



# **Le secteur français des pêches maritimes face à l'augmentation du prix du gasoil**

## **Note de synthèse**

IFREMER, Système d'Informations Halieutiques  
<http://www.ifremer.fr/sih>

**Juillet 2008**

**PLANCHOT Marie, DAURES Fabienne**

IFREMER, Département Economie Maritime  
UMR Amure, <http://www.umr-amure.fr>

[Marie.Planchot@ifremer.fr](mailto:Marie.Planchot@ifremer.fr)  
[Fabienne.Daures@ifremer.fr](mailto:Fabienne.Daures@ifremer.fr)

## Sommaire

1. Le gasoil et la pêche maritime française .....	3
1.1 L'augmentation du prix du gasoil .....	3
1.2. La consommation de gasoil dans le secteur des pêches maritimes .....	3
2. Impact de la hausse du prix du gasoil sur les performances du secteur des pêches maritimes .....	4
2.1 Une mesure d'aide ponctuelle : le FPAP .....	4
2.2 Impact des évolutions du prix du carburant sur les performances des navires de pêche .	5
2.2.1 Des dépendances énergétiques différenciées selon les flottilles .....	6
2.2.2 L'augmentation de la part du carburant dans le Chiffre d'affaires .....	8
2.2.3 La baisse de la productivité des navires .....	10
3. Les perspectives .....	11
3.1 France : le Plan Avenir Pêche (Volet énergie).....	11
3.2 L'apport de la recherche.....	12
ANNEXE 1 : Le contexte général.....	15
1. La tension sur le marché du pétrole portée par la demande croissante de la Chine et pays non OCDE.....	15
2. La France : consommateur majeur de gasoil au niveau européen.....	15
ANNEXE 2 : Le régime fiscal sur les produits pétroliers.....	17
ANNEXE 3 : Identification des flottilles .....	19

# 1. Le gasoil et la pêche maritime française

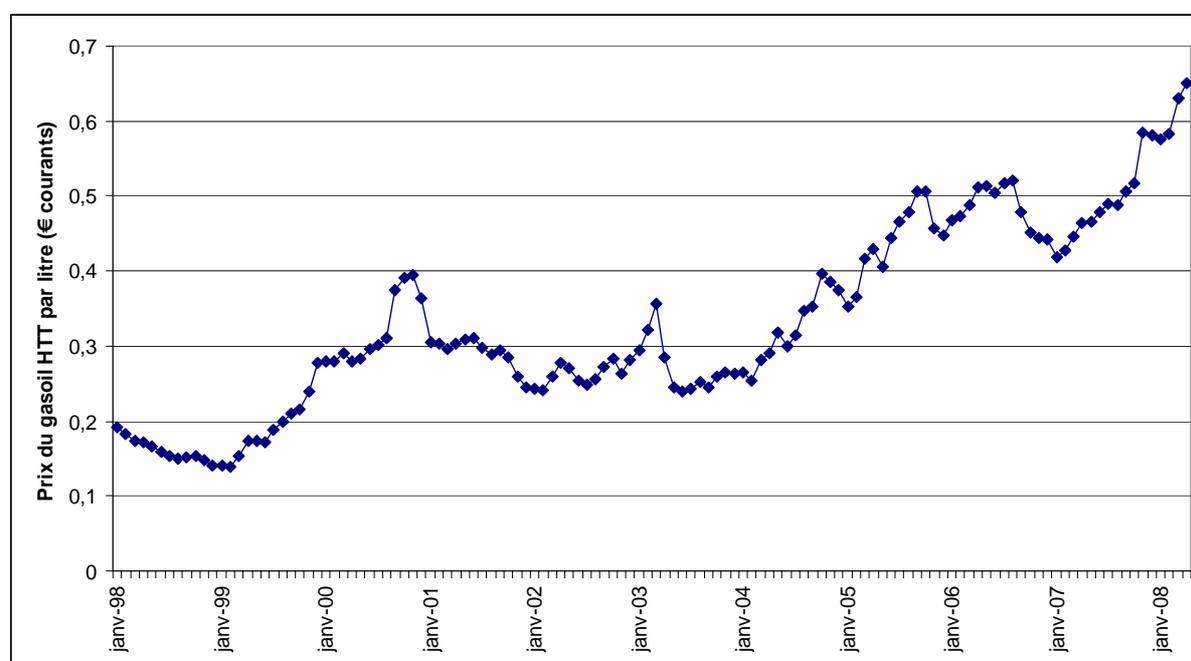
## 1.1 L'augmentation du prix du gasoil

En tendance, le prix du gasoil augmente depuis la fin des années 90 même si on observe des variations sur des périodes courtes. De janvier 2004 à janvier 2008, ce prix est passé de 26 centimes d'euros / litre à 58 centimes, soit une augmentation de plus de 120% (cf. figure 1).

Cette augmentation du prix se situe dans un contexte de demande mondiale croissante de pétrole et de niveaux encore importants de consommation de gasoil dans les pays européens (cf. Annexe 1).

Le prix présenté Hors Taxes est celui payé par les professionnels de la pêche (cf. Annexe 2).

**Figure 1- Evolution du prix du gasoil hors taxes (Euros courants par litre) sur la période janvier 1998 à mai 2008**



Source : Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi

## 1.2. La consommation de gasoil dans le secteur des pêches maritimes

Si on exclut les navires de plus de 40 mètres<sup>1</sup> (représentant 1 % de la flotte totale et 15 % de la puissance totale embarquée), la consommation de gasoil du secteur national des pêches maritimes est estimée autour de 300 milles tonnes par an.

Un navire de pêche consomme en moyenne 49 000 litres de carburant par an<sup>2</sup> avec de très fortes disparités selon la taille des navires et leur activité. Par exemple, un navire de moins de

<sup>1</sup> Nous ne disposons pour cette catégorie de navires d'aucune donnée d'enquêtes.

12 mètres utilisant des techniques de pêche de type casier, ligne ou filet (arts dormants) consomme en moyenne 13 000 litres de gasoil par an alors qu'un navire de 24 à 40 mètres utilisant un chalut de fond (art traînant) consomme en moyenne 552 000 litres de gasoil par an soit un rapport au sein du même secteur de 1 à 42 (cf. tableau 1).

**Tableau 1 : Consommation de gasoil de la pêche française en Manche, Mer du Nord, Atlantique (Hors navires de plus de 40 mètres et Navires pêchant dans les eaux non communautaires) en 2005.**

Flottille	Classe de longueur	Nombre de navires	Consommation moyenne de gasoil (litres par an)	Dispersion dans la consommation par navire - Coefficient de variation (en %)	Consommation totale de gasoil en litres par an
Arts traînants (Chalutiers, Dragueurs,...)	moins de 12 mètres	1 246	28 358	124%	35 334 474
	12 à 24 mètres	741	231 307	64%	171 398 416
	24 à 40 mètres	94	552 120	29%	51 899 264
Arts dormants (Fileyeurs, Caseyeurs, Ligneurs ...)	moins de 12 mètres	1 236	13 047	102%	16 126 430
	12 à 24 mètres	171	81 410	58%	13 921 047
	24 à 40 mètres	23	296 169	30%	6 811 887
Autres (Bolincheurs)	12 à 24 mètres	31	49 772	25%	1 542 944
					297 034 463

Source : Estimation IFREMER sur la base des enquêtes économiques du Système d'Information Halieutique (SIH) en 2005

Sur le sous-ensemble des navires de moins de 40 mètres pour lequel nous disposons d'informations économiques, la flottille des navires de plus de 12 mètres pratiquant des arts traînants, composée de 835 navires, contribue à elle seule à 75% de la consommation totale de gasoil.

