

Paris, le 7 juin 2021

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES À LA COMMISSION EUROPÉENNE

DG MARE

Objet : Rapport annuel de la France relatif aux efforts réalisés entre 2011 et 2019 pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche

Les autorités françaises prient la Commission de bien vouloir trouver en annexe le rapport visé en objet et se tiennent à sa disposition pour toute demande de précisions.

RAPPORT¹ ANNUEL DE LA FRANCE POUR L'ANNEE 2021
concernant les efforts réalisés entre 2011 et 2019 pour obtenir un équilibre durable entre la capacité
de pêche et les possibilités de pêche

SOMMAIRE²

1. Résumé du rapport	2
2. Position de la France sur l'équilibre entre la capacité de sa flotte et les possibilités de pêche nationales	10
3. Section A : Les segments de flotte et les pêcheries	23
4. Section B : Plan d'adaptation de l'effort de pêche	32
5. Section C : Respect du régime entrée/sortie (en puissance et en jauge)	37
6. Section D : La gestion de la flotte	37
7. Evolution des procédures administratives dans le cadre du système de gestion national de la flotte	41
8. Appréciation des indicateurs relatifs à la flotte de pêche	42

Annexe 1 : Résultats du calcul des indicateurs appliqués aux segments de flotte français

Annexe 2 : Descriptif de la pêcherie du gangui en Méditerranée

Annexe 3 : Bilan des plans d'actions du rapport pour l'année 2020

Annexe 4 : Plans d'actions mis en œuvre dans le rapport pour l'année 2021

Annexe 5 : Synthèse des stocks et diagnostics du rapport pour l'année 2021

1. Résumé du rapport

1- Conclusions du rapport

Sur la période 2011-2019, 232 segments ont été couverts. En 2019, la flotte française affichait 195 segments de flotte auxquels s'ajoutent 3 segments (ATL ELE 27, MED ELE 37 et MED Ganguis) soit 198 segments, dont 99 à l'équilibre, 22 à surveiller, 5 en déséquilibre, 14 inactifs et 58 segments où le diagnostic est conditionné à la collecte de données supplémentaires et/ou au nombre de navires inférieur à 3.

¹ Selon les lignes directrices pour l'analyse de l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche prévues à l'article 22 du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la politique commune de la pêche et précisées dans la communication de la Commission européenne COM(2014) 545 final du 2 septembre 2014.

² Selon le format préconisé par le rapport du groupe de travail SG-BRE 10-01 du Comité scientifique, technique et économique des pêches sur l'examen des rapports nationaux sur l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche.

La France se félicite de l'évolution positive de l'état des segments des « bolincheurs » pêchant la sardine dans le golfe de Gascogne et en mer Celtique ouest Ecosse qui sont revenus à l'équilibre après avoir été deux années de suite en déséquilibre. Cela a été rendu possible en raison d'une amélioration de l'état du stock de sardine qui affiche désormais un F/FMSY inférieur à 1 (0,84) d'après la dernière évaluation CIEM disponible datant de 2020. En revanche, cinq segments demeurent en déséquilibre : il s'agit des segments pêchant l'anguille sur la façade atlantique et méditerranéenne, du segment pêchant au moyen du gangui en Méditerranée, ainsi que des chalutiers méditerranéens de 18 à 24 mètres et de 24 à 40 mètres pêchant le rouget de vase et le merlu.

S'agissant des stocks, l'évaluation a été menée en prenant en compte l'état de 116 stocks sur l'ensemble de la période. Il en ressort que les débarquements français sont non nuls pour 112 stocks en 2019. Parmi ces derniers, 75 sont diagnostiqués en bon état contre 37 en mauvais état. Dans cette catégorie, la France représente plus de 5% des débarquements pour 25 stocks et représente plus de 80% des débarquements pour 6 stocks : l'anchois de Méditerranée, l'anguille d'Atlantique, la crevette de Guyane, le rouget de vase en Méditerranée, la raie douce et le buccin en Atlantique.

Tableau 1 : Liste des stocks diagnostiqués en mauvais état où la France réalise plus de 5% des débarquements internationaux

Stock	Libellé	Part des débarquements français	Quantités totales débarquées (France) (tonnes)
ANE.37.7	Anchois	100%	921
ELE.27	Anguille d'Europe	100%	70
PEN.31	Crevettes Penaeus subtilis	100%	320
MUT.37.7	Rouget de vase	83%	250
RJM.27.7a7e-h	Raie douce	82%	825
WHE.27.7e	Buccin	81%	8561
RJA.27	Raie blanche	75%	6
WHE.27.7d	Buccin	59%	6063
WHG.27.7bc7e-k	Merlan	58%	3202
ELE.37	Anguille d'Europe	52%	336
RJC.27.8	Raie bouclée	43%	222
COD.27.7e-k	Morue de l'Atlantique	35%	369
CRE.27.78abd	Tourteau	35%	3398
HKE.37.7	Merlu européen	34%	1062
SBR.27.678	Dorade rose	24%	24
PLE.27.7hjk	Plie d'Europe	17%	16
WHG.27.47d	Merlan	16%	3009
RJM.27.67bj	Raie douce	11%	8
BLI.27.123a4a8912	Lingue bleue	7%	26
MNZ.27.3a46	Baudroies nca	7%	1559
COD.27.6a	Morue de l'Atlantique	7%	146
BET.47	Thon obèse(=Patudo)	7%	5054
YFT.51	Albacore	7%	27888
NEP.27.7gh.FU20-21	Langoustine	6%	194
BET.51	Thon obèse(=Patudo)	6%	4054

2- Structuration de la flotte française en 2019

Au 31 décembre 2019, la flotte comporte 6086 navires actifs administrativement. Du point de vue du présent rapport, ce sont près de 5 547 navires qui sont étudiés.

Cet écart correspond à une comptabilisation différente de l'activité. Au sens administratif, l'inactivité correspond à l'absence d'embarquement durant 6 mois au cours des douze derniers mois, à l'absence de débarquement régulier de ressources halieutiques sur les douze derniers mois et à une activité qui ne génère pas la majorité des revenus de celui qui l'accomplit. A l'inverse, la notion d'inactivité au sens du présent rapport se déduit des sous-utilisations de capacités à la date du 31 décembre 2019.

3- Méthodologie de la segmentation et principaux segments de la flotte française

La segmentation a été obtenue selon la méthode fixée aux appendices II et III de la décision de la Commission européenne du 18 décembre 2009 (2010/93/EU) adoptant un programme multi-annuel pour la Communauté pour la collecte, la gestion et l'utilisation des données dans le secteur de la pêche pour la période 2010-2013.

La méthode précisée dans la décision de la Commission européenne susmentionnée, classe annuellement chaque navire dans un segment selon trois caractéristiques :

- a) la zone maritime d'activité des navires,
- b) le métier principal,
- c) la longueur hors tout.

a) Pour la zone maritime, le niveau de supra-région n'a pas été privilégié afin de mettre en cohérence la distribution des stocks et les stratégies de pêche des navires français. Depuis le rapport de l'année 2015, la France s'appuie sur des regroupements géographiques plus fins que le niveau supra-région conformément à l'annexe 2 de la décision 2010/93. Le rapport retient 10 régions de référence :

- Mer du Nord – Manche Est ;
- Ouest Ecosse – Mers celtique et d'Irlande – Islande ;
- Golfe de Gascogne - Mers ibériques ;
- Méditerranée ;
- Afrique – Antarctique – Océan indien ;
- La Réunion ;
- Mayotte ;
- Guadeloupe ;
- Martinique ;
- Guyane.

b) Comme pour le précédent rapport, la segmentation a été ajustée pour certains segments de flotte car elle n'est pas adaptée à certaines activités de pêche pratiquées à titre accessoire et saisonnière. Sur ces pêcheries, les navires en activité sont répartis entre différents segments où la part des débarquements de chaque segment sur ces stocks est marginale. Aucun diagnostic de déséquilibre ne peut donc être établi.

Trois segments ont donc été ajoutés pour identifier les navires ayant une activité réelle sur des stocks à risque d'après l'indicateur SAR (cf. point 8.2 du présent rapport), afin de ne pas cibler l'entièreté du segment qui par ailleurs n'est pas en déséquilibre. A cette fin, ont été reportés dans ces trois segments le nombre de navires disposant des licences spéciales pour la pêche à l'anguille sur les façades atlantique et méditerranéenne ainsi que le nombre de navires disposant de la licence gangui pour les années concernées par le rapport.

Les trois segments sont les suivants :

- ME ME VL0012 - pêche au gangui : les navires de 0 à 12 mètres en activité accessoire au moyen d'un gangui sur les posidonies de Méditerranée;
- AT ELE VL0024 : les navires de 0 à 24 mètres en activité accessoire sur la pêcherie de l'anguille sur la façade atlantique ;
- ME ME ELE VL0024 : les navires de 0 à 24 mètres pêchant l'anguille en Méditerranée à titre accessoire.

Au regard de cette segmentation, 15 segments sont inactifs dont 3 affichant plus de 100 navires. 16 segments actifs regroupent plus de 100 navires, 54 segments ont moins de 4 navires dont 24 segments mono navire et 51 segments comprennent 10 à 50 navires.

Tableau 2 : Liste des segments de flotte comprenant le plus grand nombre de navires

NB : La répartition des navires entre les segments change d'année en année. Des segments peuvent ainsi se retrouver sans navire certaines années mais ils sont conservés pour les années où ils ont accueilli des navires.

Segment	Nombre de navires en 2019	Supra région	Région	Métier	Catégorie de longueur hors tout
AT NONACTIVE VL0010	139	Atlantique	Inactif	Inactif	0 à 10 mètres
AT GG_Ib DFN VL0010	223	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Fileyeur	0 à 10 mètres
AT GG_Ib DTS VL1012	110	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Chalutier	10 à 12 mètres
AT GG_Ib DTS VL1218	110	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Chalutier	12 à 18 mètres
AT GG_Ib HOK VL0010	137	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Hameçons	0 à 10 mètres
AT GG_Ib MGO VL0010	157	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Divers engins actifs	0 à 10 mètres
AT MC_OE_Is FPO VL0010	147	Atlantique	Manche Ouest - Mers celtiques et d'Irlande - Ouest Ecosse – Islande	Caseyeur	0 à 10 mètres
ME NONACTIVE VL0612	135	Méditerranée	Inactif	Inactif	6 à 12 mètres
ME ME DFN VL0006	135	Méditerranée	Méditerranée	Fileyeur	0 à 6 mètres
ME ME DFN VL0612	528	Méditerranée	Méditerranée	Fileyeur	6 à 12 mètres

ME ME PGP VL0612	111	Méditerranée	Méditerranée	Divers engins passifs	6 à 12 mètres
OM NONACTIVE VL0010	555	Régions ultrapériphériques	Inactif	Inactif	0 à 10 mètres
OM Guadeloupe FPO VL0010	100	Régions ultrapériphériques	Guadeloupe	Caseyeur	0 à 10 mètres
OM Guadeloupe HOK VL0010	104	Régions ultrapériphériques	Guadeloupe	Hameçons	0 à 10 mètres
OM Guadeloupe PGP VL0010	209	Régions ultrapériphériques	Guadeloupe	Divers engins passifs	0 à 10 mètres
OM Martinique FPO VL0010	147	Régions ultrapériphériques	Martinique	Caseyeur	0 à 10 mètres
OM Martinique HOK VL0010	147	Régions ultrapériphériques	Martinique	Hameçons	0 à 10 mètres
OM Martinique PGP VL0010	196	Régions ultrapériphériques	Martinique	Divers engins passifs	0 à 10 mètres
OM Mayotte PP Hors Senneurs HOK VL0010	108	Régions ultrapériphériques	Mayotte Hors senneurs	Hameçons	0 à 10 mètres
OM Reunion PP Hors Senneurs HOK VL0010	148	Régions ultrapériphériques	La Réunion Hors senneurs	Hameçons	0 à 10 mètres

4- Évolutions par rapport au rapport annuel de 2020

La segmentation retenue dans le rapport 2021 contient au total trois segments « naturels » de plus que dans le précédent rapport. Cette légère hausse traduit en réalité des mouvements plus importants sur les segments de flotte recensés. Le tableau ci-dessous liste ainsi les évolutions entre le rapport de l'année 2020 et celui de l'année présente :

Tableau 3 : Apparition et disparition de segments de flotte entre les rapports 2020 et 2021

Segments présents dans le rapport 2020 mais non dans le rapport 2021	Segments présents dans le rapport 2021 mais non dans le rapport 2020
AT GG_Ib MGP VL1218	AT GG_Ib PGP VL1218
AT MC_OE_Is MGP VL1824	AT MC_OE_Is DRB VL1824
AT MC_OE_Is OTM VL2440	AT MC_OE_Is MGP VL1218
AT MC_OE_Is PGP VL2440	AT MC_OE_Is MGP VL2440
ME NONACTIVE VL40XX	AT MdN_Mchest OTM VL1012
ME ME MGO VL0006	AT MdN_Mchest PGO VL0010
OM Guyane HOK VL1012	AT MdN_Mchest TBB VL1012
	ME ME DRB VL0006
	OM NONACTIVE VL1218
	OM Mayotte PP Hors Senneurs HOK VL1012
	OM Reunion PP Hors Senneurs PGP VL1012

Les segments créés par la France dans le précédent rapport, à savoir l'anguille en Atlantique, l'anguille en Méditerranée ainsi le gangui, ont été conservés. Comme pour le précédent et eu égard au mauvais état du stock d'anguille que ce soit sur la façade atlantique ou méditerranéenne, la France a fait le choix de considérer au sein des segments anguilles tous les stades d'anguille³ de manière à assurer un suivi cohérent de l'anguille sur l'ensemble du territoire.

Le nombre de navires recensés pour le présent rapport sur les segments anguille correspondent ainsi au nombre de « licences CMEA⁴ » et d'autorisations régionales de pêche délivrées pour cette espèce les années afférentes.

L'examen comparé de la flotte française au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2017 laisse apparaître une baisse du nombre de navires avec 188 embarcations en moins et se traduisant par une diminution de la puissance de la flotte française à hauteur de 3052 KW, mais paradoxalement par une augmentation des jauges des navires correspondant à 4768 GT. Pour rappel, la flotte française comprenait 7380 navires en 2011. Elle a subi une contraction en volume sur cette période de 17% et affiche au 31 décembre 2019, 6 086 navires (dont 5550 navires actifs).

5 – Changement de l'état du stock et/ou des opportunités de pêche entre 2018 et 2019

L'état des stocks est resté relativement stable depuis l'année dernière.

³ Soit la civelle (uniquement sur la façade atlantique), l'anguille jaune (sur les deux façades) et l'anguille argentée (en Méditerranée uniquement).

⁴ Droits de pêche spéciaux pour les poissons amphihalins.

