

Fonds pour le Développement Durable de la Pêche
24, rue du Rocher – 75008 Paris

Tél. : +33 (0)1 53 42 47 90
Fax : +33 (0)1 42 93 86 19
Mob : +33 (0)6 85 21 17 47
Email : infos@f2dp.org



Bulletin d'Information Contrats Bleus – N°3

Date : 03 juillet 2009

Dans ce numéro :

- 1. Dossier de liquidation des Contrats Bleus 2008**
- 2. Budget 2008 et versements des indemnités 2008**
 - a. Etat des versements des indemnités 2008**
 - b. Régularisation de navires indemnisés**
 - c. Pièces justificatives de l'engagement aux CB en 2008**
- 3. Contrôles**
 - a. Bilan des contrôles 2008**
 - b. Indemnisation des organismes chargés des contrôles**
- 4. Contrats Bleus 2009: doctrine, mesures validées et enveloppe**
- 5. CB 2009 : adhésion et contrôles**
 - a. Adhésion aux Contrats Bleus F2DP 2009**
 - b. Contrôles 2009**
- 6. Agenda / Contacts**
- 7. Annexes : Fiches mesures 2009 des engagements Contrats Bleus validés**

1 – Dossier de liquidation des Contrats Bleus 2008

Nous avons procédé au dépôt du dossier de liquidation des aides publiques liées à la mise en œuvre des Contrats Bleus 2008 le **7 mai 2009**.

Cette liquidation ne concernait que la convention signée le 11 Août et notamment **263 navires** répartis comme suit :

- Chalutiers Atlantique 204 navires
- Langoustiniers Atlantique 26 navires
- Chalutiers Hauturiers Manche 33 navires

De ces 263 navires, 17 d'entre eux ont signé une double convention (Langoustiniers Atlantique et Chalutiers Atlantique) sur la période 25/06/08 au 25/12/08.

En 2008, l'indemnisation des 263 navires pour la mise en œuvre des engagements du dispositif CB F2DP sur la période 25/06/08 au 25/12/08 s'élève à **4 752 636,67 €**.

La liquidation des contrats bleus Chalutiers Dragueurs Côtiers Manche (6 navires concernés) fera l'objet du dépôt d'un autre dossier de liquidation puisqu'il s'agit d'une tout autre convention signée entre le F2DP et l'Etat en fin d'année 2008.

L'administration va maintenant procéder aux contrôles nécessaires à la validation de l'opération telle que présentée par le F2DP.

Il est important de souligner que le contrôle de l'administration prime sur les contrôles effectués par le F2DP. A ce titre, **seules les décisions rendues suite à ce contrôle par l'administration feront office de validation des sommes perçues ou restant à percevoir par les adhérents signataires et entérineront la liquidation finale de leur dossier pour l'année 2008.**

Pour rappel

Les contrats bleus ne sont pas des subventions mais des projets qui font appel à des fonds nationaux et des fonds communautaires. Ils supposent donc le respect des engagements et la preuve de la réalisation de ces engagements. A défaut, l'indemnisation des contrats bleus ne peut être perçue par le navire.

De même, le financement n'est assuré au F2DP que si celui-ci prouve aux autorités responsables de la liquidation des dossiers qu'il exerce des contrôles sur la réalisation des engagements par ses adhérents. Le F2DP sera lui-même contrôlé par les services administratifs.

2 – Budget 2008 et versements des indemnités 2008

a – Etat des versements des indemnités 2008

Au total, le F2DP a procédé à 5 versements pour un montant global de **4 072 457,49 €** concernant **248 navires** adhérents au dispositif contrats bleus :

Date Virement	Historique des virements	Nb Navires	Montant
10 octobre 2008	1er Versement Indemnités CB 2008	18	173 725,10 €
13 octobre 2008	2ème Versement Indemnités CB 2008	50	369 286,25 €
3 novembre 2008	3ème Versement Indemnités CB 2008	63	346 744,30 €
20 février 2009	4ème Versement Indemnités CB 2008	88	1 833 456,32 €
18 mars 2009	5ème Versement Indemnités CB 2008	137	1 349 245,52 €
Total des indemnités 2008 versées à ce jour		248	4 072 457,49 €