## 2. Impact de la hausse du prix du gasoil sur les performances du secteur des pêches maritimes

Les données utilisées pour cette analyse proviennent des enquêtes économiques du Système d'Informations Halieutiques<sup>3</sup> (SIH) de l'Ifremer, disponibles sur un échantillon de navires de pêche professionnelle. Ces enquêtes sont menées annuellement grâce à un réseau d'observateurs répartis sur le littoral français et avec la participation des professionnels. Elles sont mises en œuvre en France métropolitaine (Mer du Nord, Manche, Atlantique et Méditerranée) depuis 2000 sur la base d'un questionnaire comprenant une soixantaine de variables socio-économiques. Les données collectées à ce jour permettent de restituer des informations économiques et énergétiques sur le seul sous-ensemble des navires de moins de 40 mètres.

### 2.1 Une mesure d'aide ponctuelle : le FPAP

Le **FPAP** est un Fonds de Prévention des Aléas Pêche créé en avril 2004 à l'initiative de la «Confédération de la Coopération, de la Mutualité et du Crédit maritimes». Cette mesure a été mise en place face à la hausse du prix du carburant dans la pêche et a pris fin début 2007, cette aide ayant été considérée comme une aide d'Etat incompatible avec le marché commun

<sup>2</sup> Par comparaison, une voiture consomme en moyenne 894 litres de carburant par an (année de référence 2004) selon l'ADEME, OE/SESP (panel SECODIP).

<sup>3</sup> <http://www.ifremer.fr/sih> (accès public)

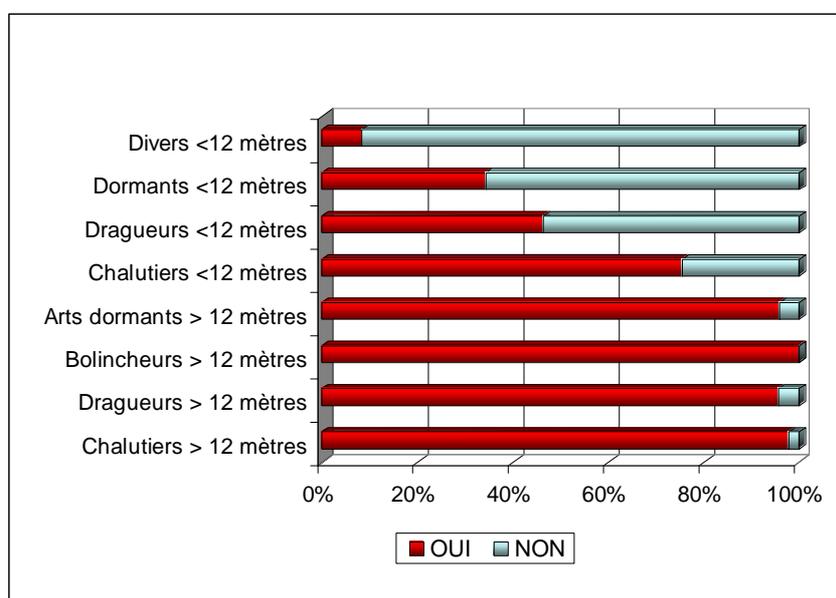
(cf. texte de la Commission Européenne en date du 19.4.2006 et publiée au JO de l'Union européenne (C 91/30)).

Ce Fonds visait un double objectif:

- 1) faire face aux fluctuations des prix du pétrole moyennant l'acquisition d'options sur les marchés à terme dans le secteur du pétrole,
- 2) compenser en partie le coût élevé du combustible pour les navires des entreprises membres de ce Fonds, lorsque le prix du combustible dépasse un certain seuil.

A partir des enquêtes de l'Ifremer, on observe que cette mesure a bénéficié à une grande partie de la flotte, particulièrement les navires de plus de 12 mètres. Au sein de la flotte des navires de moins de 12 mètres, cette mesure a majoritairement bénéficié aux chalutiers (cf. figure 2).

**Figure 2 : Pourcentage de navires ayant bénéficié du FPAP au sein de chaque flottille sur la période 2005-2006**



Source : Ifremer – SIH – sur un échantillon de navires (1057 navires) enquêtés par Ifremer sur la période 2005-2006

## **2.2 Impact des évolutions du prix du carburant sur les performances des navires de pêche**

Les données économiques actuellement disponibles s'arrêtent en 2006<sup>4</sup> et ne permettent pas de mesurer les effets de l'arrêt du FPAP sur les performances des flottilles. Elles autorisent cependant à dresser un premier état des lieux de la fragilité des situations économiques de certains navires de pêche face à l'augmentation du prix du carburant (de 2005 à 2007, le gasoil a subi une augmentation de 13%) et fournissent des premiers éléments d'explication à la crise actuelle.

<sup>4</sup> Le programme de collecte des données 2007 est en cours et les résultats seront disponibles fin 2008.

Des indicateurs de dépendance énergétique et de performance sont présentés par flottille. La flottille regroupe des navires homogènes en termes de longueur et engins utilisés au cours de l'année. On distingue une soixantaine de flottilles sur la façade Mer du Nord, Manche, Atlantique (MNMA). Les restitutions portent sur une vingtaine de flottilles pour lesquelles l'échantillon est de taille suffisante<sup>5</sup>. Dans certains cas, des agrégations de flottilles sont effectuées (cf. Annexe 3).

### 2.2.1 Des dépendances énergétiques différenciées selon les flottilles

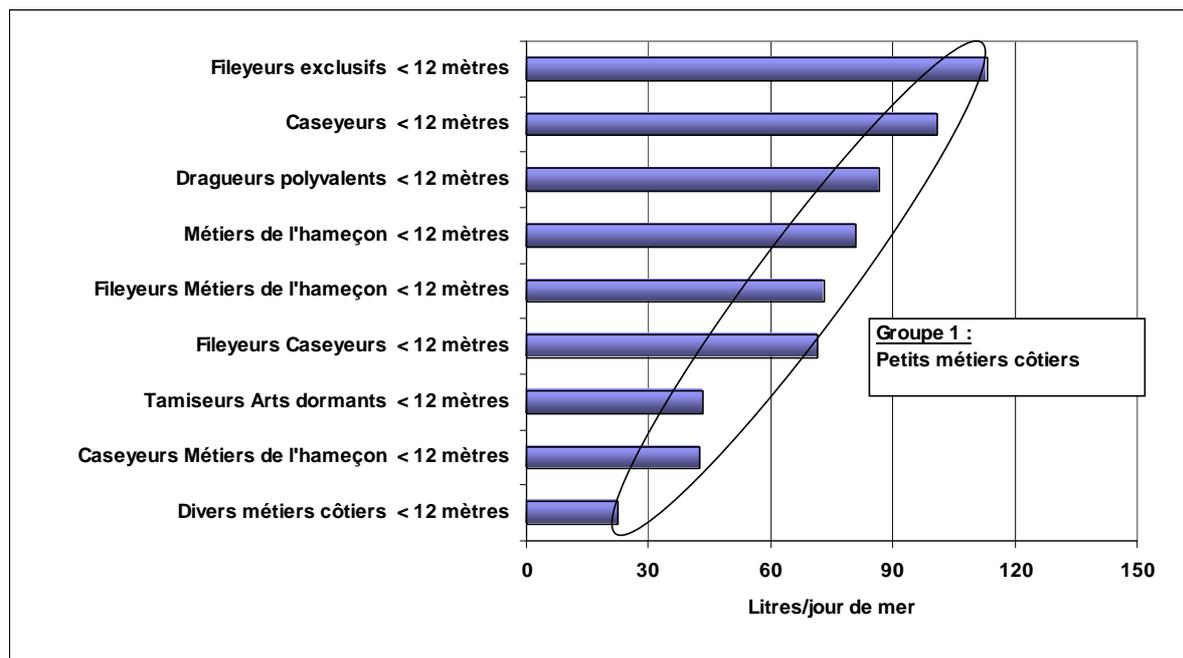
L'indicateur « Consommation de gasoil par jour de mer » permet de distinguer 4 groupes de flottilles caractérisés par des niveaux de dépendance énergétique différents :