Il est toutefois à noter une amélioration pour 2 stocks, diagnostiqués en « bon état » alors qu'ils étaient en mauvais état en 2018. Il s'agit des stocks suivants :

- Eglefin HAD.27.7. b-k
- Sardine commune PIL (VII,VIIIabd)

Inversement, 3 stocks sont diagnostiqués en "mauvais état" en 2019 alors qu'ils étaient en "bon état" en 2018. Il s'agit des stocks suivants :

- Merlu européen HKE.27.8c9a
- Lieu noir POK.27.5b
- Pocheteaux gris RJB.27.67a-ce-k

La liste des stocks faisant l'objet d'une évaluation s'est enrichie cette année avec les trois stocks de langouste blanche, de langouste brésilienne et de vivaneau pêchés en Martinique.

La part des stocks non évalués pêchés par la flotte répertoriée dans ce rapport représente environ 20% en valeur et en volume des débarquements sur l'année 2019. Sur la période 2011-2019 cette part n'a cessé de diminuer passant de près de 30% à 20% dans les débarquements français. L'amélioration des connaissances sur l'état des stocks est une tendance pérenne. A ce titre, les deux projets d'amélioration de connaissance d'état des stocks en Méditerranée qui concernent le poulpe et la dorade royale devraient contribuer à réduire encore plus la part des stocks à l'état inconnu dans les débarquements de la flotte française. Les stratégies de pêche et les pêcheries sont quant à elles relativement stables sur la période 2011-2019.

6- Plans de gestion mis en place ces dernières années

Sur la période 2011-2019, l'effort de pêche diminue. Ce mouvement s'inscrit dans le cadre des mesures de gestion d'effort de pêche en vigueur, notamment des régimes des Eaux occidentales⁵, des espèces d'eau profonde⁶, du cabillaud⁷, de la sole en Manche Ouest⁸ et en Golfe de Gascogne⁹, du merlu et de la langoustine australes¹⁰ et des plans de gestion nationaux en Méditerranée¹¹. Il est à noter que les mesures de gestion par l'effort de pêche des plans de cabillaud et espèces eaux profondes susmentionnées ont été abrogées à partir de l'année de gestion 2017.

En 2018, à la suite du rapport capacité, les conditions d'octroi de licences professionnelles, dites « CMEA » encadrant la pêche d'espèces estuariennes et amphihalines ont été durcies concernant les anguilles afin de réduire la capacité sur le segment civellier et l'anguille jaune d'Atlantique. Ces actions ont permis de revenir au niveau d'avant 2015 concernant le nombre de droits de pêche spéciaux pour l'anguille en Atlantique avec une diminution du nombre de licences (-20) entre 2017 et 2018. En 2019 le nombre de licence est resté quasiment stable (+4).

En Méditerranée, le plan de gestion européen pour la Méditerranée occidentale est entré en vigueur en 2019. Ce plan de gestion ambitieux vise à une amélioration des stocks démersaux en GSA 1 à 11, et

⁵ Règlement (CE) n°1954/2003 du Conseil du 4 novembre 2003 concernant la gestion de l'effort de pêche concernant certaines zones et ressources de pêche communautaires.

⁶ Règlement (CE) n° 2347/2002 du Conseil du 16 décembre 2002 établissant des conditions spécifiques d'accès aux pêcheries des stocks d'eau profonde et fixant les exigences afférentes.

⁷ Règlement (CE) n° 1342/2008 relatif au plan pluriannuel de gestion du cabillaud.

⁸ Règlement (CE) n°509/2007 du Conseil du 7 mai 2007 établissant un plan pluriannuel pour l'exploitation durable du stock de sole dans la Manche occidentale.

⁹ Règlement (CE) n°388/2006 du Conseil du 23 février 2006 établissant un plan pluriannuel pour l'exploitation durable du stock de sole du golfe de Gascogne.

¹⁰ Règlement (CE) n° 2166/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 établissant des mesures de reconstitution des stocks de merlu austral et de langoustine évoluant dans la mer cantabrique et à l'ouest de la péninsule ibérique.

¹¹ Plan de gestion institué à l'arrêté du 13 mai 2014 portant adoption de plans de gestion pour les activités de pêche professionnelle à la senne tournante coulissante, à la drague, à la senne de plage et au gangui en mer Méditerranée par les navires battant pavillon français.

notamment le merlu. Il s'est déjà traduit par une baisse importante de l'effort de pêche disponible dans les zones correspondantes, ainsi que des fermetures spatio-temporelles ciblant la protection des juvéniles de merlu. Pour accompagner ce dispositif, des arrêts temporaires sont désormais envisagés pour l'année 2021 ainsi qu'à terme des sorties de flotte pour une partie de la flottille.

Dans le cadre la crise sanitaire actuelle liée à la Covid 19, un vaste programme d'arrêt temporaire a été proposé en France aux armateurs grâce à la modification du règlement FEAMP ouvrant cette mesure exceptionnellenent pour indemniser les armateurs contraints à l'arrêt temporaire de leur activité en raison de l'impact de l'épidémie de Covid 19 sur leur condition d'exploitation. Il a été proposé à deux reprises durant l'année 2020 (printemps et dernier trimestre de l'année). L'impact sur l'effort de pêche en 2020 semble significatif.

En 2021, les effets sur la filière pêche du retrait du Royaume Uni de l'Union européenne ont justifié la mise en place d'un plan d'arrêt temporaire pour les navires français les plus durement affectés par cette nouvelle situation. Il est également envisagé à moyen terme un plan de sortie de flotte destiné aux navires dont la rentabilité économique n'est plus envisageable dans ce contexte.

Enfin l'adoption du FEAMPA permettra de recourir à de nouveaux arrêts temporaires dans le cadre de la prochaine programmation 2021-2027.

Pour rappel, il est à noter que quatre plans de sortie de flotte et un arrêt temporaire ont été mis en place depuis 2011 afin de réduire l'effort de pêche dans les pêcheries suivantes :

- arrêt temporaire pour les chalutiers de Méditerranée en zone CGPM 37.GSA7 pêchant le merlu et le rouget de Méditerranée¹²;
- plan de sortie de flotte sur la pêcherie des fileyeurs à sole de 0 à 18 mètres en Manche Est¹³ ;
- plan de sortie de flotte sur la pêcherie du chalut de Méditerranée de la langoustine en zone GSA8¹⁴;
- plan de sortie de flotte sur la pêcherie des navires de 0 à 24 mètres pêchant de la civelle et l'anguille jaune dans la supra-région Atlantique¹⁵;
- plan de sortie de flotte sur la pêcherie des fileyeurs de 10 à 12 mètres en Manche Est et Mer du Nord¹⁶.

7- Mise en conformité avec le plan entrée-sortie de flotte

Les plafonds de capacité en vigueur pour la France en métropole et dans ses régions ultrapériphériques ont été respectés sur la totalité de la période 2011-2019 (voir point 5 section C).

8 - Plans d'amélioration du système de gestion de flotte

Le large spectre de stocks suivis et évalués par la France permet un diagnostic précis des segments de flotte français.

¹² Arrêté du 15 décembre 2016 relatif à la mise en œuvre d'un arrêt temporaire aidé des activités de pêche pour les navires pêchant au moyen d'un chalut en Méditerranée en zone CGPM 37.GSA7.

¹³ Arrêté du 03 février 2017 relatif à la mise en œuvre d'un plan de sortie de flotte pour les navires de 0 à 18 mètres pêchant au moyen d'un filet en Manche Est et Mer du Nord.

¹⁴ Arrêté du 26 juillet 2017 relatif à la mise en œuvre d'un plan de sortie de flotte pour les navires de 6 à 18 mètres pêchant la langoustine au moyen d'un chalut en zone GSA8 en Méditerranée.

¹⁵ Arrêté du 26 juillet 2017 relatif à la mise en œuvre d'un plan de sortie de flotte pour les navires de 0 à 24 mètres pêchant la civelle et l'anguille jaune dans la supra-région Atlantique.

¹⁶ Arrêté du 11 août 2017 relatif à la mise en œuvre d'un plan de sortie de flotte pour les navires de 10 à 12 mètres pêchant au moyen d'un filet en Manche Est et Mer du Nord

Pour les segments de flotte en déséquilibre, la France interdit les nouvelles entrées en flotte, l'augmentation des capacités et veille à mettre en œuvre des mesures de gestion active de réduction de l'effort de pêche comme les sorties de flotte aidées.

9 - Utilisation des indicateurs techniques, biologiques, économiques et sociaux

Ce rapport a appliqué les lignes directrices de la Commission européenne COM (2014) 545 final du 2 septembre 2014. Cette méthode génère certaines difficultés qui nuancent le diagnostic de certains segments de flotte.

A cet égard, il est redit le principe d'un unique métier pour rattacher l'activité d'un navire à un segment. Cette règle conduit à affecter à un segment de flotte des captures réalisées par les navires du segment au moyen d'autres engins de pêche.

Il est également rappelé que le résultat des indicateurs économiques est fragilisé par plusieurs facteurs :

- la méthode appliquée : les variables sont constituées à partir d'un échantillonnage où les réponses ne sont pas exhaustives ;
- la taille du segment : les variables sont restituées seulement pour les segments de plus de trois navires dans le respect des règles de confidentialité appliquées aux données statistiques.

Enfin, la France a interprété avec prudence les résultats de cette évaluation compte tenu de la diversité des stratégies de pêche des navires et des biais constatés dans la qualité de certaines données, notamment celles économiques et techniques. En effet, les indicateurs dits économiques et techniques ne peuvent pas être totalement conclusifs étant donné l'hétérogénéité des stratégies de pêche présentes au sein d'un même segment de flotte qui aboutit ainsi à des résultats difficilement exploitables et compte tenu de la diminution du nombre de navires au sein de la plupart des segments.

2. Position de la France sur l'équilibre entre la capacité de sa flotte et les possibilités de pêche nationales

2.1. Méthodologie suivie et résultats du calcul des indicateurs

La France a suivi les lignes directrices pour l'analyse de l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche prévues à l'article 22 du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la politique commune de la pêche précisées dans la communication de la Commission européenne COM (2014) 545 final du 2 septembre 2014.

Pour compléter l'évaluation de ses segments de flotte, la France a également inséré dans son rapport des indicateurs supplémentaires afin de valoriser les stocks évalués sans avis analytique. Ces indicateurs supplémentaires proposés par le CSTEP sont rappelés au point 8 du présent rapport.

i. Les étapes préparatoires à la rédaction du rapport

Le calcul des indicateurs a nécessité les étapes préparatoires suivantes :

- L'identification des régions maritimes de référence : le choix français a été d'utiliser le niveau régional précisé dans la décision de la Commission européenne du 18 décembre 2009 (2010/93/EU).

- La détermination d'une liste de stocks à suivre (voir point 3.2) : la France ambitionne d'évaluer l'ensemble des stocks débarqués par ses navires. Toutefois, la grande diversité des segments de la flotte française a conduit la France à cibler en priorité les stocks importants pour ses navires. Cette sélection est d'autant plus nécessaire considérant la difficulté à collecter la totalité des données biologiques sur les stocks débarqués. La notion de stock important est précisée au point 3. 2.
- La définition d'une méthode d'affectation des navires aux segments de flotte et d'une méthode d'agrégation des segments en « clusters » pour l'indicateur économique, lorsque le principe de confidentialité des données individuelles l'exige.
- La collecte des données nécessaires à la réalisation de l'étude dont les avis scientifiques et les données d'activité de l'ensemble des navires

ii. Présentation des différents types de diagnostics

L'article 22.4 du règlement (UE) n°1380/2013 demande aux États membres de distinguer les segments en déséquilibre de ceux qui ne le sont pas. La France a complété cette distinction au travers des catégories suivantes :

- les segments de flotte à l'équilibre sont les segments (critères cumulatifs) :
 - o où l'indicateur SAR ou l'indicateur « SHI » est favorable sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2021 soit de 2017 à 2019 ;
 - o ne ciblant pas de stocks en mauvais état sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2021 soit 2017 à 2019 et/ou dont la dépendance économique à ces stocks en mauvais état est inférieure à 40%.
- les segments de flotte en déséquilibre sont les segments (critères alternatifs) :
 - o où l'indicateur SAR ou l'indicateur « SHI » est défavorable (supérieur à 1) sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2021 soit 2017 à 2019 ;
 - o pêchant des stocks en mauvais état sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2021 soit 2017 à 2019 et dont la dépendance économique à ces stocks en mauvais état est supérieure à 40%.
- les segments de flotte à surveiller sont les segments (critères alternatifs) :
 - o pour lesquels un des indicateurs biologiques calculés est défavorable sur au moins deux années de suite entre 2017 et 2019 ;
 - o dont la viabilité économique n'est pas tenable au regard de la surcapacité économique sur au moins 2 années entre 2017 et 2019. ;
 - o évalués comme segments en déséquilibre mais pour lesquels l'analyse est fragile et soumise à réserve d'interprétation.
- les segments de flotte inactifs sont les segments composés de navires n'ayant eu aucune activité à la pêche commerciale ;
- les segments de flotte où le calcul des indicateurs a été rendu impossible à cause de :
 - o la faible taille du segment de flotte qui a conduit à la disparition du segment sur la dernière année du rapport de l'année 2020 ;
 - o l'absence des données minimum nécessaires au calcul des indicateurs comme les temps de pêche, les quantités débarquées ou l'état biologique des stocks ciblés par ces segments.

iii. Le diagnostic de 2021

Sur les 198 segments de flotte que compte la France en 2019, le diagnostic pour l'année 2021 est le suivant :

- 5 segments en déséquilibre ;
- 22 segments à surveiller ;
- 99 segments à l'équilibre ;
- 14 segments inactifs ;
- 58 segments où le calcul des indicateurs n'a pas été possible (tous indicateurs confondus) et/ou le nombre de navires est inférieur à 3.

En réponse aux principales difficultés rencontrées dans le calcul des indicateurs de ce rapport, la France veillera dans les prochains rapports à :

- maintenir la concertation avec les différents acteurs et notamment les experts scientifiques pour disposer de l'information la plus exhaustive possible sur les stocks pêchés par les flottilles françaises dans les régions côtières ultramarines et de Méditerranée principalement ;
- améliorer la qualité et l'exhaustivité des données économiques et des données de débarquements.

