les halles à marée de la façade Atlantique
(Source : LEMNA d'après données VISIOMER)

Les halles à marée les plus exposées à un risque de perte de CA durant la période de fermeture de 2025 sont les mêmes qu'en 2024. Il s'agit de celles des Sables-d'Olonne, de Saint-Jean-de-Luz et de Noirmoutier (Cf. tableau 6).

Comme pour les producteurs, les effets de la fermeture de 2025 n'ont pas été aussi homogènes qu'en 2024, où une baisse de l'indice de CA avait été observée pour l'ensemble des halles à marée. De manière générale, en 2025, l'ensemble des halles à marée du golfe de Gascogne a bénéficié d'une nette hausse générale des prix, toutes espèces et flottilles confondues, ce qui a permis aux halles à marée les plus exposées de mieux absorber la fermeture de 2025. Cependant, pour la plupart d'entre elles, les niveaux d'activité constatés en février 2025 sont restés bien inférieurs à ceux observés avant les premiers AT Sole en 2022.

Ces éléments laissent percevoir, à l'image de l'impact observé pour les acteurs de l'amont, que la fermeture de 2025 a eu un effet potentiellement déstructurant sur l'économie de la façade, et ce

malgré les effets d'apprentissage. En effet, il peut y avoir un déséquilibre persistant entre l'offre et la demande de produits de la mer au niveau territorial.

VIII. Évaluation des conséquences pour les entreprises de l'aval de la filière durant la période de fermeture

Parallèlement, 677 entreprises de l'aval de la filière ont été identifiées comme acheteurs historiques sur la période 2019-2024 des navires ayant bénéficié d'une aide au titre du dispositif d'arrêt temporaire « cétacés » de 2025. Pour l'ensemble de ces 677 entreprises, la perte totale potentielle maximale d'approvisionnement durant la période de fermeture est estimée à 13 millions d'euros (Cf. Tableau 7). Si les plus gros acheteurs concentrent la majorité des pertes en valeur absolue, ce sont les plus petits opérateurs qui apparaissent les plus vulnérables, du fait de leur forte dépendance aux produits issus des navires arrêtés (jusqu'à 62 % de leurs achats). Par ailleurs, ce sont aussi les entreprises de l'aval s'approvisionnant auprès des entreprises de pêche qui ont bénéficié d'une aide au titre des dispositifs d'arrêt temporaire « cétacés » de 2024 et de 2025 qui sont les plus exposées.

Groupe	Segmentation	Nombre d'entreprises de l'aval	Montant maximal annuel des achats totaux historiques (en €)	Montant maximal des achats totaux historiques durant la période de fermeture (en €)	Montant maximal des achats historiques aux navires concernés durant la période de fermeture (en €)	Dépendance aux approvisionnements issus de la production des navires concernés par l'AT 2025 dans les achats historiques durant la période de fermeture (en % de la valeur)
acheteurs_24_25	très petit faiseur	95	3 069 806	261 020	163 004	62%
acheteurs_24_25	petit faiseur	109	8 321 851	649 964	337 316	52%
acheteurs_24_25	moyen faiseur	230	55 927 810	4 086 957	1 726 345	42%
acheteurs_24_25	gros faiseur	72	54 653 177	4 942 206	1 775 023	36%
acheteurs_24_25	très gros faiseur	75	305 299 280	26 591 287	8 362 359	31%
acheteurs_25	très petit faiseur	34	1 358 811	130 078	41 247	32%
acheteurs_25	petit faiseur	25	2 362 775	184 694	63 440	34%
acheteurs_25	gros faiseur	7	5 449 767	393 457	56 486	14%
acheteurs_25	moyen faiseur	26	7 702 954	544 474	207 896	38%
acheteurs_25	très gros faiseur	4	12 692 534	772 365	318 800	41%
Total		677		38 556 502	13 051 916	34%

Tableau 7 : Estimation des pertes potentielles de sources d'approvisionnement en valeur selon les typologies des entreprises de l'aval (source : LEMNA d'après les données VISIOMER)

Enfin, on observe globalement, qu'une partie du manque d'approvisionnement lié aux fermetures de 2024 et de 2025 a conduit les entreprises de l'aval à progressivement reporter leurs sources d'approvisionnement auprès d'autres halles à marée en-dehors du golfe de Gascogne (Cf. tableau 8). Même si ce constat concerne l'ensemble des typologies d'acheteurs, on observe que plus la taille de l'acheteur est importante, plus le report est significatif. Depuis 2024, les stratégies d'approvisionnement au cours de cette période de fermeture se sont même inversées pour les gros et très gros faiseurs au profit des halles à marée en-dehors du golfe de Gascogne. Notons qu'à ce stade, il n'a pas été possible d'évaluer le recours à un approvisionnement alternatif de produits à l'importation.