- 1) Groupe 1 caractérisé par une faible consommation : ce groupe est composé de navires dont la consommation est inférieure à 150 litres par jour de mer. Il s'agit très majoritairement de navires côtiers pratiquant des arts dormants ou divers petits métiers (cf. figure 3).
- 2) Groupe 2 caractérisé par une consommation de niveau intermédiaire : ce groupe est constitué de navires dont la consommation est comprise entre 150 et 400 litres par jour de mer. Il est composé en majorité de navires de moins de 12 mètres pratiquant des arts traînants et de navires de 12 à 16 mètres pratiquant des arts dormants (cf. figure 4).
- 3) Groupe 3 caractérisé par une consommation plutôt élevée : ce groupe est composé de navires dont la consommation est comprise entre 400 et 1000 litres par jour de mer. Il s'agit de navires de 12 à 16 mètres pratiquant des arts traînants et de navires de 16 à 24 mètres pratiquant des arts dormants (cf. figure 4).
- 4) Groupe 4 caractérisé par une consommation très élevée : ce groupe est constitué de navires dont la consommation se situe au-dessus de 1000 litres par jour de mer. Il est composé de chalutiers de fond de 16 à 24 mètres (cf. figure 4).

---

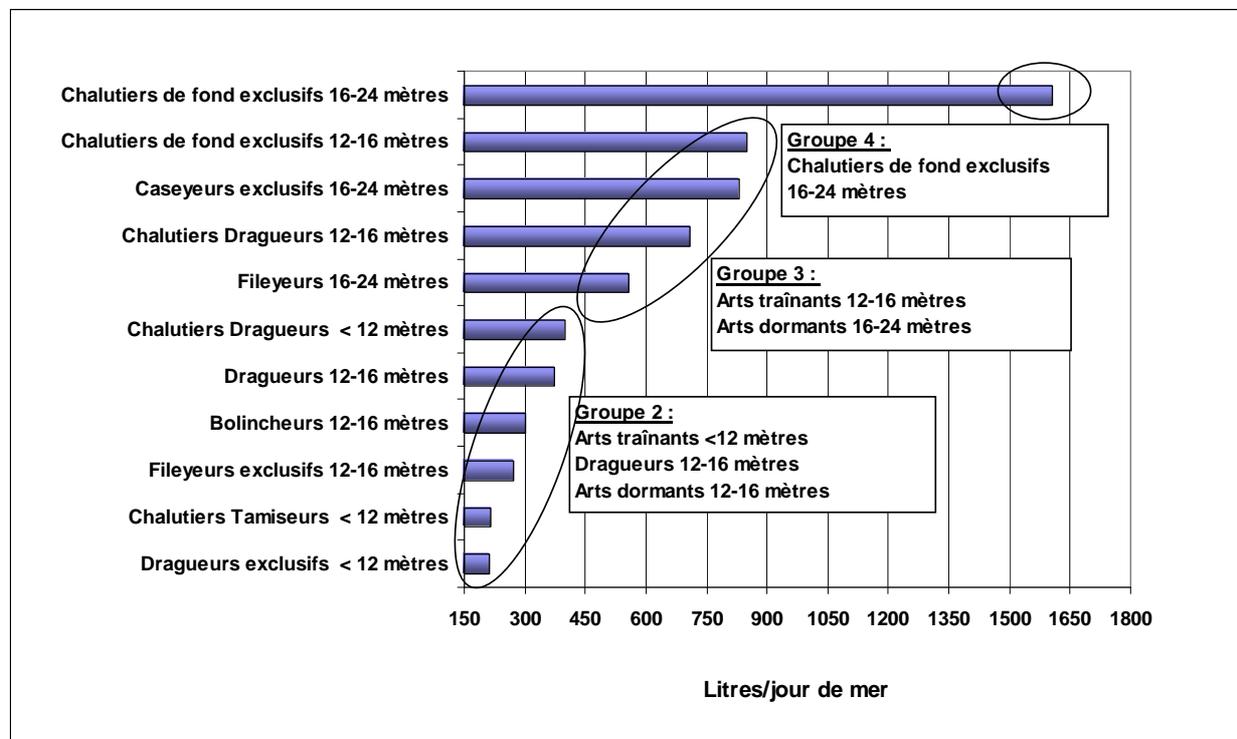
<sup>5</sup> Si l'échantillon est au moins supérieur à 9 individus (correspondant au 3<sup>ème</sup> quartile de taille des échantillons par flottille) et s'il représente plus de 12% de la flottille.

Figure 3 : Indicateur litres/jour de mer en 2006 (façade Mer du Nord, Manche et Atlantique) inférieur à 150 l par jour de mer



Source : Ifremer – SIH

Figure 4 : Indicateur litres/jour de mer en 2006 (façade Mer du Nord, Manche et Atlantique) supérieur à 150 l par jour de mer