Pour les segments en déséquilibre identifiés, la France mettra en œuvre un plan d'actions par segment détaillé au point 6.2 et en annexe 4 du présent rapport. Chaque plan pour revenir à un équilibre durable entre les capacités de pêche et les possibilités de pêche sur ces segments en déséquilibre s'articulera principalement autour des mesures suivantes :

- plafonnement capacitaire des segments en déséquilibre ;
- mise en œuvre de mesures de gestion aidées visant à réduire l'effort de pêche sur des segments en déséquilibre ;
- orientation le cas échéant du renouvellement et du redéploiement de la flotte vers les segments à l'équilibre, le cas échéant avec l'appui d'aide à l'arrêt temporaire d'activité ;
- accroissement de la sélectivité des engins de pêche, le cas échéant par le financement d'études pour accélérer le retour à l'équilibre du ou des stocks concernés ;
- optimisation des moyens réglementaires, techniques et administratifs en vigueur pour mettre en adéquation la capacité de pêche aux possibilités de pêche.

2.2. Les segments en déséquilibre

Les modalités de calcul des indicateurs SHI, NOS, SAR et EDI sont détaillées au point 8 du présent rapport.

i. La méthodologie retenue

La France a établi son diagnostic de déséquilibre :

- en priorisant le résultat des indicateurs biologiques dans la qualification de secteurs en déséquilibre et ce conformément à la position retenue depuis plusieurs années par la France dans l'élaboration du présent rapport. La France considère que les objectifs poursuivis par les indicateurs biologiques diffèrent sensiblement des indicateurs techniques et économiques. En effet les indicateurs biologiques permettent d'apprécier les segments ayant un impact certain en volume débarqué sur des stocks en mauvais état. Alors que les indicateurs techniques et économiques pour chaque segment (calculés systématiquement dès lors que les données sont disponibles) tendent plutôt à relever une

sous-utilisation des navires d'un segment ou une absence de rentabilité. Cela renvoie à des variables étrangères à l'état des stocks et identifient plutôt des situations découlant d'une mauvaise gestion, d'une activité saisonnière ou complémentaire, et *in fine* indifférents à l'état de la ressource halieutique. De plus, ces choix d'entreprises étant individuels, à moins d'une expertise au cas par cas, aucun diagnostic général de déséquilibre pérenne ne peut en découler. Ces résultats permettent donc seulement d'appuyer, le cas échéant, les constats de déséquilibre issus des indicateurs biologiques. La France tient à rappeler enfin qu'elle calcule pour chacun des segments identifiés dans le rapport les indicateurs économiques et techniques à l'instar des indicateurs biologiques. En revanche, les autorités françaises estiment qu'une distinction indispensable doit être opérée concernant l'utilisation de ces indicateurs et ce en raison de leur nature différente.

- en exigeant trois années d'indicateurs biologiques négatifs pour qualifier un segment en déséquilibre. Bien que calculant l'ensemble des indicateurs (techniques, économiques et biologiques) prévus par la réglementation européenne pour chaque segment répertorié dans ce rapport, la France n'identifie un segment en déséquilibre que si les indicateurs biologiques sont défavorables sur les trois dernières années. Cette exigence de trois années s'explique par l'objectif même du rapport qui est d'identifier une véritable tendance d'un segment de navires à surexploiter un stock en mauvais état. En effet un déséquilibre sur une seule ou deux années n'est pas suffisant pour identifier une pratique durable. Si les navires changent d'une année sur l'autre leur stratégie de pêche et les stocks visés, il est admis que trois années permettent de confirmer l'orientation d'exploitation des navires du segment. Ce seuil de trois années semble donc pertinent pour apprécier une pratique susceptible de procéder à l'identification en segment en déséquilibre et de déclencher la mise en œuvre d'actions à effet correctif. De même, si le segment cumule deux années d'indicateurs biologiques défavorables sur la période 2017-2019, il est alors qualifié de segment à suivre.
- en s'appuyant sur des indicateurs biologiques non équivoques. En effet le calcul des indicateurs biologiques soulève parfois des réserves d'interprétation légitimes (évaluation de la biomasse sujette à caution par exemple). Lorsque c'est le cas, le caractère défavorable des indicateurs biologiques même s'ils persistent trois années de suite ne suffit pas à qualifier le segment en segment en déséquilibre. Pour autant le segment par précaution est placé en segment à suivre.

La France considère dans ce présent rapport qu'un segment en déséquilibre est un segment qui obéit à une des conditions suivantes :

- les indicateurs biologiques « Sustainable Harvest indicator » (SHI) ou « Stocks at risk indicator » (SAR) sont défavorables sur les trois dernières années du rapport ;
- au moins deux des indicateurs biologiques « Number of Overexploited Stocks (NOS) » et « Economic Dependency Indicator¹¹ (EDI) sont défavorables sur chacune des trois dernières années du rapport.

Il est à noter que les indicateurs NOS et EDI ne figurent pas dans les lignes directrices de la Commission européenne du 2 septembre 2014. Toutefois, ces indicateurs ont été proposés dans le rapport du CSTEP n°15-02 du mois de février 2015 examinant l'adéquation des capacités de pêche des États membres et les rapports de ces derniers.

La France, comme pour les rapports des années précédentes, a choisi de calculer les indicateurs NOS et EDI en supplément des indicateurs mentionnés dans les lignes directrices car :

- ils ne nécessitent pas de connaître les mortalités courantes par pêche $F(c)$ et $F(msy)$ pour tous les stocks comme c'est le cas pour l'indicateur SHI ;
- ils font appel à une notion de stock en mauvais état plus large que la notion de stock à risque définie pour l'indicateur SAR.

La mobilisation de ces indicateurs a été d'autant plus utile que les données disponibles ou la méthodologie décrite par le CSTEP pour le calcul de l'indicateur SHI ne permet pas de retenir de segment français en déséquilibre. En effet, comme détaillé au point 3.2 du présent rapport, les données pour calculer l'indicateur SHI n'étaient disponibles que pour 61 stocks. A noter toutefois que la solidité des diagnostics progresse puisque depuis le précédent rapport trois stocks supplémentaires font désormais l'objet d'une évaluation analytique.

Il en va de même pour l'indicateur SAR qui ne s'applique qu'à l'anguille en Atlantique et Méditerranée, au merlu de Méditerranée, au rouget de vase de Méditerranée et aux stocks inféodés aux posidonies de Méditerranée mentionnées aux points 3.2.a et 8.2.

ii. La liste des segments français en déséquilibre

Tableau 4 : Liste des 5 segments en déséquilibre

Segment	Libellé	Nombre de navires en 2018	Critères biologiques (surcapacité biologique)	Stocks en mauvais état débarqués	Critère technique (surcapacité technique)	Critère économique (surcapacité économique)	Évolution par rapport à l'année 2017
ME ME DTS VL1824	Méditerranée - Méditerranée - Chalutiers - de 18 à 24 à mètres	28	Déséquilibre NOS 1, SAR	Rouget de vase - MUT (37.GSA7), Merlu européen - HKE (37. GSA7)	Équilibre	Équilibre	Nombre de navires et capacités gelées au niveau du dernier rapport
ME ME DTS VL2440	Méditerranée - Méditerranée - Chalutiers - de 24 à 40 mètres	31	Déséquilibre NOS 1, SAR	Rouget de vase - MUT (37.GSA7), Merlu européen - HKE (37.GSA7)	Equilibre	Non viabilité économique	Nombre de navires et capacités gelées au niveau du dernier rapport
ME ME ELE VL0024	Méditerranée - Méditerranée - de 0 à 24 mètres – pêche accessoire Anguille	219	Déséquilibre SAR	Anguille - ELE (37)	Non pertinent pour les flottilles de moins de 12 mètres	Équilibre	Nombre d'autorisations régionales de pêche en hausse (+2)

ME ME VL0012 - pêche au gangui	Méditerranée - Méditerranée- de 0 à 12 mètres - pêche au gangui	23	Déséquilibre SAR	Herbiers de posidonie	Non pertinent pour les flottes de moins de 12 mètres	Équilibre	Nombre de navires inchangé entre 2017 et 2018
AT ELE VL0024	Atlantique - de 0 à 24 mètres - pêche accessoire Anguille	435	Déséquilibre SAR	Anguille - ELE (27)	Non pertinent pour les flottes de moins de 12 mètres	Équilibre	Nombre de licences CMEA avec droits de pêche spéciaux pour la civelle et l'anguille en baisse (+4)

Comme évoqué au point 1 du résumé de ce rapport, la France a intégré dans ces segments en déséquilibre, trois segments non issus de la décision de la Commission européenne du 18 Décembre 2009 (2010/93/EU). En effet, cette décision classe chaque navire dans une seule classe de longueur, un seul engin dominant et une seule zone d'activité. Cette classification n'est pas adaptée à certaines activités de pêche pratiquées à titre accessoire. En effet, dans ce cadre, les navires en activité sur ces pêcheries sont répartis entre de multiples segments où la part des débarquements du segment sur ces stocks est marginale. Aucun diagnostic de déséquilibre ne peut donc être établi. Pour les pêcheries où l'état des stocks est jugé mauvais, la France a donc ajouté des segments de flotte pour regrouper au sein d'un seul segment les navires en activité sur ces stocks quelle que soit leur activité principale annuelle identifiée. Il s'agit des segments de flotte regroupant :

- les navires de 0 à 24 mètres en activité accessoire sur la pêche de l'anguille sur la façade atlantique ;
- les navires de 0 à 24 mètres pêchant en activité accessoire l'anguille en Méditerranée ;
- les navires de 0 à 12 mètres pêchant au moyen du gangui en Méditerranée.

D'un point de vue méthodologique, le nombre de navires recensé dans ces trois segments correspond :

- à celui des licences anguilles¹⁷ délivrées pour les années concernées, quel que soit le stade de l'anguille, et ce sur les 2 façades ;
- à celui des autorisations européennes de pêche au gangui.

En revanche, trois segments bien qu'affichant des indicateurs biologiques les classant dans les segments en déséquilibre n'ont pas été retenus comme tels en raison des réserves d'interprétation existante par rapport au stock et à la solidité de l'indicateur. Ils ont tous été placés dans les segments à suivre. Il s'agit des segments suivants :

- le segment AT MC_OE_Is OTM VL40XX (Atlantique – Mer celtique, Ouest-Ecosse, Islande - Chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres) n'a pas été retenu malgré un SHI négatif car il pêche le merlan bleu dans la zone VIIbc, VIIe-k, qui bien qu'en mauvais état, présente une forte biomasse. Il est à relever que la mortalité par pêche est en baisse depuis plusieurs années et approche désormais le niveau de Fmsy. Enfin, le segment, constitué d'un seul et unique navire, contribue à moins de 1% à l'exploitation du stock. Cela traduit le faible impact de l'activité de

¹⁷ Licence CMEA pour l'Atlantique et autorisations régionales de pêche pour la façade méditerranéenne.

ce navire sur ce stock. Tous ces éléments combinés conduisent à ne pas retenir ce segment dans les segments en déséquilibre et à intégrer les segments à surveiller pour motif économique principalement.

- les segments AT MC_OE_Is FPO VL0010 et AT MC_OE_Is FPO VL1012 (Atlantique – Mer celtique, Ouest-Ecosse, Islande – caseyeurs - moins de 12 mètres) sont également placés dans la liste des segments à suivre alors que les indicateurs biologiques défavorables (NOS 1 et NOS 2) trois années de suite inciteraient plutôt à les qualifier de segment en déséquilibre. Ce choix s'explique en raison du stock exploité par ces segments. En effet le buccin en zone CIEM VII est considéré en mauvais état (surpêche) et ce depuis plusieurs années. Pourtant, l'évaluation de l'état du stock est sujette à de nombreuses réserves d'interprétation. Le document de référence en l'occurrence le programme BESTCLIM s'il donne bien le statut du stock jusqu'en 2015, ne fournit par la suite qu'une évolution de la biomasse à partir de 2016 sans déterminer la mortalité par pêche. Une mise à jour a été faite en 2017 puis en 2018, mais elle n'a pas de valeur de référence. Les différentes approches d'évaluation du stock proposées dans le projet sont peu robustes et affichent des résultats divergents. Les limites inhérentes de ce projet invitent donc à la plus grande prudence quant à l'appréciation de l'état réel de ce stock. Par conséquent et conformément aux principes énoncés au 2,2 i du présent rapport, la France décide de placer les segments AT MC_OE_Is FPO VL0010 et AT MC_OE_Is FPO VL1012 dans la catégorie des segments à surveiller.

Deux segments n'ont pas été classés alors même que le calcul des indicateurs biologiques invitait à les ranger dans cette catégorie.

Il s'agit :

- du segment ME ME OTM VL2440 (Méditerranée - Méditerranée - chalut pélagique - de 24 à 40 mètres) pêchant principalement l'anchois qui est en déséquilibre en raison du SHI. Ce segment n'est composé que d'un seul navire rendant ainsi plus que discutable de le classer en déséquilibre. De plus ce segment de par ses débarquements contribue à moins de 1% (en l'espèce 0,45%) à la valeur totale des débarquements de la région de pêche considérée. Cela atténue fortement l'importance de ce segment. A titre de comparaison le segment ME ME DTS VL2440 contribue à plus de 14% en valeur à la même zone de pêche à savoir la zone 37. La pêcherie aux pélagiques notamment des anchois a été progressivement abandonnée par les chalutiers méditerranéens. Désormais il ne reste plus que ce navire contribuant pour moitié au volume total pêché de ce stock par les navires français. Enfin ce navire est soumis comme les autres chalutiers relevant du plan de gestion West-Med à une réduction croissante de son quota d'effort de pêche annuel sur la période 2109-2026. Pour toutes ces raisons, ce segment n'est pas classé en déséquilibre mais relève de la catégorie des segments à surveiller ;
- du segment OM AFR_Oind PS_ VL40XX (Afrique - Océan Indien - Senneurs – Plus de 40 mètres) composé des senneurs océaniques pêchant les espèces de thonidés qui est en déséquilibre au titre du SHI tel que retenu par les autorités françaises. Ce segment affiche des résultats devant l'inscrire dans la catégorie des segments en déséquilibre. En effet en raison d'une trop forte dépendance à des stocks en mauvais état, à savoir l'albacore en 51, le thon obèse aussi bien en zone 51 que 47, le calcul du SHI retenu par les autorités françaises indique un déséquilibre important sur les trois dernières années. Cependant au regard de la spécificité de cette pêcherie œuvrant dans un contexte fortement concurrentiel et international avec des flottilles étrangères mettant en œuvre d'autres techniques de pêche et ciblant cette ressource, la pertinence d'un classement en déséquilibre pourrait compromettre la viabilité économique de la flottille si cette règle ne trouvait à s'appliquer qu'au segment français sans coordination au niveau des autres flottilles communautaires concernées, au moins. Les autorités françaises estiment que les conditions ne sont pas réunies pour classer ce segment en déséquilibre et décident de le placer dans la catégorie « à surveiller».

