



Bruxelles, le 18.2.2013
COM(2013) 85 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

relatif aux efforts déployés par les États membres en 2011 pour atteindre un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

relatif aux efforts déployés par les États membres en 2011 pour atteindre un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche

1. INTRODUCTION ET PRINCIPALES CONCLUSIONS

Les États membres doivent assurer un équilibre stable et durable entre la capacité de pêche de leur flotte et les possibilités de pêche qui leur ont été allouées¹. Une gestion durable de la pêche implique une flotte viable sur le plan économique, exploitant les ressources naturelles à des niveaux inférieurs aux niveaux de rendement maximal durable (RMD). C'est l'un des principes fondamentaux de la réforme de la politique commune de la pêche proposée par la Commission européenne.

Le présent rapport présente un aperçu des flottes de pêche de l'UE. Il est fondé sur les informations qui ont été communiquées par les États membres dans leurs rapports annuels de 2011², celles qui figurent dans le fichier de la flotte de pêche de l'Union européenne³ et celles qui ont été obtenues grâce au cadre pour la collecte de données (CCD)⁴, voir annexe I. Le comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP) a procédé à une évaluation de ces données⁵.

La principale conclusion est que des améliorations substantielles doivent être réalisées au cours des prochaines années dans la manière dont les États membres gèrent leurs flottes et évaluent l'équilibre entre leur capacité et leurs possibilités de pêche. Étant donné que la gestion de la pêche évolue afin d'intégrer l'objectif d'un RMD, il n'est plus satisfaisant de se fonder sur des plafonds exprimés en paramètres statistiques. Des indicateurs de viabilité économique et de durabilité plus larges sont nécessaires pour gérer les flottes de l'UE de manière à obtenir une flotte viable sur le plan économique, exploitant de manière optimale les potentialités biologiques de la ressource. Il importe également d'améliorer la situation en ce qui concerne l'évaluation des stocks, mais aussi la collecte et la communication de données, l'analyse et la méthodologie.

¹ Article 11 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil.

² Obligation qui leur incombe au titre de l'article 14 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil.

³ Conformément à l'article 15 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil et à l'article 11 du règlement (UE) n° 1013/2010 de la Commission établissant les modalités d'application de la politique de l'Union en matière de flotte définie au chapitre III du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil.

⁴ Conformément au règlement (CE) n° 199/2008 du Conseil concernant l'établissement d'un cadre communautaire pour la collecte, la gestion et l'utilisation de données dans le secteur de la pêche et le soutien aux avis scientifiques sur la politique commune de la pêche.

⁵ Examen des rapports nationaux relatif aux efforts consentis par les États membres pour instaurer un équilibre durable entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche (CSTEP-12-18). Publications 2012, « JRC Scientific and Policy Reports».

2. PLAFONDS EN MATIÈRE DE CAPACITÉ DE PÊCHE...

Chaque État membre doit veiller à ce que sa capacité de pêche, exprimée en tonnage (GT) et en puissance (kW), soit toujours inférieure ou égale aux niveaux nominaux établis dans le règlement (UE) n° 1013/2010⁶. Les données qui figurent actuellement dans le fichier de la flotte indiquent que tous les États membres, à l'exception de la Roumanie, respectent ces niveaux nominaux (voir annexe 2). La capacité de pêche de la flotte de l'Union se situait 14,1 % en dessous des plafonds en GT et 9,9 % en dessous des plafonds en kW, avec des variations comprises entre 2 et 62 %⁷. En 2011, le nombre de navires a diminué de 2 % tandis que le tonnage et la puissance ont baissé respectivement de 3,7 % et de 3,1 %. Les réductions en tonnage et en puissance étaient similaires dans tous les États membres, avec quelques variations (voir annexe 3).

Afin d'assurer l'exactitude des mesures enregistrées dans le fichier de la flotte, les États membres sont tenus, à compter du mois de janvier 2012, de certifier de manière systématique les moteurs neufs, les moteurs de remplacement et techniquement modifiés d'une puissance supérieure à 120 kW qui équipent les navires soumis à un régime d'effort de pêche, obligation qui sera généralisée à tous les navires à compter du mois de janvier 2013. Les États membres doivent également procéder à une vérification des données sur la base de plans de sondage. Lorsque les informations mentionnent une puissance de moteur supérieure à celle indiquée dans la licence de pêche du navire, les États membres doivent effectuer des vérifications physiques.

Certains États membres n'ont pas respecté les délais fixés pour les mesures et le contrôle. D'autres n'ont absolument pas respecté les obligations en matière de contrôle. Seuls quelques États membres ont adopté les plans de sondage nécessaires aux fins de la vérification des données. À la fin du mois de novembre 2012, onze États membres avaient adopté un plan de sondage aux fins de la vérification de la puissance de moteur, et neuf avaient annoncé qu'ils en adopteraient un dans un avenir proche. Deux d'entre eux ne l'ont pas encore fait.

La Commission accorde beaucoup d'importance au respect du règlement de contrôle car c'est ce qui permet d'assurer l'équité entre les pêcheries de l'UE.

La Cour des comptes européenne a publié en 2011 un rapport spécial sur la gestion de la capacité de la flotte dans l'UE. Les définitions existantes de la capacité n'ont pas été considérées comme des indicateurs fiables de la capacité des navires à capturer du poisson⁸. La Commission est consciente de l'inadéquation de paramètres tels que le tonnage (GT) et la puissance (kW) pour déterminer le progrès technique, ainsi que des difficultés pratiques à mesurer la puissance de moteur.

