SATHOAN
LA MER ENSEMBLE PAR PASSION



NOTE DE RÉFLEXION · NOVEMBRE 2026

Chalutiers de Méditerranée : une transition à accompagner

Données de l'OP SATHOAN, avis scientifique du CSTEP et état du marché : la situation de la pêche chalutière du golfe du Lion avant le Conseil des ministres de décembre 2026.

Bertrand Wendling — Directeur général de l'OP SATHOAN
OP SATHOAN — SCM des Pêcheurs de Sète Môle · 29 promenade Jean-Baptiste Marty, 34200 Sète
contact@sathoan.fr · www.sathoan.fr · Sète, le 1er novembre 2026

L'ESSENTIEL

Une flottille qui applique les règles et en paie seule le coût

Depuis 2019, la flottille chalutière du golfe du Lion a vu ses jours de mer fondre, ses zones de pêche se refermer et son maillage changer. En 2026, la hausse du gazole, l'effondrement de certains prix et le nouveau maillage se cumulent. Les premiers effets de ces efforts apparaissent sur la ressource ; le coût, lui, reste entièrement à la charge des armements.

−16 %
de volume débarqué par jour de mer en 2026 par rapport à 2025 (−24 % par rapport à 2024)
5 chalutiers SATHOAN, janv.-sept. [1]

112 k€
de chiffre d'affaires perdu par navire sur 180 jours de mer, soit 620 € par jour
2026 vs 2025, de 70 à 138 k€ selon le navire [1]

85-90 %
de la perte de chiffre d'affaires vient de la baisse des apports, et non des prix
Décomposition prix / quantités [1]

−19 %
de chiffre d'affaires entre 2024 et 2026, alors que le prix moyen a augmenté (indice 94 → 106) : le marché ne compense plus
5 chalutiers OP SATHOAN, janv.-oct. [2]

×2
le prix du gazole : de 0,55-0,60 €/l à 1,00-1,30 €/l en 2026, aides versées avec plusieurs mois de décalage
[3], constats OP SATHOAN

104 → 43
chalutiers en Méditerranée continentale entre 2006 et 2026 : six plans de sortie de flotte, 61 navires détruits, soit 59 % de la flotte
Bilan des PSF 2006-2023

CE QUE DISENT LES DONNÉES

Sur la ressource, le CSTEP (rapport STECF-26-09, adopté en plénière les 19 et 20 octobre 2026) observe pour le merlu une mortalité par pêche de F = 1,17 en 2025, au plus bas depuis 2002 mais encore 1,9 fois supérieure au niveau durable (F_{RMD} = 0,61), un recrutement en hausse depuis 2023 et des signes d'amélioration de la sélectivité sur les juvéniles, compatibles avec le passage au maillage de 45 mm, sans pouvoir les attribuer à cette seule mesure [3, 7]. **Sur l'activité**, les débarquements par jour des chalutiers de l'OP SATHOAN reculent de 16 %, de façon significative pour chaque navire, avec un profil de pertes caractéristique d'une sélectivité accrue [1]. **Sur l'économie**, 85 à 90 % de la perte de chiffre d'affaires s'explique par la baisse des apports [1]. Ces efforts sont demandés sans accompagnement, dans une conjoncture déjà dégradée par la hausse du gazole et par des chutes de prix sur certaines espèces et à certaines périodes, alors même que le prix moyen progresse sur l'année : leur coût repose entièrement sur les armements.



SIX PLANS DE SORTIE DE FLOTTE

2006 | 2009 | 2011 | 2012 | 2013 | 2022

61 chalutiers détruits

autant de capacité de pêche définitivement perdue pour la filière.

Déconstruction d'un chalutier sur le port de Sète. © SATHOAN

NOS PROPOSITIONS

Dix propositions pour accompagner la transition

1 Répartir l'effort selon la contribution réelle des flottilles

Fonder la répartition de l'effort 2027 sur la contribution de chaque flottille à la mortalité du stock le plus vulnérable, comme le CSTEP le juge le plus pertinent (option « GSA »). Nos chalutiers ne pêchent pas la langoustine de la GSA 6.

2 Stabiliser les règles sur plusieurs années

Maintenir les mesures assez longtemps pour mesurer leurs effets sur la ressource, à l'échelle du cycle de reproduction des espèces, et donner aux entreprises la visibilité nécessaire pour investir.

3 Accompagner l'effort de sélectivité

Créer un mécanisme d'accompagnement économique, financé notamment par le FEAMPA, le temps que les effets du maillage se traduisent dans les captures. Nos données chiffrent la perte à 620 € par jour et par navire.

4 Verser rapidement les aides annoncées

Déployer sans délai l'aide d'urgence de la Région et réduire les délais de paiement des aides carburant et des arrêts temporaires. Veiller à ce que le prêt à taux zéro ne réduise pas les autres aides par le jeu du plafond de minimis.

5 Reconnaître le rôle de l'OP SATHOAN sur le marché

Soutenir les interventions de l'OP SATHOAN lorsque les prix s'effondrent (achats de régulation), prévues dans son plan de production et de commercialisation et financées par un système assurantiel alimenté par les navires : elles ne peuvent absorber seules un effondrement durable des prix.

6 Mieux évaluer les stocks à évolution positive

Obtenir un avis du CSTEP, par méthode simplifiée, sur le rouget de vase (GSA 7) et la crevette rose (GSA 5-6-7), dont les indicateurs sont très favorables, et faire intégrer la généralisation du 45 mm dans les modèles.

7 Faire évoluer le cadre scientifique

Intégrer les facteurs environnementaux et les modèles écosystémiques dans l'évaluation, en mettant à disposition des scientifiques les données de l'OP SATHOAN (HALIOP, ventes en criée).