Source : Ifremer – SIH

### 2.2.2 L'augmentation de la part du carburant dans le Chiffre d'affaires

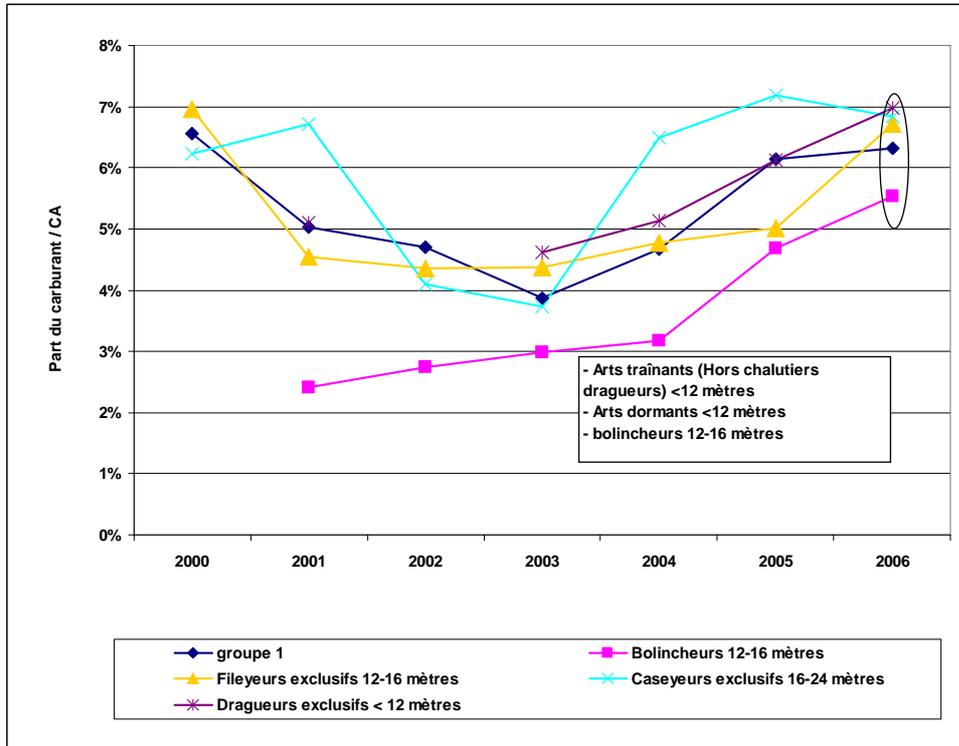
La part du carburant dans le Chiffre d'Affaires est un autre indicateur de dépendance énergétique. Dans la mesure du possible, nous avons essayé de ne pas tenir compte du montant des indemnisations perçues dans le cadre du FPAP en calculant un coût « brut » du carburant.

Les flottilles du groupe 1 ont été regroupées, ayant une part de carburant/chiffre d'affaires quasiment identique. La part du carburant dans le chiffre d'affaires des navires augmente pour toutes les flottilles à partir de 2003 y compris pour les navires du groupe ayant une faible consommation de gasoil par jour (groupe 1) même si cette augmentation est moins forte pour ce groupe. La fragilisation de la situation économique des navires est donc générale (cf. figure 5 et 6).

Pour la flottille la plus dépendante (groupe 4 : chalutiers de fond exclusifs 16-24 mètres), la part du carburant s'élevait en 2006 à près d'un quart du chiffre d'affaires. Pour certains navires du groupe 3, les niveaux sont également élevés (plus de 12%). Il en résulte des difficultés croissantes de paiement des équipages qui restent pour une grande majorité d'entre eux sous un régime de rémunération à la part (cf. figure 6).

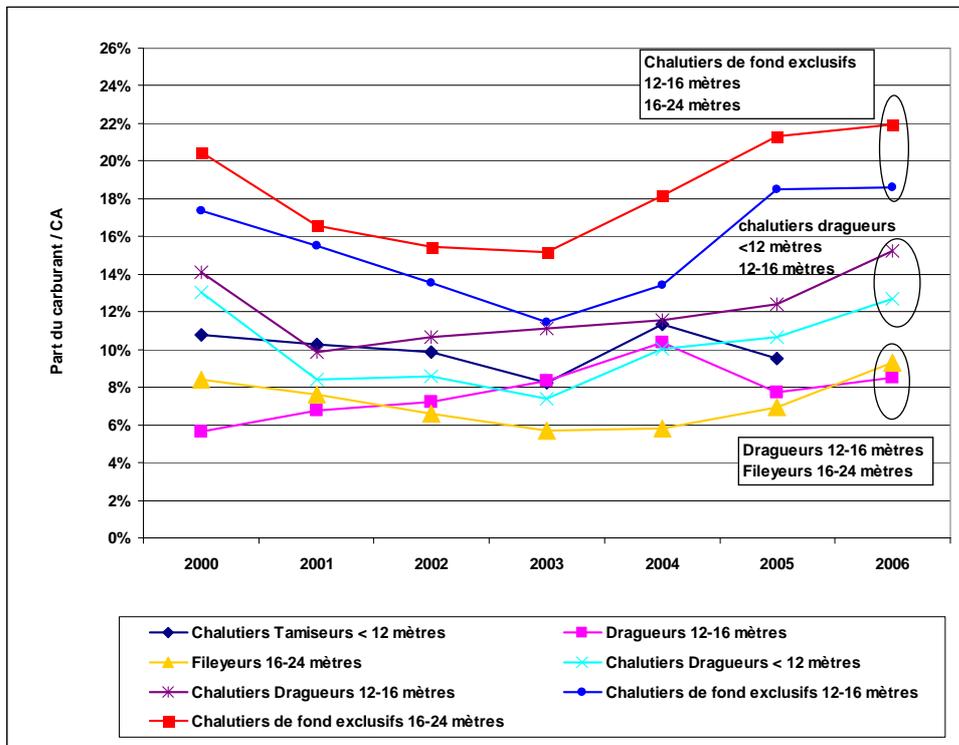
Evolution de la part du carburant dans le Chiffre d’Affaires de 2000 à 2006 pour les flottilles françaises (façade Mer du Nord, Manche et Atlantique)

Figure 5 : les moins dépendantes (part du carburant inférieure à 8 % en 2006).



Source : Ifremer – SIH

Figure 6 : les plus dépendantes (part du carburant supérieure à 8 % en 2006).



Source : Ifremer – SIH

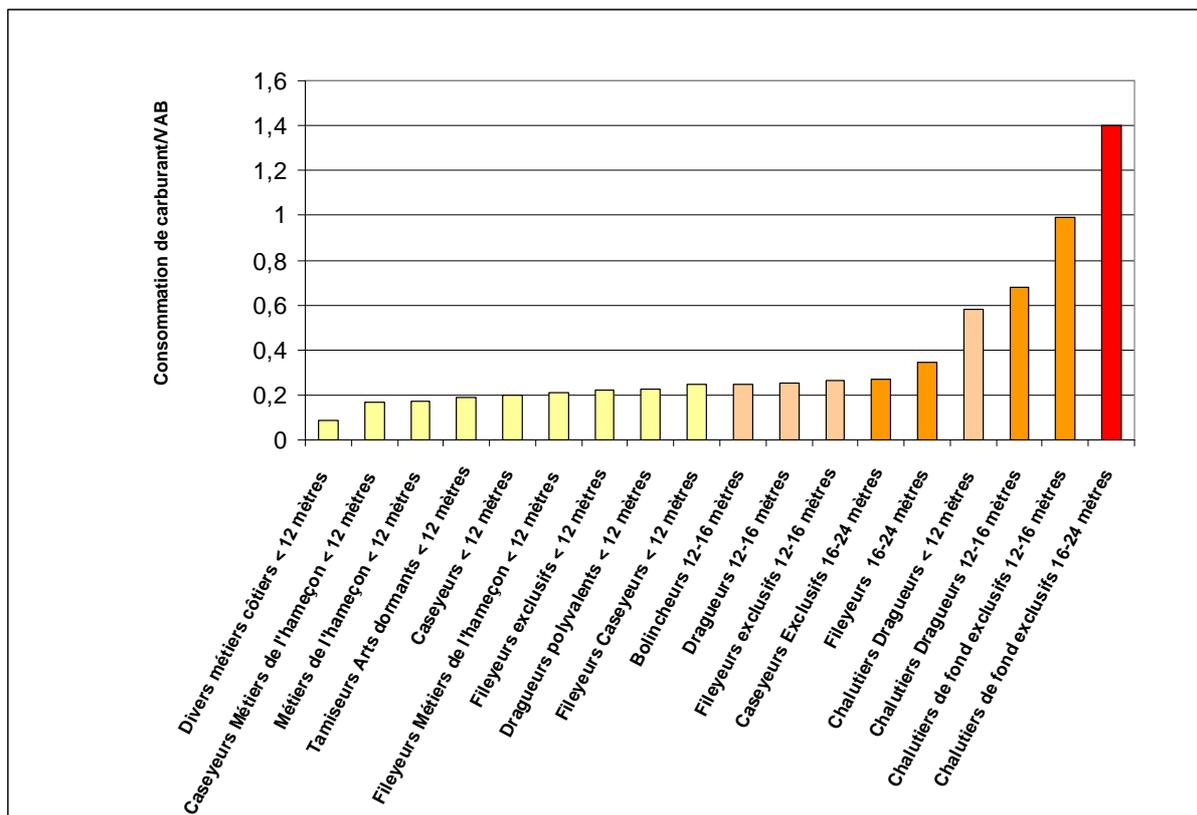
### 2.2.3 La baisse de la productivité des navires