Le déclassement a été l'outil de gestion le plus utilisé pour réduire la capacité. La Commission estime que près d'1,3 milliard EUR de fonds de l'UE servira au déclassement au cours de la période 2000-2015, voir annexe 4.

⁶ Articles 7 et 8 du règlement (UE) n° 1013/2010 de la Commission du 10 novembre 2010.

⁷ Roumanie non comprise.

⁸ Rapport spécial n° 12/2011 «Les mesures prises par l'UE ont-elles contribué à l'adaptation de la capacité des flottes de pêche aux possibilités de pêche existantes?» Point 21 du rapport.

Dans son analyse relative à l'aide octroyée au déclassement des navires, la Cour des comptes européenne a conclu que les programmes de déclassement bénéficiant d'une aide publique n'étaient pas bien ciblés et ne contenaient pas de critères clairs d'admissibilité et de sélection⁹. Elle précisait également que la mise au rebut des navires de pêche n'avait que peu, voire pas, d'incidence sur les stocks halieutiques ciblés.

3. ...ET INDICATEURS DE CAPACITÉ DE PÊCHE

La détermination de la capacité des flottes en termes de puissance de moteur et de tonnage a montré ses limites au fil du temps. Le maintien de ces paramètres dans la limite des plafonds n'offre en soi aucune garantie que les flottes de pêche sont en adéquation avec l'état des ressources dont elles dépendent.

L'évaluation des déséquilibres exige plutôt une analyse des performances des flottes en fonction de l'état des ressources dont elles dépendent, d'un point de vue économique, et en fonction de l'utilisation des navires. Cette analyse semble faire totalement ou partiellement défaut dans les rapports de plusieurs États membres sur leur flotte de pêche.

La flotte de pêche exploite-t-elle les stocks au-delà de ce qui est durable? Les navires de la flotte permettent-ils en moyenne de réaliser des recettes suffisantes pour couvrir au moins les frais à court terme? La rentabilité des navires est-elle suffisante pour permettre leur remplacement ou celui de leur moteur lorsque le moment sera venu? Les navires sont-ils pleinement utilisés ou nombre d'entre eux sont-ils souvent inactifs? Ces indicateurs peuvent révéler un déséquilibre à l'échelle d'une flotte.

Le présent rapport résume les efforts déployés par les États membres pour régler les problèmes et dresse un bilan des informations dont nous disposons actuellement, outre celles qui nous sont communiquées par les États membres.

Une flotte qui opère de manière durable et est économiquement viable

- exploite les stocks de manière durable à court terme et dans la perspective de poursuivre leur exploitation à un niveau inférieur au rendement maximal durable;
- est rentable à court terme, mais également
- à long terme; et
- est pleinement utilisée, compte tenu du caractère saisonnier de nombreuses pêcheries dans lesquelles les navires doivent normalement être actifs.

La Commission a demandé au CSTEP de procéder à un examen des flottes de l'UE à l'aide d'indicateurs correspondant aux points ci-dessus. Pour des raisons de temps et de ressources, le CSTEP n'a jusqu'ici examiné que les 92 flottes les plus importantes dans les 14 États membres possédant les plus grandes pêcheries, qui représentent néanmoins 72 % des revenus des débarquements de l'UE et sont donc représentatives des activités de pêche européennes les

⁹ Rapport spécial n° 12/2011 «Les mesures prises par l'UE ont-elles contribué à l'adaptation de la capacité des flottes de pêche aux possibilités de pêche existantes?» Point 76 du rapport.

plus importantes. Le CSTEP a utilisé les valeurs des indicateurs calculées à partir des rapports des États membres, des données CCD, et des évaluations des stocks de poisson, le cas échéant.

Les indicateurs utilisés sont énumérés ci-dessous (une description détaillée figure à l'annexe 5).

Par «tributaire de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD», on entend qu'en moyenne, une flotte a pêché à des niveaux supérieurs à un niveau durable dans une perspective à long terme. Conformément aux objectifs de la réforme de la PCP, le maintien de niveaux d'exploitation inférieurs au niveau de rendement durable (RMD) a été utilisé comme étant la norme.

Par «équilibre financier», on entend que les recettes de la flotte ont été suffisantes pour couvrir ses dépenses à court terme.

Par «mauvaises performances économiques», on entend que les recettes à long terme de la flotte de pêche n'étaient pas suffisantes pour lui permettre de remplacer ses biens d'investissement importants (navires, moteurs) après usure de ceux-ci. Des rendements négatifs sur l'actif immobilisé et les immobilisations corporelles peuvent être une indication de surcapitalisation économique s'ils se prolongent dans le temps.

Par «sous-utilisés», on entend que les navires pêchaient, mais que, compte tenu du caractère saisonnier des pêcheries, ils ne pêchaient que 70 %, voire moins, du temps qu'ils auraient pu consacrer à la pêche.

Par «navire inactifs», on entend des navires qui n'ont pêché à aucun moment au cours de l'année.

Ces indicateurs se fondent sur des *moyennes* pour chacun des segments de la flotte soumis à évaluation. À titre d'exemple, les performances économiques de chaque navire d'un segment de la flotte varient, ces performances pouvant être supérieures ou inférieures aux valeurs moyennes.

4. CAPACITE DE LA FLOTTE PAR ÉTAT MEMBRE

Le présent aperçu de la situation de la flotte de chaque État membre repose sur les rapports des États membres et sur les résultats de l'examen effectué par le CSTEP pour la période 2008-2011, lorsqu'ils sont disponibles.