Les objectifs de réduction de la capacité des segments en déséquilibre dans le présent rapport et la méthodologie utilisée sont détaillés au point 6.2 du rapport.

iii. Les évolutions par rapport aux diagnostics présentés dans le rapport 2020

Il convient de signaler que les cinq segments en déséquilibre du rapport 2021 sont des segments qui figuraient déjà en déséquilibre dans le rapport de 2020. Il s'agit des segments suivants :

- Les navires de 0 à 24 mètres pêchant l'anguille en Atlantique ;
- Les navires de 0 à 24 mètres pêchant l'anguille en Méditerranée ;
- Les chalutiers de 18 à 24 mètres en Méditerranée ;
- Les chalutiers de 24 à 40 mètres en Méditerranée ;
- Les navires de 0 à 12 mètres pêchant au moyen du gangui en Méditerranée.

Il est à noter que les segments des senneurs de 12 à 18 mètres pêchant la sardine dans le golfe de Gascogne en Atlantique et celui en mer celtique et Ouest Ecosse sont revenus à l'équilibre en raison de l'amélioration de l'état du stock de la sardine dont le ratio $F/FMSY$ est repassé en dessous de 1 (0,84).

2.3. Les segments à surveiller

i. La méthodologie retenue

Les segments à surveiller s'appréhendent à travers l'évaluation de différents indicateurs. Au total, ce sont 22 segments qui sont placés sous surveillance.

- a) En premier lieu, il s'agit des segments qui contribuent significativement aux débarquements de stocks en mauvais état mais de manière irrégulière soit deux années sur les trois dernières étudiées. Les débarquements n'atteignent pas le point de déséquilibre des indicateurs sur les trois dernières années. Ces segments sont mis sous surveillance par précaution, afin de suivre leur impact sur les prélèvements effectués sur des stocks en mauvais état. Ils sont au nombre de trois. Il s'agit des segments suivants : AT GG_Ib PS_VL1218 (Atlantique – Golfe de Gascogne – Senneurs- de 12 à 18 mètres), AT MC_OE_Is PS_VL1218 (Atlantique – Mer celtique – Ouest Ecosse - Senneurs- de 12 à 18 mètres) ciblant la sardine et AT MC_OE_Is DTS VL1824 (Atlantique – Mer celtique Ouest Ecosse – chalutiers- 18 à 24 mètres) ciblant la morue. Il est à noter qu'un segment qui était présent dans cette catégorie l'année dernière en sort. Il s'agit du segment AT MC_OE_Is DTS VL2440 Atlantique – Mer celtique Ouest Ecosse – chalutiers- 24 à 40 mètres), ce sont des chalutiers ciblant principalement la morue en Atlantique.
- b) des segments évalués en déséquilibre mais pour lesquels la connaissance scientifique est sujette à interprétation (déséquilibre sur un seul indicateur et de peu, avis scientifiques récents qui vont dans le sens d'une amélioration du stock, difficultés d'interprétation de l'état du stock) ont également été placés dans les segments à suivre. Des segments qui exploitent ces stocks pour lesquels les mêmes constats sont observables mais seulement deux années sur les trois dernières intègrent également cette liste. On compte deux segments en déséquilibre AT MC_OE_Is FPO VL0010, AT MC_OE_Is FPO VL1012 (Atlantique – Mer celtique, Ouest-Ecosse, Islande – caseyeurs - moins de 12 mètres) caseyeurs qui ciblent le buccin en 27. 7e. On compte également 2 segments en déséquilibre mais sur les deux dernières années uniquement exploitant le buccin mais en 27.7d. Il s'agit des segments AT MdN_Mchest FPO VL0010 et AT

MdN_Mchest FPO VL1012 (Atlantique – Mer du Nord Manche Est – caseyeurs - moins de 12 mètres).

- c) des segments en déséquilibre au titre des indicateurs biologiques mais dont la spécificité est telle qu'ils ont été mis délibérément dans la catégorie des segments à surveiller. Cela concerne 3 segments dont deux composés d'un seul navire : ME ME OTM VL2440 (Méditerranée - Méditerranée - chalut pélagique- de 24 à 40 mètres) cilant l'anchois, OM AFR_Oind PS_VL40XX (Afrique - Océan Indien - Senneurs – Plus de 40 mètres) et AT MC_OE_Is OTM VL40XX (Atlantique – Mers celtiques, Ouest Ecosse, Islande - Chalutiers pélagiques –plus de 40 mètres)
- d) Les segments à suivre sont également les segments mis sous surveillance au titre de leur viabilité économique. Les indicateurs SAR, SHI et NOS ne relèvent pas un impact significatif ou une activité dominante sur des stocks en mauvais état tandis que l'EDI ne signale pas une dépendance économique à des stocks en mauvais état. Pour les identifier on se fonde ainsi sur la surcapacité économique observée sur deux années au cours des trois dernières années. On en compte douze pour le présent rapport.

ii. La liste des 22 segments français à suivre

Tableau 5 : Liste des 10 segments à suivre au titre des indicateurs biologiques.

Segment	Libellé	Espèce associée / engin	Nombre de navires en 2019	Moyenne d'âge des navires	Évolution entre 2018 et 2019
AT GG_Ib PS_VL1218	Atlantique – Golfe de Gascogne – Senneurs- de 12 à 18 mètres	Sardine (PII 27. 8abd)	14	36	3 navires en moins
AT MC_OE_Is PS_VL1218	Atlantique –Mer celtique– Ouest Ecosse - Senneurs- de 12 à 18 mètres	Sardine (PII 27. 8abd)	11	36	3 navires en moins
AT MC_OE_Is FPO VL0010	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse , Islande - Caseyeurs – moins de 10 mètres	Buccin (WHE 27.7e)	147	26	23 navires en moins
AT MC_OE_Is FPO VL1012	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse , Islande – Caseyeurs – de 10 à 12 mètres	Buccin (WHE 27.7e)	43	21	1 navire en moins
AT MC_OE_Is DTS VL1824	Atlantique – Mer celtique Ouest Ecosse – chalutiers- 18 à 24 mètres	Morue (COD 27)	53	23	3 navires en moins
AT MdN_Mchest FPO VL0010	Atlantique Mer du Nord Manche Est - Caseyeurs – moins de 10 mètres	Buccin (WHE 27.7d)	74	22	11 navires en plus

AT MdN_Mchest FPO VL1012	Atlantique Mer du Nord Manche Est - Caseyeurs – de 10 à 12 mètres	Buccin (WHE 27.7d)	27	28	8 navires en plus
ME ME OTM VL2440	Méditerranée - Méditerranée - chalut pélagique- de 24 à 40 mètres	Anchois (ANE 37)	1	16	Situation inchangée
OM AFR_Oind PS_VL40XX	Afrique - Océan Indien - Senneurs – Plus de 40 mètres	Albacore (YFT 51) Thon obèse-patudo (BET.47 et BET.51)	22	19	Situation inchangée
AT MC_OE_Is OTM VL40XX	Atlantique – Mers celtiques, Ouest Ecosse, Islande - Chalutiers pélagiques –plus de 40 mètres	Merlan bleu (WHB 27)	1	45	Situation inchangée

Tableau 6 : Liste des 12 segments à l'équilibre dont la viabilité économique est à surveiller.

Segments à surveiller	Libellé	Diagnostic sur la viabilité économique	Nombre de navires	Moyenne d'âge des navires	Évolution par rapport au rapport 2020 (soit entre 2018 et 2019)
AT MC OE Is PGP VLOO10	Atlantique – Mer celtique Ouest Ecosse - - de 0 à 10 mètres	Surcapacité économique constatée sur la période 2011 - 2018 mais avec un nombre de navires qui tend à diminuer fortement au cours du temps (-37% sur la période). Par ailleurs aucune incidence sur des stocks en mauvais état (indicateurs biologiques toujours favorables sur toute la période).	16	27	8 navires en moins
AT MC_OE_Is DTS VL40XX	Atlantique – Mer celtique Ouest Ecosse -	Segment de moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic. Surcapacité économique constatée depuis 2 ans. Par ailleurs indicateurs biologiques favorables sur toute la période.	3	12	Situation inchangée

AT MC_OE_Is PMP VL1012	Atlantique – Mer celtique Ouest Ecosse -	Surcapacité économique constatée depuis 2 ans. Nombre de navire qui s'est réduit de près de 25% depuis 2011. Par ailleurs indicateurs biologiques favorables sur toute la période.	24	26	3 navires en plus
AT MdN_Mchest DFN VL0010	Atlantique Mer du Nord Manche Est	Surcapacité économique constatée depuis 2 ans. Nombre de navire qui s'est réduit de près de 40% depuis 2011. Par ailleurs indicateurs biologiques favorables sur toute la période.	34	21	8 navires en plus
AT MdN_Mchest DFN VL1012	Atlantique Mer du Nord Manche Est	Surcapacité économique constatée depuis 3 ans. Indicateur économique défavorable, segment en déséquilibre économique. Nombre de navire qui s'est réduit de près de 46% depuis 2011. Par ailleurs indicateurs biologiques favorables sur toute la période	39	28	9 navires en moins
AT MdN_Mchest DTS VL40XX	Atlantique Mer du Nord Manche Est	Segment de moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic ; Surcapacité économique constatée depuis 2 ans. Par ailleurs indicateurs biologiques favorables sur toute la période.	7	22	1 navire en moins
AT MdN_Mchest HOK VL0010	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Hameçons - de 0 à 10 mètres	Surcapacité économique qui se poursuit depuis 2016 et qui s'accroît en 2018. Cependant la dépendance aux stocks en mauvais état a fortement diminué au cours de la période pour être quasi nulle désormais (EDI proche de 0). Absence d'indicateurs biologiques défavorables sur toute la période.	23	28	5 navires en moins
AT MdN_Mchest FPO VL1218	Atlantique Mer du Nord Manche Est	Segment de moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic. Segment surcapacité technique	4	46	2 navires en plus
ME ME DTS VL1218	Méditerranée - Méditerranée - - de 12 à 18 mètres	Segment de moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic	3	58	1 navire en moins

ME ME HOK VL1218	Méditerranée - Méditerranée - - de 12 à 18 mètres	Segment de moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic. Segment en surcapacité technique seulement et dont les valeurs s'approchent du seuil d'équilibre pour la donnée effort 90	8	17	Inchangé
ME ME DFN VL1218	Méditerranée - Méditerranée - Fileyeurs - de 12 à 18 mètres	Segment de moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic Surcapacité technique sur toute la période. Pas d'incidence sur les indicateurs biologiques qui restent positifs.	7	39	1 navire en moins
OM Réunion PP Hors Senneurs HOK VL1218	Autres régions - La Réunion - de 18 à 24 mètres	Surcapacité économique depuis 2011 qui s'accroît au cours du temps.	15	19	1 navire en moins

iii. Les évolutions par rapport au diagnostic présenté dans le rapport 2020

Le nombre de segments à surveiller est en augmentation et passe de 15 à 22 segments à surveiller, soit une hausse de 32% en raison de l'augmentation notable des segments en situation de surcapacité économique.

L'analyse de la surcapacité économique est à nuancer du fait du faible nombre de navires par segment. En effet, seule la moitié des 12 segments diagnostiqués comme non viables économiquement comportent plus de 10 navires, qui est le seuil requis pour considérer le diagnostic économique comme pertinent. À noter toutefois que sur presque l'intégralité des pêcheries, le déséquilibre observé est léger, les segments étant proches de la rentabilité ou alternant des années rentables et non rentables depuis 2011.

iv. La situation des segments de flotte dans les régions ultrapériphériques

Conformément au §3 de l'article 22 du règlement UE 1380/2013 qui prévoit que "des évaluations séparées sont établies pour les flottes qui opèrent dans les régions ultrapériphériques et pour les navires qui opèrent exclusivement hors des eaux de l'Union", les spécificités de ces flottilles ont été prises en compte dans l'élaboration du présent rapport. La segmentation spécifique qui prévaut dans les RUP concerne 35 segments regroupant 1572 navires en 2019 dont 96% sont d'une longueur inférieure à 12 mètres.

Depuis 2015, des efforts importants ont été engagés pour réduire l'indisponibilité des données constatées pour certains segments. Ainsi une amélioration peut être constatée dans la mesure où des données biologiques, techniques et économiques ont pu être restituées pour un nombre croissant de segments. Il est ainsi important de souligner que des données économiques sont transmises pour les segments de moins de 12 mètres en Guadeloupe et en Guyane depuis 2016. Cette année, une difficulté pour récupérer ces informations est survenue et a empêché leur intégration au calcul des indicateurs économiques et techniques pour les segments de ces territoires. En septembre 2021 une mise à jour de ces données devrait avoir lieu et permettre ainsi d'afficher la valeur des indicateurs en question. La France entend continuer ses efforts pour intégrer pleinement ces territoires dans le rapport.

En 2019, 12 segments affichent des données de débarquement qui permettent de les classer en équilibre :

- huit présentent des débarquements permettant un calcul de l'indicateur SHI (au moins 40% des débarquements concernent des stocks dont le F/FMSY est disponible). Pour ces segments, le résultat obtenu (SHI inférieur à 1) conduit à les classer en équilibre.
- pour les quatre autres segments, si le volume de débarquement d'espèces relevant d'un stock faisant l'objet d'une évaluation analytique est inférieur à 40% du volume total des débarquements, il n'est pas pour autant nul. Il représente au moins 10% des volumes débarqués. Par ailleurs, l'absence de dépendance à des stocks en mauvais état est constatée avec des valeurs pour NOS 1 et NOS 2 égales à 0. Au regard de ces conditions cumulatives satisfaites, il peut en être déduit que ces segments soient considérés comme étant en équilibre.

La France a engagé un vaste programme pour améliorer la connaissance scientifique des stocks pêchés dans ces territoires illustré cette année par l'introduction de trois nouveaux stocks disposant d'une évaluation analytique. En parallèle elle a également renforcé le dispositif de collecte d'informations économiques indispensables pour élaborer les indicateurs économiques et techniques. Ainsi c'est un vaste et profond chantier de collecte et de consolidation des données qui est entrepris dans ces territoires depuis plusieurs années et qui s'est accéléré en 2021.

