

Les flottilles de pêche de l'Union Européenne dans le golfe de Gascogne vues du ciel

Jean-Pierre LÉAUTÉ

IFREMER, Place du Séminaire, BP 7, 17137 L'Houmeau, France

(Revised 17/09/97, accepted 23/09/97)

Abstract – European Union fishing fleet in the Bay of Biscay, seen from the sky. Regular flights over the Bay of Biscay by the French Customs Air Service, have enabled us to record more precisely, from 1989 to 1995, the geographical locations of French and other European Community (EU) fishing boats. Data showed three main 'métiers' within the Bay of Biscay fishing fleet: French and Spanish bottom trawlers (61 %), French gill-netters and Spanish longliners. More than 80 % of gill-netters worked inside the territorial sea (12 nautical miles) and 60 % of them worked south of Noirmoutier (47° N). Longliners moved according to the seasons, from the edge of the continental shelf to the 50–100 m sounding lines. Since they work at night, only few pelagic trawlers have been recorded (records being made in daylight). The potters, liners and other small 'métier' boats of the bay were only located along the coast. The position of the French boats' positions according to their registration district showed that most boats worked close to their landing ports and that the overlap is small between the areas of two neighbouring fleets. Further analysis of the spatial distribution of boats in the French EEZ showed that Spanish boats were mainly recorded in the southern part of the Bay of Biscay, and that most were Basque. Belgian and Dutch beam trawlers fished their quota of sole off the 'Pertuis Charentais', the Gironde estuary and the 'bassin d'Arcachon'. The 100 m sounding line appeared to constitute a demarcation line between the major fraction of the French fleet and other EU fishing boats. Although some fishing areas were only visited by boats practising a particular 'métier', others were coveted by everybody and, consequently, were areas with the most serious risk of conflicts. © Elsevier, Paris

Bay of Biscay / fishing fleet / aerial census / 'métier' / French EEZ

Résumé – Le survol régulier des flottilles de pêche du golfe de Gascogne par les services des Douanes aériennes nous a permis, de 1989 à 1995, de connaître les localisations géographiques précises des navires français et des autres navires de l'Union Européenne (U.E.). Ces observations indiquent que trois métiers principaux fréquentent l'ensemble du golfe de Gascogne : les chalutiers de fond français et espagnols (61 % des navires), les fileyeurs français et les palangriers espagnols. Les fileyeurs pratiquent leur métier, pour 85 % d'entre eux, à l'intérieur de la bande côtière des 12 milles et les deux-tiers restent au sud de la latitude de Noirmoutier (47° N). Les palangriers se déplacent au cours des saisons dans le centre du Golfe entre les accores et les sondes de 50-100 m. Peu de chalutiers pélagiques ont été observés du fait de leur activité surtout nocturne, les survols ayant lieu de jour. Les bateaux pratiquant les autres métiers (casiers, lignes) sont localisés dans la zone littorale et sont essentiellement, des petits navires côtiers. Une analyse de la localisation des navires français suivant leur quartier d'immatriculation, montre que la majorité des flottilles travaille à proximité du port d'origine, et que les territoires de pêche de deux quartiers voisins se recoupent peu. Une étude plus approfondie de la répartition des autres navires de l'U.E. dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) française montre que les navires espagnols sont essentiellement observés dans le sud du Golfe et sont en majorité du Pays Basque. Quant aux chalutiers à perche belges et hollandais, ils exploitent leur quota de sole au large des Pertuis charentais, de la Gironde et du bassin d'Arcachon. L'isobathe 100 m semble constituer une séparation entre une majorité des navires français et les autres navires de l'U.E. Si certaines zones de pêche sont exclusivement fréquentées par un type de métier, d'autres sont convoitées par tous et constituent des

secteurs où les risques de conflits sont les plus importants. © Elsevier, Paris

golfe de Gascogne / flottille de pêche / survol aérien / métier / ZEE française

1. INTRODUCTION

L'objectif d'un suivi des flottilles de pêche, est de préciser *quel bateau pêche quelle(s) espèce(s), avec quel(s) engin(s), quand (calendriers, saisons) et où*. Cet examen achoppe parfois sur la connaissance fine des secteurs de pêche. En effet, la connaissance des lieux de pêche reste incomplète bien que des enquêtes soient menées auprès des professionnels, en complément de l'analyse des déclarations de production des navires collectées par les Centres Régionaux de Traitement des Statistiques (service des Affaires Maritimes) en collaboration avec l'IFREMER.

Le suivi dynamique des stocks de poissons et des flottilles de pêche impose de connaître la relation entre captures et secteurs de pêche. Actuellement, cette approche est réalisée à partir des productions déclarées dans les journaux de pêche européens, à partir des fiches de pêches individuelles des petits navires et sur les lieux de débarquements. Sur les lieux de pêche, l'information la plus fine est obtenue à l'échelle du rectangle statistique (carroyage géographique des eaux européennes d'un demi-degré de latitude sur un degré de longitude, soit environ 8 500 km² sous nos latitudes). Outre leur vaste superficie, certains de ces rectangles s'étendent de la côte jusqu'aux accores (côte sud des Landes), ce qui correspond à des écosystèmes et à des pêcheries très différents. Sachant que, en dehors des thoniers, la totalité de la pêche dans le golfe se fait sur le plateau continental, une telle imprécision ne permet pas une approche des relations entre répartition spatiale des ressources et des flottilles, à une échelle pertinente en terme de gestion des pêches.