La **Belgique** a procédé à une réduction substantielle de ses flottes depuis 2003 en réduisant le nombre de licences existantes et en redistribuant les possibilités de pêche entre les navires restants. Elle n'a pas fourni d'informations détaillées par flotte, mais elle concluait son rapport en affirmant qu'il y avait un équilibre entre ses flottes et les possibilités de pêche.

L'examen du CSTEP montre que les recettes de la flotte de chalutiers à perche de 18 à 24 m n'étaient pas suffisantes pour permettre le remplacement des biens d'investissement importants. Cette flotte et celle des chalutiers à perche de 24 à 40 m étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD.

La **Bulgarie** a conclu son rapport en affirmant qu'il existait pratiquement un équilibre entre les stocks de poisson et la taille de la flotte. La Bulgarie a également précisé qu'elle avait l'intention d'arrêter des mesures afin de réduire le nombre de navires inactifs, et qu'une modification du cadre législatif était en cours.

En 2011, plus de 57 % de l'ensemble des navires ont été inactifs, la plupart des navires inactifs faisant moins de 12 m. Toutes les flottes de navires de plus de 12 m semblent avoir réalisé de piètres performances économiques au cours de la période soumise à examen, en raison d'une consommation plus importante de carburant et du prix élevé de celui-ci, mais elles présentaient néanmoins un équilibre financier. Les navires de moins de 18 m ont été sous-utilisés puisqu'ils ont pêché à concurrence de 70 % seulement du temps de pêche maximal disponible.

Chypre a l'intention de réduire la surcapitalisation en procédant à la démolition d'une centaine de petits navires pratiquant la pêche côtière et dont l'effort est toujours illimité, après avoir passé une décennie à augmenter le nombre de navires de taille plus réduite soumis à des limitations de l'effort tout en réduisant la capacité en GT et en kW.

Chypre a fait état d'une sous-utilisation dans toutes les flottes, à l'exception de celle des navires de 12 à 24 m équipés d'engins dormants polyvalents, ainsi que de rendements des investissements faibles ou négatifs pour toutes les flottes.

Depuis l'introduction en 2003 du système QIT, la capacité de la flotte a nettement diminué au **Danemark** (navires, GT, kW). Le Danemark estime que la situation est relativement stable et qu'il n'y a pas de surcapacité physique importante à long terme. Le Danemark fait toutefois état d'une surcapacité en ce qui concerne ses flottes de navires de 0 à 12 m et de 12 à 24 m qui utilisent des engins dormants polyvalents, ainsi que ses flottes de chalutiers de plus petite taille (flotte de chalutiers de fond et de senneurs de 0 à 12 m) et de dragueurs de 12 à 24 m.

L'examen du CSTEP précise que toutes les flottes danoises examinées étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD. Trois flottes ne réalisaient pas de recettes suffisantes pour pouvoir remplacer leurs biens d'investissement importants (navires de 10 à 12 m et de 12 à 18 m utilisant des engins dormants polyvalents, navires de 12 à 18 m utilisant des engins mobiles et dormants). Deux flottes (navires de 18 à 24 m utilisant des engins mobiles et dormants, et navires utilisant des chaluts de fond et des sennes de 18 à 24 m) étaient également sous-utilisées.

Le rapport de l'**Allemagne** n'est pas fondé sur les lignes directrices ni sur les indicateurs existants. L'examen de l'équilibre a été réalisé uniquement sur la base d'éléments qualitatifs et par flotte. L'objectif déclaré de l'Allemagne consiste à maintenir une capacité globale suffisante pour lui permettre d'utiliser ses quotas. Des réductions ont été opérées en 2011: - 5,6 % du nombre de navires, - 4,4 % du tonnage (GT), et - 6,4 % de la puissance (kW). Aucune sortie de flotte n'a bénéficié d'une aide publique.

L'examen du CSTEP a établi que les flottes de navires de moins de 10 m utilisant des engins dormants, celles de 12 à 18 m, de 18 à 24 m et de 24 à 40 m utilisant des chaluts de fond, ainsi que celles de 24 à 40 m utilisant des chaluts à perche étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD (mais étaient viables d'un point de vue économique). Certains navires étaient sous-utilisés, et une flotte importante de navires de plus petite taille (dont 458 navires de moins de 10 m) était inactive.

L'**Estonie** a fait état d'une surcapacité, principalement dans le segment des chalutiers de plus de 12 m. Sept navires sont sortis de la flotte en 2011 (soit une suppression de 371 GT et 1 056 kW).

L'examen du CSTEP indique que les chalutiers pélagiques de 24 à 40 m étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD, étaient sous-utilisés, mais étaient viables d'un point de vue économique.

La **Grèce** n'a pas présenté d'estimation relative à l'équilibre entre sa capacité et ses possibilités de pêche, n'a pas évalué la politique de sa flotte et n'a pas non plus fourni de données au titre du CCD. Elle a toutefois fait état d'une surexploitation du merlu et de la crevette dans la mer Égée, mais n'a fourni aucun détail à ce sujet. En 2011, 488 navires sont sortis de la flotte (ce qui a entraîné une baisse de 3,6 % du tonnage et de 4,0 % de la puissance). Des plans de gestion, y compris des licences de pêche spéciales, ont été établis pour les chalutiers de fond et la pêche à la senne coulissante (anchois et sardines).

Faute de données suffisantes (biologiques, économiques, techniques), il est impossible d'évaluer l'équilibre entre les flottes grecques et les ressources.