Une estimation de la productivité énergétique des navires de pêche a été également réalisée à partir de l'indicateur Volume de gasoil consommé / Valeur Ajoutée Brute (VAB)<sup>6</sup>. Cet indicateur nous indique la quantité moyenne d'énergie nécessaire à chaque flottille pour générer un euro de richesse dans l'économie nationale.

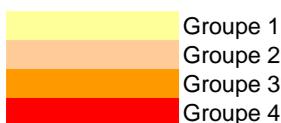
La variabilité au sein du secteur est importante. Pour créer un euro de richesse en 2006, la quantité moyenne de gasoil varie de moins de 20 cl (navires de petite taille pratiquant des arts dormants) à près de 1,4 litres (chalutiers de fond de 16 à 24 m).

Le groupe 1, faible consommateur d'énergie est très logiquement le groupe qui a une productivité énergétique forte. Il est en revanche intéressant de constater que les navires pratiquant des arts dormants au sein du groupe 3 (consommation de carburant par jour de mer élevée) ont une productivité énergétique plus élevée que les navires du groupe 2 pratiquant des arts traînants notamment les chalutiers dragueurs de moins de 12 mètres (cf. figure 7).

**Figure 7 : Consommation de carburant/Valeur Ajoutée Brute en 2006 pour les principales flottes françaises (façade Mer du Nord, Manche et Atlantique)**



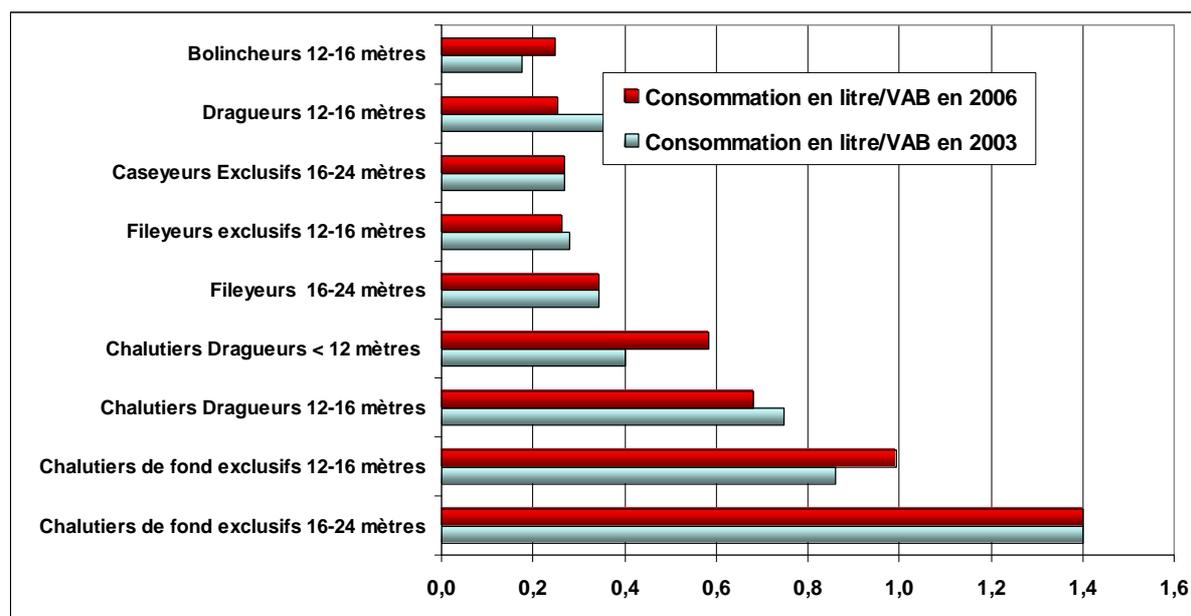
Source : Ifremer – SIH



<sup>6</sup> Valeur ajoutée brute = Chiffre d'affaires – consommations intermédiaires

Au sein des flottilles appartenant aux groupes 2 à 4, on observe des évolutions de productivité énergétique très contrastées à partir de la comparaison entre les années 2003 et 2006. Elle s'est fortement dégradée pour les chalutiers dragueurs de moins de 12 mètres (-45%), les senneurs de 12 à 16 mètres (-41%) et les chalutiers de fond exclusifs de 12 à 16 mètres (-16%) (cf. figure 8). En revanche, entre 2003 et 2006, on observe que l'évolution de la consommation de carburant des dragueurs de 12 à 16 mètres, a été moins forte que la création de richesse, conduisant à une amélioration de leur productivité énergétique.

**Figure 8 : Comparaison de la consommation de carburant/Valeur Ajoutée Brute entre 2003 et 2006 des flottilles des groupes 2, 3 et 4 en 2006 (façade Mer du Nord, Manche et Atlantique)**



Source : Ifremer – SIH

### 3. Les perspectives

#### 3.1 France : le Plan Avenir Pêche (Volet énergie)

Le ministère de l'agriculture et de la pêche a lancé les travaux d'un Plan d'avenir pour la pêche en octobre 2005. « Alors que les interrogations s'accumulent sur ce secteur, le Gouvernement affirme sa volonté de défendre la pêche française sur l'ensemble du littoral, dans un cadre certes rénové, mais respectueux de la ressource, de l'aménagement du territoire et de la préservation de l'emploi ». Quinze propositions ont ainsi été effectuées pour répondre à trois questions essentielles : Comment mieux gérer la ressource ? Comment améliorer la rentabilité du secteur ? Comment rendre le métier plus attractif ? » (Mer et marine, 17/10/2005).