Le F2DP dispose encore d'une enveloppe de **326 473,58 €** sur l'enveloppe reçue en 2008 :

Enveloppe CB 2008 F2DP	Montant
Enveloppe reçue par F2DP	4 566 174,84 €
Enveloppe versée aux navires	4 072 457,49 €
Frais de gestion réels F2DP 2008	167 243,77 €
Valeur résiduelle de l'enveloppe	326 473,58 €

Afin de pouvoir indemniser en totalité les navires pour la mise en œuvre de leurs engagements, le F2DP aurait besoin de **353 705,60 €** complémentaires :

Enveloppe complémentaire CB 2008	Montant
Enveloppe reçue par F2DP	4 566 174,84 €
Indemnisation totale à effectuer en 2008	4 752 636,67 €
Frais de gestion réels F2DP 2008	167 243,77 €
Enveloppe complémentaire nécessaire	-353 705,60

Le F2DP a notamment procédé au virement du solde des indemnités Contrats Bleus 2008 pour les navires ayant soumis au F2DP **un dossier complet**, c'est-à-dire :

- La ou les conventions, le cas échéant, signées aux bonnes dates (date de changement de métier effectif)
- Le chèque de cotisation au F2DP d'un montant de
 - o 150 € si vous êtes adhérent à un OP ou de
 - o 500 € si vous n'êtes pas adhérent à une OP
- Un RIB
- La pièce justificative (liasse fiscale, attestation du groupement de gestion, ...) attestant du CA 2008

Le versement du solde des indemnités Contrats Bleus 2008 pour les navires ne l'ayant pas encore reçu sera fonction de l'obtention de l'enveloppe complémentaire demandée et des conclusions du contrôle effectué par l'administration suite au dépôt du dossier de liquidation.

b – Régularisation de navires indemnisés

Le F2DP peut être amené à réaliser une régularisation de certaines sommes versées aux navires pour la mise en œuvre de leurs engagements en fonction :

- De la réception de versements trop importants par rapport au total des indemnités à percevoir sur la période de mise en œuvre 2008
- Des conclusions du contrôle effectué par l'administration suite au dépôt du dossier de liquidation
- Des politiques de remboursement des aides suite à d'éventuelles sanctions prises à l'encontre des armateurs non respectueux des règles
- Des décisions de la Commission Européenne et de la Direction des Pêches qui remettent en cause certains engagements

Le F2DP reste donc dans l'attente de la marche à suivre pour procéder à ces régularisations en fonction des décisions prises par la Commission Européenne et de la Direction des pêches suite au dépôt du dossier de liquidation.

Pour rappel

Tout signataire d'un Contrat Bleu F2DP doit être respectueux de la réglementation en vigueur et remplir ses engagements. Les versements des indemnités sont soumis à la réalisation de ces engagements et n'interviennent qu'après vérification de leur exécution.

En cas de non respect des engagements, de violation des réglementations existantes ou de fraude, non seulement toute indemnité sera suspendue mais l'armateur devra rembourser les sommes indûment perçues. Par ailleurs, il ne pourra plus souscrire à d'autres engagements.

c – Pièces justificatives de l'engagement aux CB en 2008

En 2008, le F2DP a procédé à plusieurs virements pour indemniser les armateurs à hauteur des engagements pris, dans la limite du plafonnement de l'indemnisation à 10% du chiffre d'affaire sur l'ensemble de la période de mise en œuvre et des fonds alloués.

Pour les navires ayant reçu un acompte de 1%, vous avez déjà reçu :

- Un reçu d'adhésion au F2DP
- Une attestation de virement de la part du F2DP

Vous recevrez prochainement tous les documents justificatifs de votre engagement au dispositif CB sur 2008 :

- Un reçu d'adhésion au F2DP
- Une attestation de virement pour chacun des virements reçus le cas échéant
- Une fiche récapitulative des indemnités perçues par navire au titre de 2008 avec un détail par contrat bleu, par mesure et par période de mise en œuvre.

Pour plus de précision sur l'état des versements d'indemnités de vos navires, merci de contacter Frédéric DE MACEDO :

- par mail : frederic.demacedo@orange.fr

- par téléphone : +33 (0)1 53 42 47 90

- par courrier : F2DP – 24, rue du Rocher – 75008 Paris

3 – Contrôles 2008

a – Bilan des contrôles 2008

En adhérant aux Contrats Bleus F2DP 2008, chaque navire adhérent **acceptait de se soumettre aux contrôles documentaires ou physiques** de la part de l'organisme chargé du contrôle (OP, groupement de gestion, comité local, ...).