L'**Espagne** a signalé que la capacité de la flotte était toujours quelque peu supérieure aux possibilités de pêche et que la flotte était en mesure de capturer un quota de poisson supérieur à celui qui lui avait été attribué. Le pays a maintenu ses efforts en vue de réduire sa capacité de pêche, avec ou sans aide publique, l'effort de réduction atteignant, en 2011, 4,6 % en GT et 3,7 % en kW. En ce qui concerne l'indicateur technique, l'Espagne a fait état d'une sous-utilisation d'une partie de la flotte, tant dans les zones de pêche nationales que dans les eaux internationales, mais a mentionné une tendance à la baisse de 2008 à 2011. Les informations communiquées ne concernaient que les recettes courantes/recettes au seuil de rentabilité des flottes, en partie parce que l'Espagne n'a pas transmis de données désagrégées en ce qui concerne les captures. Le rapport national de l'Espagne précise que toutes les flottes étaient rentables. Les subventions dont ont bénéficié les armateurs ont été prises en considération dans le calcul des revenus.

En l'absence de données, il n'est pas possible de procéder à une évaluation comparative et objective de la surpêche et de la durabilité économique. Le calcul des recettes effectué par le CSTEP (qui ne tient pas compte des recettes provenant des subventions) montre que les flottes de navires de moins de 10 m utilisant des engins mobiles et dormants, de 18 à 24 m et de 24 à 40 m utilisant des chaluts de fond et des sennes, et de 24 à 40 m et de plus de 40 m utilisant des hameçons n'atteignaient pas le seuil de rentabilité.

La **France** a fourni des données sur l'ensemble de ses navires «continentaux» et a tiré la conclusion que la plupart des pêcheries étaient en équilibre. Elle n'a pas fourni d'indicateurs biologiques, techniques, ni économiques. En 2011, la France a procédé au déclassement de 133 navires, soit l'équivalent de 7 653 GT et 20 408 kW, au moyen d'aides publiques. Des plans de sortie de flotte spécifiques ont permis le retrait de près de 60 navires dans différentes catégories de pêcheries sensibles.

L'examen du CSTEP révèle toute une série de situations différentes. Les flottes de navires de moins de 10 m, de 10 à 12 m, de 12 à 18 m, de 18 à 24 m et de 24 à 40 m, équipées de filets dérivants et dormants, étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD, mais semblaient économiquement viables et présentaient un équilibre financier au cours de la période examinée. Les flottes de navires de 24 à 40 m pêchant à l'aide d'hameçons et celles

de navires de 24 à 40 équipés d'engins mobiles polyvalents étaient également tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD. Les indicateurs révèlent une piètre performance économique au cours des années couvertes par l'analyse.

Les flottes de navires de 12 à 18 m utilisant des dragues, de 18 à 24 m et de plus de 40 m utilisant des chaluts pélagiques, de 18 à 24 m, de 24 à 40 m et de plus de 40 m utilisant des chaluts de fond et des sennes, et de plus de 40 m utilisant des sennes coulissantes semblaient également réaliser de piètres performances économiques au cours de la période concernée. En revanche, les flottes de navires de moins de 10 m utilisant des casiers et des pièges, de moins de 10 m utilisant des hameçons, de 10 à 12 m utilisant des chaluts de fond et des sennes, et de 12 à 18 m utilisant des chaluts de fond et des sennes étaient économiquement viables, mais on dispose de peu d'information sur l'état des ressources dont elles étaient tributaires.

L'**Irlande** a signalé qu'il est possible qu'il reste certains déséquilibres dans certaines flottes, mais elle n'a pas précisé dans lesquelles. Il y a encore des efforts à faire en ce qui concerne la disponibilité des données.

Le CSTEP indique que les chalutiers pélagiques de 24 à 40 m étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD et ne réalisaient pas des recettes suffisantes pour leur permettre de remplacer leurs biens d'investissement importants. Les chalutiers pélagiques de plus de 40 m étaient également tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD et étaient sous-utilisés, mais présentaient un équilibre financier et semblaient économiquement viables. Une surcapitalisation était observée dans les flottes de navires de 10 à 12 m utilisant des dragues et de navires de 18 à 24 m utilisant des chaluts de fond et des sennes. Les flottes de navires de moins de 10 m utilisant des casiers et des pièges semblaient être économiquement viables, mais on dispose de peu d'information sur l'état des stocks.

L'**Italie** a relevé une surcapacité des senneurs à senne coulissante et des chalutiers de fond de plus de 24 m et élabore un vaste plan de déclassement.

L'examen du CSTEP indique que les flottes de navires de 24 à 40 m utilisant des chaluts de fond et des sennes, ainsi que celles de 24 à 40 m utilisant des chaluts à perche, ne rapportaient pas suffisamment pour permettre le remplacement des biens d'investissement importants et que le taux d'utilisation des capacités de ces dernières était faible. Les flottes de navires de 6 à 12 m utilisant engins dormants polyvalents, et celles de navires de 12 à 18 m et de 18 à 24 m utilisant des dragues, des chaluts de fond et des sennes semblaient être économiquement viables.

Les connaissances relatives à l'état biologique des stocks sont insuffisantes et ne permettent pas, pour la plupart des flottes, de procéder à un examen de la dépendance de celles-ci vis-à-vis de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD.

La **Lettonie** a fait état d'une surcapacité des chalutiers de 12 à 24 m et de 24 à 40 m, ainsi que des fileyeurs de 24 à 40 m. La flotte lettonne a diminué de 14,9 % en GT et de 14,3 % en kW. La Lettonie a adopté un programme d'arrêt permanent des activités de pêche pour la période 2011-2012.