8 Des contrôles équitables et efficaces

Le plan de gestion West Med ne peut fonctionner que si les contrôles sont équitables et efficaces, en particulier sur le respect des fermetures spatio-temporelles et permanentes et des dispositions liées à la sélectivité. Les entreprises qui appliquent les règles ne doivent pas être pénalisées face à celles qui s'en affranchissent.

9 Accompagner la transition avec Mare Durabilis

Mobiliser le fonds de dotation pour confier aux équipages des missions rémunérées de suivi et de restauration des milieux, en complément de leur activité de pêche.

10 Préparer, si nécessaire, une sortie accompagnée

Si la transition n'est pas financée, anticiper un plan de sortie de flotte encadré plutôt que des cessations subies, en mesurant la perte définitive de capacité qu'il représente pour la filière.

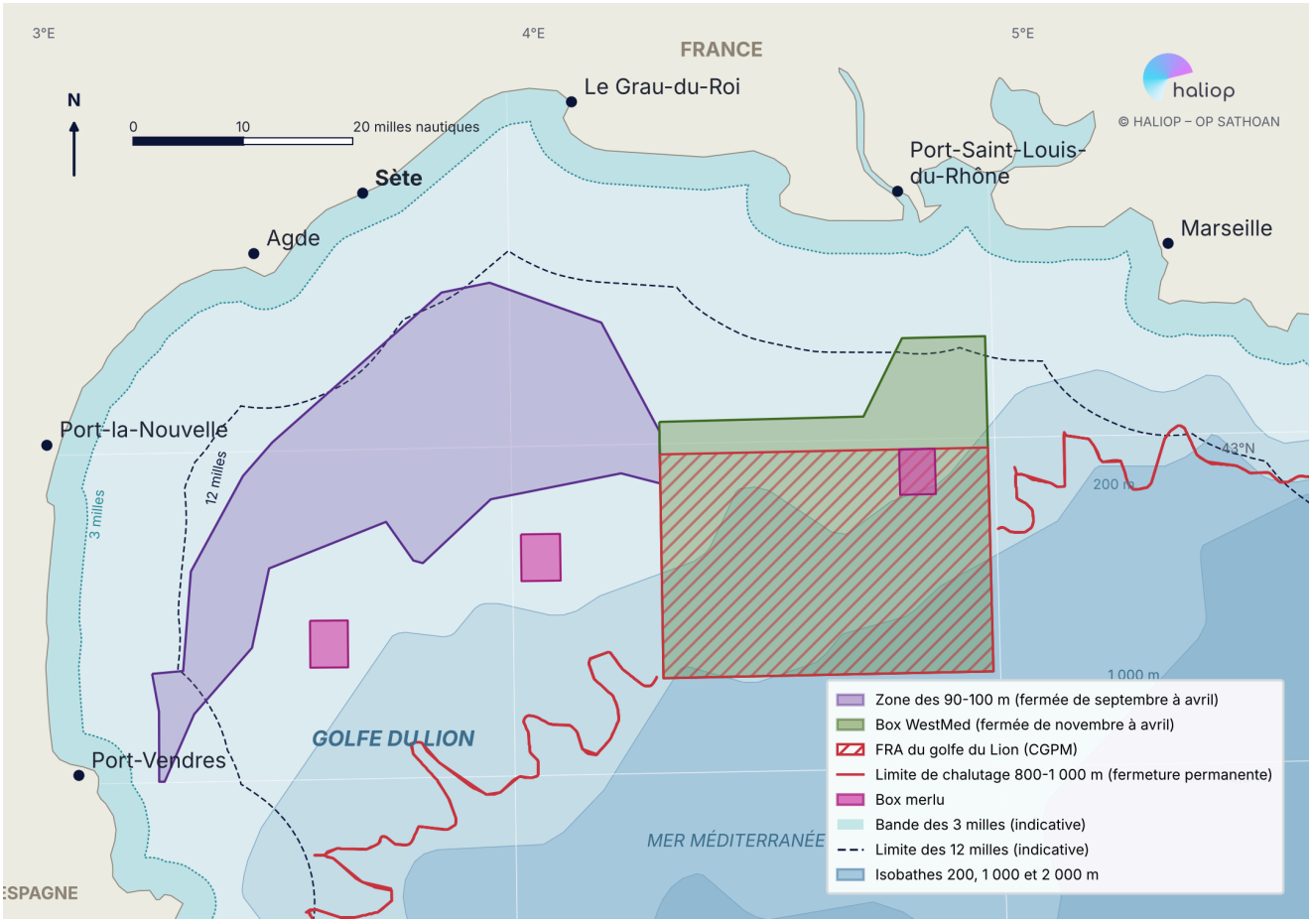
01

Une flottille sous tension permanente

Sept ans de contraction

Le plan pluriannuel West Med (règlement (UE) 2019/1022) a réduit l'effort de pêche des chalutiers de manière continue depuis 2019, ajouté des fermetures spatio-temporelles (la zone des 90-100 m et la zone FRA étendue couvrent à elles deux près de 6 000 km², auxquelles s'ajoutent trois box merlu) et des fermetures permanentes, et imposé des engins plus sélectifs [5]. Les plans de sortie de flotte successifs ont détruit 61 chalutiers depuis

2006 : **la Méditerranée continentale ne compte plus que 43 chalutiers en 2026, contre 104 avant le premier PSF**. Avec 3,2 emplois embarqués par navire, ce sont environ 195 emplois de marins qui ont disparu.



Fermetures du golfe du Lion : zones WestMed, FRA de la CGPM et limite de chalutage au-delà de 800 m. Limites des 3 et 12 milles indicatives, tracées depuis le trait de côte (hors lignes de base). Sources : HALIOP – OP SATHOAN ; trait de côte et isobathes : Natural Earth.

