

**Note
des autorités françaises
à la Commission européenne DG MARE
à l'attention de Monsieur le Directeur général des affaires maritimes et de la pêche**

Objet : Rapport annuel de la France relatif aux efforts réalisés entre 2011 et 2017 pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche

**RAPPORT¹ ANNUEL DE LA FRANCE POUR L'ANNEE 2019
concernant les efforts réalisés entre 2011 et 2017 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.....	7
3. Section A : Les segments de flotte et les pêcheries.....	15
4. Section B : Plan d'adaptation de l'effort de pêche.....	21
5. Section C : Respect du régime entrée/sortie (en puissance et en jauge).....	23
6. Section D : La gestion de la flotte.....	25
7. Evolution des procédures administratives dans le cadre du système de gestion national de la flotte.....	29
8. Appréciation des indicateurs relatifs à la flotte de pêche.....	29

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 2018

Annexe 4 : Plans d'actions mis en œuvre dans le rapport pour l'année 2019

Annexe 5 : Synthèse des stocks et diagnostics du rapport pour l'année 2019

1. Résumé du rapport

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.

1- Conclusions du rapport

Sur la période 2011-2017, 232 segments ont été couverts. En 2017, la flotte française comporte 193 segments de flotte auxquels s'ajoutent 3 segments (ATL ELE 27, MED ELE 37 et MED Ganguis) soit 196 segments, dont 105 à l'équilibre, 20 à surveiller, 7 en déséquilibre, 14 inactifs et 50 segments où le diagnostic est conditionné à la collecte de données supplémentaires.

La France se félicite de l'évolution positive de l'état de segments qui avaient jusqu'ici toujours été en déséquilibre et dont la surcapacité a été résorbée. Il est ainsi à noter que **les flottilles de fileyeurs de la mer du Nord et du Golfe de Gascogne sont toutes revenues à l'équilibre** en raison notamment d'une nette amélioration du stock de sole, rendue possible par les efforts conjoints de la profession et de l'administration. 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 109 stocks sur l'ensemble de la période. Sur l'ensemble de ces 109 stocks suivis, 78 sont diagnostiqués en bon état contre 31 en mauvais état. Sur ces 31 stocks en mauvais état, la France représente plus de 5% des débarquements pour 18 stocks et représente plus de 80% des débarquements pour six stocks : l'anchois de Méditerranée, l'anguille d'Atlantique, la langoustine du Golfe de Gascogne (VIIIab. FU23-24), la crevette de Guyane, le merlu méditerranéen et le rouget de vase en Méditerranée.

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 (tonnes)
ANE (37.GSA7)	Anchois	100%	1303
ELE (27)	Anguille d'Atlantique	100%	69
NEP (VIIIab.FU23-24)	Langoustine	100%	3454
PEN (31)	Crevettes <i>Penaeus subtilis</i>	100%	458
HKE (37.GSA7)	Merlu européen	90%	760
MUT (37.GSA7)	Rouget de vase	83%	241
COD (VIIe-k)	Morue de l'Atlantique	60%	1347
PIL (VII,VIIIabd)	Sardine	60%	17837
ELE (37)	Anguille de Méditerranée	52%	356
COD (VIa)	Morue de l'Atlantique	50%	126
RJC (VIII)	Raie bouclée	48%	191
WHG (VIIbc,VIIe-k)	Merlan	43%	5290
PLE (VIIhjk)	Plie d'Europe	43%	50
GFB (27)	Phycis	30%	458
WHG (IV,VIIId)	Merlan	22%	3337
SBR (VI,VII,VIII)	Cardine	13%	17
YFT (51)	Albacore	7%	29696
BLI (I,II,IIIa,IVa,VIII,IX,XII)	Lingue bleue	6%	12

2- Structuration de la flotte française en 2017

Au 31 décembre 2017, la flotte comporte 6 510 navires actifs administrativement pour 174 360 GT et 969 054 kW dont 5 738 navires de 170 637 GT et 892 188 kW ayant une activité restituée dans le présent rapport.

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 12 derniers mois. 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 2017.

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

La segmentation a été obtenue selon la méthode de 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, il ressort en 2017 que 20 segments comportent plus de 100 navires, 56 segments ont moins de 4 navires dont 27 segments mono navire et 55 segments sont constitués de 10 à 50 navires.

Il est à noter que sur les 20 segments comportant plus de 100 navires, 3 d'entre eux sont des segments regroupant les navires inactifs des façades Atlantique/Manche, Méditerranée et des régions ultrapériphériques.