De même, faute de connaître la répartition précise des chalutages à l'intérieur des rectangles statistiques, il n'est pas possible d'étudier les interrelations entre la composition spécifique des captures et la nature sédimentologique des fonds. L'analyse des problèmes de compétition pour l'espace entre métiers qui se développent depuis quelques années (chalutiers pélagiques, fileyeurs, etc.), ou la mesure de l'impact d'éventuels cantonnements sur l'activité des flottilles imposent également de disposer d'informations précises sur la localisation des lieux de pêche. Alors que ces compétitions deviennent plus cruciales en

raison de la réduction d'accès à certains stocks (TAC, quotas) et de l'amélioration des techniques tant pour le positionnement des bateaux (GPS) que pour l'élaboration et l'utilisation des engins (filets, chaluts), il est difficile de savoir s'il y a concomitance ou alternance de fréquentation pour deux métiers dans un même lieu. L'approche dynamique des flottilles côtières (75 % des flottilles françaises du golfe), majoritairement polyvalentes, et donc plus dépendantes des saisons et de la proximité des lieux de pêche que les navires hauturiers, ne se satisfait pas non plus d'une échelle trop large de distribution géographique.

2. MATÉRIELS ET MÉTHODES

Depuis l'extension de la mer territoriale de 3 à 12 milles (1971), puis l'adoption d'une Zone Economique Exclusive (ZEE) de 200 milles (1976), les Douanes aériennes partagent avec la Marine Nationale, la surveillance journalière de cette vaste zone. La mission principale reste le contrôle des mouvements des navires sur les côtes (identification des trafics de stupéfiants et autres contrebandes), mais celui des navires de pêche de l'Union Européenne (non français), disposant d'une licence pour pêcher dans le golfe de Gascogne, et des conflits entre métiers, sont également objet de cette surveillance.

De 1989 à 1994, les services des Douanes aériennes ont proposé à l'IFREMER de participer régulièrement (une fois par trimestre) aux survols des flottilles de pêche du golfe de Gascogne travaillant entre Penmarc'h et le sud des Landes. Ceci nous a permis d'accéder à des localisations géographiques précises des navires. Par ailleurs ces services nous ont fourni des données provenant d'un survol hebdomadaire des flottilles de l'U.E. (hors France) entre 1993 et 1995.

Pour ces survols, le golfe de Gascogne est subdivisé en quatre zones (*figure 1*) : Penmarc'h et Carnac, Vendée, Charentes, Landes. Chaque trimestre, ces quatre secteurs ont été parcourus simultanément par quatre avions au cours de la même demi-journée ; chacune de ces couvertures globales du Golfe comptant pour un seul survol.

A l'issue de ces observations aériennes, nous disposons de deux séries de données :

a) la première regroupe les 24 survols trimestriels (1989-1994), avec observateurs IFREMER embarqués, effectués essentiellement sur les flottilles de pêche françaises, soit 7455 navires observés,

b) la seconde comprend des données hebdomadaires des survols douaniers de routine (1993-1995) sur les relevés des flottilles de l'U.E. (flottilles françaises exclues) ayant une activité dans la ZEE française du Golfe, soit 2498 navires étrangers observés au cours de 142 survols.

Les informations sur les navires (identification des pays d'origine et des quartiers, nom et/ou numéro d'immatriculation, engin de pêche utilisé, coordonnées géographiques) ont été utilisées pour réaliser différentes cartes de répartitions des flottilles. A partir de ces cartes, un premier bilan a été établi sur la dynamique des principales flottilles de pêche évoluant dans le golfe de Gascogne.

On notera que les survols de flottilles françaises ne requérant pas le même type de contrôle que ceux des autres navires de l'U.E. sous licence de pêche, les navires français n'ont pas tous été identifiés par les Douanes. De plus, dans certains secteurs (zone à langoustines de Bretagne-

sud, par ex.), la densité des navires présents rendait difficile le relevé des coordonnées de chacun (lors du survol de telles flottilles seul un nombre de navires a été relevé pour un point géographique d'observation). Au cours des survols trimestriels 7 % seulement des navires observés n'étaient pas français.

3. RÉSULTATS

3.1. Les flottilles françaises

Les 7455 navires observés entre 1989 et 1994 correspondent à environ 1400 bateaux (soit 30 % des navires travaillant annuellement dans le golfe), certains ayant été observés plusieurs fois.

3.2. Répartition géographique des flottilles (figure 2)

Lors des survols, l'identification nominale (nom, immatriculation) de tous les navires n'a pu être faite mais leur quartier d'immatriculation a été reconnu à 98 %. Le

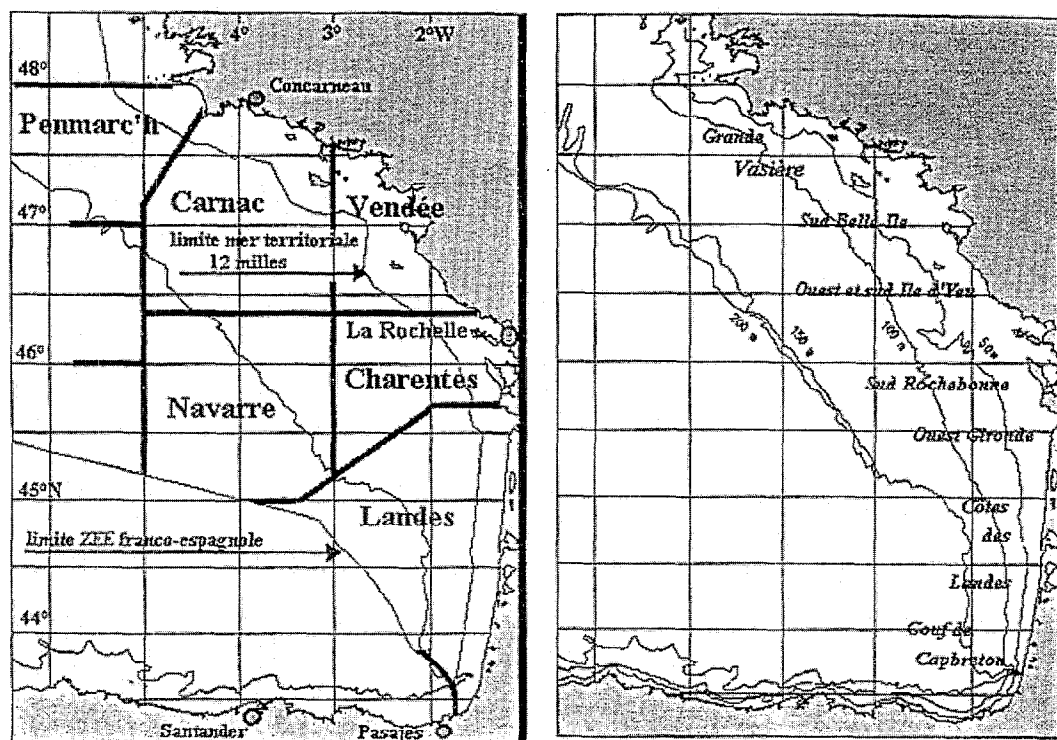


Figure 1. Limites administratives, zones "Douanes aériennes", secteurs de pêche et sondes bathymétriques.