L'armateur adhérent s'engageait à **respecter les mesures auxquelles il souscrivait et à fournir à l'organisme chargé du contrôle, mensuellement, les documents justificatifs demandés**, à savoir une copie du log-book/fiche de pêche pour la marée concernée ainsi que la copie d'une note de vente et d'une note de pesée justifiant de la déclaration et de la pesée publique des captures du navire.

Les engagements ont été pour la plupart respectés et mis en œuvre dans les conditions requises par les conventions de contrats bleus.

Un engagement a cependant posé plus particulièrement des problèmes : **le pesage et l'enregistrement en halles-à-marée** :

En effet, sur cet engagement, on a relevé de nombreuses infractions.

- Certains armateurs n'ont pas remis une copie de leur feuille de logbook à l'organisme chargé du contrôle et ne respectent alors pas l'obligation qui figure dans la convention de contrat bleu de communiquer à l'organisme chargé du contrôle les données nécessaires à la réalisation du contrôle de la mise en œuvre des engagements ;
- Certains armateurs n'ont pas rempli la déclaration de débarquement. On peut se demander dans cette hypothèse pourquoi ces armateurs ne sont pas directement sanctionnés par les affaires maritimes qui sont en charge de recueillir et fournir une première analyse des logbooks.

Ces infractions notoires ont déclenché **la procédure d'avertissement** des armateurs. Pour les armateurs n'ayant pas donné suite à cet avertissement, **une procédure d'exclusion et de demande de remboursement** des sommes indûment perçues a été enclenchée et est en cours.

b – Indemnisation des organismes chargés des contrôles

Comme convenu dans la convention de prestation de service signée entre le F2DP et l'organisme chargé du contrôle (OP, groupement de gestion, comité local, ...), ce dernier **s'engage à réaliser les inspections requises par la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture au titre de la mise en œuvre des contrats bleus, sur les navires signataires d'une convention de contrat bleu F2DP** qui sont listés en Annexe I de la dite convention.

L'organisme chargé du contrôle **s'engage à transmettre mensuellement au F2DP**, par moyen électronique, **un état récapitulatif des contrôles effectués au cours du mois précédent**, en respectant le formulaire type figurant dans chaque protocole de contrôle.

Dans la mesure où il respecte les modalités de contrôle établies par les protocoles de contrôle de chaque contrat bleu, l'organisme chargé du contrôle est rémunéré pour service

rendu sur la base de : 250€/navire contrôlé/an, **soit 125€ par navire pour la durée de la convention en 2008.**

Pour procéder à l'indemnisation du service fait, le F2DP a besoin :

- De la convention de prestation de service
- D'un RIB

Merci de bien vouloir renvoyer ces éléments au F2DP – 24, rue du Rocher – 75008 Paris dès que possible.

4 – CB 2009: doctrine, mesures validées et enveloppe

Les contrats bleus sont un dispositif qui **a pour objectif de prendre en compte et de répondre aux préoccupations relatives à la préservation de la ressource et de l'environnement marin. Il faut arriver à déconnecter les Contrats bleus du lien avec le surcoût gasoil.**

Les mesures mises en œuvre dans le cadre des contrats bleus doivent correspondre à des **engagements plus contraignants que ce qu'impose de la réglementation** (communautaire et nationale) **et allant au-delà de la pratique antérieure des pêcheurs**. Elles n'ont pas vocation, par ailleurs, à être mises en œuvre par toutes les pêcheries.

Les mesures ont été classées en 5 grandes catégories :

- Obligation de peser et déclarer la pêche en halle à marée
- Partenariat entre pêcheurs et scientifiques
- Environnement
- Amélioration des pratiques de pêches
- Responsabilisation de la profession

Deux procédures de dépôts de Contrats Bleus ont été envisagées en parallèle pour 2009 :

- Pour les mesures déjà validées en 2008 par la Commission Européenne
 - o Les dossiers ont été **transmis le 23 février 2009 à la DPMA**
- Pour les mesures en cours de validation ou nouvelles
 - o Les dossiers ont été **transmis le 31 mars 2009 à la DPMA**
 - o **Toutes les nouvelles mesures proposées et éligibles dans le cadre des Contrats Bleus 2009 devront avoir été validées par la Commission Européenne** pour être retenues dans le cadre des conventions signées avec les structures porteuses de contrats bleus.

