



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 22.6.2011  
COM(2011) 354 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**relatif aux efforts consentis par les États membres en 2009 pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche**

{SEC(2011) 759 final}

{SEC(2011) 760 final}

## TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction .....	3
2.	Synthèse des rapports annuels des États membres.....	3
3.	Évolution de la capacité de pêche en 2009 .....	8
3.1.	Résultats concernant la flotte continentale (hors navires enregistrés dans les régions ultrapériphériques) .....	8
3.2.	Résultats concernant les flottes enregistrées dans les régions ultrapériphériques .....	8
4.	Conformité avec les règles de gestion de la capacité de pêche.....	9
5.	Qualité des rapports des États membres.....	9
6.	Conclusions de la Commission .....	13

# **RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

## **relatif aux efforts consentis par les États membres en 2009 pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche**

### **1. INTRODUCTION**

Les États membres sont invités à présenter à la Commission, chaque année avant le 1<sup>er</sup> mai, un rapport relatif aux efforts consentis au cours de l'année précédente pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de la flotte et les possibilités de pêche disponibles<sup>1</sup>. Sur la base de ces rapports et des données du fichier de la flotte de pêche de l'Union européenne, la Commission a produit pour l'année 2009 une synthèse qu'elle a présentée au comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP) et au comité de la pêche et de l'aquaculture. Dans le présent rapport, la Commission expose au Conseil et au Parlement européen la synthèse des rapports des États membres, accompagnée d'une annexe technique [document de travail des services de la Commission SEC(2011) 759] et des avis des comités susmentionnés [document de travail des services de la Commission SEC(2011) 760].

### **2. SYNTHÈSE DES RAPPORTS ANNUELS DES ÉTATS MEMBRES**

Cette année, dix États membres ont présenté leur rapport dans les temps, tandis que les autres l'ont transmis avec un retard allant de une à douze semaines. Malgré ces retards, la Commission a présenté son rapport de synthèse le 31 juillet 2010 aux comités susmentionnés. Il y a lieu d'ajouter que même si le plan du rapport établi à l'article 13 du règlement (CE) n° 1438/2003 a été respecté par la plupart des États membres, la qualité des informations communiquées n'était pas toujours satisfaisante aux fins du présent rapport.

Le présent rapport résume les descriptions faites par les États membres de leur flotte de pêche, de l'incidence des régimes existants sur la réduction de l'effort de pêche et du respect par les États membres du régime d'entrée et de sortie.

Belgique: dans le rapport, les lignes directrices ont été appliquées au segment des chalutiers à perche, dont les captures concernent principalement les stocks de plie et de sole. La valeur moyenne de l'indicateur biologique pour la plie et la sole était inférieure à un, mais cela n'était pas le cas pour chaque stock considéré séparément. Sept navires (d'une puissance supérieure à 221 kW) pêchant avec des chaluts à perche ont été démolis et deux navires ont fait l'objet d'un retrait partiel. On observe pour le segment de la flotte des chalutiers à perche de 24-40 m une utilisation élevée du quota de plie et de sole dans toutes les zones, hormis la zone VIIa. D'après le rapport, le faible taux d'utilisation de la capacité dans cette zone résulte principalement de l'accroissement du quota national en raison des échanges. Il n'est pas prévu de réduire à l'avenir la capacité de la flotte au moyen de mesures de retrait.

---

<sup>1</sup> Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 2371/2002 et à l'article 12 du règlement (CE) n° 1438/2003.

Bulgarie: La Bulgarie recense 2 100 navires de pêche de moins de 12 mètres, représentant approximativement 95 % de sa flotte. Sur les 2 206 navires que compte la flotte, 1 304 étaient déclarés inactifs en 2009. Cinq navires sont entrés dans la flotte conformément à une décision administrative adoptée avant l'adhésion. En 2009, 366 navires au total ont été exclus du fichier de la flotte sans aide publique, dont 344 à la suite d'une mesure administrative nationale relative aux navires inactifs. Les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport bulgare. L'indicateur technique montre une faible utilisation de la capacité pour tous les segments de la flotte, mais il est néanmoins à noter que trois segments ont utilisé plus de jours en mer que l'année passée. Les navires de moins de 12 m de long font l'objet de l'évaluation la plus négative. La Bulgarie entend mettre en œuvre des mesures législatives plus restrictives concernant les navires inactifs. La Bulgarie applique un régime de quotas uniquement aux deux espèces principales: le turbot et le sprat.