Figure 1. Administrative boundaries, Customs Air Service areas, fishing areas and sounding lines.

tableau 1 présente le bilan des observations par quartier et métier pratiqué.

La majorité des navires français identifiés (5372 navires) sont des chalutiers de fond (66 % des navires) qui fréquentent la quasi-totalité du golfe de Gascogne, entre la côte et les fonds de 100-150 m.

La répartition géographique par trimestre des chalutiers de fond montre que les navires les plus gros sont loin de la côte au cours des 2^e et 3^e trimestres (pêche du merlu et de la langoustine sur la Grande Vasière), ils apparaissent alors bien séparés des flottilles inféodées aux secteurs côtiers. Au cours des 1^{er} et 4^e trimestres ces navires recherchent sole, seiche, calmar et tacaud sur les sondes de 30-80 m. Peu de chalutiers pélagiques ont été obser-

vés, du fait de leur activité essentiellement nocturne, alors que les survols se font de jour. Les fileyeurs pratiquent leur métier, pour 85 % d'entre eux, à l'intérieur de la bande côtière des 12 milles et les deux-tiers se situent au-dessous de la latitude de Noirmoutier. Ces navires qui pêchent près de 40 % de sole et 15 % de seiche [4] fréquentent les zones côtières non rocheuses (lieux de reproduction) essentiellement situées au sud de 47° N, les autres fileyeurs recherchent plus au large le merlu. Les caseyeurs sont des navires côtiers localisés dans la moitié nord du golfe, dans des régions où la nature des fonds (roches) est plus favorable à la présence des crustacés (Bretagne, Vendée). Le cumul de tous les autres métiers (palangres, lignes, sennes) est difficile à interpréter, mais on note qu'ils sont aussi pratiqués par des navires côtiers.

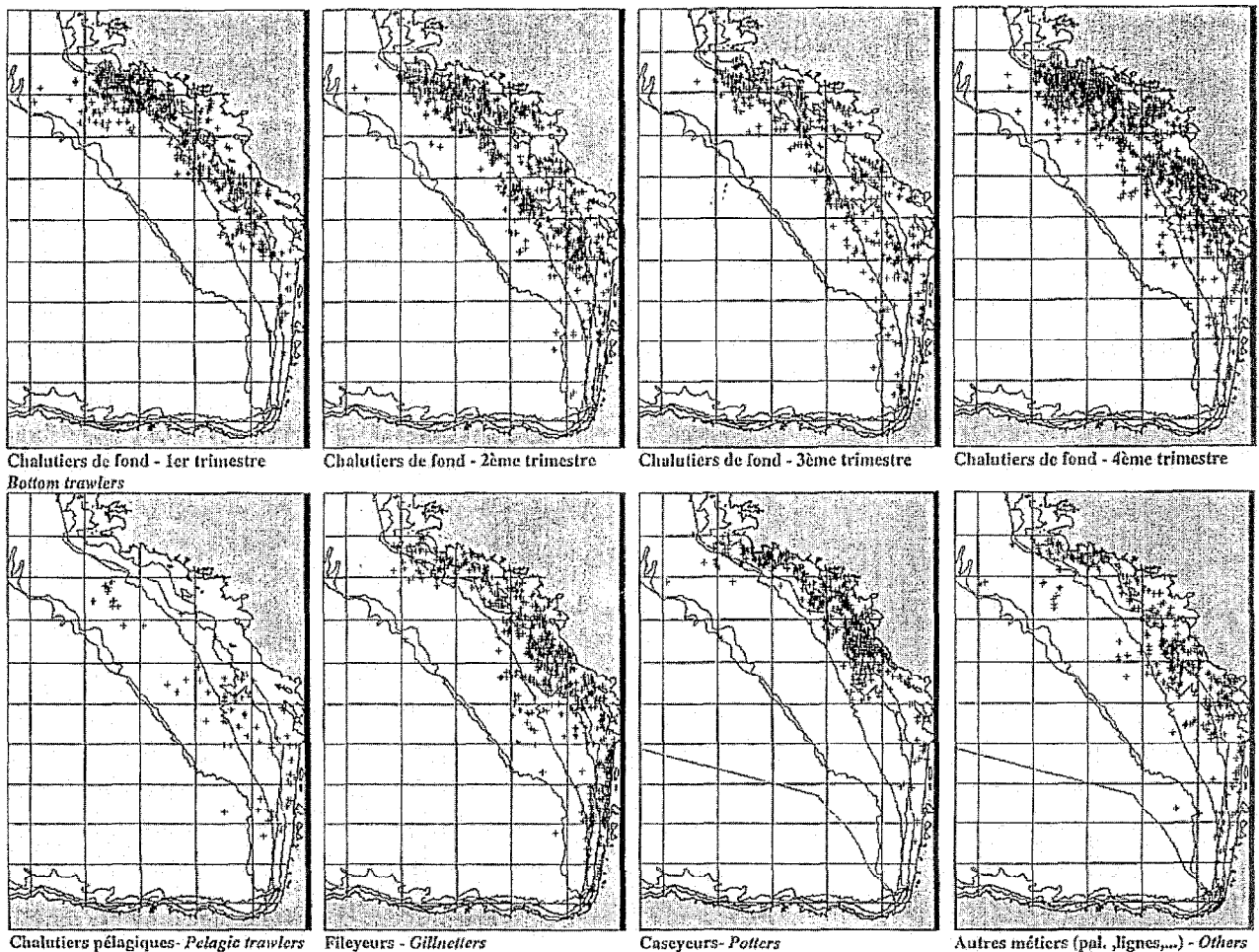


Figure 2. Cumul des observations aériennes des différents métiers des flottilles françaises du golfe de Gascogne (1989-1994).