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 2017	Supra région	Région	Métier	Catégorie de longueur hors tout
AT NONACTIVE VL0010	149	Atlantique	Inactif	Inactif	0 à 10 mètres
AT GG_Ib DFN VL0010	190	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Fileyeur	0 à 10 mètres
AT GG_Ib DTS VL1012	109	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Chalutier	10 à 12 mètres
AT GG_Ib DTS VL1218	118	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Chalutier	12 à 18 mètres
AT GG_Ib HOK VL0010	153	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Hameçons	0 à 10 mètres
AT GG_Ib MGO VL0010	148	Atlantique	Golfe de Gascogne - Mers ibériques	Divers engins actifs	0 à 10 mètres
AT MC_OE_Is FPO VL0010	170	Atlantique	Manche Ouest - Mers celtiques et d'Irlande - Ouest Ecosse - Islande	Caseyeur	0 à 10 mètres
ME NONACTIVE VL0612	150	Méditerranée	Inactif	Inactif	6 à 12 mètres
ME ME DFN VL0006	119	Méditerranée	Méditerranée	Fileyeur	0 à 6 mètres
ME ME DFN VL0612	530	Méditerranée	Méditerranée	Fileyeur	6 à 12 mètres
OM NONACTIVE VL0010	759	Régions ultrapériphériques	Inactif	Inactif	0 à 10 mètres
OM Guadeloupe HOK VL0010	124	Régions ultrapériphériques	Guadeloupe	Hameçons	0 à 10 mètres
OM Guadeloupe PGP VL0010	258	Régions ultrapériphériques	Guadeloupe	Divers engins passifs	0 à 10 mètres
OM Martinique FPO VL0010	174	Régions ultrapériphériques	Martinique	Caseyeur	0 à 10 mètres
OM Martinique HOK VL0010	133	Régions ultrapériphériques	Martinique	Hameçons	0 à 10 mètres
OM Martinique PGP VL0010	235	Régions ultrapériphériques	Martinique	Divers engins passifs	0 à 10 mètres
OM Mayotte PP Hors Senneurs HOK VL0010	113	Régions ultrapériphériques	Mayotte Hors senneurs	Hameçons	0 à 10 mètres
OM Reunion PP Hors Senneurs HOK VL0010	160	Régions ultrapériphériques	La Réunion Hors senneurs	Hameçons	0 à 10 mètres

La segmentation de 2019 contient au total deux segments « naturels » de moins que dans le précédent rapport. Cette légère baisse 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 2018 et celui de l'année présente :

Segments présents dans le rapport 2018 mais non dans le rapport 2019	Segments présents dans le rapport 2019 mais non dans le rapport 2018
AT GG_Ib MGP VL1218	OM Martinique FPO VL1824
AT GG_Ib PGP VL1218	AT MC_OE_Is OTM VL1824
OM Martinique DFN VL1012	AT MC_OE_Is PGP VL1012
OM Martinique FPO VL1012	AT MC_OE_Is TBB VL1218
OM Martinique PGP VL1012	AT MdN_Mchest HOK VL2440
AT MdN_Mchest DFN VL1824	ME ME PMP VL1218
AT MdN_Mchest HOK VL1012	OM Reunion PP Hors Senneurs DFN VL0010
ME ME DTS VL0612	
ME ME PGP VL1218	

Les segments créés par la DPMA 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 2017 et au 31 décembre 2015 laisse apparaître une baisse significative du nombre de navires avec 1571 navires en moins, lesquels représentent une diminution capacitaire de 5657 GT et 144 840 kW. Pour autant, ce chiffre est à nuancer au regard de l'évolution amorcée depuis l'an passé et qui laisse apparaître une légère hausse du nombre de navires et des capacités afférentes. Le présent rapport fait ainsi état d'une hausse de 13 navires entre 2016 et 2017 pour un total de 2972 GT et 15 989 kW supplémentaires.

5 – Changement de l'état du stock et/ou des opportunités de pêche durant l'année

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

Il est toutefois à noter une amélioration pour 5 stocks, diagnostiqués en « bon état » alors qu'ils étaient en mauvais état l'an passé. Il s'agit des stocks suivants :

- le bar (BSS Vbc, VIIa, VIIId-h),
- la langoustine (NEP VIIgf.FU22),
- le pocheteau gris (RJB VI, VIIa-c, VIIe-k),
- la raie bouclée (RJC VI),
- la sole (SOL VIIIab)

Inversement, 5 stocks sont diagnostiqués en "mauvais état" cette année alors qu'ils étaient en "bon état" dans le rapport 2018. Il s'agit des stocks suivants :

- la langoustine (NEP VIIIab.FU23-24),
- la langoustine (NEP VIIbcjk.FU16),
- la sardine (PIL VII, VIIIabd),
- le merlan bleu (WHG VIIbc, VIIe-k),
- la raie bouclée (RJC VIII).

Les stratégies de pêche et les pêcheries sont quant à elles relativement stables sur la période 2011-2017.

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.

6- Plans de gestion mis en place durant l'année

Sur la période 2011-2017, 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 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 (-9).

En Méditerranée, malgré une volonté annoncée au premier semestre 2018, la profession a finalement décidé de reporter la mise en place d'une mesure d'arrêt temporaire pour la pêcherie chalutière. La réflexion est en cours dans un contexte d'entrée en vigueur du plan de gestion en Méditerranée pour les chalutiers et devrait aboutir d'ici le prochain rapport à un plan français ambitieux.