L'examen du CSTEP indique que les chalutiers pélagiques de 24 à 40 m étaient viables d'un point de vue économique, mais qu'ils étaient tributaires de stocks de poisson exploités à des niveaux dépassant légèrement le RMD.

La **Lituanie** s'efforce de conserver une capacité globale suffisante pour lui permettre d'exploiter ses quotas. En 2011, le nombre de navires a diminué de manière substantielle (- 12 %), mais la capacité de la flotte n'a que faiblement diminué en tonnage (- 1,6 %), voire pas du tout en puissance de moteur. La Lituanie n'a pas utilisé les indicateurs pour établir son rapport.

L'examen du CSTEP indique que les activités de pêche des flottes de navires de 24 à 40 m utilisant des chaluts de fond et des sennes ne concernent pas des stocks surexploités, et que ces flottes étaient viables d'un point de vue économique. Il souligne toutefois une importante sous-utilisation de celles-ci.

Bien que **Malte** ait fait état d'une surcapacité de l'ensemble de la flotte en 2009 et 2010, on ne peut en conclure que tel était également le cas en 2011, faute de données économiques et sociales. La capacité de la flotte maltaise a diminué de manière substantielle (- 32,8 % en GT et - 9,2 % en kW).

L'utilisation des navires était inférieure à 50 %.

Les **Pays-Bas** ont signalé dans leur rapport que certains navires de pêche démersale étaient rarement utilisés et qu'il devrait être possible de pêcher le quota disponible avec moins de navires. En ce qui concerne le segment des démersaux, l'indicateur biologique est toujours un rien au-dessus de son niveau cible, mais l'évolution observée de 2008 à 2011 a été favorable. En ce qui concerne les flottes de navires de pêche pélagique, la situation biologique était relativement bonne dans l'Atlantique du Nord-Est, mais la pression de pêche exercée sur les stocks ciblés en Afrique de l'Ouest et sur d'autres pêcheries lointaines était trop élevée.

L'examen du CSTEP indique que, à l'exception de la flotte de navires de 18 à 24 m qui utilisent des chaluts à perche, les cinq autres flottes examinées étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD. De plus, le segment des chalutiers démersaux et des senneurs était sous-utilisé. Une surcapitalisation économique était également observée dans les flottes pélagiques.

La **Pologne** a indiqué dans son rapport qu'elle estimait que de nouvelles réductions de la flotte n'étaient plus nécessaires. Elle a également indiqué que la mortalité par pêche du hareng du centre de la mer Baltique, principalement pêché par des chalutiers pélagiques de 24 à 40 m, était trop élevée. En 2009, on a observé une nette amélioration des indicateurs économiques relatifs à la flotte de la mer Baltique, à l'exception de ceux relatifs aux palangriers de 12 à 18 m et aux chalutiers démersaux de 18 à 24 m. En 2011, deux tiers des navires de la flotte de pêche du cabillaud de la mer Baltique ont bénéficié d'une aide à l'arrêt temporaire des activités de pêche. Ces navires se remettront bientôt à pêcher. Les navires inactifs représentaient 13,8 % de la flotte, soit 16 % du GT.

Le **Portugal** concluait son rapport en affirmant qu'il y avait un équilibre entre ses flottes et les possibilités de pêche. En 2011, la capacité totale de la flotte continentale du Portugal était pratiquement inchangée (réduction d'1 %).

Une grande partie des captures provenait de stocks de poisson qui n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Toutefois, selon les indicateurs CSTEP, les flottes étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD.

L'examen du CSTEP a révélé que les flottes de 0 à 10 m utilisant des engins mobiles et dormants et celles de 24 à 40 m utilisant des hameçons réalisaient de piètres performances

économiques à long terme. Les flottes de 0 à 10 m utilisant des engins dormants polyvalents, celles de 12 à 18 m utilisant des filets dérivants et dormants, celles de 12 à 18 m utilisant des casiers et des pièges, ainsi que celles de 18 à 24 m et de 24 à 40 m utilisant des sennes coulissantes, étaient sous-utilisées. Les flottes de 24 à 40 m utilisant des engins mobiles et dormants polyvalents, des chaluts de fond et des sennes, ainsi que des hameçons étaient viables d'un point de vue économique, mais aucune estimation de la durabilité biologique n'était disponible.

La **Roumanie** n'a pas transmis de rapport pour 2011. Aucune donnée CCD n'était disponible.

La **Slovénie** a fait état d'une surcapacité en ce qui concerne la plupart de ses flottes. Ce pays a l'intention de recourir à l'aide publique à la démolition au cours du premier semestre de 2012 et d'adapter l'effort de pêche de plusieurs de ses flottes. La flotte dans son ensemble se distingue par une importante sous-utilisation, 55 % des navires étant inactifs, mais cette information tient compte des activités de pêche exercées à temps partiel sur des espèces migratoires.

On dispose de peu d'informations sur l'état biologique des stocks et aucune estimation n'est disponible.

La **Finlande** n'a pas suivi les lignes directrices pour établir son rapport et n'a pas utilisé d'indicateurs pour évaluer la capacité de sa flotte par rapport aux possibilités de pêche. Elle a affirmé qu'il existait un équilibre acceptable entre la capacité de sa flotte et les ressources de pêche. En 2011, l'effort de pêche a augmenté de 12,2 % par rapport à 2010, principalement dans les pêcheries pélagiques. 28 % des 75 navires que compte le segment «offshore» sont restés inactifs en 2011.