Danemark: les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport pour les 11 segments de flotte classés conformément aux dispositions du règlement relatif à la collecte de données. L'analyse indique que la situation actuelle est plutôt stable et qu'il n'existe pas de surcapacité à long terme significative. Toutefois, lorsque les navires passifs sont inclus, les segments des navires de petite taille sont en surcapacité. En raison de conditions économiques difficiles, les indicateurs économiques peuvent montrer une augmentation de la surcapacité d'un point de vue économique. La réduction de capacité la plus importante a été observée dans le segment des navires d'une longueur comprise entre 12 et 24 m. La capacité des navires démolis s'élevait à 4 684 GT en 2009, ce qui représentait 6 % de la capacité totale. La possibilité de transférer des quotas a entraîné une baisse du nombre de navires commerciaux au Danemark. La vérification de l'exactitude de la puissance motrice déclarée n'est pas chose aisée, ce qui constitue une faiblesse du système de gestion.

Allemagne: les lignes directrices n'ont pas été appliquées dans le rapport. Le rapport a évalué l'évolution de la capacité dans chaque segment de flotte par rapport à l'évolution des principaux stocks concernés. Cinquante-cinq navires ont été retirés de la flotte de pêche allemande (- 3 %); le tonnage total a été réduit de 552 GT (0,8 %) et la puissance motrice a augmenté de 1 026 kW (0,64 %). D'après le rapport, les régimes de réduction de l'effort de pêche ont eu une incidence limitée sur la réduction de la flotte, incidence qui n'a pas été mesurée. L'Allemagne n'a pris aucune mesure concernant le développement de la flotte car celle-ci a été adaptée à la fois aux conditions économiques établies par la PCP et à la disponibilité limitée des ressources.

Estonie: Les lignes directrices ont été en partie appliquées dans le rapport. L'indicateur technique révèle une surcapacité marquée dans le segment des chalutiers d'une longueur supérieure à 12 m. Onze navires ont été retirés du fichier de la flotte de pêche grâce à l'aide publique en 2009. Depuis 2004, la capacité de pêche de la flotte estonienne a diminué de 40 %. Le rapport établit que la capacité actuelle de la flotte en Estonie est inférieure à la capacité de pêche minimale nécessaire pour pêcher son quota. Aucune évaluation de l'effet des mesures de reconstitution adoptées pour le cabillaud de la Baltique n'a été communiquée.

Grèce: le rapport n'incluait pas le calcul des indicateurs proposés dans les lignes directrices. Il n'a pas été possible de fournir des indicateurs socio-économiques et biologiques dans le rapport car le programme national de collecte des données relatives à la pêche n'a pas été exécuté. Toutefois, sur la base des données concernant les captures et l'effort de pêche qui ont été recueillies dans le cadre d'autres programmes, le rapport conclut que les activités de pêche et la situation des stocks biologiques (malgré de légères variations de biomasse dues au cycle biologique) n'ont pas connu de changement depuis l'année précédente. L'aide publique a

continué à financer la réduction de la capacité en 2009, ce qui a permis le retrait de 23 navires représentant une capacité de 523 GT et 1 873 kW.

Espagne: les lignes directrices n'ont pas été appliquées dans le rapport et aucune évaluation de la capacité de la flotte par rapport aux possibilités de pêche n'a été fournie. La réduction de la capacité de la flotte engagée les années précédentes s'est poursuivie; 66 navires d'un tonnage total de 4 949 GT ont fait l'objet d'un retrait au moyen de l'aide publique; certaines des sorties de navires ont eu lieu à la suite de l'adoption d'une décision administrative motivée par l'absence d'activité de pêche. 85 nouveaux navires, représentant un tonnage total légèrement supérieur à 1 000 GT, sont entrés dans la flotte. La flotte espagnole est soumise au plan de reconstitution des stocks de merlu du Sud et de langoustine, ainsi qu'à plusieurs autres plans nationaux. Toutefois, aucune information n'a été communiquée concernant l'effet des limitations de l'effort de pêche incluses dans ces plans sur la capacité de la flotte.

France: Le rapport a donné une description très détaillée de la flotte et de sa base de ressources, mais les lignes directrices n'ont pas été appliquées. Aucune évaluation de l'équilibre entre la taille de la flotte et les possibilités de pêche n'a été fournie. À cet égard, le rapport établit que les mesures de gestion en place ont permis une réduction de la capacité de la flotte et une adaptation progressive de la flotte aux possibilités de pêche. D'après le rapport, cinq régimes de retrait étaient en cours de mise en œuvre en 2009; ces régimes ont entraîné la sortie de 110 navires, représentant un tonnage total d'environ 8 200 GT. Des réductions significatives de l'effort ont été signalées dans le cadre du plan de reconstitution du stock de cabillaud et pour les espèces d'eau profonde.