Enfin, en cas de Brexit sans accord, la France se tient prête depuis le début de l'année 2019 à activer un dispositif d'arrêt temporaire de grande ampleur pour soutenir financièrement les 200 armateurs français dont le chiffre d'affaires de leur(s) navire(s) dépend à 20% et plus des eaux britanniques.

Pour rappel, il est à noter que 4 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.

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.

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

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 2011-2017 (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.

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 3 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°1350/2013 demande aux Etats 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):
 - où l'indicateur SAR ou l'indicateur « SHI » est favorable sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2019 soit 2015 à 2017 ;
 - ne ciblant pas de stocks en mauvais état sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2019 soit 2015 à 2017 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):
 - 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 2019 soit 2015 à 2017 ;
 - pêchant des stocks en mauvais état sur au moins les 3 dernières années évaluées dans le rapport pour l'année 2019 soit 2015 à 2017 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):
 - pour lesquels un des indicateurs biologiques calculés est défavorable sur au moins deux années de suite entre 2015 et 2017 ;
 - dont la viabilité économique n'est pas tenable au regard de la surcapacité économique sur au moins 2 années entre 2015 et 2017. ;
 - 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 :
 - la faible taille du segment de flotte qui a conduit à la disparition du segment sur la dernière année du rapport de l'année 2019 ;
 - l'absence des données minimum nécessaires au calcul des indicateurs comme les temps de pêche ou les quantités débarquées.

iii. Le diagnostic de 2018

Sur les 196 segments de flotte que compte la France en 2017, le diagnostic pour l'année 2019 est le suivant :

- 105 segments à l'équilibre ;

- 7 segments en déséquilibre ;
- 20 segments à surveiller ;
- 14 segments inactifs ;
- 50 segments où le calcul des indicateurs n'a pas été possible (tous indicateurs confondus).

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 oeuvre 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 oeuvre 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 détaillés au point 8 du présent rapport.

i. La méthodologie retenue

Si l'ensemble des indicateurs a été calculé, la France a établi son diagnostic de déséquilibre :

- **Uniquement sur le résultat des indicateurs biologiques.** Seuls ces derniers identifient les segments ayant un impact certain en volume débarqué sur des stocks en mauvais état. Les indicateurs techniques et économiques ne permettent que de déduire une sous-utilisation des navires d'un segment ou une absence de rentabilité qui peut être due à des variables étrangères à l'état des stocks comme une mauvaise gestion, une activité saisonnière ou complémentaire, etc... 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.
- **Uniquement sur les segments ayant des indicateurs biologiques défavorables sur les trois dernières années du rapport.** Un déséquilibre sur une seule ou deux années n'est pas suffisant pour identifier une tendance durable. En effet, 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 d'identifier les activités pratiquées par les navires. En revanche, si le segment cumule deux années d'indicateurs biologiques sur la période 2014-2016 il sera placé en segment à suivre.
- **Quand l'indicateur biologique ne fait l'objet d'aucune réserve d'interprétation.** Le cas échéant, le segment 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 Indicator* » (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 Etats 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 ;
- 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 58 stocks. A noter toutefois que la solidité des diagnostics progresse puisque depuis le précédent rapport 5 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 point 3.2.a et 8.2.

ii. La liste des segments français en déséquilibre

Tableau 3 : Liste des 7 segments en déséquilibre

Segment	Libellé	Nombre de navires en 2017	Critères biologiques (surcapacité biologique)	Stocks en mauvais état débarqués	Critère technique (surcapacité technique)	Critère économique (surcapacité économique)	Evolution par rapport au rapport 2018 (soit entre 2016 et 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)	Equilibre	Equilibre	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	193	Déséquilibre SAR	Anguille - ELE (37)	Non pertinent pour les flottilles de moins de 12 mètres ¹⁷	Equilibre	Nombre d'autorisations régionales de pêche en baisse
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 flottilles de moins de 12 mètres	Equilibre	Nombre de navires inchangé entre 2016 et 2017

¹⁷ La pêcherie est concentrée presque exclusivement sur des moins de 12 mètres.

AT ELE VL0024	Atlantique - de 0 à 24 mètres - pêche accessoire Anguille	451	Déséquilibre SAR	Anguille - ELE (27)	Non pertinent pour les flottilles de moins de 12 mètres ¹⁸	Equilibre	Equilibre	Nombre de licences CMEA avec droits de pêche spéciaux pour la civelle et l'anguille en hausse
AT GG_Ib DTS VL1218	Atlantique – Golfe de Gascogne, mers ibériques – Chalutiers - de 12 à 18 mètres	118	Déséquilibre NOS 1, NOS 2	Langoustine (NEP.27.8ab. FU23-24)	Equilibre	Equilibre	Nouveau segment en déséquilibre	
AT GG_Ib PS_ VL1218	Atlantique – Golfe de Gascogne, mers ibériques - Senneurs à senne coulissante - de 12 à 18 mètres	16	Déséquilibre NOS 2	Sardine (PIL.27.8abd)	Equilibre	Equilibre	Nouveau segment en déséquilibre	

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 pêcherie 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, il est à préciser que le nombre de navires recensé dans le présent rapport correspond au nombre de licences anguilles¹⁹ délivrées pour les années concernées, quel que soit le stade de l'anguille, et ce sur les 2 façades.