La **Suède** a indiqué dans son rapport que plusieurs flottes étaient toujours en surcapacité et qu'elle s'efforçait de régler le problème en procédant à des déclassements. Deux régimes de déclassement visaient les chalutiers pêchant le cabillaud. Cela s'est traduit par une diminution de la flotte de l'ordre de 26 % en GT et de 19 % en kW.

L'examen du CSTEP indique qu'une grande partie des flottes examinées étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD. De plus, les flottes de navires de 10 à 12 m utilisant des engins dormants, et celles de navires de 24 à 40 m utilisant des chaluts de fond et des sennes ne rapportaient pas suffisamment pour permettre le remplacement des biens d'investissement importants. Une sous-utilisation était observée dans certains secteurs.

Le **Royaume-Uni** estime que de nombreuses flottes pêchent dans une perspective durable parce qu'elles exploitent les ressources en respectant les taux de précaution en matière de mortalité par pêche, bien qu'un déséquilibre ait été observé dans certains domaines (par exemple en ce qui concerne les stocks couverts par des régimes de reconstitution). Depuis le mois d'octobre 2010, un système de «transfert de licence» («licence parking») a permis une restructuration des flottes. Le Royaume-Uni a mentionné les réductions de capacité réalisées, mais n'a pas présenté de projets concernant de nouvelles adaptations.

L'examen du CSTEP indique que de nombreuses flottes étaient tributaires de stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD. En ce qui concerne les flottes de moins de 10 m utilisant des casiers et des pièges, de 12 à 18 m, de 18 à 24 m et de plus de 40 m utilisant des chaluts de fond et des sennes, aucune information relative à la dépendance par rapport à la ressource n'est disponible, mais ces flottes étaient viables d'un point de vue économique.

5. CONCLUSION

L'examen des efforts déployés par les États membres pour atteindre un équilibre durable entre la capacité des flottes et les ressources halieutiques montre que la capacité de la flotte de pêche européenne est toujours trop importante. En dépit de réductions de la taille de nombreuses flottes de pêche européennes au cours de la dernière décennie, dans un grand nombre d'États membres, les recettes de nombreux navires n'ont pas permis d'atteindre un équilibre financier et de nombreux navires ont été sous-utilisés. Elles ont également été insuffisantes pour permettre les investissements nécessaires à la modernisation des navires ou des engins de pêche, par exemple.

Au cours de la période soumise à examen, trop de flottes étaient tributaires de stocks surexploités par rapport au niveau de rendement maximal durable alors que le respect du RMD est un des objectifs clés de la réforme de la PCP.

La politique actuelle en matière de gestion de la flotte n'a pas permis d'établir un équilibre entre les flottes et les ressources qu'elles exploitent. Le respect des plafonds nationaux établis pour la capacité [exprimés en taille de navire (GT) ou en puissance (kW)] ne suffit pas.

Le succès de la réforme de la politique commune de la pêche dépend en grande partie de l'établissement d'un équilibre entre la capacité de la flotte et les ressources halieutiques. La gestion des flottes est une responsabilité qui incombe en premier lieu aux États membres. Les conséquences possibles d'une surcapitalisation des flottes et une dépendance continue par rapport à des stocks exploités à des niveaux dépassant le rendement maximal durable mettent en évidence la nécessité de disposer d'instruments de gestion des flottes plus performants dans le cadre de la réforme de la PCP. Cela requiert des États membres qu'ils gèrent leurs flottes de manière à exploiter les stocks halieutiques à des niveaux inférieurs aux niveaux de rendement maximal durable et à assurer leur viabilité économique.

Annexe 1: Qualité des informations

1. Données qualitatives et descriptives

Dans le tableau ci-dessous, les domaines de préoccupation à propos desquels les rapports nationaux contenaient peu ou pas d'information sont marqués d'une croix (X).

	Rapport entre les flottes et les pêcheries	Évolution de la flotte	Indications relatives aux régimes de réduction de l'effort	Incidence des régimes de réduction de l'effort	Évaluation du système de gestion de la flotte	Plans destinés à améliorer le système de gestion de la flotte	Déclaration de conformité avec le système d'entrée et de sortie	Modifications apportées aux procédures administratives	Évaluation de l'équilibre
BE			X	X					
BG	X			X		X		X	
CY									
DE			X	X	X	X			X
DK									
EE			X	X	X			X	X
EL					X	X		X	X
ES									
FI	X					X		X	X
FR	X	X	X		X		X		X
IE					X	X			
IT									
LT	X				X	X	X		X
LV				X		X			X
MT	X	X			X			X	
NL			X			X		X	X
PO					X				
PT				X					
RO	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SI	X					X			X
SE				X		X	X		
UK	X	X			X	X			X

Source: tableau 5.3. Examen des rapports nationaux relatifs aux efforts consentis par les États membres pour atteindre un équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche (rapport CSTEP-12-18).

2. Données quantitatives

L'évaluation de la dépendance d'une flotte par rapport à des stocks exploités à des niveaux dépassant le RMD est tributaire de la disponibilité d'évaluations quantitatives des stocks halieutiques. Ces évaluations sont disponibles pour la plupart des stocks de la mer Baltique et de la mer du Nord, mais il n'en va pas de même pour les mers Celtiques. En mer Méditerranée, de nombreuses flottes de pêche exploitent des stocks dont on ignore l'état, mais les connaissances en la matière s'améliorent rapidement. Si certains États membres ont fourni des données relatives aux taux de capture, on ne peut s'en servir pour tirer des conclusions relatives à la durabilité.