Pour 2026, le quota d'effort réparti entre les chalutiers de l'OP SATHOAN ne représente qu'environ 104 jours par navire (96 jours pour les moins de 24 m, 112 jours pour les plus de 24 m). Les mesures de compensation permettent d'en ajouter, calculés en pourcentage de l'effort de référence : +37 % pour le maillage de 45 mm déjà appliqué en 2025, +12 % pour la fermeture de six semaines entre 100 et 500 m déjà en place, +5 % pour l'interdiction du chalutage au-delà de 800 m déjà en place [3, 8]. Pour un chalutier de plus de 24 m, cela représente 70, 23 et 10 jours supplémentaires, soit 207 jours en théorie. Mais le total reste plafonné au niveau de 2024 : **190 jours pour les plus de 24 m et 163 jours pour les 18-24 m** [15]. **Obtenir des jours supplémentaires ne signifie pas obtenir des jours rentables** : chaque jour gagné l'est au prix d'une contrainte qui réduit ce que le navire débarque.

2026 : tout se cumule

Le gazole a doublé, de 0,55-0,60 €/l à 1,00-1,30 €/l [3]. L'aide carburant de l'État (0,20 à 0,35 €/l, prolongée jusqu'au 31 décembre 2026) a été versée avec quatre à cinq mois de décalage sur les premières périodes ; une avance automatique, versée à partir du 13 octobre 2026, a seulement en partie corrigé ce retard [4]. Les arrêts temporaires sont limités à 30 jours, ne concernent pas tous les navires et sont payés avec environ six mois de retard. Les aides d'urgence annoncées par la Région Occitanie ne sont pas encore versées.

Les marins, dont la rémunération dépend directement de la vente, quittent progressivement les bords. Un navire sans équipage reste à quai, et l'armement perd ce qui lui restait de recettes : c'est un cercle vicieux.



Les équipages sont la première variable d'ajustement de la crise. © SATHOAN

UN INDICATEUR QUI MASQUE LA RÉALITÉ

Le CSTEP note que la France est le seul pays où la réduction de la flotte s'accompagne d'une hausse du bénéfice brut par navire (67 k€ en 2020, 82 k€ en 2024, 114 k€ projetés en 2025) [3]. Cette lecture doit être corrigée : les chiffres de 2025 sont des projections, le segment mélange chalutiers et autres navires, et **ni le choc du gazole de 2026 ni le nouveau maillage n'y figurent**. Nos données de 2026 disent l'inverse.

02

Ce que mesurent nos données : une perte nette et générale

L'OP SATHOAN a analysé l'activité de ses cinq chalutiers de fond à partir de 1 923 jours de vente en criée et des positions horaires de ses navires enregistrées par HALIOP, le système d'information halieutique développé par l'OP SATHOAN, de janvier à septembre 2024, 2025 et 2026 [1], puis les ventes lot par lot de la criée de Sète jusqu'au 26 octobre 2026 [2]. Le nouveau maillage étant en place depuis octobre 2025, la comparaison oppose une période entièrement pêchée avec l'ancien maillage à une période entièrement pêchée avec le nouveau.

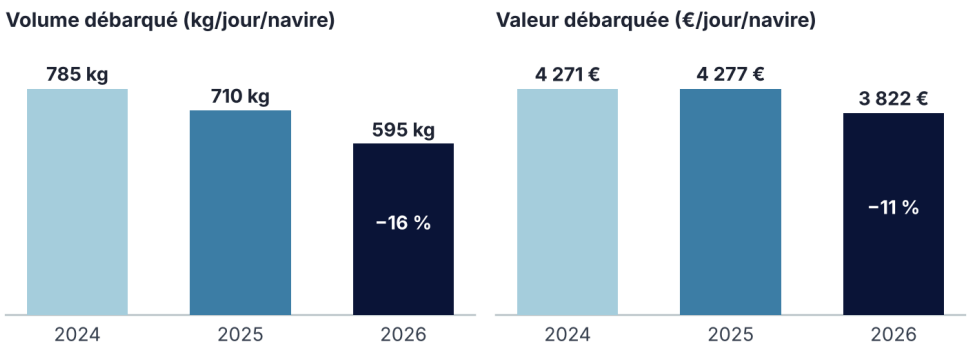


Figure 1 — Débarquements moyens par jour et par navire, janvier-septembre, 5 chalutiers SATHOAN. La baisse 2026/2025 est significative pour les cinq navires (test de Mann-Whitney, $p < 0{,}001$). Source : [1].

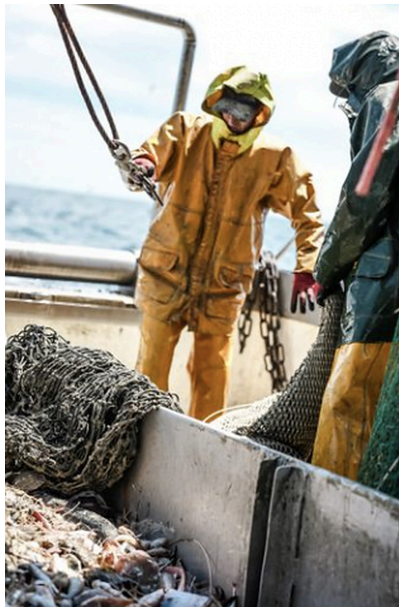
Moins de poissons, à zone et à temps de pêche identiques

Le volume débarqué par jour recule de 16 % par rapport à 2025, et de 22 % sur mai-septembre. Le rendement horaire passe de 89 à 78 kg par heure de pêche (−13 %), avec un temps de pêche quotidien inchangé. L'effort s'est un peu rapproché de la côte, mais **à zone constante, le rendement baisse autant que sur l'ensemble** : −11,8 kg/h dans les mêmes mailles, contre −0,4 kg/h dû au déplacement de l'effort, et 82 % des zones communes sont en recul [1]. Le déplacement vers la côte est une adaptation des patrons à la baisse des rendements, pas sa cause.