Le Plan d'avenir pour la pêche du 26 juin 2006 a identifié la thématique de l'énergie comme prioritaire et avait retenu que « l'Ifremer serait chargé de coordonner et fédérer l'action des différents intervenants dans le domaine des économies d'énergie. Celui-ci travaillera en lien avec l'ADEME, la profession, les motoristes, les pôles de compétitivité et les experts. »

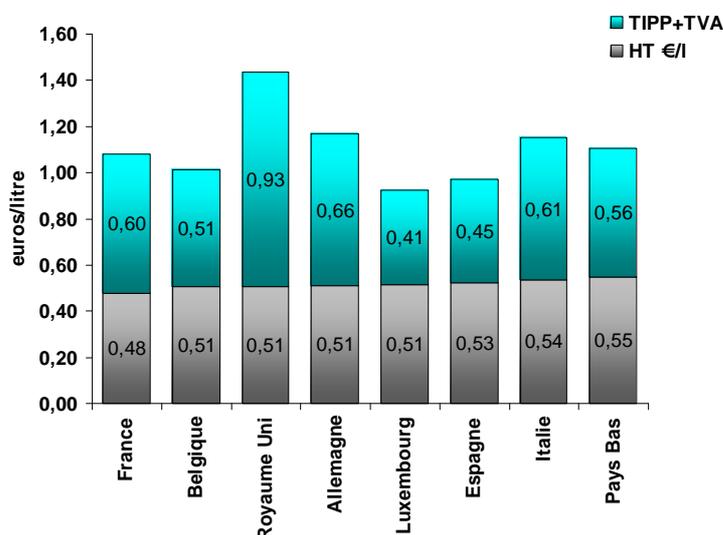
Dans ce contexte, l'Ifremer a animé un groupe de travail dont l'objectif était de mutualiser toutes les idées en terme de recherche et de développement. Ce groupe de travail a analysé les différents projets et les a classés par ordre de priorité. Cette analyse est utilisée par la DPMA pour l'octroi des aides du FEP aux projets pilotes.

Ces éléments ont été repris dans le plan pour une pêche durable et responsable du 16 janvier 2008, en particulier, le renforcement de l'engagement de l'Etat dans un plan de recherche et développement pour des moteurs moins consommateurs de gasoil ainsi que pour l'utilisation de carburants alternatifs.

### 3.2 L'apport de la recherche

L'augmentation du prix du carburant a des conséquences sur l'ensemble du secteur européen des pêches maritimes. Tous les pays européens ont un système de TIPP et TVA (cf. figure 9). Elle se manifeste à des degrés divers compte tenu de la spécialisation des flottes vers certaines activités et des différentiels de prix observés entre les pays.

**Figure 9 : Comparaison du prix du gasoil entre pays européens - valeur au 18/06/07**



Source : UFIP (Union Française des Industries Pétrolières) 2007 et Commission européenne

Dans un tel contexte, la Commission Européenne finance un certain nombre de projets de recherche et études permettant d'éclairer les décisions à prendre en matière de restructuration des secteurs des pêches maritimes à court et moyen terme.

Le projet ESIF « Energy Saving in Fisheries » réunit des compétences en Technologie et en Economie des Pêches et vise à définir les moyens de réduire les dépenses énergétiques à la pêche face au contexte d'augmentation du prix du carburant.

Il a pour objectif de compiler les informations existantes sur le sujet, de mettre en place d'éventuelles collectes de données complémentaires, d'analyser les solutions technologiques existantes et de proposer des conclusions en termes :

- 1) de classification des pratiques de pêche en termes d'efficacité énergétique,
- 2) d'identification des possibilités pour améliorer l'efficacité énergétique,
- 3) d'évaluation des conséquences économiques de scénarii de statu quo et d'améliorations technologiques

11 instituts de recherche provenant de 7 pays de l'Union Européenne participent à ce projet qui devra rendre ses résultats début 2009.

Conformément aux tendances observées dans le secteur français, les premiers résultats de ce projet montrent que la dépendance énergétique (Coût du carburant/ Chiffre d'affaires) est surtout forte pour les chaluts à perche du Pays Bas (+ 40 mètres), d'Italie (24 à 40 mètres) et du Royaume-Uni (24 à 40 mètres). A l'inverse cette dépendance est faible pour les engins dormants ainsi que pour les chalutiers pélagiques anglais de plus de 40 mètres.

Les navires pratiquant des arts dormants en Italie, au Danemark, et en France ont la plus forte productivité énergétique (mesurée à partir de la consommation de gasoil en volume rapportée à la VAB). A l'inverse, les plus faibles niveaux de productivité énergétique sont enregistrés chez les chalutiers démersaux Irlandais et l'ensemble des chalutiers à perche européens.

## EN SAVOIR PLUS

### Sur le carburant :

<http://www.industrie.gouv.fr/energie/sommaire.htm> (La Direction Générale de l'Énergie et des Matières Premières)

<http://www.ufip.fr/> (Union française des Industries pétrolières)

### Sur le FPAP :

[http://www.ifop.agriculture.gouv.fr/pap\\_fep/contributions/CRPM\\_Bretagne\\_27octobre2005.pdf](http://www.ifop.agriculture.gouv.fr/pap_fep/contributions/CRPM_Bretagne_27octobre2005.pdf)

### Le site du SIH de l'Ifremer:

<http://www.ifremer.fr/sih>

### Le site de l'UMR-AMURE

<http://www.umar-amure.fr/>

### Le Site du Ministère de l'Agriculture et des Pêches

<http://www.agriculture.gouv.fr/sections/thematiques/peche-aquaculture>

## BIBLIOGRAPHIE

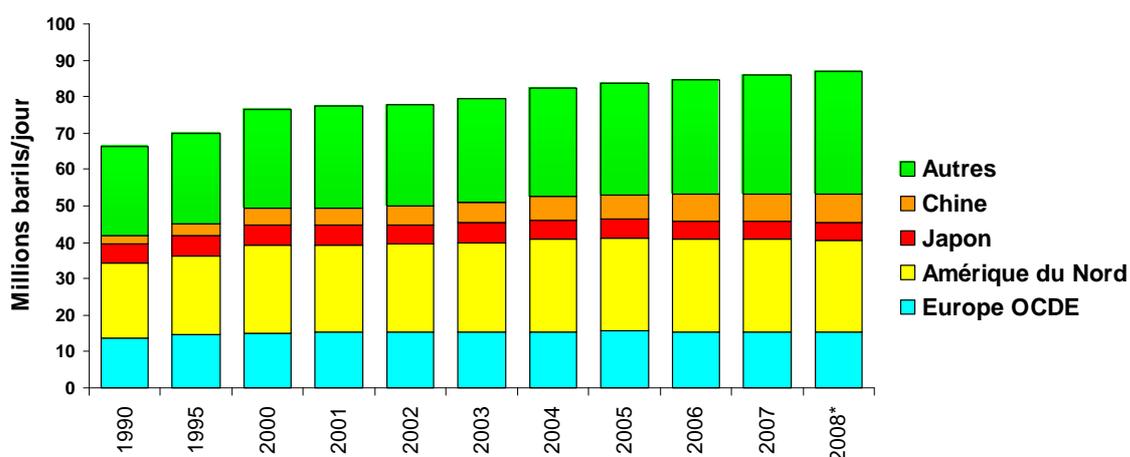
1. Brook, A.-M., Price, R., Sutherland, D., et al. (2004), Oil prices developments: drivers, economic consequences and policy responses, OECD, Economics Department Working papers, No.412, 51p.
2. IFREMER (2005), Synthèse des flottilles de pêche 2004 – Flotte de Mer du Nord – Manche – Atlantique, Système d'Informations Halieutiques, 54p.
3. Le Floc'h, P., Daurès, F., Bihel, J., et al. (2007a), Analyzing fishermen behaviour face to increasing energy costs – A French case study, ICES Annual Science Conference, 17-21 September, Helsinki, 15p.
4. Le Floc'h, P., Daurès, F., Brigaudeau, C., Bihel, J. (2008), A comparison of economic performance in the fisheries sector: A short and long-term perspective, Marine Policy, 32, 421-431.
5. Travers M. (2006), Impact du prix du gasoil sur la consommation de carburant des flottilles chalutières de Bretagne-sud : identification de groupes de réaction, Working Papers Series, D14-2006, <http://www.umar-amure.fr/>
6. European Union. (2006), State aid No C 9/2006 (ex NN 85/2005) – Fund for the prevention of risks to fishing invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty.
7. Fédération Bretonne de la Coopération Maritime, CRPMEMB, UBO, (Septembre 2007), Observatoire Economique régional des pêches de Bretagne : Résultats des flottilles artisanales 2005-2006, 53p.