Tableau 7 : Liste des 12 segments en équilibre dans les R.U.P en 2019:

Segment	Espèce associée / engin	Indicateur(s) économiques et technique	Nombre de navires en 2019	Moyenne d'âge des navires
OM Martinique FPO VL0010	Langouste blanche SLC.31	Surcapacité économique sur le long terme mais qui reste mesurée. Le déséquilibre n'est constaté que sur une année.	147	23
OM Martinique FPO VL1824	Vivaneaux SNA.31	Equilibre	2	8
OM Martinique FPO VL1218	Vivaneaux SNA.31	Equilibre	1	26
OM Martinique PGP VL0010	Langouste blanche SLC.31	Surcapacité économique sur le long terme mais qui reste très mesurée. Le déséquilibre n'est constaté que sur une année	196	23
OM Mayotte PP Hors Senneurs HOK VL0010	Albacore YFT.51	Equilibre	108	21

OM Mayotte PP Hors Senneurs HOK VL1012	Espadon SWO.51	Equilibre	18	1
OM Reunion PP Hors Senneurs HOK VL0010	Albacore YFT.51	Pas de données suffisante pour émettre un diagnostic	148	17
OM Reunion PP Hors Senneurs HOK VL1218	Albacore. YFT 51	Déséquilibre	15	19
OM Reunion PP Hors Senneurs PGP VL1012	Espadon SWO.51	Pas pertinent seulement 1 navire	1	12
OM Reunion PP Hors Senneurs HOK VL1824	Espadon SWO.51	Surcapacité économique mais non vérifiée sur 3 ans	4	14
OM Reunion PP Hors Senneurs HOK VL1012	Espadon SWO.51	Equilibre	4	13
OM Reunion PP Hors Senneurs PGP VL0010	Albacore. YFT 51	Equilibre	8	21

3. Section A : Les segments de flotte et les pêcheries

3.1. Description des segments de flotte

Les segments de flotte définis pour la réalisation de ce rapport ont été établis dans le respect des segments établis aux appendices II et III de la décision de la Commission européenne du 18 Décembre 2009 (2010/93/EU) adoptant un programme multi annuel pour la Communauté pour la collecte, la gestion et l'utilisation des données dans le secteur de la pêche pour la période 2010-2013 c'est-à-dire par classe de longueur, engin dominant et zone d'activité.

Le niveau de la supra-région n'a toutefois pas été privilégié. En effet, afin de mettre en cohérence la distribution des stocks et les stratégies de pêche des navires français, la France a affiné la segmentation des navires en s'appuyant sur des regroupements géographiques plus fins que le niveau supra-région mais en conformité avec l'annexe 2 de la décision 2010/93. L'étude retient 10 régions de référence :

Tableau 8 : Les régions de référence pour le calcul des indicateurs

Supra région (DCF)	Régions retenues pour la segmentation de la flotte française	Division CIEM	Libellé de la région dans les tables restituant les indicateurs ("Region Capacity")
Atlantique	Mer du nord - Manche est	27.1; 27.2; 27.3; 27.4; 27.7.d	MdN_Mchest
	Manche Ouest - Mers celtique et d'Irlande - Ouest Ecosse - Islande	27.5; 27.6; 27.7 (hors 27.7.d); 27.12; 27.14	MC_OE_Is

	Golfe de Gascogne et Mers Ibériques	27.8; 27.9; 27.10	GG_Ib
Méditerranée	Méditerranée	37	ME
Autres régions	Afrique - Antarctique - Océan Indien – Senneurs de plus de 24 mètres	34; 47; 48; 51; 58	OM AFR_Oind
	La Réunion – Navires moins de 24 mètres	51 (Navires immatriculés à la Réunion)	OM Reunion PPHSen
	Mayotte – Navires de moins de 24 mètres	51 (Navires immatriculés à Mayotte)	OM Mayotte PPHSen
	Guyane	31 (Navires immatriculés en Guyane)	Guyane
	Guadeloupe	31 (Navires immatriculés en Guadeloupe)	Guadeloupe
	Martinique	31 (Navires immatriculés en Martinique)	Martinique

Les engins dominants et les catégories de longueur sont celles définies à l'appendice III susmentionnée à savoir :

Tableau 9 : Liste des métiers dominants présents dans les segments de flotte français

Code engin	Libellé engin	Type de métier
DRB	Dragueurs	Engins actifs
DTS	Chalutiers et senneurs de fond	Engins actifs
MGO	Autres engins actifs	Engins actifs
MGP	Divers engins actifs	Engins actifs
OTM	Chalutiers pélagiques	Engins actifs
PS_	Senneurs à senne coulissante	Engins actifs
TBB	Chalutiers à perche	Engins actifs
DFN	Fileyeurs	Engins passifs
FPO	Caseyeurs	Engins passifs
HOK	Hameçons	Engins passifs
PGO	Autres engins passifs	Engins passifs
PGP	Divers engins passifs	Engins passifs
PMP	Divers engins actifs et passifs	Engins polyvalents

NONACTIVE	Inactifs	Inactifs
-----------	----------	----------

Tableau 10 : liste des catégories de longueur présentes dans les segments de flotte français

Atlantique–Régions ultrapériphériques	Méditerranée
0 < 10 m = VL0010	0 < 6 m = VL0006
10 < 12 m = VL1012	6 < 12 m = VL0612
12 < 18 m = VL1218	
18 < 24 m = VL1824	
24 < 40 m = VL2440	
40 m et plus = VL40XX	

Au terme de la segmentation réalisée par régions, métiers dominants et catégories de longueur plus de 239 segments de flotte ont été identifiés selon la répartition géographique suivante durant toute cette période :

Tableau 11 : Evolution de la population de navires et du nombre de segments par région (2011-2019)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Afrique Antarctique Océan indien	2	1	2	2	2	2	2	2	2
Golfe de Gascogne et mers ibériques	38	40	44	41	42	44	42	44	44
Guadeloupe	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Guyane	4	3	4	5	7	5	5	5	4
Martinique	14	12	12	11	12	11	10	10	10
Mayotte PP Hors Senneurs					3	3	3	3	4
Mer Celtique Ouest Ecosse	43	43	40	40	37	34	37	36	36
Mer du nord manche est	38	37	36	36	36	36	35	33	36
Méditerranée	32	32	31	29	31	29	28	28	28
Réunion PP Hors Senneurs	6	6	6	8	6	6	7	6	7

Navires inactifs	18	17	17	17	16	16	14	14	14
Total général	205	201	202	199	202	196	193	191	195

3.2. Lien avec les pêcheries

i. Identification des stocks évalués

Sur la période 2011-2019, on recense 289 stocks pour lesquels des débarquements français non nuls ont été comptabilisés. La France ne disposant pas de données d'expertise biologique sur la totalité de ces stocks, l'effort de collecte de la donnée a été dirigé prioritairement sur les stocks suivants (critères alternatifs) :

- Critère n°1 : Stocks où la part française en valeur représente au moins 1% des débarquements totaux français;
- Critère n°2 : Stocks où la part française en quantité représente au moins 1% des débarquements totaux français ;
- Critère n°3 : Stocks gérés dans le cadre d'une organisation régionale de pêche ;
- Critère n°4 : Stocks gérés dans le cadre d'un plan de gestion pluriannuel européen ;
- Critère n°5 : Stocks où la France représente plus de 30% du taux admissible de capture européen;
- Critère n°6 : Stocks où la France a un quota supérieur à 1000 tonnes ;
- Critère n°7 : Stocks signalés. Dans cette catégorie, sont rangés également les stocks interdits à la pêche. L'interdiction étant respectée par les navires de pêche battant pavillon français, ils sont rappelés simplement à titre d'information.

Une fois cette liste de stocks établie, la France a mandaté l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) pour collecter l'ensemble des données biologiques disponibles sur ces stocks dont *a minima* :

- un avis ou une tendance : ce diagnostic est issu des évaluations de stocks réalisées au niveau international, CIEM, CICTA, CTOI etc. Il peut être quantitatif (mortalité par pêche courante (Fc) en relation avec le point de référence (Fmsy) ou qualitatif à savoir à dire d'experts.
- les quantités internationales débarquées par stock.

Sur ces stocks, 116 stocks sont suivis et ont fait l'objet d'un avis scientifique restitués en annexe 5 (les stocks où la part française sur la totalité du stock est inférieure à 1% ne figurant pas non plus dans cette annexe).

La France dispose ainsi des données nécessaires aux calculs des indicateurs du présent rapport pour 116 stocks. La liste des stocks où les variables nécessaires au calcul du SHI ont pu être collectées pour les années 2011 à 2019 figure en annexe 5 au présent rapport. Si les 116 stocks sont indiqués, seuls 112 correspondent à des stocks dont les valeurs de débarquement sont non nulles.

ii. Diagnostics des stocks retenus

Sur les stocks retenus, le diagnostic est binaire :

- 0 : stock en mauvais état ;
- 1 : stock en bon état.

Ce diagnostic est établi pour chaque stock à partir de deux indicateurs :

- L'indicateur de niveau d'exploitation du stock (mortalité) ;
- L'indicateur d'état du stock (niveau de biomasse).

L'indicateur de niveau d'exploitation du stock détermine l'état final du stock retenu dans le rapport excepté si la surpêche est peu élevée alors que la biomasse est élevée quand le ratio B/B_{msy} est supérieur à 1,5 ou lorsque la biomasse est très élevée quand le ratio est proche ou supérieur à 2.

Au total, 5 stocks sont ainsi diagnostiqués en bon état lorsqu'ils combinent une surpêche peu élevée et une biomasse élevée :

- Eglefin - HAD (VIIb-k) ;
- Lieu noir - POK (IIIa, IV,VI) ;
- Merlan bleu - WHB (27) ;
- Plie d'Europe – PLE (VIIe)
- Sole commune – SOL IV et VIIIab

iii. Utilisation des diagnostics dans les indicateurs du rapport

L'intégration des diagnostics des stocks retenus dépend des conditions de calcul des indicateurs (voir point 8.2).

a. L'indicateur « stocks at risk indicator » (SAR) :

Selon les lignes directrices, rappelées à la section 8.2, l'indicateur n'est calculé que pour les segments de flotte en activité exploitant des stocks :

- obéissant à la définition précisée au point 10.1 de la communication de la Commission européenne (COM(2014) 545 final du 2 septembre 2014) ;
- de telle sorte que les captures du stock par le segment représentent au moins 10% des débarquements totaux du segment ou que le segment contribue à au moins 10% des débarquements totaux de ce stock.

Cette définition très restrictive ne prend pas en compte certains stocks signalés par les experts scientifiques et les organisations internationales.

Aussi, en l'absence de liste de « stocks at risk » établie pour l'ensemble des Etats membres pour le rapport de l'année 2021, la France, en s'appuyant la définition donnée par les lignes directrices, a continué à ranger dans cette catégorie:

- les stocks inféodés à un habitat fragile ou en mauvais état et reconnu comme tel par les organisations internationales compétentes. Il en va ainsi pour l'activité de pêche au gangui sur les posidonies de Méditerranée comme cela est détaillé au point 8.2 et à l'annexe 2 du présent rapport. Cette appréciation est confirmée par l'annexe II de la Convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée et l'annexe IV de la Directive « Habitats, Faune, Flore ». L'annexe 2 du présent rapport déjà transmise en 2018, fournit un rappel de cette technique de pêche.
- les espèces de merlu, rouget de vase et crevette en Méditerranée pour lesquelles l'avis de la CGPM16 recommande une forte réduction de l'effort de pêche. Cette recommandation est répétée chaque année.
- le stock d'anguille d'Atlantique et de Méditerranée, notamment la civelle en Atlantique pour laquelle l'avis de septembre 2016 du CIEM, *Joint EIFAAC/ICES Working Group on Eels (WGEEL)*, constate une diminution importante et pérenne du recrutement du stock et qui est renouvelé depuis lors.

La liste des SAR correspond donc aux stocks suivants pour les années 2011 à 2019 : - le merlu (HKE) de Méditerranée ; - le rouget de vase (MUT) de Méditerranée ; - les stocks associés aux posidonies de

Méditerranée et exploités par des navires pratiquant le métier du gangui. - le stock d'anguille sur la façade atlantique et méditerranéenne (ELE).

b. Pour l'indicateur « sustainable harvest indicator » (SHI) :

L'évaluation d'un segment de flotte donné doit répondre à ces deux critères cumulatifs :

- l'exploitation d'un stock disposant d'un ratio F_c/F_{msy} calculable;
- ce même stock avec le ratio F_c/F_{msy} disponible doit représenter au moins 40% des débarquements totaux du segment en question.

La France a intégré un calcul SHI supplémentaire permettant de prendre également en compte la contribution du segment à la mortalité par pêche totale de chaque stock exploité, ce que le SHI UE ne permet pas d'identifier car il se concentre sur la dépendance du segment au stock. Les deux critères ont été pris en compte pour caractériser le déséquilibre.

Il est à noter que le ratio F_c/F_{msy} n'est disponible que pour 61 stocks et 51 segments vérifient la deuxième condition à savoir que la part du stock concerné atteint les 40% du volume total des débarquements du segment et ce les trois dernières années. Ainsi 2 segments seraient en déséquilibre au titre de cet indicateur, il s'agit de celui des senneurs océaniques de plus de 40 mètres œuvrant aussi bien en Atlantique que dans l'océan indien et celui concernant les chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres pêchant en Manche Ouest, Ouest Ecosse.

Pour autant, l'analyse des stocks sous-jacents du segment de chalutiers en pélagiques de plus de 40 mètres pêchant en Manche Ouest, Ouest Ecosse conduit la France à privilégier un classement en tant que segments à surveiller, plus adapté à la réalité. En effet, le merlan bleu, WHB (27) bien que surpêché est considéré comme bien exploité du fait d'une forte biomasse.

Le segment des senneurs océaniques est également placé en déséquilibre car d'un point de vue concurrentiel une telle décision pourrait être particulièrement défavorable au segment français d'un point de vue économique.

Par conséquent, aucun segment français n'est *in fine* placé en déséquilibre sur la base de l'indicateur SHI.

c. Pour l'indicateur « Number of Overexploited Stocks » (NOS) :

L'analyse a été menée à partir de deux évaluations :

- une évaluation, dite « NOS 1 », comptabilisant le nombre de stocks en mauvais état pêchés par le segment dès lors que :
 - le stock comptabilisé est débarqué à 80% ou plus par les segments de flotte français ; et,
 - la contribution du segment aux débarquements totaux est supérieure à 1/nombre de segments français capturant le stock.
- une évaluation, dite « NOS 2 », comptabilisant le nombre de stocks en mauvais état pêchés par le segment et pour lesquels la contribution du segment aux débarquements totaux est supérieure à 15%. L'analyse a permis d'affiner des NOS à 5 et 10% mais seul le NOS 15% a été retenu en association avec l'EDI pour caractériser le déséquilibre.

Pour les segments en activité sur des stocks en mauvais état selon le calcul « NOS 1 » et « NOS 2 », le diagnostic de déséquilibre a été retenu.

Pour les segments en activité sur des stocks en mauvais état selon un seul des modes de calcul « NOS 1 » ou « NOS 2 », le diagnostic de déséquilibre n'a été retenu que dans le cas où la dépendance économique des segments à ces stocks est élevée. La dépendance a été jugée élevée dans le cas où l'indicateur EDI fait état d'une dépendance supérieure à 40% de la valeur totale des espèces débarquées par le segment.