Le profil d'une sélectivité accrue

Janvier et février 2026 restent au niveau de 2025 ; les apports décrochent ensuite à partir de mars et restent 15 à 25 % en dessous pendant sept mois. Les plus fortes baisses touchent les espèces de petite taille ou à corps fin : **capelan −57 %, bogue −56 %, encornets −42 %, rougets −40 %.** C'est le profil attendu d'une perte par échappement à travers des mailles plus larges [1] ; les essais menés en Méditerranée montrent d'ailleurs que le passage à un cul de chalut en maille carrée modifie la composition des captures, notamment pour le merlu et le rouget [11].

Une comparaison dans le temps ne prouve pas à elle seule une cause : la ressource, le marché et la météo jouent aussi. Le CSTEP relève lui-même l'amélioration de la sélectivité sans pouvoir l'attribuer au seul maillage [3]. Nos données sont compatibles avec l'hypothèse que l'amélioration de la sélectivité liée au changement de maillage est le principal facteur de la baisse des apports. Une étude menée sur des chalutiers espagnols équipés d'un cul de chalut en maille carrée de 40 mm n'avait pas mis en évidence de perte significative de captures ni de revenu à court terme [18] ; nos données de 2026, sur une autre flottille, avec un maillage de 45 mm et en pleine hausse du gazole, montrent au contraire une perte nette.



Tri des captures à bord : les petites espèces et les petits calibres sont les premiers à échapper au nouveau maillage. © SATHOAN

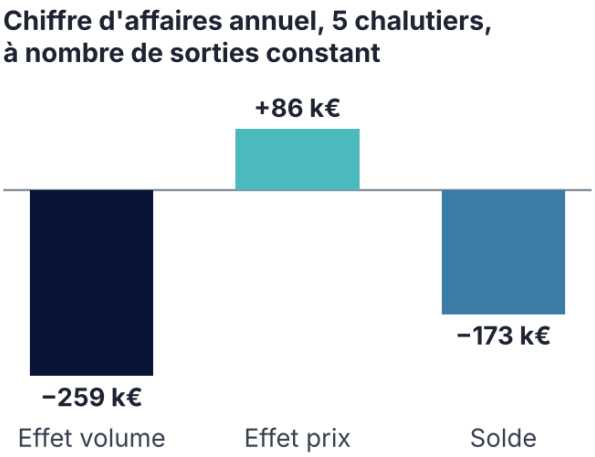


Figure 2 — Évolution du chiffre d'affaires annuel des 5 chalutiers à nombre de sorties constant, oct. 2025-sept. 2026 contre oct. 2024-sept. 2025. Source : [2].

Une perte que les prix ne rattrapent plus

Sur les douze mois qui suivent le changement de maillage, à nombre de sorties égal, les cinq chalutiers perdent **173 k€ de chiffre d'affaires par an** : la baisse des volumes en coûte 259 k€, la hausse des prix n'en rattrape qu'un tiers [2]. Selon les navires, la perte va de 39 à 97 k€ par an.

Mesurée sur janvier-septembre, la perte moyenne atteint 620 € par jour et par navire, soit environ 112 k€ sur 180 jours de mer [1] : **c'est plus que l'indemnité d'un arrêt temporaire**.

L'ÉTÉ 2026, UN CAS À PART

De mai à août 2026, le chiffre d'affaires par sortie chute de 32 % par rapport au début d'année, contre −22 % en 2024 et −9 % en 2025 ; merlu et baudroie reculent de 37 % et 31 % par sortie [2]. Sur la même période, la part de l'effort passée dans la zone des 90-100 m, ouverte de mai à août et la plus productive, est tombée de 54 % à 34 %. Dans cette zone, le rendement en merlu est resté presque stable ; ailleurs, il a été divisé par deux [1].

03

Un marché qui ne compense plus

Pendant deux ans, la hausse des prix a masqué la baisse des volumes. En 2025, la valeur débarquée par jour était restée au niveau de 2024 malgré 10 % de poissons en moins. En 2026, cet amortisseur ne joue plus : de janvier à octobre, les cinq chalutiers ont vendu 427 t contre 621 t en 2024 (−31 %), et leur chiffre d'affaires est passé de 3,30 à 2,67 M€ (−19 %), alors que l'indice des prix à panier constant progressait de 94 à 106 [2].

Un prix moyen en hausse, des prix en chute sur certaines espèces

Les deux constats ne se contredisent pas : ils dépendent de l'échelle observée. Sur l'année, le prix moyen au kilo progresse (5,31 €/kg en 2024, 6,25 € en 2026), surtout parce que les espèces bon marché comme le chinchard, le capelan ou la bogue reculent davantage que les autres ; à espèce égale, les prix sont restés stables entre 2025 et 2026 [1, 2]. Mais cette moyenne masque des effondrements sur certaines espèces et sur des périodes courtes : la crevette rose du large a perdu plus des deux tiers de sa valeur en deux ans, et l'automne 2026 marque un net décrochage.

Octobre 2026 : le décrochage

À partir de la mi-septembre, l'indice des prix tombe de 102-122 à 88-93, alors même que les volumes repartent. Corrigé de la saison et des volumes, il atteint 86 en octobre 2026, contre 104 un an plus tôt. Pour les cinq chalutiers, le manque à gagner du seul mois d'octobre est compris entre **25 et 66 k€** selon le prix de référence retenu, pour un chiffre d'affaires de 245 k€ [2].

