

ECOCHALUT Projet

Thématique : **Innovation, Techniques de pêche ou de cultures marines** | Localisation : **Bretagne Nord, Bretagne Sud, Golfe de Gascogne, Manche et Mer du Nord** | Filière : **Pêche**

 **Projet : Terminé**

 **Porteurs du projet** : Armement Bigouden,

Contexte

Dans un contexte de hausse graduelle des coûts liés à l'énergie et aux matières premières, la pêche doit relever le défi de maintenir sa compétitivité en réduisant les charges d'exploitation tout en conservant des rendements élevés. Le développement ou l'adaptation de techniques de pêche doit permettre de répondre à ce défi d'avenir pour le secteur.

L'armement Bigouden est une entreprise représentative du mode d'exploitation de nombreux chalutiers hauturiers opérant en Manche, Mer Celtique et Ouest Bretagne. Ces bateaux ciblent les espèces dites « benthiques », inféodées aux fonds marins : baudroie (30% des captures, 50% du chiffre d'affaires), les raies, la Cardine, les limandes et autres poissons plats.

Malgré un tonnage de captures en hausse dans les dernières années, les conditions d'exploitation de cette catégorie de chalutiers se sont détériorées principalement à cause de l'augmentation du prix du carburant.

Le coût du carburant impacte donc directement le modèle économique de l'entreprise et le salaire de l'équipage.

L'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) d'un chalutier ne permet actuellement pas le renouvellement de la flotte et donc la durabilité de la pêche chalutière dans ces conditions.

Les résultats de cette étude pourront concerner tous les navires chalutiers exploitant des espèces benthiques, soit environ 200 unités membres des Pêcheurs de Bretagne et plus du double si l'on considère la flotte nationale en mer du Nord, Manche et Atlantique.

Ce projet cherche donc à répondre à plusieurs enjeux : recherche d'économie d'énergie, baisse des frais d'exploitation, notamment l'entretien, amélioration des conditions de travail (absence de panneaux notamment) et recherche d'une polyvalence accrue des équipages.

Objectifs

- ✓ Expérimenter le chalutage en bœuf de fond avec 2 chaluts jumeaux, dans la perspective de réduire les frottements et de réduire la consommation de carburant, tout en conservant le mode d'exploitation des navires.
- ✓ Chiffrer de façon précise l'économie de carburant induite par ce type de pêche dans une marée, sachant que les économies sur l'entretien et l'usure de certains postes du navire ne pourront être calculées que sur le moyen terme.

Actions

De nouveaux chaluts ont été développés dans le cadre de ce projet par la société LE DREZEN, avec la contrainte de limiter la charge d'investissement des entreprises.

Les outils testés ont donc été développés pour s'adapter aux équipements existants (treuils, enrouleurs). Par ailleurs, des essais d'utilisation des chaluts par un seul navire ont permis de démontrer un bon potentiel : en cas d'avarie d'un des deux navires, l'autre peut ainsi toutefois continuer à travailler.

Par la suite, le projet a cherché à démontrer l'efficacité technique, financière et économique de la technique « chalutage de fond en bœuf avec chaluts jumeaux », sur des espèces comme la baudroie, les raies, limandes...

L'objectif a été de chiffrer, de façon précise, l'économie de carburant induite par ce type de pêche dans une marée.

Les économies réalisées sur l'entretien et l'usure de certains postes du navire ne pourront être calculées que sur le moyen terme.

Résultats

Les principales espèces capturées par les navires concernés sont la baudroie, la cardine, les raies, l'églefin, le cabillaud, le Saint-Pierre, la roussette et les émissoles. La biomasse de ces espèces est en augmentation (baisse pour l'églefin du fait d'une dynamique perturbée par une classe d'âge très abondante en 2010). Le cabillaud est exploité à un niveau proche du rendement maximal durable (RMD), le niveau cible pour l'exploitation de la baudroie et de la cardine n'est pas connu. La principale espèce de raie capturée est la raie fleurie, l'état du stock n'est pas précisément connu mais la biomasse semble décroître dans les dernières années.

Les espèces principales capturées sont soumises à une gestion par quota, seul le quota d'églefin est très contraignant. La capacité de pêche de cette pêcherie est encadrée par un système d'autorisations de pêche nationales pour les navires capturant plus de 15 tonnes de baudroie par an.

Pour la plupart des espèces, les rendements journaliers sont inférieurs pour les marées-test par rapport au témoin, notamment pour la baudroie et la cardine. Les débarquements sont légèrement supérieurs pour le cabillaud ou la raie fleurie sans que la différence soit significative.

L'ouverture verticale du chalut est plus importante que prévu. La distance entre les bateaux peut alors être plus grande.

La qualité du poisson arrivant sur les ponts des navires est supérieure.

La consommation de gasoil est réduite de 17% pour le BARA PEMDEZ II et de 8% pour le BARA AN TY.

Si les économies de carburant attendues sont effectives, elles ne compensent pas la perte de tonnage pêché. Cette perte de rentabilité en l'état actuel des choses n'est pas satisfaisante.

Les deux chalutiers ont effectué leur expérimentation sur les lieux de pêche habituels, c'est-à-dire sur des fonds accidentés. Le gréement des chaluts était monté en conséquence pour une bonne manœuvrabilité des bateaux.

Comme indiqué dans la présentation du projet, il n'est pas possible de chiffrer la diminution des autres frais liés à l'usure moins important du moteur, des treuils et des enrouleurs.

Limitée par la capacité des enrouleurs et des treuils des navires, cette expérimentation ne peut aboutir à une conclusion positive.

Cependant, il est utile de noter que ce type de pêche reste possible pour des navires existants ou à venir en tenant compte des possibilités exposées ci-après.

- Pour augmenter la rentabilité, donc le tonnage pêché, il est possible d'augmenter la surface de rabattage du poisson en augmentant la longueur des fourches. La distance entre les deux navires est alors plus importante.
- Ce type de gréement nécessite de travailler dans des zones franches car la surface de rabattage est plus importante et la manœuvrabilité moindre. Les caps suivis sont alors de préférence linéaires.
- Il est également possible d'affiner la recherche d'économie d'énergie en diminuant la traînée des chaluts par le remplacement des mailles doubles en fil de 5 mm dans la partie droite et les ailes inférieures des chaluts par des mailles simples en fil de 8 mm.