Dans leurs rapports, la plupart des États membres n'ont pas examiné la question de l'équilibre au niveau des flottes de pêche, comme cela avait été défini dans le cadre relatif à la collecte des données, ce qui empêche la réalisation d'une évaluation quantitative de l'équilibre, les données disponibles ne correspondant pas aux flottes évaluées.

Les États membres devraient également fournir des données relatives aux captures et à la valeur des captures pour chaque flotte. Le cadre relatif à la collecte des données prévoit la communication de ces informations, mais elles n'ont pas été communiquées par tous les États membres.

Les informations relatives au rendement des immobilisations corporelles faisaient défaut ou étaient incomplètes en ce qui concerne certains États membres.

Des informations relatives au nombre de navires inactifs, par classe de longueur (indépendamment de la pêche cible ou du type d'engin), sont disponibles pour la plupart des États membres. Elles proviennent des données CCD. Dans certains cas, la qualité de cette source de données est toutefois discutable.

Dans les rapports nationaux, la plupart des États membres ont mentionné les valeurs de l'indicateur technique (nombre moyen de jours en mer par navire divisé par le nombre maximal pour la flotte), mais les informations sont incomplètes. Sept États membres n'ont pas mentionné les valeurs de l'indicateur technique dans leur rapport.

Annexe 2

Tableau 2.1: Respect des plafonds des entrées et des sorties au 31.12.2011 (à l'exception des régions ultrapériphériques)

	GT			kW		
	GT	MAX GT	A/B	kW	MAX kW	C/D
	A	B		C	D	
	at 31/12/2011			at 31/12/2011		
BE	15.326	18.864	81,24%	49.135	51.585	95,25%
BG	7.373	8.023	91,89%	61.307	66.093	92,76%
DK	64.503	88.604	72,80%	232.469	313.976	74,04%
DE	64.294	71.114	90,41%	148.277	167.089	88,74%
EE	14.281	21.630	66,02%	38.915	52.739	73,79%
IE	59.571	77.334	77,03%	182.307	210.083	86,78%
EL	83.807	88.122	95,10%	483.390	492.999	98,05%
ES	373.465	397.752	93,89%	841.788	909.704	92,53%
FR	153.998	176.362	87,32%	701.022	772.971	90,69%
IT	175.393	183.964	95,34%	1.056.757	1.112.589	94,98%
CY	4.213	11.013	38,26%	45.329	47.909	94,62%
LV	34.725	47.202	73,57%	52.684	60.458	87,14%
LT	45.216	73.489	61,53%	54.357	73.516	73,94%
MT	7.996	14.890	53,70%	77.489	95.792	80,89%
NL	135.585	166.384	81,49%	288.415	350.736	82,23%
PL	33.379	38.254	87,26%	82.890	91.637	90,45%
PT	86.826	94.805	91,58%	299.565	314.912	95,13%
RO	934	1.874	49,85%	7.714	6.296	122,53%
SI	1.002	1.057	94,75%	10.763	10.974	98,08%
FI	16.028	18.207	88,03%	171.167	182.375	93,85%
SE	29.642	42.778	69,29%	170.472	211.038	80,78%
UK	202.317	231.747	87,30%	810.306	914.989	88,56%
Σ 31/12/2011	1.609.873	1.873.469	85,93%	5.866.515	6.510.460	90,11%

NB: données extraites du fichier de la flotte de l'Union reflétant la situation au 1.9.2012 (Roumanie: situation au 1^{er} mars 2012)

Annexe 3

Tableau 3.1. : Évolution de la flotte des États membres (navires, tonnage et puissance de moteur) en 2011, à l'exception des régions ultrapériphériques

	N	GT	kW	N	GT	kW	? N (%)	? GT (%)	? kW (%)
	31/12/2010			31/12/2011			? 2010-2011		
BE	89	15.812	51.198	86	15.326	49.135	-3,4%	-3,1%	-4,0%
BG	2340	7.931	63.444	2.336	7.373	61.307	-0,2%	-7,0%	-3,4%
DK	2.820	66.007	240.115	2.786	64.503	232.469	-1,2%	-2,3%	-3,2%
DE	1.671	67.216	158.225	1.580	64.294	148.277	-5,4%	-4,3%	-6,3%
EE	934	14.671	40.205	923	14.281	38.915	-1,2%	-2,7%	-3,2%
IE	2.060	64.576	185.334	2.092	59.571	182.307	1,6%	-7,7%	-1,6%
EL	17.165	86.919	503.554	16.658	83.807	483.390	-3,0%	-3,6%	-4,0%
ES	9.895	387.527	873.921	9.571	373.465	841.788	-3,3%	-3,6%	-3,7%
FR	4.719	158.841	713.684	4.640	153.998	701.022	-1,7%	-3,0%	-1,8%
IT	13.450	185.398	1.106.479	13.063	175.393	1.056.757	-2,9%	-5,4%	-4,5%
CY	1004	4.145	43.071	1.080	4.213	45.329	7,6%	1,7%	5,2%
LV	786	40.804	61.455	731	34.725	52.684	-7,0%	-14,9%	-14,3%
LT	171	45.965	54.395	151	45.216	54.357	-11,7%	-1,6%	-0,1%
MT	1091	11.900	85.314	1.054	7.996	77.489	-3,4%	-32,8%	-9,2%
NL	743	130.623	289.246	740	135.585	288.415	-0,4%	3,8%	-0,3%
PL	793	37.268	86.899	790	33.379	82.890	-0,4%	-10,4%	-4,6%
PT	7.175	86.969	300.677	7.110	86.826	299.565	-0,9%	-0,2%	-0,4%
RO	475	1.181	6.656	502	934	7.714	5,7%	-20,9%	15,9%
SI	184	1.003	10.859	184	1.002	10.763	0,0%	-0,1%	-0,9%
FI	3.366	16.684	172.884	3.332	16.028	171.167	-1,0%	-3,9%	-1,0%
SE	1.360	32.945	178.232	1.368	29.642	170.472	0,6%	-10,0%	-4,4%
UK	6.481	207.641	827.737	6.453	202.317	810.306	-0,4%	-2,6%	-2,1%
S	78.772	1.672.025	6.053.585	77.230	1.609.873	5.866.515	-2,0%	-3,7%	-3,1%