Le nombre d'acheteurs, lui, n'a pas baissé : ce sont les prix qu'ils acceptent de payer qui s'effondrent sur quelques espèces, comme la dorade royale, le rouget de vase ou la crevette rose [2].

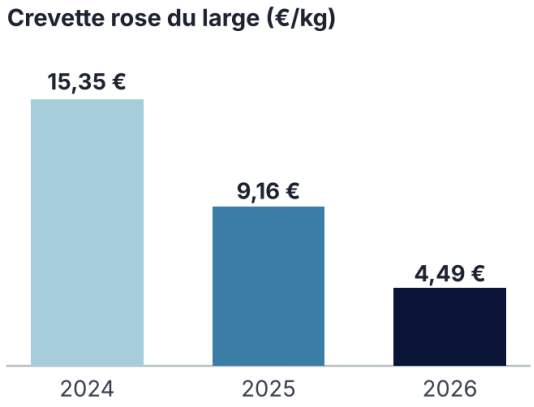


Figure 3 — Prix moyen de la crevette rose du large, janv.-oct., 5 chalutiers. Tous les navires sont touchés, le code produit n'a pas changé. Source : [2].

Automne 2026 vs automne 2025 (sept.-oct., calibres constants)	Baisse de prix	Hausse de prix
Espèces les plus touchées	Dorade royale −66 % Rouget de vase −29 % Crevette rose −26 %	Capelan +30 % Merlu +22 % Encornets +10 %
Autres espèces	Maquereau −16 % Poulpe −12 %	Baudroie +7 %

L'OP SATHOAN, dernier rempart du marché

SATHOAN est le deuxième acheteur de la criée de Sète en volume. Elle achète près de 90 % des grondins depuis 2025 et les lots les moins chers de chinchard, de bogue et de dorade [2]. Ce rôle de régulation est l'une des missions des organisations de producteurs dans le cadre de l'organisation commune des marchés : il est inscrit dans le plan de production et de commercialisation de l'OP SATHOAN comme une stratégie de soutien au marché. Il repose sur un système assurantiel financé par les navires eux-mêmes, en complément des aides publiques attribuées à ce plan, et ne peut absorber seul un effondrement durable des prix.

L'analyse des prix le confirme : pour un même produit, doubler le volume du jour fait perdre 13,5 % de prix [2]. Quand les apports se concentrent, chaque kilo supplémentaire se vend moins cher.



Aux côtés des équipages, l'OP SATHOAN intervient aussi sur le marché quand les prix s'effondrent. © SATHOAN

04

Ce que dit la science : des progrès réels, un cadre qui pénalise

Chaque automne, le CSTEP évalue les stocks démersaux de Méditerranée occidentale et calcule le nombre de jours de pêche compatible avec le plan West Med. Son avis de 2026, adopté en plénière les 19 et 20 octobre, servira de base à la proposition de la Commission et à la décision du Conseil de décembre [3, 7, 8].

Le merlu va mieux, sans être rétabli

La mortalité par pêche du merlu (F = 1,17 en 2025) est **la plus basse depuis 2002**, et le recrutement remonte depuis 2023. Elle reste toutefois 1,9 fois au-dessus du niveau durable, et la biomasse reproductrice (4 233 t) se situe entre le seuil critique et le seuil de précaution. Le CSTEP relève des signes d'amélioration de la sélectivité sur les jeunes merlus, cohérents avec le passage au 45 mm [3].

Le merlu est un stock partagé à l'échelle de l'unité de gestion : les flottilles françaises réalisent environ 22 % des captures (près de 700 t en 2025), principalement sur des poissons de deux ans [3].



Chalutier sétois à quai. Le merlu affiche sa mortalité par pêche la plus basse depuis 2002. © SATHOAN

UNE RECONSTITUTION LENTE, DANS UNE MER QUI SE RÉCHAUFFE

Depuis 2019, les chalutiers portent seuls le fardeau de la preuve : réduire leur effort, changer d'engins, accepter de nouvelles fermetures, et attendre que la ressource se reconstitue. Cette reconstitution est lente, et probablement rendue plus difficile par des déséquilibres trophiques et environnementaux liés au changement climatique : moindres apports du Rhône, baisse du plancton, condition dégradée des poissons [5, 12, 13, 14]. En juin 2025, la température de surface de la Méditerranée occidentale a atteint 27,0 °C, soit 3,7 °C au-dessus de la normale 1991-2020, un record pour un mois de juin selon le service européen Copernicus [6]. **La pression de pêche n'est plus le seul facteur qui pèse sur les stocks, mais elle reste le seul levier sur lequel la gestion agit.**

Un stock que nous ne pêchons pas fixe nos jours de mer

Le golfe du Lion appartient à la même unité de gestion (EMU 1) que l'Alboran, les Baléares et la Catalogne. Le plan impose de calculer l'effort de toute l'unité à partir de son stock le plus vulnérable : cette année, **la langoustine de la GSA 6, pêchée à près de trois fois le niveau durable, que les chalutiers français ne capturent pas**. Le CSTEP a simulé deux façons de répartir la baisse d'effort nécessaire :

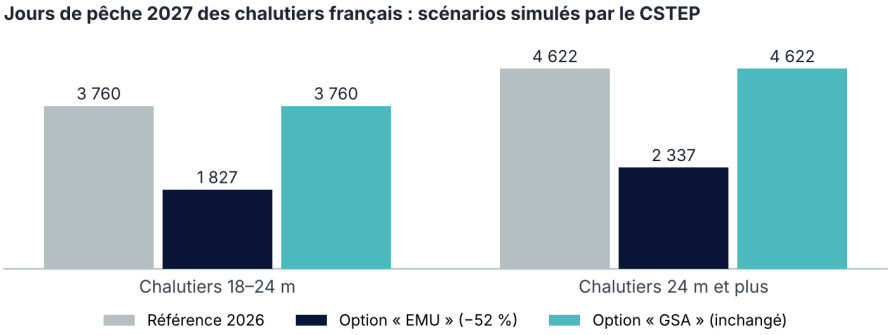


Figure 4 — Jours de pêche 2027 des chalutiers français selon les deux scénarios du CSTEP. Ce sont des simulations, pas des décisions. Source : STECF 26-10, tableau 5.1.1, d'après [3].