Irlande: les lignes directrices n'ont pas été appliquées dans le rapport et aucune évaluation de l'équilibre entre la capacité de la flotte et les possibilités de pêche n'a été fournie. Toutefois, il est indiqué que de nombreux stocks parmi les stocks visés se situent en dehors des limites biologiques de sécurité. Les pêcheries relevant du champ d'application des plans de reconstitution des stocks (zones CIEM VIa et VIIa) sont de nature très variée. En conséquence, l'administration irlandaise a estimé qu'il était difficile d'évaluer l'incidence des régimes de réduction de l'effort de pêche. Une augmentation de 11 GT a été accordée en 2009 en tant que «tonnage de sécurité».

Italie: Les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport. Toutefois, les indicateurs biologiques n'ont pas été calculés, car aucun TAC n'a été défini pour les stocks méditerranéens à l'exception du stock de thon rouge. Les captures par unité d'effort sur la période 2004-2008 ont connu une baisse pour les navires de petite taille et les senneurs mais sont restées constantes pour les palangriers et les chalutiers. Les indicateurs économiques ont mis en évidence une détérioration touchant presque tous les segments. Néanmoins, le rapport établit que les valeurs négatives des indicateurs en 2008 ne peuvent être associées à un déséquilibre entre la flotte et ses possibilités de pêche mais résultent plutôt de l'augmentation du prix du carburant. En 2009, la capacité de la flotte italienne a été réduite d'environ 1 % tant au niveau du tonnage que de la puissance.

Chypre: Le rapport fournit un calcul et une interprétation des indicateurs, mais aucune évaluation de l'équilibre entre la capacité de la flotte et les possibilités de pêche n'a été incluse. Les deux indicateurs biologiques n'ont pas pu être calculés car il n'existe aucune part de quota ou aucun objectif établi de taux d'exploitation pour les stocks pêchés (à l'exception du thon rouge). Pour les engins passifs polyvalents dans la catégorie des 12 – 24 m, il a été constaté une baisse importante du revenu due à une chute vertigineuse de la production de thon blanc, l'espèce la plus exploitée commercialement dans ce segment de flotte. L'effet est

également visible dans la valeur CPUE peu élevée pour le thon blanc capturé à la palangre dérivante. En 2009, douze navires ont été retirés de la flotte grâce à l'aide publique et dix-neuf navires sans aide publique.

Lettonie: En 2009, la flotte de pêche a perdu 47 navires pour arriver à un total de 794 navires. Dans le même temps, la capacité totale a augmenté en raison de décisions administratives adoptées avant l'adhésion («coups partis»). Depuis 2004, 160 navires au total ont été démolis grâce à un soutien financier. Les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport letton. L'utilisation de la capacité est très faible. Sur la base de l'ensemble des indicateurs biologiques, la Lettonie conclut que ses pêcheries ont presque atteint l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche. L'indicateur économique revenu actuel/revenu de rentabilité et les indicateurs sociaux révèlent une évolution positive au niveau de l'efficacité économique de la flotte de pêche. Cette amélioration tient principalement au nombre réduit de navires de pêche. La Lettonie a prévu le retrait de 70 navires dans le segment de la mer Baltique et de 110 navires dans le segment de la pêche artisanale.

Lituanie: les lignes directrices ont été appliquées pour les segments exploitant les stocks de cabillaud de la Baltique orientale. L'analyse montre que la flotte de la mer Baltique pêchant le cabillaud de la Baltique orientale se trouve en situation d'équilibre avec la taille du stock actuel. La capacité de la flotte pêchant des stocks pélagiques et du saumon est également en situation d'équilibre avec les possibilités de pêche. L'équilibre entre l'effort de pêche et les possibilités de pêche doit être atteint grâce à la mise en œuvre de la stratégie lituanienne en matière de pêche. L'objectif est de réduire la flotte de petite pêche côtière de 50 % d'ici 2013, ce qui représente 12 % de la capacité de pêche côtière. En 2009, 17 navires de pêche artisanale et un navire de pêche hauturière ont été retirés de la flotte grâce à l'aide publique. Les résultats économiques du segment des chalutiers de pêche démersale de 24 à 40 m ont connu une amélioration significative en 2009 en raison de la baisse du nombre de navires.