Figure 2. Total of aerial locations of main 'métiers' of Bay of Biscay French fishing fleet.

Pendant cette période peu de bolincheurs français ont été observés. Ils ont surtout été présents en fin de printemps 1994 au niveau du golf de Capbreton où ils exploitaient l'anchois ; ils appartiennent aux quartiers de Bayonne et de Concarneau.

3.3. Analyse par quartier d'origine

La figure 3 présente par une série de cartes, les aires de répartition des navires pour quelques quartiers d'immatriculation (St Nazaire, Noirmoutier et île d'Yeu). Elle montre que la majorité des flottilles travaille à proximité du port d'origine. Par ailleurs, la juxtaposition des secteurs de pêche des navires des quartiers voisins montre que les territoires de pêche se recoupent peu. Outre le facteur important, pour les flottilles côtières à autonomie réduite, de rester à proximité d'un abri et d'un lieu de débarquement connu, on peut penser que ces aires de répartitions traduisent une préférence pour des secteurs

dont la connaissance (cartes des fonds de pêche, espèces préférentielles, engins utilisés) s'est transmise depuis des générations.

Cependant, l'évolution des données techniques (navires plus puissants, engins plus performants) et économiques (concurrence des marchés européens et internationaux) peut contribuer à modifier l'environnement de la pêche et pousser à explorer de nouvelles zones de pêche et exploiter d'autres espèces.

3.4. Les autres flottilles de l'Union Européenne

3.4.1. Distribution géographique des flottilles (figure 4)

Les 142 survols effectués de 1993 à 1995, ont permis d'observer 2498 navires. Une majorité de ceux-ci a été identifiée, elle correspond à 373 navires observés plusieurs fois, soit 326 espagnols, 11 anglo-espagnols, 35 belges et un hollandais (tableau II).

Tableau I. Bilan des observations aériennes des flottilles françaises par quartier et métier.

Table I. Aerial observation results concerning the French fishing fleet, for each registration district and 'métier'.

Quartiers du Golfe	Chalut Fond	Chalut Pélagique	Filet	Casier	Palangre	Ligne	Autres engins	Total
Audieme	6		12	11		6		35
Le Guilvinec	934		44	46	7	25	5	1061
Concarneau	202		36	56	1	27	8	330
Lorient	551	11	35	21	5	3	3	629
Auray	127		34	55	2	7		225
Vannes	9		3	7	1			20
St Nazaire	328	19	33	56	7	18	1	462
Nantes	9			4	1			14
Noirmoutier	34		71	117	14	8	3	247
Ile d'Yeu	51		98	106	41	25	4	325
Les Sables	637	38	84	70	17	16	18	880
La Rochelle	168	3	16	4	5		11	207
Marennes	69	2	44	10	4	1	8	138
Ile d'Oleron	190	2	37	9	8	4	17	267
Bordeaux	4		1		1		2	8
Arcachon	75		75	4	5		8	167
Bayonne	82	63	41	1	22	1	18	228
Quartiers hors Golfe	31	3	4	5	1	2	2	48
Quartiers non identif.	40		7	9	8	3	14	81
Total	3547	141	675	591	150	146	122	5372
Navires français observés, quartiers identifiés								1420
Navires français observés, non identifiés								139
Navires étrangers								524
Total navires observés								7455

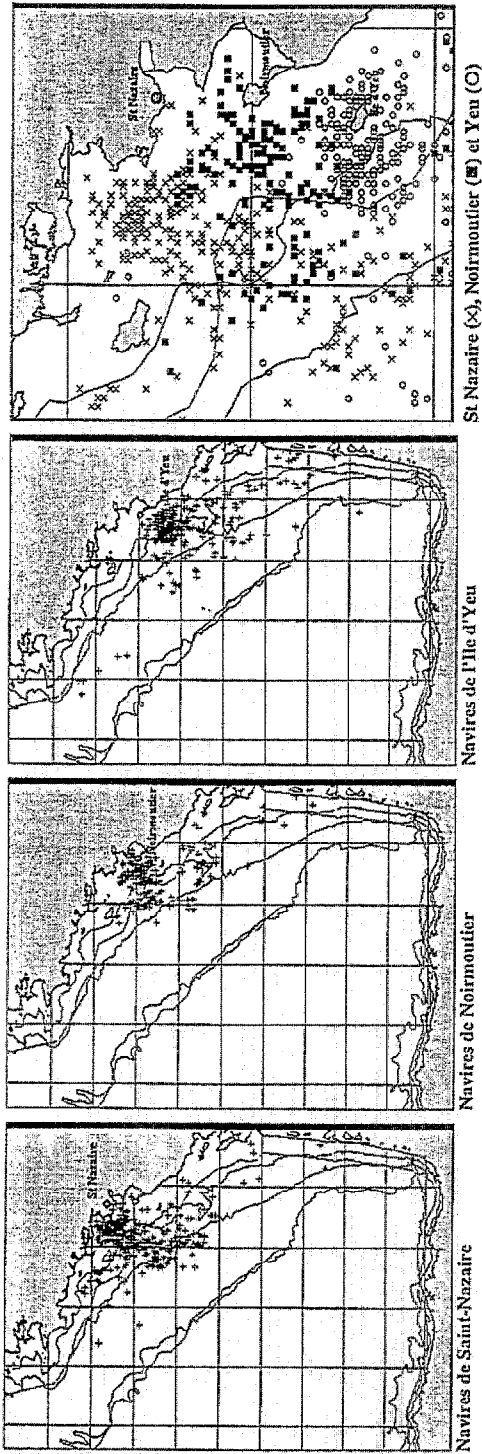


Figure 3. Localisation des navires de quelques quartiers du golfe de Gascogne (1989-1994).