Avec l'option « EMU », les débarquements français reculeraient de 16 % en 2027 et l'emploi embarqué de 13 % ; un second modèle chiffre même la baisse à −40 % pour nos chalutiers. Avec l'option « GSA », que le CSTEP juge plus fidèle à la contribution réelle des flottilles, nos navires garderaient leurs jours et leurs débarquements progresseraient de 28 %. En contrepartie, le merlu resterait à 1,5 fois le niveau durable, et le CSTEP évoque alors des mesures propres à ce stock [3]. Pour l'OP SATHOAN, ces mesures sont déjà en place (voir section 6).

DES STOCKS AUX INDICATEURS TRÈS FAVORABLES… MAIS SANS AVIS DU CSTEP

La biomasse du rouget de vase du golfe du Lion (GSA 7) atteint un record (1 586 t), plus de dix fois son niveau du début des années 2000, avec une mortalité par pêche divisée par près de quatre. La crevette rose (GSA 5-6-7) progresse aussi. Le CSTEP ne donne aucun avis sur ces deux stocks, faute de modèle adapté [3].

UNE GESTION ENCORE MONOSPÉCIFIQUE

En Méditerranée, 263 espèces sont débarquées et seulement 9 stocks sont évalués. Les travaux sur le golfe du Lion montrent le poids des facteurs environnementaux : baisse des apports du Rhône, oligotrophisation, recul du plancton. Les modèles de gestion ne les intègrent toujours pas [5, 12, 13, 14].

Le CSTEP a aussi mesuré l'effet des fermetures du golfe du Lion : à la réouverture, un chalutier pêche 1,6 fois plus par heure la première semaine, et jusqu'à 2,3 fois plus de merlu, 2,9 fois plus de baudroies et 4,1 fois plus de rougets sur huit semaines [3]. Ces fermetures fonctionnent. Le même rapport relève que l'effort n'a pas tota-

lement disparu des zones fermées du golfe du Lion : le respect des fermetures par tous conditionne leur efficacité et le maintien des jours de compensation.

05

Des dispositifs de soutien utiles, mais à côté du problème

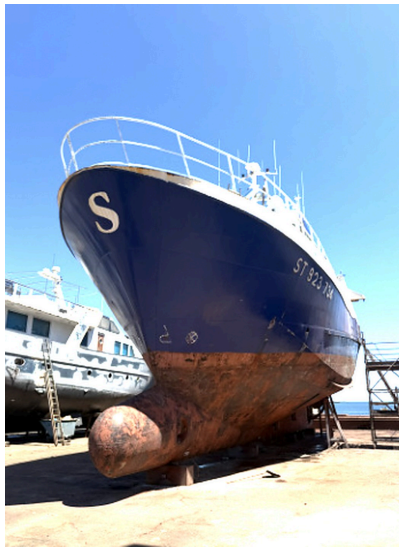
Les dispositifs ouverts en 2026 répondent à une crise de trésorerie. Ils ne traitent pas la crise de rentabilité : **accélérer ou préfinancer une aide peut résoudre la première, pas la seconde**.

Dispositif	Ce qu'il apporte	Sa limite
Aide carburant (État)	0,20 à 0,35 €/l selon les périodes, prolongée jusqu'au 31 décembre 2026 [4]	Versée avec 4 à 5 mois de décalage sur les premières périodes, en partie corrigé par l'avance d'octobre : la trésorerie avance le surcoût
Arrêts temporaires	Indemnisation de 30 jours d'arrêt, de l'ordre de 50 à 100 k€ selon le chiffre d'affaires [1]	Tous les navires ne sont pas éligibles ; paiement à environ six mois ; ne restaure pas la rentabilité des jours travaillés
Aide d'urgence Région Occitanie	Annoncée pour soutenir les armements et retenir les marins	Pas encore opérationnelle ; cadre juridique à préciser
Prêt à taux zéro Pêche (Bpifrance)	3 000 à 50 000 € à 0 %, sans garantie, sur 48 mois dont 12 de différé (allongé à la demande du CNPMEM) [4]	Un prêt reste à rembourser ; exclut les entreprises sans bilan (micro-BIC) ; consomme le plafond de minimis

Le piège du plafond de minimis

Le prêt à taux zéro est une aide de minimis. En France, chaque entreprise de pêche peut recevoir au maximum **40 000 € d'aides de minimis sur trois exercices**, plafond permis par le registre central des aides d'État institué par le décret n° 2025-1361 du 26 décembre 2025 [4, 17]. Ce n'est pas le capital emprunté qui est décompté, mais l'avantage procuré par le taux zéro : pour 30 000 € empruntés sur 48 mois, de l'ordre de 3 500 à 6 700 €, soit 9 à 17 % de l'enveloppe. L'allongement à 48 mois augmente encore cette part. Les aides carburant, qui relèvent d'un régime de crise distinct, ne sont pas concernées [4].

Si l'aide d'urgence de la Région est elle aussi accordée sous le régime de minimis, elle devra tenir dans ce qui reste du plafond. Pour un armement déjà proche du plafond, souscrire le prêt peut réduire, voire empêcher, le versement de l'aide régionale.