Malte: Les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport. L'indicateur technique révèle une faible utilisation de la flotte, marquée par une tendance à la baisse pour les engins actifs (chalutiers) et une évolution relativement stable pour les engins passifs. D'après le rapport, cet indicateur montre que la flotte maltaise actuelle est inutilisée presque pour moitié. Le rapport conclut que l'état des ressources exploitées par la flotte de pêche maltaise est tel qu'il n'impose aucune réduction de la capacité de pêche. Aucun régime d'ajustement de l'effort de pêche n'a été appliqué à la flotte maltaise. En 2009, quatre navires ont arrêté leurs activités de pêche dans le cadre de l'adaptation du régime d'aide relatif à l'effort de pêche.

Pays-Bas: en 2009, la capacité comme l'effort de pêche de la flotte ont légèrement diminué. Les lignes directrices ont été appliquées au segment des chalutiers à perche et des chalutiers pélagiques congélateurs. La mortalité par pêche pour les stocks de plie et de sole a fortement diminué, mais doit encore être réduite. Les indicateurs économiques et sociaux ont connu une détérioration en raison de la baisse du prix du poisson (plie et sole) et de la hausse du prix du carburant. Les Pays-Bas ont réduit en 2009 la capacité de pêche avec des filets fixes, laquelle augmentait de façon constante depuis quelques années. Le rapport estime que le prix élevé du carburant a une incidence importante sur la vitalité économique de la flotte de pêche et qu'il est essentiel que les Pays-Bas améliorent leur rendement d'utilisation du carburant.

Pologne: les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport, mais celui-ci s'est limité à l'indicateur biologique. Aucune évaluation de la capacité de la flotte par rapport aux possibilités de pêche n'a été fournie. En 2009, 46 navires ont été retirés de la flotte de la mer Baltique grâce à l'aide publique. D'après le rapport, à la suite de la mise en œuvre du

programme de réduction de l'effort de pêche, le nombre de jours de pêche de la flotte de la mer Baltique a diminué de 41,57% en 2008 par rapport à 2004. Entre 2004 et 2008, le nombre de jours de pêche pour le cabillaud a chuté de 38 %. La réduction du nombre de permis de pêche spéciaux pour le cabillaud en 2009 a été réalisée grâce à l'exclusion des 2/3 de la flotte de la mer Baltique de la pêche au cabillaud. Seuls 147 navires ont reçu des permis spéciaux pour le cabillaud.

Portugal: les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport mais aucune évaluation de la capacité de pêche de la flotte par rapport aux possibilités de pêche n'a été incluse. Grâce à l'aide publique, 24 navires ont été démolis dans différents segments de la flotte, dont 21 dans le cadre des plans de reconstitution pour le merlu du Sud ou la langoustine. Les aides d'État ont permis la construction de 34 navires qui ont rejoint la flotte des Açores en 2009. L'activité globale des navires couverts par ces plans a augmenté par rapport à 2008, bien que seulement 85 % du nombre de jours qui leur avaient été alloués aient été utilisés. À la suite du plan d'ajustement pour les navires autorisés à utiliser des dragues pour la pêche de la palourde dans la région du Sud en 2008, deux demandes de retrait ont été approuvées en 2009. Les navires opérant dans la zone de réglementation de l'OPANO sont visés par le plan de reconstitution des stocks de flétan noir. Le nombre total de jours de pêche a augmenté par rapport à 2008, tout en restant inférieur de 31 % au chiffre de 2003.

Roumanie: les lignes directrices n'ont pas été appliquées dans le rapport, bien qu'il y soit affirmé que la flotte opère de façon durable et que les espèces de poisson sont présentes en quantités suffisantes. Globalement, la flotte est âgée et en mauvaise condition technique. Sur les 443 navires inscrits dans le fichier de la flotte, 160 étaient actifs en 2009. Des plans de démolition ont été programmés pour la période 2007-2013 du FEP. Onze nouveaux navires ont intégré la flotte en 2009, sur la base d'une décision administrative prise avant l'adhésion, et six navires ont été retirés de la flotte sans aide publique. La Roumanie souhaite maintenir un niveau minimal pour sa flotte de pêche («minimum vitalis») estimé à 12 ou 13 navires de pêche modernes et performants.