Certains 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 n'a pas été retenu malgré un SHI négatif car le merlan bleu, bien qu'en mauvais état, demeure dans la zone VIIbc, VIIe-k dans la marge d'erreur du Fmsy. Par ailleurs, le segment, constitué d'un seul et unique navire, contribue à moins de 1% à l'exploitation du stock.
- Le segment AT MdN_Mchest OTM VL40XX ciblant le maquereau n'a également pas été retenu malgré un SHI EU négatif car l'indicateur est très faiblement négatif et que ce déséquilibre ne se retrouve sur aucun autre indicateur biologique. En outre, il est à noter que le segment concerné est le seul segment français à pêcher ce stock et il contribue à moins de 1% du mauvais état de ce dernier. Enfin, l'estimation de ce déséquilibre ne repose que sur trois navires ce qui fragilise le diagnostic.
- Le segment AT GG_Ib HOK VL0010 qui cible le bar en zone CIEM VIIIab. Des réserves d'interprétation existent en effet sur ce stock. Le diagnostic de cette année est fondée sur une évaluation de bonne qualité (stock en catégorie 1) qui montre une légère surpêche F/Fmsy=1.05, pour autant ce ratio s'inscrit dans la fourchette autour de Fmsy (Fmsy-range) soit la marge d'erreur de l'indicateur. La France a ainsi considéré que le stock n'était pas en mauvais état mais par mesure de précaution a placé le segment hameçons de 0 à 10 mètres en Atlantique pêchant le bar en segment à surveiller.

¹⁸ La pêcherie est concentrée presque exclusivement sur des moins de 12 mètres.

¹⁹ Licence CMEA pour l'Atlantique et autorisations régionales de pêche pour la façade méditerranéenne.

- Les segments AT MC_OE_Is FPO VL0010 et AT MC_OE_Is FPO VL1012 sont également placés dans la liste des segments à suivre au motif que l'état du stock en mauvais état, en l'espèce le buccin en zone CIEM VIIe, est sujet à de nombreuses réserves d'interprétation. En effet, le document de référence (projet BESTCLIM) donne bien le statut du stock jusqu'en 2015, mais seulement l'évolution de biomasse pour 2016, sans la mortalité par pêche. Une mise à jour a été faite en 2017, mais elle n'a pas de valeur de référence. De plus, les différentes approches proposées dans le projet sont peu robustes et proposent des résultats divergents.
- Le segment des chalutiers pélagiques de 24 à 40 mètres ciblant l'anchois en Méditerranée est également placé en segment à surveiller car la contribution du segment français à l'état du stock est faussée du fait du manque de données relatifs aux débarquements des autres Etats qui engendre mécaniquement une forte dépendance du segment au stock. En outre le stock d'anchois fait l'objet d'une évaluation sur la base d'avis scientifique et non d'une évaluation analytique limitant la portée du diagnostic scientifique.

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 de l'année 2018

Il convient de signaler que cinq des sept segments en déséquilibre du rapport 2019 sont des segments qui figuraient déjà en déséquilibre dans le rapport de 2018. 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 3 segments des fileyeurs du Golfe de Gascogne, 10 à 12 mètres, 12 à 18 mètres et 18 à 24 mètres pêchant la sole, sont tous revenus à l'équilibre.

En revanche, deux nouveaux segments apparaissent comme étant en déséquilibre, il s'agit des segments des chalutiers pélagiques et des senneurs de 12 à 18 mètres dans le Golfe de Gascogne qui apparaissent respectivement en déséquilibre au titre de la langoustine et de la sardine.

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 20 segments qui sont placés sous surveillance.

- 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 sur surveillance par précaution, afin de suivre leur impact sur les prélèvements effectués sur des stocks en mauvais état. Ils sont au nombre de trois.
- Les segments à suivre sont également les segments mis sur 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 signale une dépendance économique forte 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 onze pour le présent rapport.
- Enfin, 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. On en compte six.

ii. La liste des segments français à suivre

Tableau 4 : Liste des 9 segments à suivre au titre des indicateurs biologiques.