## ANNEXE 1 : Le contexte général

### 1. La tension sur le marché du pétrole portée par la demande croissante de la Chine et pays non OCDE

L'augmentation du prix du pétrole se situe dans un contexte de demande mondiale croissante de pétrole, portée notamment par la Chine et les autres pays hors zone OCDE, alors que l'Amérique du Nord et l'Europe maintiennent leurs productions constantes (cf. figure 10).

Figure 10 : Demande mondiale de pétrole de 1990 à 2007 (millions de barils par jour)



\* prévision en 2008

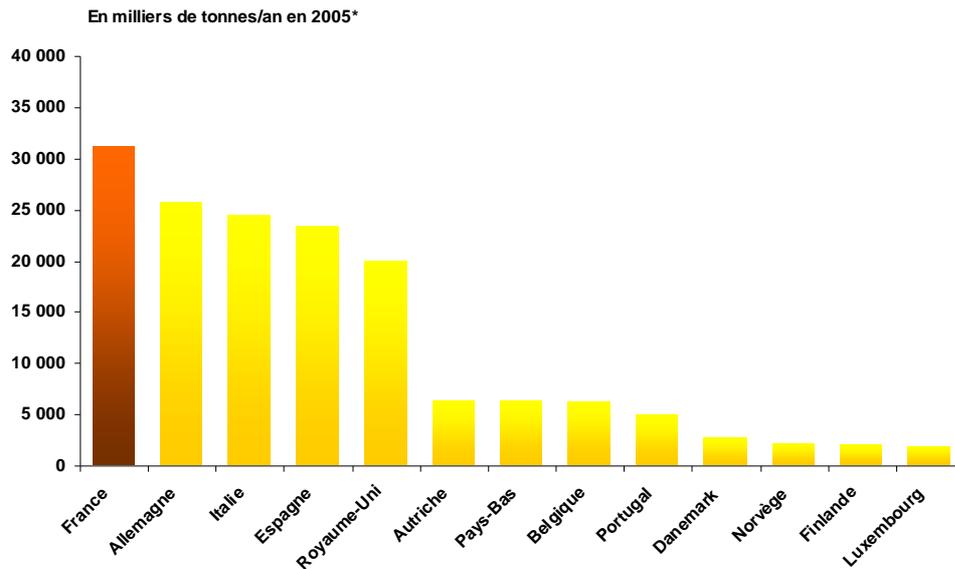
Source : UFIP

### 2. La France : consommateur majeur de gasoil au niveau européen

En 2005, la France était le principal pays consommateur de gasoil en Europe avec 31 millions de tonnes annuellement, suivie de l'Allemagne (25,7 millions de tonnes) (cf. figure 11).

84 % du pétrole consommés en France sont utilisés comme source d'énergie, le reste servant de matière première dans l'industrie chimique. Ces 84 % sont principalement utilisés par les transports (65 % du total), devant le secteur « résidentiel et tertiaire »<sup>7</sup> (22 %), l'industrie (9 %) et l'agriculture (3 %). (Science et Décision, Octobre 2004, <http://www.science-decision.fr>)

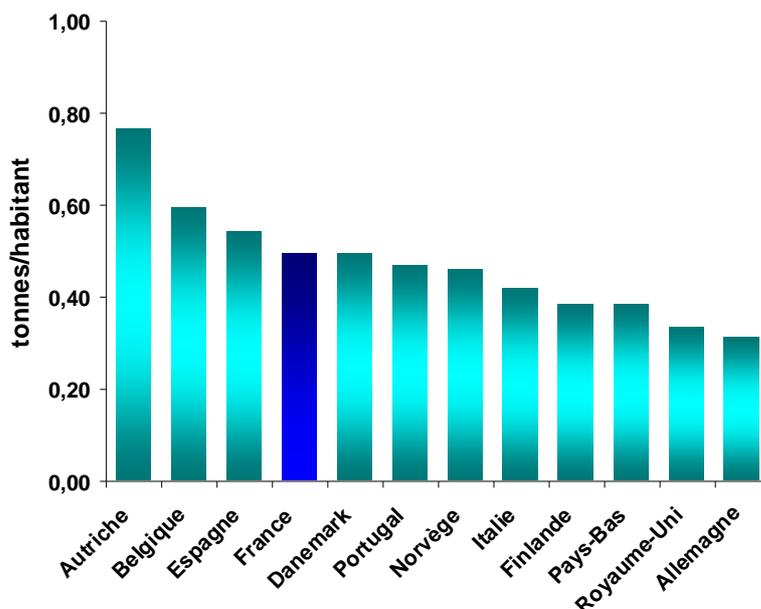
<sup>7</sup> Le secteur « résidentiel et tertiaire » est composé des logements, des bureaux, des commerces, des équipements collectifs, etc.

**Figure 11 : Consommation de gasoil en valeur absolue - Europe**

\* Les données des autres pays de l'UE n'ont pu être représentées faute d'informations suffisantes

Sources : UFIP, CPDP (Comité Professionnel du Pétrole)

Reporté au nombre d'habitant, la consommation moyenne française est d'environ 500 litres par an, ce qui place la France à une position intermédiaire en Europe. A contrario la consommation par habitant de l'Allemagne, estimée autour de 350 litres, est la plus faible d'Europe (cf. figure 12).

**Figure 12 : Consommation de gasoil par habitant (en tonnes/ habitant) en 2005 - Europe**

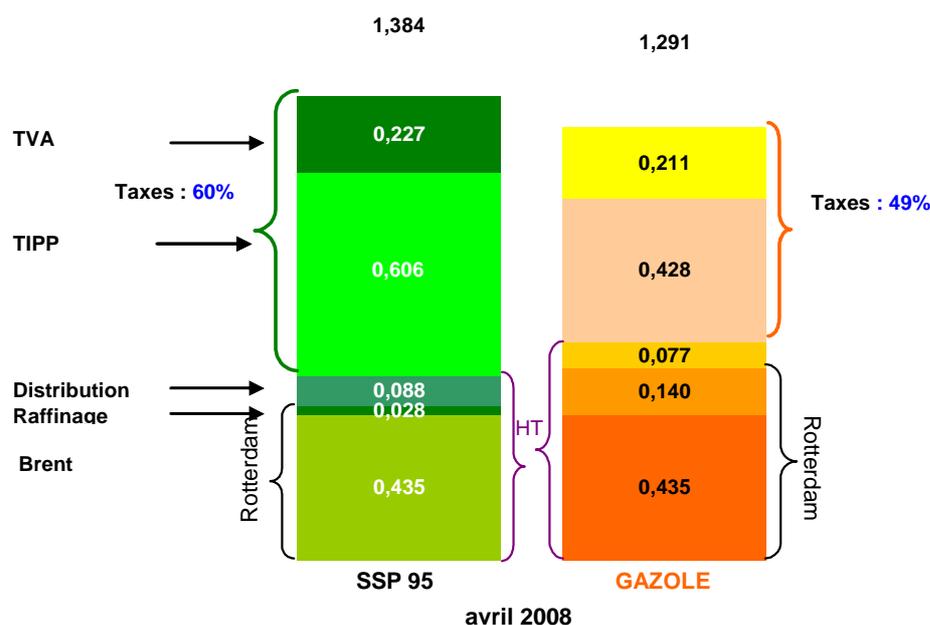
\* les données des autres pays de l'UE n'ont pu être représentées faute d'informations suffisantes

Source : D'après les données UFIP, CPDP et EUROSTAT.