Slovénie: la Slovénie a appliqué en partie les lignes directrices. L'indicateur technique révèle une faible utilisation (< 0,7). L'indicateur biologique n'a pas pu être calculé. En raison de la méfiance des investisseurs, les investissements dans le secteur de la pêche sont quasi inexistantes en Slovénie. En 2009, quatre navires ont intégré le segment des navires dont la longueur est inférieure à 12 m. La flotte souffre de problèmes structurels, liés notamment à des navires trop anciens et à des engins de pêche obsolètes. Des plans de démolition sont prévus pour la période de programmation 2007-2013 du FEP. La Slovénie a mis en œuvre son premier plan de gestion en matière de pêche maritime. Depuis 2008, une mesure a été mise en place concernant la réduction du nombre de chaluts.

Finlande: les lignes directrices n'ont pas été appliquées dans le rapport, bien que celui-ci conclue que, globalement, la flotte finlandaise atteint un équilibre acceptable par rapport aux ressources halieutiques. Aucun des quotas n'a été épuisé en 2009. Un nouveau régime de réduction de la capacité a été mis en œuvre en 2009. Ce régime visait uniquement les navires utilisant des engins passifs, étant donné que la pêche du saumon en mer connaît des problèmes de rentabilité depuis l'interdiction des filets dérivants en vigueur en 2008. Dans le cadre du régime de démolition de 2009, une capacité totale de 245 GT et de 1 698 kW a été retirée de la flotte grâce à l'aide publique. En dépit d'une réduction de capacité par rapport à 2003, l'effort de pêche global de la flotte finlandaise a évolué à la hausse depuis 2005 et ne s'est stabilisé qu'en 2008 et 2009.

Suède: les lignes directrices ont été appliquées dans le rapport. Les indicateurs biologiques et techniques révèlent une surcapacité dans plusieurs segments. Dans le cadre du FEP 2007-2013, le programme opérationnel de la Suède s'est concentré sur l'aide à la démolition et des campagnes de démolition ont été menées dans la mer Baltique et la mer du Nord. Des quotas annuels ont été introduits dans le segment pélagique depuis 2007, lesquels ont entraîné des changements structurels et une certaine réduction de la capacité. Au cours de l'année, des droits de pêche transférables ont également été introduits pour la pêche pélagique. Les indicateurs révèlent une surcapacité de la flotte. La valeur ajoutée brute indique que la pêche contribue à l'économie suédoise dans tous les segments.

Royaume-Uni: les lignes directrices n'ont pas été appliquées, bien que d'autres données techniques, biologiques et socioéconomiques aient été fournies. Tous les segments de flotte, à l'exception de ceux utilisant des casiers et pièges, ont réduit leur capacité au cours de la période 2000-2009. Le rapport conclut que la capacité de la flotte globale du Royaume-Uni dépasse son niveau de possibilités. En 2009, la flotte inactive représentait 23 000 GT (11 % de la flotte totale enregistrée) et 140 000 kW (17 % de la flotte totale enregistrée). Les difficultés rencontrées par la flotte côtière (moins de 10 mètres) étaient dues au déséquilibre existant entre la capacité de cette flotte et le quota disponible. Au total, 65 navires de moins de 10 mètres ont été retirés de la flotte en 2009 et un système de limitation des licences de pêches a été introduit.

### **3. ÉVOLUTION DE LA CAPACITE DE PECHE EN 2009**

D'après le fichier de la flotte de pêche de l'UE, au 31 décembre 2009, la flotte de pêche de l'Union était constituée de 84 301 navires représentant une capacité de pêche totale de 1 797 183 GT et 6 606 556 kW. En 2009, le nombre de navires a baissé de 1,53 % tandis que le tonnage et la puissance ont diminué respectivement de 2,84 % et de 2,24 %. Ces chiffres incluent les navires enregistrés dans les régions ultrapériphériques.

Durant la période de sept ans qui s'étend de 2003 à 2009, quelque 305 212 GT et 969 597 kW ont été retirés de la flotte de l'UE (incluant les régions ultrapériphériques) au moyen de l'aide publique, dont 39 273 GT et 117 236 kW en 2009.

#### **3.1. Résultats concernant la flotte continentale (hors navires enregistrés dans les régions ultrapériphériques)**

La flotte soumise au régime d'entrée et de sortie, excluant les navires enregistrés dans les régions ultrapériphériques et ceux utilisés exclusivement pour l'aquaculture, a réduit sa capacité en 2009 d'environ 2,80 % pour le tonnage et de 2,55 % pour la puissance. En dépit des élargissements en 2004 et 2007, la flotte de pêche de l'UE est moins importante actuellement qu'elle ne l'était au 1<sup>er</sup> janvier 2003.