Segment	Libellé	Espèce associée / engin	Nombre de navires en 2017	Moyenne d'âge des navires	Evolution par rapport au rapport 2018 (soit entre 2016 et 2017)
OM Guyane DTS VL1824	Autres régions - Guyane - Chalutiers - de 18 à 24 mètres	Crevettes (PEN.31)	14	24	2 navires de moins
ME ME OTM VL2440	Méditerranée - Méditerranée - Chalutiers pélagiques - de 24 à 40 mètres	Anchois (ANE 37.7)	1	14	Situation inchangée
ME ME DFN VL0612	Méditerranée - Méditerranée - Fileyeurs - de 6 à 12 mètres	Merlu (HKE 37.7)	530	33	15 navires supplémentaires
AT MdN_Mchest OTM VL40XX	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Chalutiers pélagiques - plus de 40 mètres	Maquereau (27)	3	31	1 navire de plus
AT GG_Ib HOK VL0010	Atlantique- Golfe de Gascogne, mers ibériques - Hameçons - de 0 à 10 mètres	Bar (BSS 27.8ab)	153	26	7 navires supplémentaires
AT MC_OE_Is FPO VL0010	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse , Islande - Caseyeurs - de 0 à 10 mètres	Buccin (WHE 27.e)	170	20	3 navires supplémentaires
AT MC_OE_Is FPO VL1012	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse , Islande - Caseyeurs - de 10 à 12 mètres	Buccin (WHE 27.e)	43	44	Situation inchangée
AT MC_OE_Is OTM VL40XX	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse, Islande - Chalutiers pélagiques - de plus de 40 mètres	Merlan bleu (WHB 27)	1	44	Situation inchangée
AT GG_Ib OTM VL0010	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse, Islande - Chalutiers pélagiques - de 0 à 10 mètres	Sardines (PIL.27.8abd)	1	29	Situation inchangée

Tableau 5 : Liste des 11 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	Evolution par rapport au rapport 2018 (soit entre 2016 et 2017)
AT GG_Ib HOK VL2440	Atlantique- Golfe de Gascogne, mers ibériques - Hameçons - de 24 à 40 mètres	Ressort en surcapacité économique sur toutes les années sauf en 2014 et 2015 mais le segment présente moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic.	2	28	1 navire en moins
AT MC_OE_Is MGP VL1218	Atlantique - Mers celtiques, Ouest Ecosse , Islande - Divers engins actifs - de 12 à 18 mètres	Ressort en surcapacité économique sur les années 2015 et 2017 mais le segment présente moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnos-	2	32	2 navires en moins

		tic.			
AT MdN_Mchest DTS VL2440	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Chalutiers pélagiques - de 24 à 40 mètres	Ressort en surcapacité économique sur les années sauf en 2017 où le segment redevient rentable. Le segment présente moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic.	8	25	1 navire en moins
AT MdN_Mchest HOK VL0010	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Hameçons - de 0 à 10 mètres	Ressort en surcapacité économique sur les années 2014, 2016 et 2017 mais à chaque fois de peu. Les autres années, à l'inverse le segment est rentable de peu. Au total le segment est à l'équilibre sur l'ensemble de la période 2011-2017.	31	28	1 navire en moins
AT MdN_Mchest MGP VL0010	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Divers engins actifs - de 0 à 10 mètres	Ressort en surcapacité économique sur les années 2011, 2014, 2015 et 2016. La rentabilité du segment s'améliore depuis 2015 et le segment est revenu à l'équilibre en 2017. Le segment compte moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic.	5	41	4 navires en moins
AT MdN_Mchest PGP VL0010	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Divers engins passifs - de 0 à 10 mètres	Ressort en surcapacité économique sur toutes les années sauf en 2011 et 2017 où le segment est redevenu rentable. Le segment compte moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic.	9	22	5 navires en moins
AT MdN_Mchest PMP VL0010	Atlantique - Mer du Nord, Manche Est - Divers engins actifs et passifs - de 0 à 10 mètres	Depuis 2012, le segment ressort en surcapacité économique sur toutes les années pour lesquelles la donnée est disponible. Le segment compte moins de 10 navires ce qui limite la pertinence du diagnostic.	2	21	Situation inchangée
ME ME DFN VL1218	Méditerranée - Méditerranée - Fileyeurs - de 12 à 18 mètres	Surcapacité économique sur toutes les années sauf en 2015.	6	40	3 navires en moins
ME ME PGO VL0612	Méditerranée - Méditerranée - Autres engins passifs - de 6 à 12 mètres	Depuis 2012, le segment a toujours été en surcapacité économique mais toujours proche de l'équilibre.	49	28	8 navires en moins
OM AFR_Oind PS_VL40XX	Autres régions - Afrique, Antarctique, Océan Indien - Senneur de plus de 40 mètres	Surcapacité économique entre 2014 et 2016, de peu à chaque fois.	23	17	Situation inchangée
OM Reunion 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	17	Situation inchangée

iii. Les évolutions par rapport au diagnostic de 2018

Il est à noter que le nombre de segments à surveiller est en diminution, passant de 26 segments en 2018 à 20 pour le rapport de 2019, soit une baisse de 23%.

L'analyse de la surcapacité économique est à nuancer du fait du faible nombre de navires par segment. En effet, seuls quatre segments sur les onze diagnostiqués comme non viables économiquement comportent plus de 10 navires, qui est le seuil requis pour considérer le diagnostic économique comme pertinent. A 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.