A ce jour, **seules les dispositions contenues dans les fiches mesures figurant au point 7 de ce bulletin d'information sont applicables aux CB 2009.**

Les fiches dites « génériques » devront néanmoins être déclinées en fiches spécifiques, afin d'être adaptées aux particularités des pêcheries, des métiers ou le cas échéant de certaines zones géographiques.

S'agissant de la mesure « Réduction des captures de juvéniles et poissons hors taille par la mise en œuvre d'un plan d'évitement », l'attention est appelée sur le fait que la Commission demande que soit évitée une double compensation, d'une part dans le cadre des contrats bleus, d'autre part en terme d'effort de pêche dans le cadre d'un plan de gestion (ex : Article 13 du Plan Cabillaud). L'éligibilité de cette mesure dans les contrats bleus est donc réservée à ce stade.

Quelques mesures proposées sont encore en cours de validation et nécessitent pour certaines l'apport de précisions et compléments d'information, notamment :

- Réduction de la capacité de pêche des arts dormants
- Acquisition de données sur une pêcherie dans le cadre d'une gestion raisonnée de Merlu: Merluccius Merluccius (Chalutiers Méditerranéens) et autres partenariats scientifiques : attente des protocoles de la part d'IFREMER

Nous vous tiendrons informés dès que possible sur la validation ou non des mesures non encore validées à ce jour.

D'autres mesures également proposées ne sont pour l'instant pas retenues:

- Réduction des captures de CSJ par la réduction du nombre de dragues (Chalutiers Dragueurs Côtiers Manche)
- Taille minimale de la sole à 26,5 cm en Manche Ouest (Chalutiers Dragueurs Côtiers Manche et Fileyeurs Manche)
- Taille minimale de la CSJ à 10,5 cm en Manche Ouest (Chalutiers Dragueurs Côtiers Manche)
- Augmentation de l'écartement des barreaux de tri à 22 mm pour le bulot (Ligneurs Canneurs Caseyeurs Manche)

Nous faisons un point la semaine prochaine avec la DPMA pour en savoir un peu plus sur le devenir de ces mesures.

L'enveloppe en crédits nationaux et du FEP prévue pour les Contrats Bleus 2009 est la même que pour 2008 :

- o 15 M€ de crédits d'Etat
- o 3,75 M€ de crédits du FEP

soit **18,75 M€ au total.**

A cela devrait se rajouter le reliquat de l'enveloppe CB 2008.

Lors de l'AG de la Coopération Maritime qui s'est déroulée au Guilvinec le 18 juin 2009, Cécile BIGOT, représentante de la Direction des Pêches, a annoncé que l'enveloppe allouée au F2DP en 2009 serait de l'ordre de **10 M€** (1^{ère} et 2^{ème} phases confondues).

Néanmoins, nous attendons la notification écrite de la DPMA pour connaître le montant réel de l'enveloppe allouée au F2DP.

Pour rappel

Pour rappel, lors de la 1^{ère} phase de dépôt de Contrats Bleus en 2009 (23 février 2009), le F2DP a obtenu une avance de 953 K€ sur les 3,75 M€ disponible.

Il restera encore 15 millions d'€ pour les Contrats Bleus 2009 que l'Etat va répartir en fonction du périmètre et des mesures présentées par chaque structure porteuse.

Tout signataire d'un Contrat Bleu F2DP doit être respectueux de la réglementation en vigueur et remplir ses engagements. Les versements des indemnisations sont soumis à la réalisation de ces engagements et n'interviennent qu'après vérification de leur exécution.

En cas de non respect des engagements, de violation des réglementations existantes ou de fraude, non seulement toute indemnisation sera suspendue mais l'armateur devra rembourser les sommes indûment perçues. Par ailleurs, il ne pourra plus souscrire à d'autres engagements.