Si 6 segments ressortent au titre de l'indicateur NOS, il a été décidé de ne pas retenir deux segments exploitant le buccin. En effet,

- le buccin, WHE (Vile) est sujet à de nombreuses réserves d'interprétation. En effet ce stock est considéré en mauvais état (surpêche) et ce depuis plusieurs années. Pourtant, l'évaluation de l'état du stock n'est pas sans équivoque. Le document de référence en l'occurrence le programme BESTCLIM fournit depuis 2016 une évaluation de la biomasse sans déterminer la mortalité par pêche. Une mise à jour a été faite en 2017 puis en 2018, mais elle n'a pas de valeur de référence. La pluralité des approches d'évaluation du stock proposée dans le projet rend l'évaluation peu robuste et affiche des résultats divergents. Les limites inhérentes de ce projet invitent donc à la plus grande prudence quant à l'appréciation de l'état réel de ce stock. Par conséquent les deux segments de caseyeurs pêchant le buccin ont été écartés des segments en déséquilibre et placés en segments à surveiller.

Afin d'illustrer les différentes modalités de cet indicateur, le tableau ci-dessous les synthétise et rappelle leur application dans les rapports français depuis 2015. Le présent rapport a inclus comme dans les précédents rapports l'indicateur NOS en conformité avec les préconisations du CSTEP (voir point 8.2). En revanche deux variantes de calcul ont été intégrées.

Tableau 12 : synthèse des différentes variantes de l'indicateur NOS dans les rapports français depuis 2015

Variantes de l'indicateur NOS	Méthodologie	Rapport 2015	Rapport 2016	Rapport 2017	Rapports 2018 – 2019 et 2020
NOS 1 54%	Nombre de stocks en mauvais état par segment dès lors que le ratio des débarquements du segment sur un stock sur les débarquements totaux est supérieure au rapport 1 sur nombre total de segments en activité sur le stock. Le nombre de segments totaux n'étant connu qu'à l'échelle de chaque Etat membre, l'indicateur est calculé uniquement sur les stocks où la part française est d'au moins 54%. Dans ce cadre, le nombre de segments ciblant ce stock en France était considéré comme un <i>proxy</i> du nombre total de segments ciblant ce stock.		X		

NOS 1 80%	Nombre de stocks en mauvais état par segment dès lors que le ratio des débarquements du segment sur un stock sur les débarquements totaux est supérieure au rapport 1 sur nombre total de segments en activité sur le stock. Le nombre de segments totaux n'étant connu qu'à l'échelle de chaque Etat membre, l'indicateur est calculé uniquement sur les stocks où la part française est d'au moins 80%. Dans ce cadre, le nombre de segments ciblant ce stock en France était considéré comme un <i>proxy</i> du nombre total de segments ciblant ce stock. L'augmentation du ratio à 80 % est justifiée par la volonté d'identifier les segments les plus contributeurs.			X	X
NOS 2 15%	Nombre de stocks en mauvais état par segment dès lors que les débarquements du segment sur un stock sont supérieurs à 15% des débarquements totaux du stock.	X		X	X
NOS 2 10%	Nombre de stocks en mauvais état par segment dès lors que les débarquements du segment sur un stock sont supérieurs à 10% des débarquements totaux du stock				X
NOS 2 5%	Nombre de stocks en mauvais état par segment dès lors que les débarquements du segment sur un stock sont supérieurs à 5% des débarquements totaux du stock				X

d. Pour l'indicateur « Economic Dependency Indicator » (EDI)

Cet indicateur permet d'évaluer la dépendance économique d'un segment de flotte à des stocks en mauvais état. Il ne peut pas justifier seul de l'existence d'un déséquilibre sur un segment de flotte. En revanche, associé à d'autres indicateurs biologiques, il peut appuyer ce diagnostic. Cet indicateur est également utilisé pour identifier les segments à surveiller en raison de leur dépendance économique à des stocks en mauvais état.

La liste des stocks et leur diagnostic (bon ou mauvais état) retenus pour le présent rapport figure en annexe 5 au présent rapport.

3.3. Développement de la flotte

La flotte française est renouvelée au travers des demandes de permis de mise en exploitation (PME). Un PME doit être sollicité par tout armateur-propriétaire souhaitant entrer en flotte une nouvelle unité de pêche ou modifier les caractéristiques techniques d'un de ses navires. Par ailleurs, une distinction est faite entre les demandes de PME déposées dans le cadre :

- d'un naufrage ou de tout autre type d'événement de mer entraînant l'innavigabilité d'un navire de pêche : « PME de droit » ;
- d'une nouvelle entrée en flotte ou d'une modernisation de navire actif sans sortie de capacité équivalente du fait du demandeur : « PME autres » ;
- d'un renouvellement de flotte ou d'une modernisation de navire actif, c'est-à-dire des demandes de PME présentées en contrepartie de la sortie de flotte définitive d'un ou de navires : « PME un pour un ».

Entre le 1er janvier 2011 et le 31 décembre 2019, 1204 nouvelles entrées en flotte et modernisations ont été projetés sur le segment métropolitain (MFL). Ces projets prennent la forme de modernisation des unités en flotte ou d'entrées en flotte de nouvelles unités de pêche soit par construction, importation ou changement d'activité du navire.

Tableau 13 : Synthèse par façade des renouvellements de flotte

Façades métropolitaines (MFL)	Projets	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Façade Sud-Atlantique	Entrée en flotte	1	9	13	12	12	19	7	18	5
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	8	4	20	11	15	27	6	7	9
Façade Manche Est - Mer du Nord	Entrée en flotte	8	4	6	9	7	12	12	17	22
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	1	2	10	10	11	5	5	7	5
Façade Manche Ouest - Nord Atlantique	Entrée en flotte	12	14	24	13	34	24	11	37	33
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	10	4	11	9	8	10	16	9	16
Façade Méditerranée	Entrée en flotte	26	8	56	37	37	41	11	33	26
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	8	3	30	20	30	28	28	29	40

Toutes façades	Entrée en flotte	4	6	3	1	4	11	1	3	2
Navires de plus de 25 mètres	Modernisation d'un navire		4	2	2	1	5	3	6	4
Total général		78	58	175	124	159	182	100	166	162

4. Section B : Plan d'adaptation de l'effort de pêche

4.1. Plan de réduction de l'effort de pêche

i. Outils disponibles

Les mesures de gestion en vigueur pour réduire l'effort de pêche sur les pêcheries où cela est nécessaire sont de diverses natures.

Il faut citer les types de mesures suivantes :

- limitation du temps de pêche : en quotas (kW*jours ou jours de mer) ;
- limitation des captures : en tonnage ou en volume maximum, en pourcentage ou en quotas ;
- limitation d'accès : par la mise en place de régimes d'autorisations ;
- restriction technique : par le maillage, les dispositifs sélectifs;
- limitation spatio-temporelle ;
- aide définitive ou temporaire à l'arrêt d'activité.

A ceci s'ajoute également les régimes d'accès régionaux mis en place par les professionnels dans leur région pour limiter l'effort de pêche de certaines flottilles comme les mesures encadrant les fileyeurs en région « Mer nord Atlantique - Manche ouest », « Mer Manche est - Mer du nord » ou « Mer sud - Atlantique ».

ii. Les plans de sorties de flotte aidées réalisés

Les plans de sorties de flotte (PSF) avec aide publique suivants ont pu être réalisés :

- en 2007 sur la pêcherie de l'anchois, de la thonaille, du cabillaud, de la sole, des espèces profondes, du merlu de Méditerranée, de l'anguille et de la baudroie ;
- en 2008 sur la pêcherie de l'anchois, du cabillaud, de la sole, des espèces profondes, du merlu de Méditerranée, de l'anguille et de la baudroie ;
- en 2009 sur la pêcherie de l'anchois, du cabillaud, de la sole, des espèces profondes, du merlu de Méditerranée, de l'anguille, de la baudroie, du thon rouge et du thon dans les eaux du Sénégal;
- en 2010 sur la pêcherie de l'anguille et du requin taupe ;
- en 2011 sur les pêcheries de Méditerranée (chalut), du thon rouge, du cabillaud et de l'anguille.
- en 2012 sur les pêcheries de Méditerranée (chalut), du requin taupe, du cabillaud et de l'anguille de Méditerranée.
- en 2013 sur la pêcherie du chalut de Méditerranée et de l'anguille européenne en Méditerranée.
- en 2016 sur la pêcherie du chalut de Méditerranée et sur la pêcherie du gangui sur les posidonie de la Méditerranée en GSA734.

- en 2017 sur la pêcherie des fileyeurs à sole de 0 à 18 mètres en Manche Est.
- en 2017 sur la pêcherie du chalut de Méditerranée de la langoustine en zone GSA8.
- en 2017 sur la pêcherie des navires de 0 à 24 mètres pêchant de la civelle et l'anguille jaune dans la supra-région Atlantique.
- en 2017 sur la pêcherie des fileyeurs de 10 à 12 mètres en Manche Est et Mer du Nord.

Les plans de sortie de flotte ayant été suspendus le 31 décembre 2017, il n'y a pas eu de sortie aidée depuis cette date. En revanche, cette mesure est restaurée dans le cadre du plan West Med entré en vigueur à l'été 2019.

En outre, dans le cadre du nouveau règlement FEAMPA qui vient remplacer le règlement (UE) n°508/2014, les plans de sortie de flotte (PSF) ont été restaurés dans le cadre du droit commun et seront donc mobilisables dès l'entrée en vigueur du nouveau règlement FEAMPA. Selon les souhaits exprimés par la profession (la mesure étant sur la base du volontariat comme les arrêts temporaires) et les résultats des mesures de gestion sur les segments en déséquilibre, des PSF pourraient être mis en œuvre. Enfin la situation post Brexit tout comme celle prévalant en Méditerranée à la suite de l'entrée en vigueur du plan West-Med, vont justifier que soit proposé aux professionnels concernés la mise en place de PSF.

iii. Ajustements de l'effort de pêche sur la période 2017-2019

Les limitations d'effort de pêche mises en œuvre ont concerné les différentes façades françaises sont les suivantes :

➤ En Méditerranée:

- une attention particulière a été portée aux chaluts. Ainsi dans le milieu des années 2010, l'effort de pêche maximal autorisé sur le métier du chalut en Méditerranée a été réduit de 10% en GSA7 eu égard à l'état du stock de merlu ciblé par ces flottilles et dans la perspective du futur plan de gestion Méditerranée. En application du plan de gestion national pour les chalutiers de Méditerranée, l'effort de pêche des chalutiers méditerranéens en GSA 7 a été limité à 18148 jours pour l'année 2018, plafond reconduit en 2019 ;
- application de 5 jours annuels de fermeture aux navires chalutiers de Méditerranée au titre du repos biologique ;
- les mesures du plan West Med adopté en 2019 ont commencé à être mises en œuvre en 2020 ;
- en 2021, il est prévu une réactivation des arrêts temporaire pour les chalutiers de Méditerranée en zone CGPM 37.GSA7 pour compenser la baisse de la réduction du quota d'effort (-8,5%) de cette flottille induite par l'entrée en vigueur du plan de gestion West-Med
- en application du plan de gestion national pour les petits métiers de Méditerranée et compte-tenu de la situation des stocks pêchés, l'effort de pêche des navires pratiquant la senne de plage, la senne tournante coulissante et la drague d'étang en Méditerranée a été limité à partir de l'année 2016 en se basant sur le niveau d'activité atteint durant la période 2014-2015 comme plafond ne pouvant être dépassé. Outre ce plafond, l'effort de pêche a également été réduit en 2016 pour la senne de plage et la senne tournante coulissante en application du plan de gestion de Méditerranée ;

➤ En Atlantique :

- Conformément aux régimes « cabillaud en Manche est, Mer du nord, Ouest Ecosse et Mer d'Irlande », « espèces profondes », « eaux occidentales », « merlu sud – langoustine », « sole Manche ouest », l'effort de pêche des navires en activité a été encadré. Le régime en effort de pêche encadrant la pêcherie du cabillaud a été supprimé en 2017. En 2018, le régime capacitaire encadrant cette même pêcherie a également été supprimé ;

- Mise en place d'un contingentement depuis 2015 des navires autorisés à accéder à la pêche de la sole en Manche Est compte-tenu de l'état du stock ;
- application d'un moratoire à tous les métiers ciblant le bar en division CIEM IV b-c, VII a et VII d à k, hors chaluts de fonds, senne danoise, métiers de l'hameçon (fermeture partielle uniquement en février et mars) et filets fixes en 2017 ;
- application de 21 jours de fermeture entre le 1er janvier et le 31 mars aux fileyeurs à sole du Golfe de Gascogne.

Tableau 14 : Niveaux et plafonds de la flotte de pêche active sur la période 2011-2019 (31/12/2019)

REGIONS	ANNEE	Tonnage (GT ou UMS)	Puissance (kW)
METROPOLE	PLAFOND	178 124	769 423
	31/12/2019	148 464	674 897
	31/12/2018	150 151	679 103
	31/12/2017	147 301	677 373
	31/12/2016	145 804	673 919
	31/12/2015	144 019	673 087
	31/12/2014	144 654	676 014
	31/12/2013	147 761,53	685 925
	31/12/2012	151 926,35	693 989
	31/12/2011	153 795,82	700 277
LA REUNION	PLAFOND	10 002	31 465
	31/12/2019	3 921	15 501
	31/12/2018	6 595	19 439
	31/12/2017	6 703	19 653
	31/12/2016	6 694	19 397
Plus de 12 mètres	31/12/2015	6 715	19 014
4FD	31/12/2014	6 710	19 014
	31/12/2013	6 713,88	18 502
	31/12/2012	7 048,02	19 509
	31/12/2011	7 568,35	20 579
LA REUNION	PLAFOND	1 050	19 320
	31/12/2019	342	15 501
	31/12/2018	347	11 181
	31/12/2017	355	11 397
	31/12/2016	347	11 107
Moins de 12 mètres	31/12/2015	342	10 887
4FC	31/12/2014	357	11 254
	31/12/2013	358,06	11 293
	31/12/2012	363,1	11 453
	31/12/2011	397	12 561
GUADELOUPE	PLAFOND	6 188	162 590
	31/12/2019	2 044	111 985
	31/12/2018	2 302	126 200
	31/12/2017	2 285	126 307
	31/12/2016	3 014	160 762
Moins de 12 mètres	31/12/2015	3 023	160 434
4FL	31/12/2014	3 001	158 017
	31/12/2013	2 974,84	156 500
	31/12/2012	2 967,70	156 280