Figure 3. Locations of some Bay of Biscay fleet vessels by registration district.

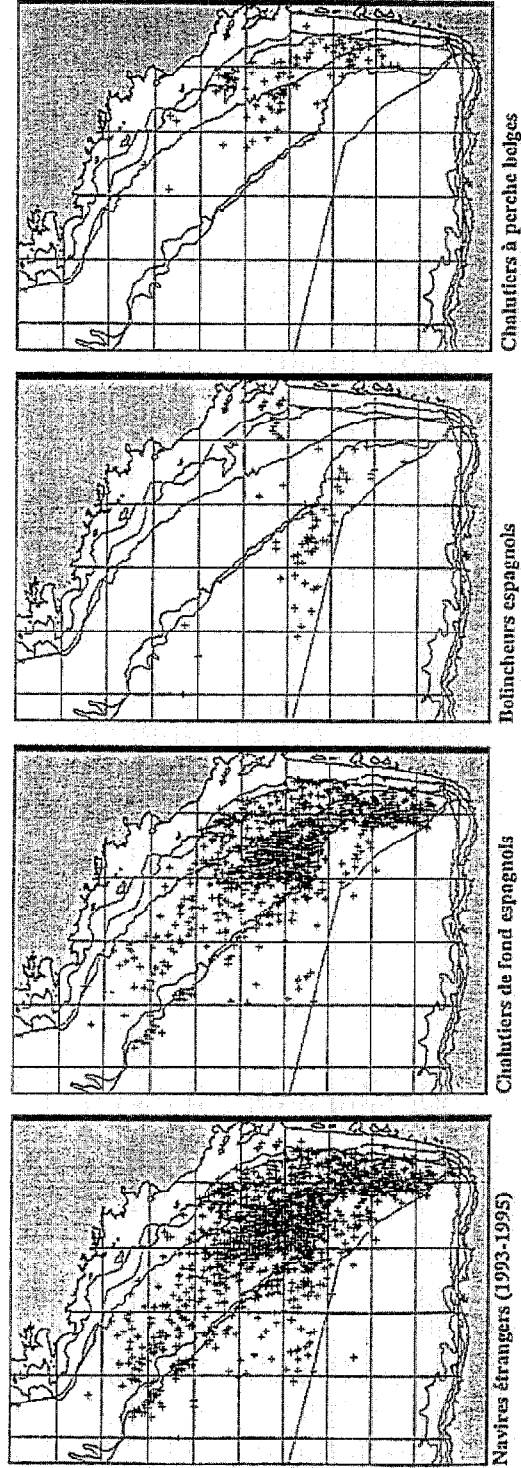


Figure 4. Cumuls des observations aériennes des principaux métiers des autres flottilles de l'U.E.

Figure 4. 'Total of aerial geographical locations of main 'métiers' of other EC Bay of Biscay fishing fleets.

Tableau II. Bilan des observations aériennes des flottilles de l'U.E. (sauf France) par port et par métier

Table II. Aerial observation results concerning the EC fishing fleet (French fleet excepted), for each port and 'métier'.

Ports	Nombre de navires					Nombre d'observations				
	CHF	PAL	BOL	PER	Total	CHF	PAL	BOL	PER	Total
Espagnols										
Bermeo	1	2	29		32	1	3	82		86
Colindres			4		4			4		4
Donostia		2	1		3		2	4		6
Fuenterrabia		8	20		28		9	38		47
Guetaria			16		16			18		18
Lequeitio			5		5			5		5
Motrico		1	4		5		12	8		20
Ondarroa	30	17	2		49	523	289	2		814
Orio			16		16			30		30
Pasajes	13	9	1		23	226	60	2		288
Santoña			13		13			24		24
San-sebastian			2		2			3		3
Santander	9		1		10	17		2		19
S. Vicente Barquera			2		2			2		2
Total navires identifiés	53	39	116		208	767	375	224		1366
Espagnols non identifiés	49	61	8		118	544	253	166		963
Total navires espagnols	102	100	124		326	1311	628	390		2329
Belges										
Nieuwport				1	1				3	3
Ostende				3	3				9	9
Zeebrugge				31	31				115	115
Total navires belges				35	35				127	127
Anglo-espagnols										
Brixham	2				2	4				4
Milford-Haven	6				6	21				21
Falmouth	2				2	10				10
Portsmouth	1				1	6				6
Total navires anglo-espagn.	11				11	41				41
Hollandais										
Bou ? (belgo-hollandais ?)				1	1				1	1
Total navires étrangers	113	100	124	36	373	1352	628	390	128	2498

CHF, chalut de fond ; PAL, palangre ; BOL, bolinche, senne/pêche à l'appât vivant ; PER, chalut à perche.

CHF, bottom trawler; PAL, longliner; BOL, purse seiner; PER, beam trawler.

3.5. Les navires espagnols

L'identification des navires survolés (liste des navires espagnols in references [1, 2]) a permis de connaître les ports de base d'où proviennent 68 % d'entre eux (les navires espagnols conservent toute leur vie le numéro d'immatriculation – quartier et numéro – d'origine, quelles que soient leurs migrations ultérieures d'un port à l'autre et de préciser les métiers pratiqués.

Les chalutiers de fond et les palangriers espagnols sont les métiers les plus fréquemment rencontrés dans le golfe

(62 % des navires et 84 % des observations), et Ondarroa et Pasajès sont les principaux ports basques où ils sont basés.