Entretien, carénage, gazole : les charges fixes tombent, que le navire pêche ou non. © SATHOAN

06

Décembre 2026 : trois trajectoires possibles

Le Conseil des ministres de l'Union européenne fixera en décembre les jours de pêche 2027. Ses décisions devront être jugées sur un seul critère : permettent-elles encore aux navires de couvrir leurs charges et de rému-

nérer leurs équipages ? Dans la continuité de l'analyse que nous avons publiée en avril 2025 [5], trois trajectoires se dessinent.

1. Le statu quo

Réduction de l'effort, sélectivité et fermetures sans compensation économique. Les armements les plus fragiles disparaissent un à un : départ des équipages, moteurs non remplacés, banques qui se retirent, sorties de flotte subies.

2. Une transition financée

Stabilité réglementaire et compensation du coût de la sélectivité le temps que ses effets se traduisent dans les captures. L'effort demandé aux armements est reconnu comme un investissement collectif dans la ressource.

3. Une gestion rénovée

Prise en compte de la contribution réelle de chaque flottille, meilleure évaluation des stocks à évolution positive, intégration des facteurs environnementaux et des modèles écosystémiques, gestion multispécifique et spatialisée.

Des efforts demandés sans accompagnement

Le passage au maillage de 45 mm, les fermetures et la baisse des jours de mer ont été imposés en pleine crise conjoncturelle : gazole doublé, prix en baisse sur plusieurs espèces, aides versées avec retard. Aucun dispositif ne compense la perte de recettes liée à la sélectivité, alors que ses bénéfices éventuels pour la ressource ne se traduiront dans les captures qu'au bout de plusieurs années. Les travaux bioéconomiques publiés sur le plan West Med l'avaient anticipé : la hausse du carburant combinée aux réductions d'effort menace la rentabilité des flottilles [9], et le statu quo entraîne une baisse progressive des profits et des salaires des équipages [10].

Les mesures de gestion doivent aussi rester stables dans le temps. L'effet d'une mesure sur un stock ne peut se mesurer qu'à l'échelle de plusieurs cycles de reproduction : dans le golfe du Lion, le merlu se reproduit pour la première fois vers l'âge de deux ans [16], et il faut plusieurs générations pour mesurer l'effet d'une mesure sur le stock. Changer les règles chaque année empêche d'évaluer ce qui fonctionne et prive les entreprises de toute visibilité pour investir, recruter et entretenir leurs navires.

Défendre l'option « GSA » et demander la stabilité des règles vont de pair. Si l'effort est réparti selon la contribution réelle des flottilles, le CSTEP évoque des mesures complémentaires sur le merlu. Pour l'OP SATHOAN, ces mesures existent déjà : maillage de 45 mm généralisé à tous les chalutiers au 1er janvier 2027, fermetures spatio-temporelles, interdiction du chalutage au-delà de 800 m. La priorité est de leur laisser le temps de produire leurs effets, plutôt que d'en ajouter de nouvelles chaque année.

Si rien ne change, le plan de sortie de flotte s'imposera

La filière ne veut pas d'un nouveau plan de sortie de flotte. Elle a déjà consenti des efforts considérables : six plans depuis 2006 et 61 navires détruits. Avec 43 chalutiers, la Méditerranée continentale approche d'un seuil critique : une nouvelle réduction pourrait ne laisser que cinq ou six chalutiers pour approvisionner chaque criée. **Or le chalut est structurant pour toute la filière** : il fait vivre les criées, les mareyeurs, les ateliers et les services portuaires. Un nouveau PSF réduirait durablement les capacités de pêche françaises en Méditerranée et ferait courir le risque d'une déstructuration complète de la filière.

C'est un mal qu'il faut éviter, en donnant aux flottilles les moyens de leur transition. Mais si aucune autre option n'est proposée, **le PSF restera la seule issue pour des entreprises dont la situation financière est, pour certaines, extrêmement tendue, et ce sont les armateurs eux-mêmes qui le demanderont**.

MARE DURABILIS : PRÉPARER L'APRÈS

Le fonds de dotation Mare Durabilis, lancé à l'initiative de la profession, porte une autre logique que la sortie de flotte : **maintenir les navires et les marins en activité en diversifiant leurs missions**. Il conçoit et conduit ses propres projets autour de quatre programmes : connaissance et suivi des milieux marins, restauration des écosystèmes, réduction des pollutions, modernisation des navires et des engins. Les pêcheurs y mettent leurs compétences et leur connaissance du terrain au service de missions d'observation, de suivi et de restauration, rémunérées comme des prestations. C'est un levier pour accompagner la transition plutôt que de la subir.

mare durabilis fondation

fondation.maredurabilis.org

Financer la transition, le temps que la ressource se reconstitue

La flottille chalutière du golfe du Lion a fait sa part : moins de jours, moins de zones, des engins plus sélectifs. Les premiers résultats sur le merlu sont là. **La question n'est plus de savoir si l'effort porte ses fruits, mais qui en paie le prix pendant que la ressource se reconstitue.** Si la réponse reste « les seuls armements », il n'y aura bientôt plus de chalutiers pour profiter du rétablissement des stocks.

Sources et références

[1] Wendling B. et al., 2026. *Impact du changement de maillage sur les CPUE et les débarquements des 5 chalutiers de l'OP SATHOAN (2024-2026)*. Note technique SATHOAN, 14 octobre 2026. Données : ventes en criée HAM de Sète (RIC), positions HALIOP ; navires anonymisés.

[2] Wendling B. et al., 2026. *Évolution du marché des PDLM — Criée de Sète 2026*. Note technique OP SATHOAN n° 2026-10, 28 octobre 2026. Données SIOP (RIC/FAM), janvier 2024 – 26 octobre 2026.