NB: données extraites du fichier de la flotte de l'Union reflétant de la situation au 1.9.2012 (Roumanie: situation au 1^{er} mars 2012)

Annexe 4

Tableau 4.1. : Engagements du FEP relatifs à la cessation permanente (2007 – 31.7.2012)

	% S	NS	% R	NR	%S + %R	S+R
IE	97%	46	0,00%	0	97%	46
MT	55%	15	0,00%	0	55%	15
FR	52%	473	0,00%	0	52%	473
IT	38%	1067	1,60%	7	40%	1074
EL	33%	796	0,00%	0	33%	796
BE	32%	9	0,00%	0	32%	9
NL	24%	23	0,00%	0	24%	23
ES	23%	668	0,10%	1	23%	669
SE	21%	30	0,50%	1	21%	31
DK	20%	69	0,00%	0	20%	69
LV	17%	134	0,80%	8	18%	142
LT	12%	32	0,40%	1	13%	33
PT	11%	65	0,00%	0	11%	65
BG	10%	21	0,00%	0	10%	21
CY	9%	14	0,00%	0	9%	14
UK	8%	97	0,00%	0	8%	97
PL	6%	73	0,20%	5	6%	78
EE	4%	16	6,30%	10	10%	26
RO	1%	5	0,70%	5	2%	10
DE	0%	0	0,00%	0	0%	0
FI	0%	0	0,00%	0	0%	0
SI	0%	0	0,00%	0	0%	0
EU	22%	3653	0,50%	38	22%	3691

Source: données des EM obtenues à la suite de la demande officielle de la DG MARE (août 2012) de présenter des données cumulatives FEP pour la période comprise entre le 1.1.2007 et le 31.7.2012).

%: pourcentage des engagements consentis jusqu'ici par le FEP en faveur de la démolition

NS: nombre d'opérations de démolition (navires)

% R: pourcentage des engagements du FEP en faveur de la réaffectation de navires

NR: nombre de réaffectations (navires)

%S + %R: pourcentage total (démolition + réaffectation)

Annexe 5

Indicateurs utilisés par le CSTEP

L'«indicateur du taux d'exploitation durable» est une moyenne des taux de mortalité par pêche des stocks de poisson exploités par chaque flotte, la moyenne pondérée étant calculée en tenant compte de l'importance économique de chaque stock dans les captures. Lorsque cet indicateur est égal à 1, on considère qu'en moyenne les stocks sont exploités au taux de rendement maximal durable. Lorsque la valeur est supérieure à 1, on considère que la flotte est tributaire de stocks surexploités et vice versa. Cette mesure ne tient pas compte du fait que certains stocks présents dans les prises mélangées peuvent être plus ou moins fortement surexploités ou épuisés, ni de l'ampleur de l'incidence d'autres flottes sur l'exploitation des ressources.

Deux «indicateurs de viabilité économique» sont utilisés. Le rendement des immobilisations corporelles (indicateur du rendement des investissements) est une mesure de la santé économique à long terme. Il mesure le profit net divisé par la valeur des investissements en capital. Si ce rendement est supérieur au taux d'intérêt sans risque disponible ailleurs (2 % en termes nominaux), la flotte présente un bon état de santé économique et les biens d'investissement importants peuvent être remplacés lorsque cela se révèle nécessaire. Si ce rendement est inférieur à 2 %, cela signifie que les investissements ne sont pas intéressants d'un point de vue financier parce qu'il est possible de tirer des profits plus importants en investissant ailleurs.

Le rapport «recettes courantes/recettes au seuil de rentabilité» est une mesure de la viabilité à court terme. S'il est inférieur à un, les recettes des navires ne sont pas suffisantes pour couvrir les coûts d'exploitation et les activités de pêche devront être arrêtées lorsque les liquidités seront épuisées; s'il est supérieur à un, les recettes des navires sont suffisantes pour couvrir les coûts d'exploitation, mais cela ne signifie pas pour autant qu'elles suffisent pour permettre le remplacement des biens d'investissement importants .

Deux mesures sont utilisées pour évaluer si les navires sont «pleinement utilisés». Par «indicateur technique», on entend le rapport entre le temps moyen passé en mer divisé par le temps de pêche maximal possible dans l'activité concernée. La valeur atteint l'unité lorsque tous les navires pêchent autant que faire se peut, même si la saison de pêche est courte. Des valeurs inférieures à un indiquent que des segments de la flotte ne pêchent pas autant qu'ils le pourraient. Une valeur seuil de 70 % est généralement considérée comme un signe de sous-utilisation manifeste. Toutefois, il se peut que certains navires ne pêchent pas du tout pendant l'intégralité de l'année et soient «inactifs». L'inactivité d'un grand nombre de navires d'une flotte de pêche est révélatrice d'un déséquilibre entre la flotte et les ressources.