	31/12/2011	2 887,13	151 112
GUADELOUPE	PLAFOND	500	1 750
	31/12/2019	0	0
	31/12/2018	0	0
	31/12/2017	0	0
	31/12/2016	0	0
Plus de 12 mètres	31/12/2015	0	0
4FM	31/12/2014	0	0
	31/12/2013	0	0
	31/12/2012	0	0
	31/12/2011	0	0
MARTINIQUE	PLAFOND	5 409	142 116
	31/12/2019	1 467	79 417
	31/12/2018	1 633	89 25
	31/12/2017	1 732	92 057
	31/12/2016	1 807	96 938
Moins de 12 mètres	31/12/2015	1 748	94 476
4FJ	31/12/2014	2 090	110 724
	31/12/2013	2 038,09	108 109
	31/12/2012	1 907,14	99 099
	31/12/2011	1 884,08	96 649
MARTINIQUE	PLAFOND	1 046	3 294
	31/12/2019	154	1 051
	31/12/2018	317	1 718
	31/12/2017	274	1 403
	31/12/2016	274	1 403
Plus de 12 mètres	31/12/2015	233	1 035
4FK	31/12/2014	233	1 035
	31/12/2013	372	1 549
	31/12/2012	415	1 864
	31/12/2011	501	2 495
GUYANE	PLAFOND	903	11 644
	31/12/2019	712	9 991
	31/12/2018	676	9 541
	31/12/2017	685	9 584
	31/12/2016	642	9 114
Moins de 12 mètres	31/12/2015	580	7 071
4FF	31/12/2014	700	8 313
	31/12/2013	656	7 808
	31/12/2012	638	7 608
	31/12/2011	577	6 968
GUYANE	PLAFOND	7 560	19 726
	31/12/2019	1 689	4 470
	31/12/2018	2 169	6 050
	31/12/2017	2 104	6 090
	31/12/2016	2 104	6 090
Plus de 12 mètres crevettiers	31/12/2015	2 393	7 035
4FG	31/12/2014	2 896	8 345
	31/12/2013	3 088	8 971

	31/12/2012	2 877	8 345
	31/12/2011	3 031	9 177
GUYANE	PLAFOND	3 500	5 000
	31/12/2019	0	0
	31/12/2018	0	0
	31/12/2017	0	0
	31/12/2016	0	0
Plus de 12 mètres pélagiques	31/12/2015	0	0
4FH	31/12/2014	166	723
	31/12/2013	166	723
	31/12/2012	166	723
	31/12/2011	166	723
MAYOTTE	PLAFOND	13 916	24 000
	31/12/2019	12 641	19 562
	31/12/2018	12 634	19 400
	31/12/2017	12 634	19 400
	31/12/2016	12 634	19 400
Thoniers senneurs	31/12/2015	2 393	7 035
4FN	31/12/2014	Non RUP	Non RUP
	31/12/2013	Non RUP	Non RUP
	31/12/2012	Non RUP	Non RUP
	31/12/2011	Non RUP	Non RUP
	PLAFOND	En cours de définition	En cours de définition
MAYOTTE			
	31/12/2019	287	5 738
	31/12/2018	287	5 779
	31/12/2016	298	6 228
Thoniers palangriers	31/12/2015	305	6 404
Plus de 24 mètres	31/12/2014	Non RUP	Non RUP
4FP	31/12/2013	Non RUP	Non RUP
	31/12/2012	Non RUP	Non RUP
	31/12/2011	Non RUP	Non RUP
MAYOTTE	PLAFOND	En cours de définition	En cours de définition
	31/12/2019	En recensement	En recensement
	31/12/2017	En recensement	En recensement
Espèces démersales et pélagiques.	31/12/2016	En recensement	En recensement
Moins de 10 mètres	31/12/2015	En recensement	En recensement
4FO	31/12/2014	Non RUP	Non RUP
	31/12/2013	Non RUP	Non RUP
	31/12/2012	Non RUP	Non RUP
	31/12/2011	Non RUP	Non RUP

4.2. Impact sur la réduction de capacité

Les mesures d'ajustement de l'effort de pêche tendent à limiter l'effort maximum de la flotte de pêche française. L'effort de pêche n'augmente plus mais entraîne une mutation de l'activité des navires. Des

réductions de flottilles sont constatées afin de s'adapter aux quotas d'effort de pêche et de captures disponibles.

Pour les aides à l'arrêt définitif d'activité, leur effet a été d'autant plus efficace lorsque les bénéficiaires sont fortement dépendants des pêcheries soumises aux mesures de réduction de l'effort de pêche. La réduction de l'effort de pêche a ainsi été importante sur les pêcheries de l'anchois et du thon rouge. Cet outil a été de nouveau mobilisé entre 2016 et 2017. Si les plans de sortie de flotte ont pris fin au 31 décembre 2017, ils ont été réintroduits dans le cadre du FEAMPA qui devrait entrer en vigueur à l'horizon 2022.

5. Section C : Respect du régime entrée/sortie (en puissance et en jauge)

En application de l'article 22.7 du règlement (UE) n°1380/2013 relatif à la politique commune de la pêche, la capacité de pêche de la flotte de pêche française est limitée en puissance (kW) et tonnage (UMS) aux niveaux mentionnés à l'annexe II du règlement susmentionné. La capacité de pêche prise en compte s'entend comme la capacité de pêche des navires titulaires d'une licence de pêche au sens de l'article 4.9 du règlement (CE) n°1224/2009 instituant un régime communautaire de contrôle de la politique commune de la pêche.

Aux 31 décembre 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019 la flotte titulaire d'une licence de pêche était inférieure aux plafonds de capacité alloués à la France.

Entre le 1er janvier 2011 et le 31 décembre 2019, la flotte de pêche française pouvant réaliser des activités de pêche (déclarée active au fichier flotte) est restée stable.

Le segment métropolitain a connu plus de sorties de flotte que d'entrées en flotte sur la période 2011-2015 mais la tendance s'inverse depuis 2016 avec une légère augmentation de jauge et de puissance du fait de nouveaux projets de construction et d'entrées en flotte en lien avec la sécurité et l'amélioration de la qualité de vie à bord. Cela est confirmé en 2019 où la capacité de la flotte métropolitaine si elle diminue légèrement reste dans tous les cas nettement supérieure au niveau affiché en 2016.

6. Section D : La gestion de la flotte

6.1. Forces et faiblesses du système de gestion national de la flotte

- Les rapports pour les années 2015 et 2016 ont entériné la révision de la stratification géographique des segments de flotte pour affiner les diagnostics. Cette stratification rappelée au point 3.1 a été appliquée à au rapport mais a intégré une sous-segmentation des flottilles côtières de La Réunion et de Mayotte qui étaient auparavant regroupées dans la même région, dans la continuité de ce qui a été fait dans les rapports 2017 et 2018. Les flottilles en activité et les stocks pêchés ne se recoupant pas, une évaluation séparée est donc apparue pertinente.

Plusieurs difficultés continuent de se poser :

- Le décalage pouvant exister entre une évaluation portant sur des données N-2 et la situation actuelle des pêcheries, occasionnant une incompréhension quant aux mesures de gestion qui sont prises.

- L'absence de données européennes s'agissant des captures internationales. Cette carence rend ainsi difficile l'estimation de l'impact des flottes nationales sur chaque stock.
- En 2019, parmi les segments actifs, 101 segments présentent moins de 10 navires soit 55% de la flotte française. Ce n'est pas sans poser problème d'un point de vue statistique rendant délicat au regard de cette discipline la pertinence d'élaboration d'un diagnostic économique. Cette principale limite des critères économiques a été rappelée précédemment à l'occasion de l'analyse des segments à suivre au titre de leur viabilité économique et invite à la plus grande prudence quant à l'utilisation de ce critère.
- L'estimation de la valeur de remplacement et du coût d'amortissement du capital avait empêché la prise en compte des données du capital pour le calcul des indicateurs économiques RoFTA et CR/BER. Les données de capital ont pu être incluses pour la plupart des segments dans le présent rapport mais des réflexions sont en cours pour consolider le calcul de cette variable.
 - l'affectation de chaque navire à une région dominante qui pourrait conduire à regrouper au sein d'un segment des navires aux stratégies de pêche très hétérogènes : navire A passant 99% de son temps dans la région 1 et navire B fréquentant la même année 3 régions de pêche et ne passant que 34% de temps dans cette région 1.
 - La création d'une sous-segmentation distinguant les navires selon la composition de leurs débarquements est toujours à l'étude. Mais depuis deux ans déjà, il a été décidé de présenter une segmentation adaptée pour traiter du cas :
 - des navires en activité sur l'anguille sur la supra-région Atlantique ;
 - des navires en activité sur l'anguille en Méditerranée ;
 - des navires en activité sur le métier du gangui en Méditerranée.

Les navires réalisant ces deux activités se trouvent éclatés sur différents segments de flotte alors qu'ils participent tous à l'effort de pêche ciblé développé sur des pêcheries sensibles et en mauvais état. Toutefois comme ces pêcheries sont habituellement pratiquées à titre accessoire, il n'est pas possible d'identifier des segments de flotte dédiés. Pour éviter cet écueil, l'évaluation des segments dans le présent rapport a été menée selon les critères habituels rappelé ci-dessus.

La France a donc ajouté trois segments au titre de leur pêche accessoire :

- ME ME VL0012 - pêche au gangui : Les navires de 0 à 12 mètres en activité accessoire au moyen d'un gangui sur les posidonies de Méditerranée ;
 - AT ELE VL0024 : Les navires de 0 à 24 mètres en activité accessoire sur la pêcherie de l'anguille sur la façade atlantique ;
 - ME ME ELE VL0024 : Les navires de 0 à 24 mètres pêchant l'anguille en Méditerranée à titre accessoire.
- La mise à disposition aux États membres des données nécessaires à l'établissement du rapport devrait être un préalable notamment pour :
 - la diffusion des avis scientifiques sur l'ensemble des stocks pêchés : cette mise à disposition n'étant pas offerte, chaque Etat membre collecte, sans partage, les plus récents avis disponibles auprès des instances scientifiques reconnues, dont certaines nationales, et l'homogénéité de ces avis n'est pas vérifiable ;
 - la diffusion des quantités totales pêchées sur les stocks à évaluer : aucune mise à disposition aux Etats membres n'étant faite, chaque Etat membre collecte, sans partage, les quantités totales pêchées disponibles auprès des instances reconnues. Toutefois

certaines sont indisponibles ou non stabilisées. L'exhaustivité des quantités collectées n'est donc pas certaine ;

- l'accès au nombre de navires et de segments de flotte de l'ensemble des Etats membres ciblant tel ou tel stock. Sinon la possibilité de mobiliser certains indicateurs, tel le NOS 1, est réduite aux seuls segments de l'Etat membre qui ne sont pas toujours représentatifs dans les débarquements totaux.
- Enfin pour un meilleur suivi et diagnostic des segments de flotte français, il est toujours nécessaire de :
 - renforcer la concertation avec les partenaires scientifiques et professionnels sur les choix méthodologiques (liste des stocks, affectation des navires à des régions, regroupement des segments en cluster...) des prochains rapports ;
 - améliorer la qualité et la disponibilité des données mobilisées pour l'élaboration des prochains rapports ;
 - piloter le renouvellement et le redéploiement de la flotte vers les segments à l'équilibre, le cas échéant avec l'appui d'aide à l'arrêt temporaire d'activité ;
 - optimiser les moyens réglementaires, techniques et administratifs en vigueur pour mettre en adéquation la capacité de pêche aux possibilités de pêche.

6.2. Plans d'action en vue d'améliorer le système de gestion national de la flotte

La France se félicite de la couverture des stocks dans le présent rapport qui continue de progresser année après année et entend poursuivre ses efforts pour la renforcer. Le plan d'actions national s'attachera donc à rendre disponible les données relevant de la compétence d'un Etat membre mais il convient de garder en perspective les besoins d'une coordination européenne plus poussée.

Le plan tend vers un suivi exhaustif de la flotte de pêche française afin de réaliser les efforts de gestion opportuns pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche. Dans cette perspective, le plan comporte deux volets dont :

- un volet qualitatif pour l'amélioration de la donnée mobilisée pour l'élaboration du rapport capacité,
- un volet dirigé vers la réduction de la capacité des segments en déséquilibre et l'optimisation de la gestion des segments.

i. L'amélioration de la qualité et de la disponibilité des données nécessaires à l'élaboration du rapport capacités

Depuis le rapport 2017, la liste des stocks suivis a été considérablement augmentée. Pour la période 2011-2013 la part des débarquements associés à des stocks évalués était de 34%. Pour la période 2011-2014, elle a été portée à 68%. La progression est constante permettant en 2017 d'atteindre un taux de couverture de 74% des volumes débarqués sur le territoire national (régions ultramarines comprises) et 72% des débarquements en valeur. Après un léger recul en 2018, la part des stocks évalués dans les débarquements a connu en 2019 son plus haut niveau jamais atteint depuis l'existence du rapport capacité et est donc estimée à 79% aussi bien en volume qu'en valeur des débarquements concernés.

Tableau 15 : Taux de couverture en volume et en valeur des stocks de référence

Année	Nombre de stocks REF*	Tonnes (Stocks REF)	Tonnes - total FRA	Valeur k€ (Stocks REF)	Valeur totale k€ débarquements FRA	% couverture (tonnage)	% couverture (valeur)
2011	110	339 918	492 363	819 409	1 201 936	69%	68%
2012	111	349 656	504 569	832 912	1 175 288	69%	71%
2013	110	373 844	528 582	874 534	1 200 267	71%	73%
2014	109	401 793	545 423	892 489	1 236 872	62%	65%
2015	110	398 565	535 934	920 330	1 260 784	74%	73%
2016	108	421 605	552 491	972 561	1 319 744	76%	74%
2017	108	415 962	552 690	997 158	1 368 546	75%	73%
2018	105	409 501	565 245	957 690	1 398 045	72%	69%
2019	112	410161	1023780	518 548	1 294 003	79%	79%

* Pour lesquels des débarquements français sont non nuls

ii. L'accompagnement de la réduction de capacités des segments en déséquilibre

Comme suite à l'identification de segments en déséquilibre présentés au point 2 du présent rapport, la France a estimé la réduction à opérer par segment en déséquilibre en tenant compte des derniers avis scientifiques disponibles et de la part de chacun de ces segments dans les débarquements français sur les stocks en mauvais état à l'origine du déséquilibre.

L'estimation de la surcapacité a été réalisée afin de réduire en priorité les débarquements sur les stocks en mauvais état faisant basculer en déséquilibre les segments. Une cible moyenne de réduction des débarquements sur ces stocks a été établie par segment. Une fois la cible de réduction des débarquements fixée pour un segment, il en a été déduit un objectif de réduction en nombre de navires, tonnage et puissance par segment. Cet objectif est indicatif. Il a été évalué en considérant que les captures de tous les navires étaient identiques. Il peut donc être ajusté selon les navires réalisant la réduction de l'effort de pêche. De même, cet objectif peut être révisé à la lumière des prochains avis scientifiques ou des premiers arrêts d'activité.

A chaque objectif de réduction, des actions de gestion ont été définies afin que les déséquilibres constatés aient disparu au plus tard le 31 décembre 2021.