5 – CB 2009 : adhésion et contrôles

a – Adhésion aux Contrats Bleus F2DP 2009

a.1 – Adhésion en ligne

Une nouveauté en 2009 : l'adhésion aux CB 2009 du F2DP se fait en ligne.

Pour cela, rien de plus simple : **à partir du 6 juillet 2009**, connectez vous au site du F2DP (www.f2dp.org) en utilisant le mot de passe que vous avez du recevoir par mail (si ce n'est pas le cas, merci de contacter Benoît DERRIEN par tél au 02 98 92 71 80 ou par mail derrien-benoit@orange.fr), cliquez sur « Souscription en ligne CB 2009 » et suivez les étapes :

- 1- Remplir le formulaire « Bulletin d'adhésion au F2DP » pour l'année 2009
- 2- Remplir le formulaire « Convention et Engagements CB 2009 »
- 3- Valider les informations
- 4- Téléchargement du bulletin d'adhésion et de la convention pour signature de l'adhérent

A noter que les conventions signées en 2009 ont, **si vous le souhaitez, un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2009**. Par conséquent, si la rétroactivité est souhaitée par un armateur, il faudra récupérer l'ensemble des pièces justificatives et réaliser l'ensemble des contrôles à compter de cette date !!

Attention, fin des adhésions aux CB 2009 du F2DP : 30 août 2009

a.2 – Pièces à fournir

Une fois l'adhésion créée et afin de pouvoir bénéficier des aides versées au titre des Contrats Bleus sur 2009, les armateurs devront fournir **un dossier complet** au F2DP comprenant notamment :

- La ou les conventions (le cas échéant) signée(s) et datée(s) (maximum 2 conventions sur une année) avec sélection des engagements parmi ceux validés.
- Le chèque de cotisation à l'ordre du F2DP pour l'année 2009 d'un montant de :
 - o 150 € si vous êtes adhérent à un OP
 - o 500 € si vous n'êtes pas adhérent à une OP
- Un RIB (pas nécessaire si l'adhérent nous l'a déjà transmis en 2008)
- La pièce justificative (liasse fiscale, attestation du groupement de gestion, ...) attestant du CA 2008 (pas nécessaire si l'adhérent nous l'a déjà transmise en 2008)
- Toutes les autres pièces justificatives nécessaires à la bonne exécution des contrôles et gestion du dispositif

Il est rappelé que **toutes les mesures proposées et éligibles dans le cadre des Contrats Bleus 2009 devront avoir été validées par la Commission Européenne** pour être retenues dans le cadre des conventions signées avec les structures porteuses de contrats bleus.

Ainsi, les nouveaux modèles de conventions entre le F2DP et ses adhérents (qui devront alors choisir les mesures sur lesquelles ils souhaitent s'engager parmi les mesures validées par la Commission Européenne) **seront communiqués après signature de la convention avec l'Etat.**

En cours de contrat, les adhérents remettront régulièrement aux organismes chargés du contrôle, **toutes les pièces justificatives nécessaires au contrôle du respect de leurs engagements.**

Les dossiers d'adhésion, les conventions et toutes pièces administratives nécessaires à la bonne application des Contrats Bleus sont à adresser au :

F2DP
A l'attention de Frédéric DE MACEDO
24, rue du Rocher
75008 Paris

Pour toutes questions techniques relatives à l'applicatif F2DP, contacter Benoît DERRIEN à derrien-benoit@orange.fr / 02 98 92 71 80

b – Contrôles 2009

b.1 – Eléments de cadrage

Tout comme en 2008, la perception d'indemnités dans le cadre des Contrats Bleus est soumise à contrôle de la part du F2DP qui, **après réception des pièces justificatives permettant le contrôle du respect des engagements**, s'engage à indemniser l'armateur à hauteur des engagements pris dans la limite du plafonnement à 10% de chaque contrat bleu et des fonds alloués.

Le F2DP procède lui-même aux contrôles ou peut les déléguer à un organisme tiers : société en charge du contrôle, organisations de producteurs, services gestionnaires des halles à marée ou tout autre intervenant institutionnel de la filière pêche.

Aucun contrôle effectué par ou pour le compte du F2DP ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

- Contrôle lors du débarquement :

Le contrôle des navires lors du débarquement en retour de marée porte sur les éléments sur lesquels s'est engagé l'armateur et fait l'objet d'une fiche standardisée versée au dossier du navire.