Le nombre de navires pratiquant ces deux métiers est similaire, mais la fréquence des observations totales des palangriers identifiés est deux fois moindre que celle des chalutiers identifiés. En toute logique on pourrait émettre l'hypothèse que les chalutiers ont été, en moyenne, deux fois plus présents dans le golfe pendant cette période que les palangriers. Ces constatations semblent confirmées par des données sur les efforts de pêche de navires

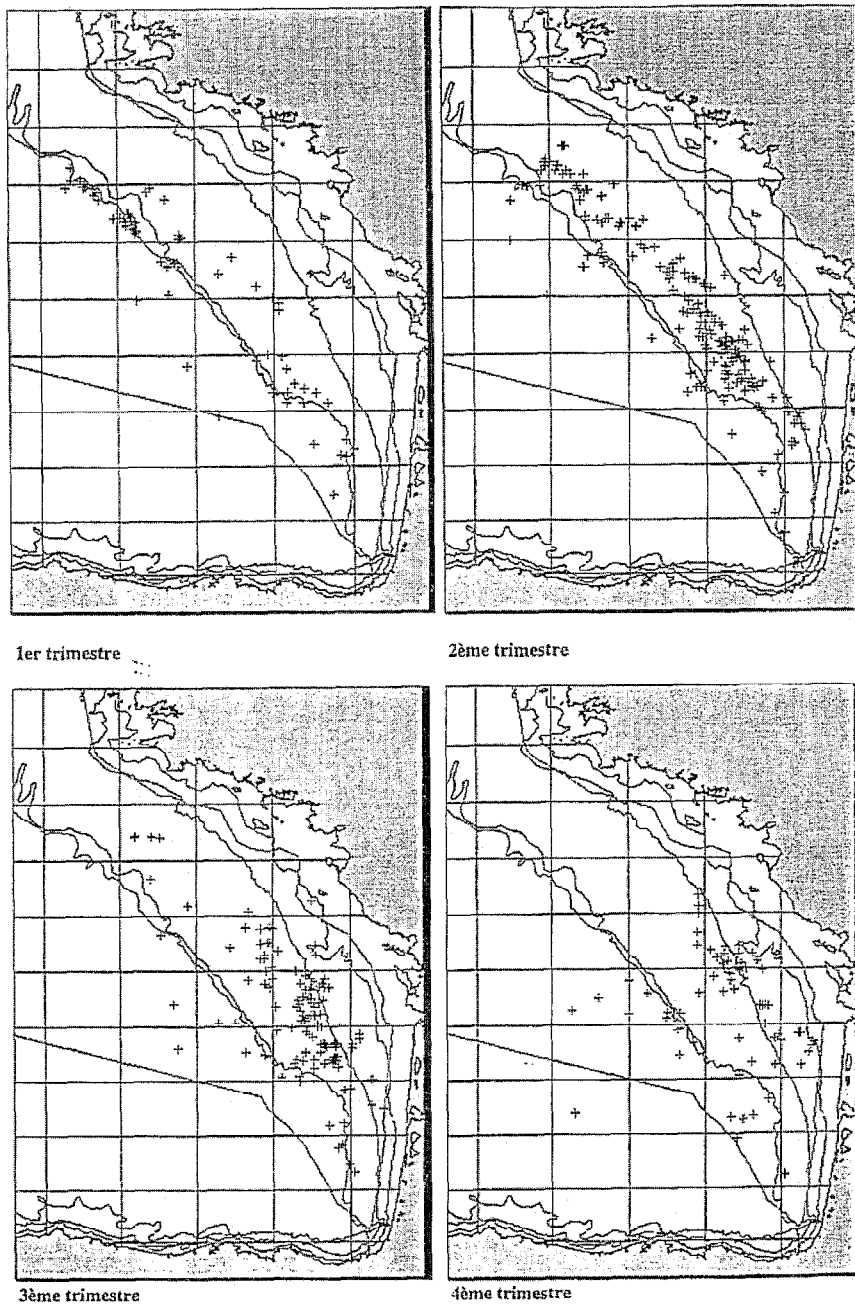


Figure 5. Observations aériennes trimestrielles des palangriers espagnols (1993-1995).

Figure 5. Quarterly aerial locations of Spanish longliners (1993-1995).

d'Ondarroa en 1990 [3], à savoir 82 jours de présence pour les palangriers contre 172 jours pour les chalutiers. La majorité des chalutiers (75 %) travaillent au sud de 46° 30' N de latitude, entre les sondes de 100 et 200 m.

Cette localisation varie peu au cours de l'année même si en été-automne, une partie de la flottille se rapproche des sondes de 50 m dans les parages du plateau de Rochebonne. Ces navires, de trois types, les 'bous', les 'bakas'