	Volume moyen d'achat entre 2019 et 2023 durant la période historique de fermeture			Volume d'achat durant l'arrêt temporaire cétacés de 2024			Volume d'achat durant l'arrêt temporaire cétacés de 2025		
	Ensemble des halles à marée du littoral métropolitain (en tonnes)	Dont la part achetée dans les halles à marée du golfe de Gascogne	Dont la part achetée dans les halles à marée du reste de la France	Ensemble des halles à marée du littoral métropolitain (en tonnes)	Dont la part achetée dans les halles à marée du golfe de Gascogne	Dont la part achetée dans les halles à marée du reste de la France	Ensemble des halles à marée du littoral métropolitain (en tonnes)	Dont la part achetée dans les halles à marée du golfe de Gascogne	Dont la part achetée dans les halles à marée du reste de la France
Très petit faiseur	616	95%	5%	286	76%	24%	237	86%	14%
Petit faiseur	1 295	87%	13%	767	81%	19%	843	80%	20%
Moyen faiseur	3 248	80%	20%	2 519	68%	32%	2 182	70%	30%
Gros faiseur	20 897	72%	28%	11 365	35%	65%	10 048	46%	54%
Très gros faiseur	88 967	63%	37%	79 142	42%	58%	86 757	36%	64%

Tableau 8 : Évolution des stratégies d'approvisionnement selon les typologies des entreprises de l'aval (Source : LEMNA d'après les données VISIOMER)

IX. Conclusion

Le golfe de Gascogne est l'une des trois régions de pêche de l'Atlantique Nord-Est directement accessibles depuis l'Hexagone. Alors qu'elle est celle qui compte le plus de navires de pêche et de jours en mer, elle est aussi celle qui affiche les quantités débarquées les plus faibles (en lien, notamment, avec la composition des flottilles, les espèces débarquées et les modes de valorisation) et l'évolution la plus défavorable ces dernières années.

Les fermetures spatio-temporelles successives du golfe de Gascogne s'inscrivent dans un contexte général de baisse du poids de cette zone dans l'activité de pêche de la façade Atlantique qui elle-même décline, et viennent renforcer cette dynamique négative. La présente synthèse des études menées par l'Ifremer et le LEMNA offre des éclairages complémentaires sur les conséquences économiques de la fermeture de 2025, en se limitant aux entreprises de l'amont et à celles des premiers maillons aval. Toutefois, les différences méthodologiques (périmètres d'analyse, indicateurs retenus, hypothèses de modélisation) limitent la comparabilité directe des résultats, appelant à une interprétation prudente des données disponibles à ce stade.

Surtout, l'indisponibilité de certains éléments comptables au moment de l'évaluation n'ont pas permis de mesurer avec précision l'impact global sur la rentabilité des entreprises de la filière, qu'elles relèvent de l'amont (pêche) ou de l'aval (transformation, commercialisation).

En outre, certaines limites majeures sont source d'incertitudes, parmi lesquelles :

- L'absence de données consolidées sur les navires non indemnisés (une trentaine de petites unités), dont la situation économique reste mal appréhendée ;
- La difficulté à conclure, à ce stade, sur le niveau de compensation des pertes d'exploitation par les aides perçues en 2025, nécessitant des travaux complémentaires, actuellement en cours ;
- L'effet différé des fermetures, dont les répercussions sur la trésorerie et la pérennité des entreprises ne pourront être pleinement mesurées qu'avec un recul plus important.

Néanmoins, les premiers enseignements laissent entrevoir un risque de déséquilibre structurel pour l'économie de la façade atlantique. Malgré les effets d'apprentissage tirés des fermetures antérieures (2024), les halles à marée les plus exposées (Les Sables-d'Olonne, Saint-Jean-de-Luz, Noirmoutier) subissent une baisse de chiffre d'affaires récurrente, tandis que le mareyage compense partiellement ses approvisionnements en se tournant vers des sources extérieures au Golfe de Gascogne. Ce changement, s'il peut atténuer ponctuellement les tensions sur les entreprises locales de l'aval, peut aussi fragiliser la cohésion de la filière régionale.

Ces éléments suggèrent un effet potentiellement déstructurant à moyen terme, marqué par un déséquilibre persistant entre offre et demande de produits de la mer sur les territoires concernés. Sans analyse complémentaire a posteriori, il reste impossible de statuer sur la résilience globale du secteur, ni sur la capacité des mécanismes d'indemnisation à préserver la rentabilité habituelle des acteurs.

Dans ce contexte, la prudence s'impose dans l'interprétation des résultats, et un suivi renforcé (notamment via le croisement des données comptables 2025-2026) apparaît cruciale pour affiner le diagnostic et adapter les dispositifs d'accompagnement.