Au cours de la période de sept ans comprise entre 2003 et 2009, la capacité de la flotte UE-15 a été réduite d'environ 16% tant au niveau du tonnage que de la puissance. La flotte UE-10 a diminué de 31 % pour ce qui est du tonnage et de 27 % pour ce qui est de la puissance. La Roumanie et la Bulgarie ont retiré environ 7 % de leur capacité en kW.

#### **3.2. Résultats concernant les flottes enregistrées dans les régions ultrapériphériques**

L'évolution suivie par la capacité des flottes enregistrées dans les régions ultrapériphériques est indiquée synthétiquement dans le tableau 4 de l'annexe technique. La capacité de la flotte

enregistrée dans les Îles Canaries a été réduite tant au niveau du tonnage que de la puissance. Dans les départements français d'outre-mer, le tonnage de la flotte a diminué mais sa puissance a augmenté en raison principalement de la régularisation de la puissance motrice à la suite de la hausse des niveaux de référence. Dans les Açores et à Madère, à la suite de la mise en œuvre d'un plan de développement de la flotte, la puissance de la flotte a augmenté, alors même que son tonnage connaissait une baisse constante. En tout état de cause, les niveaux de référence des différents segments de flotte étaient respectés.

#### **4. CONFORMITE AVEC LES REGLES DE GESTION DE LA CAPACITE DE PECHE**

Tous les États membres ont respecté les règles de gestion de la capacité de pêche, y compris les limitations spécifiques applicables aux flottes enregistrées dans les régions ultrapériphériques. En moyenne, la capacité de la flotte de l'UE est inférieure d'environ 9 % aux plafonds fixés pour la capacité de pêche conformément aux règles de gestion. Les tableaux 1 et 2 de l'annexe technique du présent rapport indiquent de façon synthétique la conformité, au 31 décembre 2009, des États membres avec le régime d'entrée et de sortie et les niveaux de référence.

#### **5. QUALITE DES RAPPORTS DES ÉTATS MEMBRES**

Dans leurs rapports nationaux, 14 États membres se sont référés dans une certaine mesure aux lignes directrices pour l'évaluation de l'équilibre entre capacité de pêche et possibilités de pêche. Les difficultés techniques liées à leur applicabilité, la non-disponibilité des données et le manque de coordination, notamment avec les organismes scientifiques dans les États membres, continuent de nuire à leur bonne application. Lorsque les lignes directrices sont utilisées, les États membres ne tirent pas toujours de conclusions concrètes des résultats découlant de leur application. Toutefois, dans plusieurs cas, les valeurs obtenues pour les indicateurs d'équilibre font apparaître une capacité de pêche trop importante.

La plupart des rapports n'établissent pas de lien entre les régimes de réduction de l'effort et les ajustements de la capacité de la flotte. Il convient de rappeler que, pour certaines pêcheries ou dans certaines zones de pêche comme en Méditerranée, il n'existe pas de régime d'ajustement de l'effort. Lorsque des mesures d'ajustement de l'effort ont été adoptées, les informations fournies concernant l'évolution de l'effort déployé dans des pêcheries spécifiques ou par la flotte dans son ensemble ne sont souvent pas claires. Il apparaît en général que l'incidence des mesures d'ajustement de l'effort de pêche sur la capacité de la flotte est limitée, mais, dans certaines flottes, les effets de ces mesures se manifestent au travers d'une baisse du niveau d'activité.

L'évaluation du CSTEP est synthétisée comme suit:

- D'une façon générale, l'exhaustivité et la qualité des rapports des États membres pour 2009 sont variables, mais on constate une amélioration globale par rapport à 2008 avec la soumission de rapports plus complets. Une fois encore, les rapports des EM présentent tous comme point fort la description des flottes nationales, des changements intervenus dans les flottes au cours de l'année et des liens avec les pêcheries. Les points essentiels à noter sont les suivants:
- On constate une nette amélioration générale quant à la communication des éléments requis dans les rapports des EM en comparaison avec 2008.