[3] OP SATHOAN, 2026. *Avis du CSTEP 2026 sur la Méditerranée occidentale*. Note d'information, 29 octobre 2026, d'après les rapports STECF 26-09 (évaluations des stocks) et STECF 26-10 (régime d'effort WestMed), adoptés en plénière les 19 et 20 octobre 2026.

[4] OP SATHOAN, 2026. *Prêt à taux zéro Pêche Bpifrance*. Notes d'information n° 11 (5 octobre 2026) et n° 12 (26 octobre 2026) ; règlement (UE) n° 717/2014 modifié par le règlement (UE) 2023/2391 ; circulaire du 4 mars 2026 sur les aides de minimis. ; ministère de la Transition écologique, communiqué sur l'avance de l'aide carburant pêche, octobre 2026.

[5] Wendling B. et Bănaru D., 2025. *La flottille chalutière en Méditerranée française face au plan de gestion West Med. Analyse stratégique et approche écosystémique*. Tribune OP SATHOAN – Institut méditerranéen d'océanologie, avril 2025.

[6] Copernicus Climate Change Service (C3S), 2025. *Western Europe and the Mediterranean gripped by major heatwaves in June*. Bulletin climatique mensuel, 10 juillet 2025. climate.copernicus.eu.

[7] CSTEP (STECF), 2026. *Évaluations des stocks démersaux de Méditerranée occidentale*, rapport STECF-26-09 (groupe d'experts du 29 août au 4 septembre 2026), adopté en plénière les 19 et 20 octobre 2026. Commission européenne, Centre commun de recherche.

[8] CSTEP (STECF), 2026. *Évaluation du régime d'effort de pêche du plan pluriannuel West Med*, rapport STECF-26-10 (groupe d'experts du 28 septembre au 2 octobre 2026), adopté en plénière les 19 et 20 octobre 2026. Commission européenne, Centre commun de recherche.

Bibliographie scientifique

[9] Akbari N., Maynou F., Bjørndal T., Failler P., Drakeford B., Forse A., 2021. Scenarios of profitability of western Mediterranean demersal fisheries in an effort control regime. *Journal of Environmental Management*, 300, 113794. doi:10.1016/j.jenvman.2021.113794

[10] Sola I., Maynou F., Sánchez-Lizaso J.L., 2020. Bioeconomic analysis of the EU multiannual management plan for demersal fisheries in the Western Mediterranean. Spanish fisheries as a case study. *Frontiers in Marine Science*, 7, 459. doi:10.3389/fmars.2020.00459

[11] Petetta A., Herrmann B., Li Veli D., Virgili M., De Marco R., Lucchetti A., 2023. Every animal matters! Evaluating the selectivity of a Mediterranean bottom trawl fishery from a species community perspective. *PLoS ONE*, 18(3), e0283362. doi:10.1371/journal.pone.0283362

[12] Saraux C., Van Beveren E., Brosset P., Queiros Q., Bourdeix J.-H., Dutto G., Gasset E., Jac C., Bonhommeau S., Fromentin J.-M., 2019. Small pelagic fish dynamics: a review of mechanisms in the Gulf of Lions. *Deep-Sea Research Part II*, 159, 52-61. doi:10.1016/j.dsr2.2018.02.010

[13] Bănaru D., Mellon-Duval C., Roos D., Bigot J.-L., Souplet A., Jadaud A., Beaubrun P., Fromentin J.-M., 2013. Trophic structure in the Gulf of Lions marine ecosystem (north-western Mediterranean Sea) and fishing impacts. *Journal of Marine Systems*, 111-112, 45-68. doi:10.1016/j.jmarsys.2012.09.010

[14] Macias D. et al., 2025. The overlooked impacts of freshwater scarcity on oceans as evidenced by the Mediterranean Sea. *Nature Communications*, 16. doi:10.1038/s41467-024-54979-4

[15] OP SATHOAN, 2026. Conseil d'administration du 7 février 2026 : répartition du quota d'effort 2026 et mesures de compensation West Med (présentation et relevé de décisions).

[16] Mellon-Duval C., de Pontual H., Métral L., Quemener L., 2010. Growth of European hake (*Merluccius merluccius*) in the Gulf of Lions based on conventional tagging. *ICES Journal of Marine Science*, 67(1), 62-70. doi:10.1093/icesjms/fsp215

[17] Décret n° 2025-1361 du 26 décembre 2025 relatif à la Plateforme Aides d'État (registre central national des aides de minimis).

[18] Samy-Kamal M., Forcada A., Sánchez-Lizaso J.L., 2015. Short-term effect of selectivity change in a trawling fishery in the Western Mediterranean. *Journal of Applied Ichthyology*, 31, 265-275. doi:10.1111/jai.12630

Précautions de lecture

Les chiffres de l'OP SATHOAN portent sur ses cinq chalutiers de fond ; ils ne représentent pas toute la flottille du golfe du Lion. Les ventes en criée ne tiennent compte ni des rejets ni des ventes hors criée. Le maillage, les fermetures, les jours d'effort et les conditions de pêche agissent en même temps ; les ventes seules ne permettent pas de séparer parfaitement leurs effets. Les chiffres d'effort 2027 sont des scénarios simulés par le CSTEP, pas des décisions. Les montants d'équivalent-subvention du prêt à taux zéro sont des estimations ; seule l'offre de prêt fait foi. « PSF » s'entend comme « plan de sortie de flotte ».

SATHOAN
LA MER ENSEMBLE PAR PASSION



LA MER ENSEMBLE PAR PASSION

La gestion durable du golfe du Lion ne peut pas se faire sans les pêcheurs.

OP SATHOAN — SCM des Pêcheurs de Sète Môle · Organisation de producteurs
29 promenade Jean-Baptiste Marty · 34200 Sète
contact@sathoan.fr · www.sathoan.fr

sathoan.fr