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 6 : 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 7 : 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 8 : 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 232 segments de flotte ont été identifiés selon la répartition géographique suivante :

Tableau 9 : Nombre de segment observés au cours de la période 2011-2017

Régions	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Navires inactifs	17	17	17	17	14	14	14
Afrique- Antarctique - Océan indien	2	2	2	2	2	2	2
La Réunion	6	6	6	8	6	6	7
Mayotte					3	3	3
Guadeloupe	10	10	10	10	10	10	10
Guyane	4	4	5	5	6	5	5
Martinique	14	12	12	11	12	12	10
Manche ouest - Mers celtiques et d'Irlande - Ouest Ecosse - Islande	44	44	41	40	39	34	37
Mer du Nord - Manche Est	39	37	36	36	36	36	35
Golfe de Gascogne et Mers ibériques	40	40	43	41	41	44	42
Méditerranée	33	32	32	30	32	29	28
Total général	209	204	204	200	201	195	193

La France a bien 232 segments de flotte sur la période 2011-2017, en revanche, certains segments étant composés de très peu de navires, tous les segments ne reçoivent pas des navires sur la totalité des années du rapport, Cependant, ces segments accueillant sur au moins une des années de la période évaluée des navires, ils sont conservés sur toute la période.

La répartition des navires par segments de flotte est indiquée à l'annexe 1 du présent rapport.

3.2. Lien avec les pêcheries

i. Identification des stocks évalués

Sur la période 2011-2017, on recense 293 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... 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, 109 stocks sont suivis et ont fait l'objet d'un avis scientifique restitués en annexe 5.

La France dispose ainsi des données nécessaires aux calculs des indicateurs du présent rapport pour 109 stocks. La liste des stocks où les variables nécessaires au calcul du SHI ont pu être collectées pour les années 2011 à 2017 figure en annexe 5 au présent rapport.

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/Bmsy est supérieur à 1,5 ou lorsque la biomasse est très élevée quand le ratio est proche ou supérieur à 2.

Au total, 6 stocks sont ainsi diagnostiqués en bon état lorsqu'ils combinent une surpêche peu élevée et une biomasse élevée :

- Eglefin - HAD (IIIan,IV,VIa) et HAD (VIIb-k) ;
- Merlu européen - HKE (VIIIc,IXa) ;
- Cardine - LEZ (VIIb-k,VIIIabd);
- Lieu noir - POK (Vb) ;
- Sole - SOL (IV) ;

- Merlan bleu - WHB (27) ;

A ces stocks, il convient d'ajouter que deux stocks jugés en mauvais état n'ont pas conduit à placer les segments qui les exploitent en déséquilibre dans la mesure où ces stocks font l'objet de réserves d'interprétation eu égard à la fragilité du diagnostic, dans le cas du buccin WHE (VIIe), ou dont l'évaluation, bien qu'analytique, donne un ratio F/Fmsy qui s'inscrit dans les marges d'erreur pour le bar, BSS (VIIIabd). Les stocks ont ainsi été listés en tant que stocks en bon état dans le détail des diagnostics par stock figurant en annexe 5 au présent rapport.

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. Pour 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 sur 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) ;
- où 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 2019, 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 3 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 3 du présent rapport déjà transmise l'an passé, 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.
- 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.

La liste des SAR correspond donc aux stocks suivants pour les années 2011 à 2017 : - 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 prend en compte (critères cumulatifs) que :

- les stocks où le ratio Fc/Fmsy est disponible ;
- les stocks où la part des débarquements relatifs à des stocks pour lesquels une estimation du Fmsy existe représente au moins 40% des débarquements totaux du segment.

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 la France ne dispose du ratio F_c/F_{msy} que pour 58 stocks (voir annexe 5) et parmi ceux-ci 50 vérifient la deuxième condition. Parmi ces 50 stocks, seuls 2 segments seraient en déséquilibre au titre de cet indicateur, il s'agit des chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres en mer du Nord et en Manche Ouest.

Pour autant, l'analyse des stocks sous-jacents de ces deux segments a 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'un fort recrutement, aussi le segment des chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres pêchant en Manche Ouest, Ouest Ecosse est placé en segment à surveiller;
- le maquereau MAC (27) est un stock dont dépend très intensément le segment français de chalutiers pélagiques de plus de 40 mètres pêchant en mer du Nord et Manche Est, pour autant la flotte française n'est responsable qu'à moins de 1% de la pêche de ce stock, le segment est donc placé en segment à suivre ;

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.