- Plusieurs États membres signalés comme n'ayant pas fourni les éléments requis dans leurs rapports de 2008 ont inclus lesdits éléments dans leurs rapports pour 2009.
- La Suède, l'Espagne et le Royaume-Uni n'ont pas décrit leurs flottes de pêche par rapport aux pêcheries.
- Tous les EM ont indiqué s'ils respectaient ou non les régimes d'entrée et de sortie.
- Cinq EM (Belgique, Chypre, Estonie, Grèce et Espagne) n'ont pas fourni de synthèse reprenant les points faibles et les points forts de leur régime de gestion de la flotte.
- Onze États membres n'ont pas fait état dans leurs rapports de plans d'amélioration des régimes de gestion de la flotte.
- Sept États membres n'ont pas fourni d'informations quant au niveau de respect des instruments de la politique relative à la flotte. C'est mieux qu'en 2008.
- Huit EM n'ont pas formulé d'avis général concernant la situation d'équilibre de leur flotte avec ses possibilités de pêche en 2009 (contre 14 dans les rapports de 2008).
- La Grèce est l'EM qui a le plus fortement progressé du point de vue de la notation.

Le CSTEP a également préparé un tableau récapitulatif sur la qualité et le contenu des rapports des EM, repris ci-dessous.

## Notation par État membre concernant l'inclusion des éléments requis dans les rapports annuels<sup>2</sup>

Q	Élément requis dans le rapport	Note maximale	BE	BG	CY	DK	EE	FI	DE	EL	EI	IT	LV	LT	MT	NL	PL	PT	RO	SI	ES	SE	UK
1A	i) description des flottes	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	ii) lien avec les pêcheries	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0
	iii) développement des flottes	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	3	3
1B	i) indication des régimes de réduction de l'effort	2	2	2	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	ii) impact sur la capacité de pêche des régimes de réduction de l'effort	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	3	3
1C	Indication du respect du régime d'entrée et de sortie et du niveau de référence	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1D	i) synthèse des faiblesses et des forces du régime de gestion de la flotte	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1
	ii) plan d'amélioration du régime de gestion de la flotte	2	0	2	2	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	2	0	2	0	2	2
	iii) informations sur le niveau général de respect des instruments de la politique relative à la flotte	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1E	Information concernant des changements de procédures administratives en matière de gestion de la flotte	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	Rapport de 10 pages ou moins?	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0
G	En général: le rapport comprend-il une évaluation de l'équilibre entre capacité et possibilités?	3	3	3	0	3	3	0	3	3	0	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	3
<b>Notes totales:</b>		24	19	24	18	23	19	19	19	23	14	23	22	20	21	22	24	20	19	20	8	18	20

<sup>2</sup>

Le rapport de la France n'a pas été présenté à temps pour pouvoir être évalué par le groupe de travail du CSTEP.

## Notation par État membre concernant la qualité des éléments requis dans les rapports annuels

Q	Élément requis dans le rapport	Note maximale	BE	BG	CY	DK	EE	FI	DE	EL	EI	IT	LV	LT	MT	NL	PL	PT	RO	SI	ES	SE	UK	
1A	i) description des flottes	3	3	3	3	3	2.5	3	3	3	3	1.5	3	2	2	3	1.5	2	3	3	3	3	3	
	ii) lien avec les pêcheries	3	1	2	3	2	2.5	3	3	2.5	2	3	3	2	2.5	2	1.5	2.5	3	0.5	0	0	0	
	iii) développement des flottes	3	2	2.5	0.5	3	2.5	3	3	3	1	0	1	3	1.5	2	2	1.5	2	3	2	0	3	3
1B	i) indication des régimes de réduction de l'effort	3	2.5	0.5	3	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2.5	3	3	3	3
	ii) impact sur la capacité de pêche des régimes de réduction de l'effort	3	2	2	3	3	3	2.5	1	3	1.5	3	1.5	3	3	2	3	3	3	0.5	0	1.5	3	3
1C	Indication du respect du régime d'entrée et de sortie et du niveau de référence	3	1.5	3	3	3	3	2.5	3	3	3	3	2.5	1.5	3	0	2.5	3	3	3	3	2	0	3
1D	i) synthèse des faiblesses et des forces du régime de gestion de la flotte	3	0	1.5	0	3	0	1.5	2	0	0	1.5	3	2.5	1.5	3	3	1.5	3	3	0	1.5	0	0
	ii) plan d'amélioration du régime de gestion de la flotte	3	0	1.5	2	2	0	0	0	1.5	0	2.5	0	0	0	0	3	2.5	0	3	0	1.5	3	3
	iii) informations sur le niveau général de respect des instruments de la politique relative à la flotte	3	0	0.5	0	0	0	1.5	0	0.5	0	0.5	0	0	2	1	3	2.5	1	2	1.5	1.5	0	0
1E	Information concernant des changements de procédures administratives en matière de gestion de la flotte	3	0	1.5	3	3	0	2.5	3	2.5	0	1	3	0	1.5	3	3	1.5	2	2	0	1.5	3	3
2	Rapport de 10 pages ou moins?	Sans-objet																						
G	En général: le rapport comprend-il une évaluation de l'équilibre entre capacité et possibilités?	3	2	2	0	3	2	0	2	1.5	0	1.5	1.5	2	0	1.5	0	0	0	0	0	0	0	3
<b>Notes totales:</b>		33	14.0	20.0	20.5	28.0	18.5	22.5	20.0	21.5	12.5	21.5	23.5	17.5	20.5	20.5	25.0	23.5	23.5	22.0	9.5	16.5	24.0	