## ANNEXE 2 : Le régime fiscal sur les produits pétroliers

La Taxe Intérieure de consommation sur les Produits Pétroliers (TIPP) est la principale taxe perçue en France sur certains produits pétroliers. Cette taxe est perçue sur les volumes, et non sur le prix de vente du produit. En avril 2008, la TIPP pour le gasoil représentait 0,428 euro/litre sur un prix final de 1,291 euros /litre et les taxes dans leur totalité (TVA et TIPP) représentaient 49% du prix du Gasoil en France (source UFIP) (cf. figure 13).

**Figure 13 : Décomposition du prix des carburants (super sans plomb 95 et du gasoil) – France (Euros/litre)**



Source : UFIP, DIREM et Platt's

Certaines professions peuvent bénéficier de régime de détaxation des carburants. Les pêcheurs professionnels bénéficient de l'exonération totale de la TIPP et de la TVA (cf. tableau 2).

Tableau 2 : Régimes de détaxation des carburants accordés aux professionnels

Secteurs professionnels	Produits	Taxes	Montants / dispositions
<b>Véhicules routiers</b>			
Transport marchandises	Gazole	TIPP TVA	2,50 c€/litre mini Récupération
Transports publics en commun de voyageurs (bus et autocars)	GPLc + GNV	TIPP / TICGN TVA	Remboursement total Récupération
	Gazole	TIPP TVA	2,50 à 3,65 c€/litre Récupération
Taxis	Supercarburants + gazole GPLc + GNV Gazole + GPLc + GNV	TIPP TIPP / TICGN TVA	Remboursement total Remboursement total Récupération
Marchands ambulants	Supercarburants + gazole + Gazole + GPLc + GNV	TIPP TVA	Remboursement total Récupération
Ramassage déchets	GPLc + GNV	TIPP / TICGN TVA	Remboursement total Récupération
<b>Engins et équipements</b>			
Engins de bâtiments et	Fioul domestique	TIPP	Régime fiscal privilégié
Agriculteurs	Fioul domestique	TIPP	Remboursement 5 €/h
Exploitants de serre	Gaz Naturel Combustible	TICGN TVA	Remboursement 0,71 € par Récupération
<b>Bateaux</b>			
<b>Pêche</b>	<b>Gazole</b>	<b>TIPP TVA</b>	<b>Exonération totale Exonération totale</b>
Bateaux naviguant sur les fleuves internationaux (Rhin et Moselle)	Gazole	TIPP TVA	Exonération totale Récupération
Mariniers	Fioul domestique	TIPP TVA	Régime fiscal privilégié Récupération
<b>Avions</b>			
Transports aériens	Carburéacteur	TIPP TVA	Exonération totale Récupération
Transports aériens	Carburéacteur	TIPP TVA	Exonération totale Récupération

Source : UFIP d'après la réglementation douanière.

## ANNEXE 3 : Identification des flottilles

Les segments ou groupes de navires (Flottilles \* Catégorie de longueur) pour lesquels notre échantillon nous permet de restituer des indicateurs sont identifiés par une cellule à fond orange. Les flottilles importantes au niveau national mais où notre échantillon est insuffisant sont identifiées par un fond turquoise moucheté (cf. tableau 3).

**Tableau 3: Identification des flottilles et des possibilités de restitution d'indicateurs - Arts traînants (Nombre moyen de navires sur la période 2000 à 2006)**

Flottille	Sous-flottille	Nombre de navires par groupe (en moyenne sur la période 2002-2006)							
		Navires de <12 mètres		Navires de 12-16 mètres		Navires de 16-24 mètres		Navires de 24-40 mètres	
Chalutiers exclusifs	Chalutiers de fond exclusifs	74	62	149	126	400	269	100	77
	Chalutiers mixtes exclusifs		9		17		84		21
	Chalutiers pélagiques exclusifs		3		6		47		2
Chalutiers non exclusifs	Chalutiers Dragueurs	469	250	149	142	48	46		
	Chalutiers Tamiseurs		164						
	Chalutiers Arts dormants		55		7		2		
Dragueurs	Dragueurs polyvalents	358	308	34	15	10	8		
	Dragueurs exclusifs		50		19		2		
Autres	Bolincheurs	6	6	21	21	8			

Source : Ifremer – SIH

Dans la flottille des navires pratiquant des arts traînants, notre échantillon nous permet de restituer des informations pour toutes les flottilles importantes dans les catégories de navires de moins de 16 mètres (cellule de couleur orange). En revanche, de nombreuses flottilles chalutières de plus de 16 mètres ne peuvent faire l'objet de restitutions, faute d'échantillon suffisant (cellule turquoise) (cf. tableau 3).

**Tableau 4 : Identification des flottilles et des possibilités de restitution d'indicateurs - Arts dormants (Nombre moyen de navires sur la période 2000 à 2006)**

Flottille	Sous-flottille	Nombre de navires par groupe (en moyenne sur la période 2002-2006)							
		Navires de <12 mètres		Navires de 12-16 mètres		Navires de 16-24 mètres		Navires de 24-40 mètres	
Tamiseurs	Tamiseurs exclusifs	413	129						
	Tamiseurs Arts dormants		284						
Fileyeurs	Fileyeurs exclusifs	282	270	68	68	60	60	15	15
	Fileyeurs polyvalents		12						
Fileyeurs Caseyeurs	Fileyeurs Caseyeurs exclusifs	288	211	13	11				
	Fileyeurs Caseyeurs polyvalents		78		2				
Fileyeurs Métiers de l'hameçon	Fileyeurs Métiers de l'hameçon exclusifs	150	103	10	10	4	4	1	1
	Fileyeurs Métiers de l'hameçon polyvalents		47						
Caseyeurs	Caseyeurs exclusifs	181	173	4	4	15	15		
	Caseyeurs polyvalents		8						
Caseyeurs Métiers de l'hameçon	Caseyeurs Métiers de l'hameçon exclusifs	94	72	5	5				
	Caseyeurs Métiers de l'hameçon polyvalents		22						
Métiers de l'hameçon	Ligneurs exclusifs	184	70						
	Ligneurs polyvalents		2						
	Palangriers exclusifs		67						
	Palangriers polyvalents		4						
	Ligneurs Palangriers exclusifs		38						
	Ligneurs Palangriers polyvalents		2						
Divers métiers côtiers	Divers métiers côtiers	73	73						

Source : Ifremer – SIH

Dans la flottille des navires pratiquant des arts dormants, les restitutions d'indicateurs portent le plus souvent sur des regroupements de navires en flottilles. L'échantillon économique ne permet cependant pas d'appréhender la flottille des fileyeurs de plus de 24 mètres (cf. tableau 4).