Huit segments ressortent au titre de l'indicateur NOS. Pour autant, seuls quatre segments ont été conservés. En effet,

- le bar, BSS (VIIIabd). Cette année le stock dispose d'une évaluation en catégorie 1, laquelle indique une légère surpêche avec $F/F_{msy}=1.05$. L'indicateur est compris dans les marges d'erreur, par conséquent, la DPMA a fait le choix de placer le segment des hameçons de 0 à 10 mètres pêchant le bar dans le Golfe de Gascogne en segment à surveiller.
- le buccin, WHE (VIIe) est sujet à de nombreuses réserves d'interprétation. En effet, le document de référence (projet BESTCLIM) donne bien le statut du stock jusqu'en 2015, mais seulement l'évolution de biomasse pour 2016, sans la mortalité par pêche. Une mise à jour a été faite en 2017, mais elle n'a pas de valeur de référence. De plus, les différentes approches proposées dans le projet sont peu robustes et proposent des résultats divergents, par conséquent les deux segments de caseyeurs pêchant le buccin ont été écartés.
- l'anchois ANE (37.7) est un stock dont les contributeurs sont mal connus, en raison de l'absence de données partagées sur les contributions des autres Etats. En conséquence, la France fait le choix d'imputer l'intégralité de la pêche de l'anchois de la zone GSA 7 à sa flottille pour permettre l'exercice du rapport capacité. Toutefois du fait du mauvais état du stock et de cette opération statistique, la flotte française qui déclare de l'anchois est logiquement identifiée comme en déséquilibre sans que cela traduise une réelle surcapacité. Du reste, le stock fait l'objet d'une évaluation scientifique sujette à des réserves d'interprétation. Aussi, eu égard à la dégradation de l'état du stock, le segment des chalutiers pélagiques de 24 à 40 mètres en Méditerranée est placé en surveillance mais non en déséquilibre.

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 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 2017, 876 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 10 : Synthèse par façade des renouvellements de flotte

Façades métropolitaines (MFL)	Projets	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Façade Sud-Atlantique	Entrée en flotte	1	9	13	12	12	19	7
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	8	4	20	11	15	27	6
Façade Manche Est - Mer du Nord	Entrée en flotte	8	4	6	9	7	12	12
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	1	2	10	10	11	5	5
Façade Manche Ouest - Nord Atlantique	Entrée en flotte	12	14	24	13	34	24	11
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	10	4	11	9	8	10	16
Façade Méditerranée	Entrée en flotte	26	8	56	37	37	41	11
(navire égal ou inférieur à 25 mètres)	Modernisation d'un navire	8	3	30	20	30	28	28
Toutes façades	Entrée en flotte	4	6	3	1	4	11	1
Navires de plus de 25 mètres	Modernisation d'un navire		4	2	2	1	5	3
Total général		78	58	175	124	159	182	100

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 qui entrera en vigueur à l'été 2019. Des plans de sortie de flotte pour la flottille méditerranéenne pourraient donc être mis en place selon la stratégie adoptée en lien avec les professionnels pour les années à venir.

En outre, dans le cadre du nouveau règlement dit « FEAMP » qui viendra remplacer le règlement (UE) n°508/2014, les plans de sortie de flotte devraient être restaurés dans le cadre du droit commun à partir de 2022. 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 pourront être mis en œuvre.

iii. Ajustements de l'effort de pêche sur la période 2015-2017

Les limitations d'effort de pêche mises en œuvre sont les suivantes :

- en application du plan de gestion Méditerranée l'effort de pêche des chalutiers méditerranéens a été limité à 14 726 jours. L'effort de pêche maximal autorisé sur le métier du chalut en Méditerranée a également 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 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 ont été limitées à partir de l'année 2016 selon le niveau d'activité atteint sur la période 2014-2015. Une réduction a été également appliquée en 2016 pour la senne de plage et la senne tournante coulissante en application du plan de gestion de Méditerranée ;
- 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, pour autant la France maintient un suivi capacitaire de cette pêcherie au niveau national ;
- contingentement depuis 2015 des navires autorisés à accéder à la pêcherie 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 5 jours annuels de fermeture aux navires chalutiers de Méditerranée ;
- application de 21 jours de fermeture entre le 1er janvier et le 31 mars aux fileyeurs à sole du Golfe de Gascogne ;
- application de 90 jours volontaires d'arrêt temporaire (mesure 33 du FEAMP) aux chalutiers de Méditerranée en zone CGPM 37.GSA7.

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 mais les effets ne seront pas mesurables avant l'année 2018 car les navires bénéficiaires seront détruits sur les années 2017 et 2018.

Il est rappelé que les plans de sortie de flotte ont pris fin au 31 décembre 2017 et ne figureront donc plus parmi les mesures de gestion mobilisables pour réduire les capacités françaises sur des segments en déséquilibre.

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 et 2017 la flotte titulaire d'une licence de pêche était inférieure aux plafonds de capacité alloués à la France.