## 6. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

En 2009, la réduction globale de la capacité de la flotte s'est poursuivie en se maintenant entre 2 et 3 % en moyenne comme les années précédentes. L'évolution générale de la capacité de pêche depuis 1992, représentée dans les graphiques 3 à 5 de l'annexe technique, ne révèle pas de grand changement de tendance.

Le fait que la puissance totale de la flotte telle qu'elle est enregistrée dans les fichiers de la flotte de l'UE et des États membres ne reflète pas la puissance effectivement déployée en mer est source de préoccupation pour la Commission. Ce problème sera réglé au moyen de la mise en œuvre du nouveau règlement sur le contrôle et de ses modalités d'application.

Les données économiques relatives à 2009 n'étaient pas disponibles pour la majorité des États membres, lesquels ont alors inclus dans leurs rapports les données de 2008. Le Rapport économique annuel<sup>3</sup> révèle une détérioration des performances économiques en 2008. On peut raisonnablement conclure que les performances économiques de la flotte en 2009 ont subi les effets de l'augmentation du prix du carburant en 2008 et des crises économiques qui en ont découlé. En outre, les rapports des EM indiquent que le niveau des activités de pêche (le nombre moyen de jours de pêche par navire) est relativement faible et comme il ressort des séries temporelles, lorsqu'elles sont disponibles, qu'il évolue souvent à la baisse.

La capacité retirée grâce à l'aide publique était supérieure en 2009 d'environ 10 % par rapport à celle de 2008. Les réductions de capacité au moyen de fonds publics ont représenté 73 % en GT et 79 % en kW de la réduction de capacité nette de l'année 2009. Il semble donc que les problèmes économiques et la raréfaction des possibilités de pêche due à la surexploitation des ressources ont pour effet de réduire la taille de la flotte. La flotte de nombreux États membres se trouve, du point de vue de la taille, en deçà des plafonds de capacité résultant du régime d'entrée et de sortie, comme indiqué précédemment. De plus, les programmes de retrait, qui restent facultatifs pour les propriétaires de navires, sont motivés par la médiocrité des résultats économiques et pas nécessairement par l'état des stocks. Ces considérations appellent à la conduite d'une réflexion sur le rôle des limitations de la capacité de pêche et remettent en question la nécessité et l'efficacité des réductions de capacité financées par des fonds publics.

La mise en œuvre de droits individuels transférables (DIT) dans certaines pêcheries a entraîné des réductions de capacité sans aide publique. L'extension des régimes de DIT à un nombre plus important de pêcheries, notamment celles qui sont le plus fortement touchées par la surcapacité, pourrait faciliter l'ajustement de la capacité.

Si certaines flottes spécifiques semblent avoir atteint un équilibre raisonnable avec leurs possibilités de pêche, l'évaluation générale de la situation indique néanmoins une surcapacité de pêche. Cet état de fait résulte de la combinaison de la surpêche (c'est-à-dire une mortalité par pêche excessive dans certains stocks qui appelle des réductions de l'effort de pêche), d'une faible utilisation de la capacité (un nombre moyen de jours de pêche par navire très bas) et d'une rentabilité faible. Compte tenu du taux actuel des réductions de capacité, sachant que ces réductions sont compensées partiellement par le progrès technologique, il sera difficile de remédier à court terme à la surcapacité sans modifier la politique actuelle.

---

<sup>3</sup> Rapport économique annuel 2010 sur la flotte de pêche européenne, ISBN 978-92-79-17117-8.

La réforme à venir de la politique commune de la pêche constitue à cet égard une occasion à ne pas manquer pour mettre en œuvre les changements permettant de remédier à la situation de surcapacité de la flotte.