Outre les dispositions spécifiques inscrites dans les fiches propres à chaque mesure, l'organisme gestionnaire doit procéder à un minimum de quatre contrôles par an sur chacun des navires adhérents (un par trimestre).

- Contrôle documentaire :

Au travers des organismes chargés du contrôle, le F2DP archive dans un lieu unique et dédié à cet usage exclusif que représente l'applicatif F2DP, pour chaque navire, l'ensemble des documents nécessaires au calcul des montants d'indemnisation.

Ce dossier comportera au moins :

- La ou les conventions, le cas échéant, signées et datées
- Une copie des liasses fiscales ou de l'attestation du CA du navire pour l'année de mise en œuvre des mesures
- Les fiches de contrôle lors du débarquement dont le navire a fait l'objet
- Les éléments spécifiquement demandés dans chaque fiche mesure descriptive

- Conséquences des contrôles :

En cas de non respect des engagements par les navires, une première mise en demeure sera effectuée par l'organisme chargé du contrôle, de manière écrite. Le navire dispose alors de 15 jours pour se mettre en conformité avec les obligations qui lui incombent.

A l'issue de ce délai, si le navire ne se met toujours pas en conformité avec ses obligations, le F2DP suspend le versement de toute indemnisation versée au titre de la mesure sur laquelle le navire adhérent est en infraction.

Le F2DP demandera également le remboursement des sommes indûment perçues à partir :

- soit de la date de signature de la convention du navire adhérent en cas de 1er contrôle,
- soit à partir de la date du contrôle relevant l'infraction lorsque l'organisme en charge du contrôle avait effectué plusieurs contrôles auparavant.

Le remboursement peut être opéré sur les indemnisations versées au titre des autres mesures mises en œuvre par le navire adhérent.

Lorsque le navire adhérent ne fournit pas les justificatifs demandés, le F2DP n'effectuera pas les paiements correspondants à l'indemnisation des mesures.

b.2 – Mise en œuvre des contrôles via l'appliquatif dédié

Afin de faciliter au F2DP le retraitement d'information sur les contrôles effectués par les organismes de contrôles, ces derniers devront **mettre à disposition du F2DP toutes les pièces justificatives des contrôles via l'appliquatif dédié et notamment pour chaque navire:**

- Convention(s) attestant des engagements réellement pris par l'armateur
- Une copie des liasses fiscales ou de l'attestation du CA du navire pour l'année de mise en œuvre des mesures
- Copie des logbook/fiche de pêche sur la période concernée
- Copie des données RIC et autres feuilles de vente
- Attestation de contrôle à bord du navire
- Les éléments spécifiquement demandés dans chaque fiche mesure descriptive

Tous ces éléments devront être téléchargés par l'organisme chargé du contrôle qui se connectera sur sa session à l'adresse suivante, www.f2dp.org, en utilisant le mot de passe que vous avez du recevoir par mail (si ce n'est pas le cas, merci de nous le faire savoir dès que possible afin de régulariser ce problème).

Une fois connecté, l'organisme chargé du contrôle devra reporter pour chaque navire les contrôles effectués, à savoir :

- Les contrôles documentaires **sur chacune des marées**
- Les contrôles physiques au nombre de **un par trimestre**

Un rapport mensuel faisant l'état de l'avancée des contrôles et des problèmes rencontrés sera également à remettre au F2DP.

Pour rappel :

Tout signataire du Contrat Bleu doit être respectueux de la réglementation en vigueur et remplir ses engagements. Les versements des indemnisations sont soumis à la réalisation de ces engagements et n'interviennent qu'après vérification de leur exécution.

Aucun contrôle effectué par ou pour le compte du F2DP ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

Tout signataire d'une convention de Contrat Bleu doit impérativement fournir à l'organisme chargé du contrôle (OP ou autre organisme désigné) toutes les pièces justificatives nécessaires au contrôle du respect des engagements.

Si les contrôles révèlent que les engagements pris ne sont pas mis en application, l'armement s'engage à restituer au F2DP les sommes indûment perçues dans les 15 jours suivant la réception de notification de contrôle sous peine d'exclusion des Contrats Bleus si celui-ci ne coopère pas et ne régularise pas la situation.