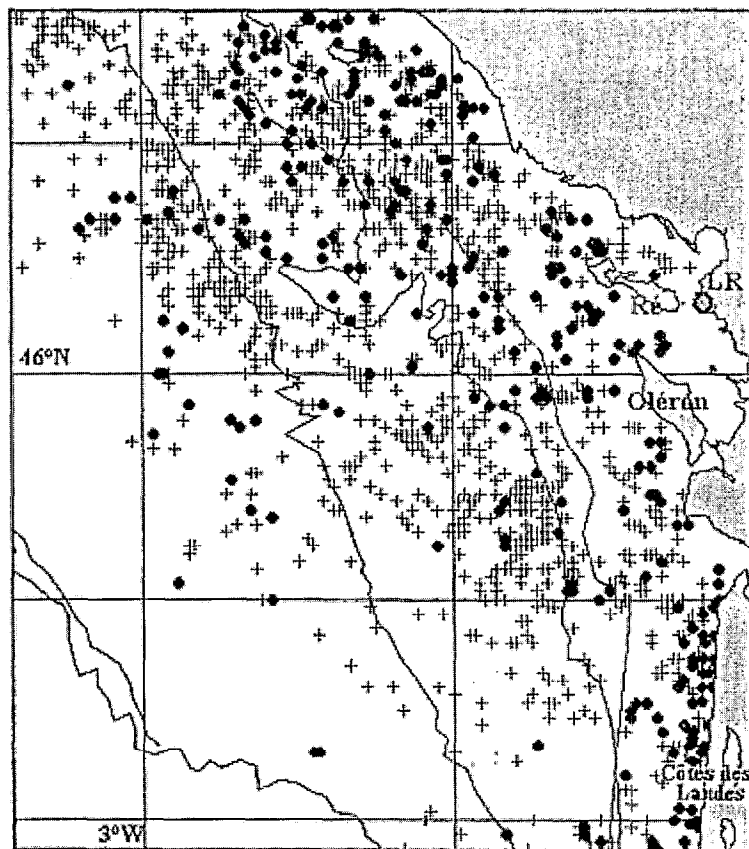


Figure 6. Distribution annuelle des chalutiers de fond (+) et des fileyeurs (●) français.

Figure 6. Annual locations of French bottom trawlers (+) and gill-netters (●).

et quelques 'parejas', se différencient par les caractéristiques du chalut de fond utilisé, ou par le fait de travailler en paire (ou trio) ou non [5].

Les palangriers ont une répartition plus étendue (entre 48° N et 44° 30' N) dans le centre du golfe. Moins de 9 % (contre 21 % pour les chalutiers) d'entre eux ont une activité au sud de 45° N. De plus l'ensemble des navires se déplace au cours des saisons (figure 5).

Au premier trimestre, ils se localisent le long des accores et plutôt au nord du 47° N ; au deuxième trimestre, ils occupent les sondes de 120-130 m entre l'ouest de Belle-Ile et le bassin d'Arcachon avec une concentration plus importante au large de la Gironde ; au troisième trimestre ils se regroupent entre le sud du plateau de Rochebonne et la latitude d'Arcachon vers l'isobathe de 100 m ; enfin au dernier trimestre, les navires, plus dispersés, forment deux ou trois groupes dont l'un fréquente les fonds de 50-100 m à l'ouest de Rochebonne.

Un troisième métier occupe plus saisonnièrement la région sud du golfe, ce sont les bolincheurs (ou senneurs). Sous ce terme nous avons regroupé deux types de bateaux qui au cours d'une partie de leur activité de pêche font le même métier. Ce sont d'une part, les anchoyeurs qui ont été observés à l'embouchure de la Gironde (juin-septembre), sur le trajet principal de migration sud-nord de l'anchois, et d'autre part, les canneurs disposant de viviers et qui, après avoir pêché anchois et chinchard dans les mêmes secteurs, se déplacent vers le large, au delà des accores pour pêcher le thon à l'appât vivant.

Peu de fileyeurs ont été observés, car peu nombreux au Pays Basque ils se distinguent difficilement des palangriers lorsque leurs engins sont mouillés.

3.6. Les autres navires de l'U.E.

Trois autres flottilles de pêche viennent exploiter leurs quotas dans le golfe, en particulier onze navires de pêche

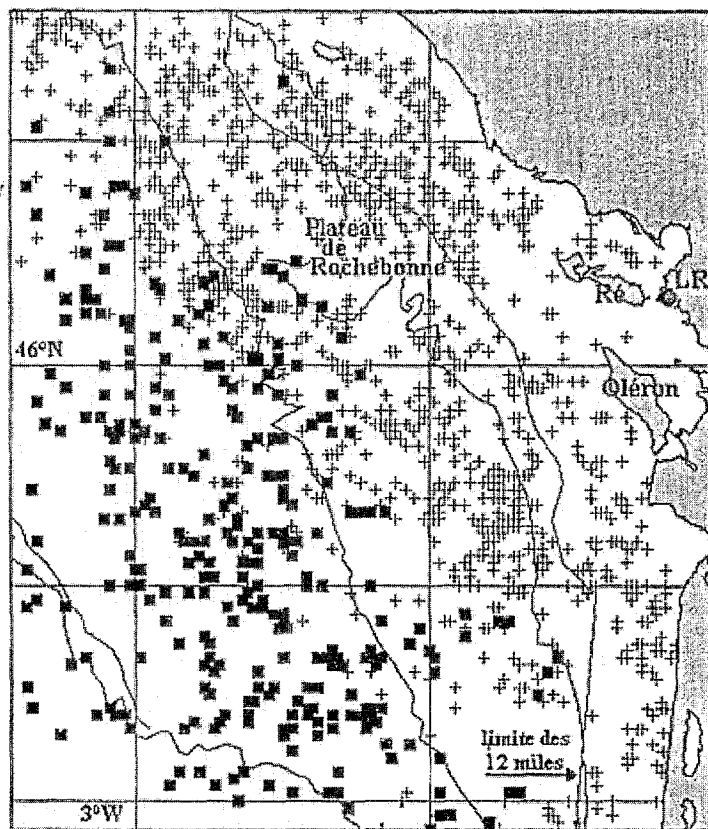


Figure 7. Distribution (2^e semestre) des chalutiers français (+) et palangriers espagnols (■).

Figure 7. Second semester locations of French bottom trawlers (+) and Spanish longliners (■).

battant pavillon britannique. Ces navires sont des chalutiers anglo-espagnols d'Ondarroa exploitant baudroies et cardines. En effet, *les espagnols* ont dû suivre (avant le 1/01/1996) un régime relativement strict de régulation de leur effort de pêche dans les eaux communautaires. Face à cette situation, des échappatoires ont été recherchées par la voie légale avec la création de sociétés de droit anglais ou irlandais et de capitaux espagnols (Daniel, op cit.). On notera que certains quotas nationaux peuvent être pêchés par des ressortissants d'autres Etats membres de l'U.E., par le biais de l'exercice du droit d'établissement, ce qui présuppose que leurs navires soient immatriculés dans les mêmes conditions que les navires nationaux. Il s'agit de ce que la Commission a défini sous le terme de 'Quotas Hopping'.