Tableau 11 : Niveaux et plafonds de la flotte de pêche active sur la période 2011-2017

REGIONS	ANNEE	Tonnage (GT ou UMS)	Puissance (kW)
METROPOLE	PLAFOND	178 124	769 423

	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
Moins de 12 mètres 4FD	31/12/2017	6 703	19 653
	31/12/2016	6 694	19 397
	31/12/2015	6 715	19 014
	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
Plus de 12 mètres 4FC	31/12/2017	355	11 397
	31/12/2016	347	11 107
	31/12/2015	342	10 887
	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
Moins de 12 mètres 4FL	31/12/2017	2 285	126 307
	31/12/2016	3 014	160 762
	31/12/2015	3 023	160 434
	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
Plus de 12 mètres 4FM	31/12/2017	0	0
	31/12/2016	0	0
	31/12/2015	0	0
	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
Moins de 12 mètres 4FJ	31/12/2017	1 732	92 057
	31/12/2016	1 807	96 938
	31/12/2015	1 748	94 476
	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
Plus de 12 mètres 4FK	31/12/2017	274	1 403
	31/12/2016	274	1 403
	31/12/2015	233	1 035
	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
Moins de 12 mètres 4FF	31/12/2017	685	9 584
	31/12/2016	642	9 114
	31/12/2015	580	7 071
	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
Plus de 12 mètres crevettiers 4FG	31/12/2017	2 104	6 090
	31/12/2016	2 104	6 090
	31/12/2015	2 393	7 035
	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
Plus de 12 mètres pélagiques 4FH	31/12/2017	0	0
	31/12/2016	0	0
	31/12/2015	0	0
	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
Thoniers senneurs 4FN	31/12/2017	12 634	19 400
	31/12/2016	12 634	19 400
	31/12/2015	2 393	7 035
	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
MAYOTTE	PLAFOND	En cours de définition	En cours de définition
Thoniers palangriers Plus de 24 mètres FP	31/12/2016	298	6228
	31/12/2015	305	6 404
	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
	MAYOTTE	PLAFOND	En cours de définition
Espèces démersales et pélagiques. Moins de 10 mètres 4FO	31/12/2017	En recensement	En recensement
	31/12/2016	En recensement	En recensement
	31/12/2015	En recensement	En recensement
	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

Entre le 1er janvier 2011 et le 31 décembre 2017, 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.

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.
- 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. Le tableau ci-dessous synthétise les modalités de cet indicateur dans les différents rapports français.

Variante de l'indicateur NOS	Méthodologie	Rapport 2015	Rapport 2016	Rapport 2017	Rapport 2018	Rapport 2019
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 connus qu'à l'échelle de chaque état 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 proxy 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 connus qu'à l'échelle de chaque état 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 proxy 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	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	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	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	X

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 2017, 102 segments comportent moins de 10 navires ce qui pose des difficultés statistiques pour porter un diagnostic économique pertinent** comme cela a été rappelé dans le présent rapport à l'occasion de l'analyse des segments à suivre au titre de leur viabilité économique.
- 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 pouvait 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 dès le précédent rapport, 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.
- L'indisponibilité de certaines données pour certains segments notamment pour la Guyane, la Martinique et la Guadeloupe n'a pas été intégralement résolue. Mais une amélioration peut être constatée depuis 2015 où des données biologiques, techniques et économiques ont pu être restituées. Il est ainsi important de souligner que des données économiques ont pu être transmises pour les segments de moins de 12 mètres en Guadeloupe et en Guyane sur l'année 2016. Elles ne permettent pas de conclure à un diagnostic mais la France entend

continuer ses efforts pour intégrer pleinement ces territoires dans le rapport. Cet effort ne sera toutefois utile que si les données biologiques des stocks ciblés par ces flottilles sont connues.

- La mise à disposition aux Etats 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 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.

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

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 2020.

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 oeuvre, 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 oeuvre 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 pleinement 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 ce même rapport l'année dernière.

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 désormais mis en oeuvre depuis début 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 oeuvre les mesures de gestion et en assurer le respect.

De plus, depuis 2011, les OP et les comités ont délégation pour délivrer les autorisations de certains régimes. Cette délégation 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, la France a initié courant 2013 en concertation avec le secteur professionnel une réforme de la gestion des droits à produire (possibilités de captures et d'effort de pêche) achevée fin 2014 et qui se poursuit en 2015 avec une réforme des modalités d'entrée en flotte des navires de pêche. Ces réformes répondent 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.

La réforme de la gestion des capacités est entrée en vigueur en février 2017 en métropole et vient d'être transposée dans les régions ultramarines en mars 2019.

8. Appréciation des indicateurs relatifs à la flotte de pêche

Sur les 232 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 Etats 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 Jmer / Jmer 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 ²⁰2012 et les deux nouveaux indicateurs préconisés dans son rapport 15-02.

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 :

²⁰ 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.

- 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 58 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 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 »²¹.
- **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 CGPM²² 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.

²¹ Annexe IV de la Directive 92/93/CE « Habitat, Faune, Flore » et Annexe II de la Convention de Barcelone pour la protection de Méditerranée

²² GFCM:SAC18/2016/Inf.11 p11-13.

- 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 :

- 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 avoir 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 ; quand ce n'était pas possible ;

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 privilégier le regroupement par type de métier quelques soit 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.

L'ensemble des calculs des indicateurs biologiques, techniques et économiques est joint en annexe 1 au présent rapport.