6 – Agenda / Contacts

MAI							JUIN						
L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
4	5	6	7	8	9	10	8	9	10	11	12	13	14
11	12	13	14	15	16	17	15	16	17	18	19	20	21
18	19	20	21	22	23	24	22	23	24	25	26	27	28
25	26	27	28	29	30	31	29	30					
JUILLET							AOÛT						
L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5						1	2
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23
27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30
							31						

- 07/05/09** : Dépôt du dossier de liquidation des Contrats Bleus F2DP 2008 concernant les contrats bleus « Chalutiers Atlantique », « Langoustiniers Atlantique » et « Chalutiers Hauturiers Manche »
- 29/05/09** : Réunion d'information CB 2009 à Sète (Chalutiers Méditerranée)
- 04/06/09** : Rencontre avec le nouveau Directeur des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (Philippe MAUGUIN)
- 03/07/09** : Diffusion du bulletin d'information CB – N°3
- 06/07/09** : Début des adhésions en ligne aux CB 2009 via l'appliquatif F2DP
- 08/07/09** : Commission Armement – Point sur les CB 2009
- 15/07/09** : Dépôt du dossier de liquidation des « Chalutiers Dragueurs Côtiers Manche » du F2DP pour l'année 2008
- 31/08/09** : Date limite de retour des dossiers complets pour l'adhésion aux CB 2009 (pour les engagements validés à ce jour)
 Fin des adhésions en ligne aux CB 2009
 Date limite pour le renseignement de l'appliquatif avec toutes les pièces justificatives de tous les premiers mois de l'année pour les navires désirant adhérer aux contrats bleus en 2009
- Fin sept. 09** : 1^{er} bilan des contrôles documentaires et physiques 2009
 Paiement des 1^{ères} indemnités CB 2009 (dans la limite de l'enveloppe disponible à cette époque) suite à la validation par le F2DP des contrôles déjà effectués sur les premiers mois de l'année par les organismes en charge du contrôle.

Pour tout problème ou questions administratives, techniques, de mise en œuvre ou toutes questions relatives aux contrôles des navires, contacter Frédéric DE MACEDO à frederic.demacedo@orange.fr / 01 53 42 47 90 ou par courrier au F2DP – 24 rue du Rocher – 75008 Paris.

Pour toutes questions relatives à l'appliquatif F2DP, contacter Benoît DERRIEN à derrien-benoit@orange.fr / 02 98 92 71 80.

7 – Annexes : Fiches mesures 2009 des engagements CB validés

1. OBLIGATION DE PESER ET DECLARER LA PECHE EN HALLE A MAREE OU SUR UN POINT DE DEBARQUEMENT AGREE

- 1.1 Obligation de vendre ou de déclarer et peser sa pêche sous halle à marée ou sur un point de débarquement agréé (version du 1^{er} avril 2009)
- 1.2 Obligation de vendre ou de déclarer et peser sa pêche sous halle à marée ou auprès d'une coopérative agréée (version du 1^{er} avril 2009)

2. PARTENARIAT ENTRE PECHEURS ET SCIENTIFIQUES

- 2.1 Partenariat scientifique pour une gestion raisonnée de la ressource en petits pélagiques (version du 1^{er} avril 2009) : Chalutiers en Méditerranée

3. ENVIRONNEMENT

- 3.1 Ramassage des engins et filets de pêche perdus et des déchets (version du 1^{er} avril 2009)