Les Belges et Hollandais travaillent avec des chaluts à perche pour exploiter principalement la sole, autour du plateau de Rochebonne, face à l'embouchure de la Gironde et du bassin d'Arcachon, à la limite extérieure des 12 milles, et sur les isobathes de 50-120 m.

3.7. Analyse par port d'origine

Les autres flottilles de l'U.E. qui fréquentent le golfe sont composées de navires hauturiers qui travaillent plutôt dans la moitié sud, entre la sonde de 100 m et les accores ; leur répartition géographique ne varie pas selon leur port d'origine. Seule la pratique de tel type de métier les associe sur les lieux de pêche suivant les saisons et les espèces recherchées. Le golfe de Gascogne étant le lieu de travail traditionnel des navires basques, ces derniers sont de loin les plus nombreux, suivis par les navires cantabriques, et quelques galiciens (non identifiés).

3.8. Compétitions pour l'espace

L'analyse des répartitions géographiques des flottilles qui travaillent dans le Golfe, montre que c'est autour de la sonde 100 m que s'articule la séparation, pratiquement tout au long de l'année, entre la majorité de la flottille française et les autres flottilles de l'U.E. Par ailleurs, l'examen des distributions de navires suivant les métiers

pratiqués montre que certaines zones sont fréquentées soit par l'une ou l'autre des activités (nature des fonds, arrangement à l'amiable entre métiers), tandis que d'autres sont convoitées par tous. Les trois métiers qui dominent sont les chalutiers de fond français et espagnols, les fileyeurs français et les palangriers espagnols ; si entre métiers du même type (arts trainants, arts dormants) un certain consensus peut être établi, hors la notion sociologique d'être 'envahis' par des 'étrangers' (au métier, au port ou au pays), le partage de l'espace semble difficile entre métier différent, surtout dans des zones clés comme le secteur côtier du nord des Landes ou l'ouest du plateau de Rochebonne (*figure 6*). Lors de l'augmentation récente du nombre de fileyeurs, un problème de cohabitation s'est posé avec les chalutiers qui recherchaient aussi la sole et les céphalopodes sur la côte nord des Landes ; ces derniers ont alors, au troisième trimestre, recherché plus au large leurs espèces traditionnelles.

La fréquentation de l'ouest du plateau de Rochebonne ne pose pas de problème entre chalutiers français et palangriers espagnols lorsque ces derniers pêchent en hiver le long des accores, ou recherchent le merlu au printemps sur les isobathes de 120-140 m ; en revanche la compétition pour l'espace devient plus âpre dans ce secteur au cours du second semestre (*figure 7*), ce qui explique pourquoi les chalutiers l'ont délaissé à certaines saisons depuis quelques années.

4. CONCLUSION

Dans le cadre du suivi des flottilles, l'IFREMER a trouvé avec les services des Douanes aériennes un partenaire qui lui a permis d'obtenir des informations complémentaires

sur l'activité des navires de pêche. Ce point de vue (du ciel) original a facilité l'acquisition de données précises sur la localisation des métiers pratiqués dans le golfe de Gascogne. Ceci constitue une base de travail intéressante pour la compréhension, d'une part, de la répartition des territoires de pêche de navires de chaque quartier, pays ou métier et, d'autre part, de l'origine de certains conflits pour l'espace dont l'actualité récente s'est fait l'écho. Cependant, les informations concernant les flottilles françaises correspondant à un nombre limité de journées d'observations, laissent une part d'incertitude dans la représentativité du positionnement de ces navires.

D'autres applications de cette méthode d'investigation peuvent être envisagées dans le domaine du suivi des flottilles : (1) localiser les 'nouvelles' zones de pêche en réponse à la difficulté d'accès de secteurs fréquentés antérieurement par les chalutiers français (ex. : Plateau de Rochebonne / palangriers espagnols, côte des Landes / fileyeurs français), (2) utiliser ces informations supplémentaires pour identifier des zones de chalutages expérimentaux pour des campagnes de recherche (suivi des stocks de poisson et des rejets) en relation avec la fréquentation des professionnels, (3) les utiliser aussi dans le cadre de Système d'Information Géographique (S.I.G.) régional ou à l'échelle du golfe de Gascogne pour fournir des informations cohérentes et synthétiques sur l'occupation spatiale du golfe, (4) en association avec les connaissances sur la nature sédimentaire des fonds marins du golfe, permettre d'identifier le taux et le choix de fréquentation de certains secteurs par les professionnels, (5) enfin, si dans l'avenir la gestion plus décentralisée des TACs ou de l'effort devait s'effectuer, ou si la mise en place de cantonnements était envisagée dans le golfe, la cartographie des secteurs fréquentés par flottille de chaque port, quartier, ou pays pourrait s'avérer très utile.

RÉFÉRENCES

- [1] Anonymous, Euskal arrantzu-flotaren zentsua 1986. Censo de la flota pesquera vasca, Gobierno Vasco, Dirección de servicios generales en colaboración con la viceconsejería de pesca, 1987.
- [2] Anonymous, Buques de Cantábrico y Noroeste, Boletín Oficial Español, num. 180 de 29 de julio de 1994, Resolución de 18 de julio de 1994 de la dirección general de recursos pesqueros, 1994.
- [3] Daniel P., Les flottilles hauturières françaises et espagnoles sur les accores du bassin de l'Europe occidentale, mémoire IPSA/IFREMER, 1992, 156 p.
- [4] Decamps P., Léauté J.P., Typologies et composantes des flottilles du sud du golfe de Gascogne, en 1989. Comparaison de 1986 et 1989 de Noirmoutier à Bayonne, IFREMER/L'Houmeau, 1993, 76 p.
- [5] Legarra J., Igelmo A., Iribar X., Lerga S., Inventario de artes de pesca en Euskadi, Gobierno Vasco, Consejería de Comercio, Pesca y Turismo, 1984, 305 p.