L'atteinte des objectifs de réduction se fera essentiellement au moyen des actions suivantes :

- fermeture temporelle d'activité non aidée, arrêt temporaire aidé selon les modalités précisées dans le PO FEAMP ;
- accroissement de la sélectivité des engins de pêche, le cas échéant par le financement d'études ;
- limitation des renouvellements et entrées en flotte sur les segments en déséquilibre ;
- réflexion sur le renforcement des mesures de gestion des plans pluriannuels en vigueur pour les navires battant pavillon français.

Calendrier des aides à l'arrêt temporaire d'activité

Si des aides à l'arrêt temporaire d'activité sont mises en œuvre, elles le seront à titre exceptionnel pour faire face à une situation drastique prévue au point 1 de l'article 33 du règlement (UE) n°508/2014 ou pour mettre en œuvre une réduction de l'effort de pêche pérenne à même de garantir l'atteinte des objectifs de rendement maximal durable visés à l'article 2§2 du règlement (UE) n°1380/2013.

Dans ce cadre une mesure d'aide à l'arrêt temporaire d'activité sera ouverte selon les modalités suivantes:

- l'ouverture de l'aide sera décidée et mentionnera les pêcheries visées et les objectifs de sélectivité dont le temps d'équipement ou de test peut donner lieu à indemnisation ;
- le dépôt, l'instruction et l'octroi de l'aide devront être finalisés pour le 31 mai de l'année suivant l'année d'ouverture de l'aide.

iii. Informations générales sur le respect des mesures de gestion de la flotte

Le règlement (CE) n°1224/2009 du 20 novembre 2009 établissant un régime communautaire de contrôle et son règlement d'exécution, le règlement (UE) n°404/2011 du 08 avril 2011, sont entrés en vigueur au 1er janvier 2012.

Ces deux règlements régissent notamment le contrôle de la puissance moteur, qui s'articule en deux phases : la certification des moteurs puis la vérification (documentaire et, le cas échéant, physique). Conformément à ces dispositions, les autorités françaises s'appuient sur les certifications de moteur évoquées en détail dans le rapport 2013.

Depuis, la France est entrée en 2012 dans la phase de vérification en soumettant pour approbation les plans de sondage requis aux services de la Commission européenne. Ces plans, approuvés par la Commission, sont mis en œuvre depuis 2013.

7. Evolution des procédures administratives dans le cadre du système de gestion national de la flotte

La gestion de la flotte française sur les pêcheries stratégiques nationales est assurée par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) qui s'appuie sur les services déconcentrés, les organisations de producteurs (OP) et les comités des pêches maritimes et des élevages marins pour mettre en œuvre les mesures de gestion et en assurer le respect.

De plus, depuis 2011, les OP et les comités ont délégué pour délivrer les autorisations de certains régimes. Cette délégué répond au souhait des opérateurs d'avoir plus de latitude pour mettre en adéquation la capacité nécessaire avec leurs possibilités de production et leur valorisation commerciale optimale.

De la même manière, la France continue de simplifier ses procédures administratives de gestion des droits d'accès en étendant la dématérialisation des autorisations de pêche. Les autorisations de pêche comme les licences ne font plus désormais l'objet d'une délivrance papier et sont entièrement instruites avec des applications informatiques. Cette évolution est conforme à la réglementation européenne en matière de contrôle des pêches et permet une plus grande fluidité de gestion et de réaction aux programmes d'activité des navires de pêche.

Enfin, pour rappel, la France avait initié en 2013 en concertation avec le secteur professionnel une réforme de la gestion des droits à produire (possibilités de captures et d'effort de pêche) et qui s'était poursuivie en 2015. Ces réformes répondaient à un besoin de simplification des procédures administratives et à une meilleure participation des professionnels dans les choix de gestion notamment dans la mise en adéquation des capacités de pêche aux possibilités de pêche. Au final, la réforme de la gestion des capacités est entrée en vigueur en février 2017 en métropole et a été transposée dans les régions ultramarines en mars 2019.

8. Appréciation des indicateurs relatifs à la flotte de pêche

Sur les 198 segments de flotte, le calcul des indicateurs a porté sur l'ensemble des segments actifs. En revanche, les indicateurs économiques ne sont restitués que sur les segments où la population est supérieure à 3 navires pour des raisons de confidentialité.

8.1. Les indicateurs techniques

Pour le présent rapport, les indicateurs techniques utilisés sont ceux utilisés par le CSTEP lors de l'évaluation des rapports des États membres rendus pour l'année 2012, à savoir :

- le nombre de navires inactifs par région et catégorie de longueur DCF détaillées au point 3.1 du présent rapport ;
- le taux d'utilisation des capacités de production du segment : moyenne des jours de mer du segment sur jours de mer maximum possibles (Moyenne $J_{mer} / J_{mer \text{ max possible}}$) du segment. Les jours de mer maximum possibles correspondent au 90ème centile du segment. Si cet indicateur est inférieur à 0,7 cela signifie que la capacité productive du segment est sous-utilisée.

Il est à noter que le second indicateur technique est restitué sur les segments de moins de 12 mètres mais qu'aucun diagnostic ne peut être fait. En effet l'interprétation du taux d'utilisation des capacités de production y est délicate compte-tenu de la diversité des stratégies individuelles des patrons de pêche propriétaires des navires dont la pêche ne constitue pas la seule activité dans nombre de cas. La dépendance à la pêche des navires des segments de moins de 12 mètres devrait faire l'objet d'une évaluation plus fine afin de tenir compte de leur plus grand degré de polyvalence.

Par ailleurs, le mode de restitution des obligations déclaratives des navires de moins de 10 mètres, une fiche de pêche par mois, ne permet pas de réaliser un suivi optimum de leur effort de pêche. L'appréciation de l'indicateur technique pour ces segments nécessite donc de revoir les données à collecter.

8.2. Les indicateurs biologiques

Pour le présent rapport, les indicateurs biologiques employés sont ceux utilisés par le CSTEP lors de l'évaluation des rapports des Etats membres rendus pour l'année ¹⁸2012 et les deux nouveaux indicateurs préconisés dans son rapport 15-02. Pour rappel, il a été introduit lors de l'élaboration du rapport français 2020 pour le calcul de ces indicateurs dits biologiques un changement par rapport aux années précédentes. Jusqu'à présent les indicateurs biologiques étaient calculés en tenant compte du dernier diagnostic biologique qui « colorait » alors l'ensemble de la série des données. Or pour la préparation du rapport 2020, le diagnostic retenu est celui de l'année en cours sans qu'il colore l'ensemble du jeu de données. Cette méthode est conforme aux recommandations européennes et offre comme avantage de mieux cerner au cours d'une série pluriannuelle l'état réel d'un stock. Cela tend à relativiser le poids du dernier diagnostic connu d'un stock et à mieux prendre en compte des tendances favorables ou défavorable de l'état d'un stock au cours du temps.

a- « Sustainable Harvest indicator » (SHI) »

Il s'agit de la moyenne normalisée des mortalités par pêche F^* (F_c/F_{msy}) pour tous les stocks qui sont pêchés par le segment et pour lesquels un F_{msy} est estimé, pondérées par le volume des débarquements des stocks considérés :

- cet indicateur est restitué si les débarquements relatifs aux stocks considérés représentent au moins 40% des débarquements du segment ;
- $SHI \leq 1$ signifie que le segment est économiquement dépendant de stocks dont l'exploitation est soutenable.

Pour la France cet indicateur a été calculé uniquement pour les stocks où les informations nécessaires étaient disponibles soit 61 stocks (voir tableau 8 point 3.2).

b- « Stocks at risk indicator (SAR)»

Il s'agit du nombre de stocks à risque exploités par le segment si ce stock représente au moins 10% des débarquements du segment ou si le segment contribue à au moins 10% des débarquements totaux de ce stock.

Pour le CSTEP, un stock à risque est un stock :

1. ayant une biomasse inférieure à la biomasse limite (Blim), ou ;
2. pour lequel un organisme consultatif international préconise de fermer la pêcherie, d'interdire la pêche ciblée, de réduire la pêche dans toute la mesure du possible ou d'adopter des mesures similaires, même lorsque cet avis a été émis sur la base de données limitées, ou ;
3. pour lequel un règlement concernant les possibilités de pêche stipule que le poisson doit être remis dans la mesure du possible vivant à la mer ou que les débarquements sont interdits, ou ;
4. figurant sur la «liste rouge» de l'UICN ou inscrit aux annexes de la CITES.

La France a ajouté à cette définition :

- les stocks inféodés à un habitat fragile ou en mauvais état et reconnu comme tel par les organisations internationales habilitées. En effet compte-tenu de la fragilité de certains habitats, les pratiques de pêche présentant un risque pour leur bon état doivent être limitées. Il en va ainsi pour l'activité de pêche au gangui sur les posidonies de Méditerranée. Ces pratiques de pêche, présentées en annexe 2 à ce rapport, représentent une menace pour ces

¹⁸ COM(2014) 545 final du 2 septembre 2014 - Point 7.1 Lignes directrices pour l'analyse de l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche conformément à l'article 22 du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la politique commune de la pêche.

habitats qu'il convient de réduire. Dans ce cadre la France considère que les stocks de Méditerranée inféodés aux posidonies sont des stocks à risque. Cette appréciation est confirmée par l'annexe II de la Convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée et l'annexe IV de la Directive « Habitats, Faune, Flore »¹⁹.

- les stocks pour lesquels un avis scientifique recommande de réduire fortement l'effort de pêche déployé même si le niveau de biomasse limite n'est pas connu et si la fermeture de la pêcherie n'est pas préconisée. Il en va ainsi pour
 - les espèces de merlu, rouget de vase et crevette en méditerranée pour lesquelles l'avis de la CGPM²⁰ recommande une forte réduction de l'effort de pêche.
 - les stocks d'anguille d'Atlantique et de Méditerranée, pour lequel l'avis de septembre 2016 du CIEM, Joint EIFAAC/ICES Working Group on Eels (WGEEL), constate une diminution importante et pérenne du recrutement du stock.

c- « Number of Overexploited Stocks (NOS) »

Cet indicateur intègre les stocks pour lesquels seul un diagnostic « à dire d'experts » est disponible.

La France a distingué deux variantes de calcul de cet indicateur dans le présent rapport :

- une variante, dite « NOS 1 » identifiant les segments de flotte responsable de l'état du stock : cette variante est la plus proche du mode de calcul proposé par le rapport STECF-15-02. Cependant, faute d'informations disponibles sur le nombre de segments de flotte qui capturent chaque stock au niveau international, l'indicateur NOS 1 est calculé en considérant qu'un segment est réputé pêcher un ou plusieurs stocks en mauvais état dès lors que la part des débarquements FR sur les débarquements totaux est importante (>80%), que le ratio (Captures segment-stock/ Captures totales stock) est supérieur au rapport (1/Nombre total de segments). Le stock « surexploité » est comptabilisé dans le NOS du segment. Dans ce cadre, le nombre de segments ciblant ce stock en France est considéré comme un proxy du nombre total de segments ciblant ce stock.
- une variante, dite « NOS 2 », permettant d'identifier les segments ayant des débarquements significatifs de stocks en mauvais état : un segment pêchait un stock surexploité dès lors que ces prélèvements sur un stock en mauvais état représentés au moins 15% des débarquements totaux du stock considéré.

d- « Economic Dependency Indicator (EDI) »

Cet indicateur représente la part des débarquements en valeur associée aux stocks en mauvais état dans le total des débarquements d'un segment. Un EDI supérieur à 40% signifie que le chiffre d'affaires du segment repose en majorité sur des stocks en mauvais état ce qui compromet la viabilité économique du segment. L'EDI n'est pas estimé pour de nombreux segments de moins de 12 m en Méditerranée et dans les Outre-mer.

Les indicateurs NOS et EDI ont été calculés pour l'ensemble des stocks à suivre identifiés en annexe 5 du présent rapport.

8.3. Les indicateurs économiques

Pour le présent rapport, la France rappelle que le résultat de ces indicateurs est fragilisé par :

¹⁹ Annexe IV de la Directive 92/93/CE « Habitat, Faune, Flore » et Annexe II de la Convention de Barcelone pour la protection de Méditerranée

²⁰ GFCM:SAC18/2016/Inf.11 p11-13.

- la méthode appliquée : les variables sont constituées à partir d'un échantillonnage où les réponses ne sont pas exhaustives.
- la taille du segment : les variables sont restituées seulement pour les segments de plus de trois navires dans le respect des règles de confidentialité appliquées aux données statistiques.

Par ailleurs, du fait de diverses stratégies de pêche ces indicateurs ne peuvent pas être conclusifs. La France interprète donc avec prudence les résultats de cette évaluation.

Sinon les indicateurs économiques appliqués sont ceux utilisés par le CSTEP lors de l'évaluation des rapports des Etats membres rendus pour l'année 2012, à savoir :

- « RoFTA (Rate of return on fixed tangible asset) = (Net Profit + opportunity cost of capital) / Tangible asset value (Vessel depreciated replacement value) ».
- CR/BER = current revenue / break even revenue.

Pour pouvoir obtenir des séries de données longues et stables, il a été décidé pour le calcul de l'indicateur économique de constituer des segments d'au moins 10 navires. Le regroupement tient compte des classes de navires suivantes distinguées par l'UE et a été opéré dans l'ordre suivant :

1° Les regroupements sont réalisés au sein d'une même supra-région et d'une même région.

2° Le cluster prend le nom du segment le plus grand en nombre de navires.

3° Le regroupement est appliqué dans l'ordre ci-après exposé :

a- Les clusters respectent les classes de navires distinguées par l'UE :

- Smallscalefleet (SSF) : il s'agit des navires de moins de 12 m avec un engin principal "dormant".
- Large scalefleet (LSF) : ce sont les autres navires, à l'exception des navires LWF.
- Long distant water fleet (LWF) : navires d'outre-mer de plus de 24 m.

b- Les navires pratiquant le même métier et appartenant à une catégorie de longueur hors tout (LHT) en mètre (m) strictement limitrophe (0-10 m / 10-12 m par exemple) sont regroupés;

c- Les navires pratiquant un métier non identique mais similaire et appartenant à une catégorie de LHT strictement identique sont regroupés;

d- Par dérogation au point c, un regroupement différent doit être adopté compte-tenu de leur spécificité :

- pour les plus de 40 m : il est privilégié un regroupement par LHT quel que soit le métier affecté aux navires réunis.
- pour les segments d'outre-mer : il est privilégié le regroupement par type de métier quelles que soient les catégories de longueur concernées (mais dans le respect du point 4.a. ci-dessus).

4° Il est possible de garder des segments de moins de 10 navires compte-tenu de leur hétérogénéité par rapport aux segments limitrophes.