4. AMELIORATION DES PRATIQUES DE PECHE

- 4.1 Abandon du chalut jumeau ou triple » (version du 29 octobre 2008) : *l'éligibilité de cette mesure est conditionnée par l'abandon effectif de cette pratique (l'antériorité doit en être démontrée)*
- 4.2 Raccourcissement des marées pour les chalutiers hauturiers (version du 3 octobre 2008)
- 4.3 Maillage supérieur ou égal à 100 mm ou 80 mm avec panneau à maille carrée » (version du 29 octobre 2008) : pêcheries des Chalutiers Atlantique, Ouest Bretagne et Hauturiers Manche
- 4.4 Sélectivité d'espèces capturées au chalut (version du 29 octobre 2008) : fiche générique des mesures de sélectivité
 - 4.4.1 Taille minimale de langoustine et dispositif sélectif (version du 29 octobre 2008)
 - 4.4.2 Maillage supérieur à 100 mm pour la pêche du bar (Coopérative Maritime Étaiploise)
- 4.5 Réduction des captures de coquilles Saint Jacques par la diminution du nombre de dragues (version du 1^{er} avril 2009) : Chalutiers Dragueurs Côtiers en Manche
- 4.6 Amélioration de la sélectivité de l'engin de pêche, maillage de 55 mm (maille losange) ou 45 mm (maille carrée) pour les chaluts de fond (version du 19 février 2009) : Chalutiers en Méditerranée
- 4.7 Amélioration de la sélectivité de l'engin de pêche, maillage de 25 mm pour les chaluts pélagiques (version du 20 février 200) : Chalutiers en Méditerranée
- 4.8 Sélectivité d'espèces capturées : engins autres que le chalut (version du 1^{er} avril 2009): fiche générique des mesures de sélectivité
- 4.9 Réduction de la capacité de pêche des arts dormants (version du 03 mars 2009)
- 4.10 Réduction des captures de juvéniles et poissons hors taille par la mise en œuvre d'un plan d'évitement (version du 1^{er} avril 2009)
- 4.11 Eloignement géographique par rapport à la ligne de base

5. RESPONSABILISATION DE LA PROFESSION

- 5.1 Responsabilisation de la profession : actions de formation

1.1 Obligation de peser la pêche et de la déclarer sous halle à marée ou sur un point de débarquement agréé

Cette mesure doit être mise en œuvre par toutes les pêcheries car elle est **obligatoire pour tous les navires adhérents à un contrat bleu**.

Elle doit être associée à une autre mesure mise en œuvre dans le cadre d'un contrat bleu, elle-même distincte de la mesure « éloignement géographique ».

I. Objectif de la mesure

Cette mesure permet une sécurisation du processus d'enregistrement des débarquements.

Cette mesure vise également à améliorer la transparence des marchés, qui selon certains observateurs restent encore trop opaques. En effet, la transparence et la circulation de l'information permettront :

- à la profession de mieux comprendre les mesures qui s'imposent,
- aux administrations et organismes de tutelle de disposer d'une information plus fiable,
- et à l'opinion publique de disposer d'information plus pointue permettant une meilleure compréhension des spécificités de la pêche maritime française.

II. Cadre réglementaire et pratique antérieure.

La **réglementation actuelle** impose aux armateurs de déclarer les captures et les débarquements, sur le journal de bord, pour les navires de 10 mètres et plus et pour les navires utilisant une combinaison de maillages, ou sur une fiche de pêche pour les autres navires.

Elle contraint les acheteurs à effectuer une note de vente.

Pratique antérieure : les navires, notamment ceux pratiquant la pêche côtière ou la petite pêche, peuvent débarquer leur pêche sur le point de débarquement de leur choix, sans nécessairement vendre, peser et déclarer leur pêche dans une halle à marée. De nombreux points de débarquement ne sont dotés ni d'une halle à marée ni d'un moyen de pesage contradictoire (permettant la traçabilité du pesage) relié directement à une halle à marée. Les navires de moins de 12 mètres débarquent quasi exclusivement leur pêche dans ces points de débarquement non équipés.

III. Engagements

Au-delà de l'obligation réglementaire de remettre les journaux de bord ou les fiches de pêche à l'autorité administrative compétente, le navire adhérent s'engage à **vendre ou peser et déclarer la totalité de sa pêche sur un point de débarquement agréé, doté d'une halle à marée ou relié à une halle à marée**, selon les modalités décrites ci-après.

Les quantités figurant sur la déclaration de débarquement du journal de bord ou de la fiche de pêche devront correspondre à ces quantités vendues ou pesées et déclarées en halle à marée. Le navire adhérent s'engage par extension à payer la taxe d'usage sur toutes les quantités débarquées (dont godaillles, diverses ventes).

La mise en œuvre de cette mesure n'exempte en aucune manière le navire du respect des obligations déclaratives.

La mise en œuvre de l'engagement consiste pour le navire adhérent à vendre ou peser et déclarer sa pêche prioritairement dans un port doté d'une halle à marée.

A défaut de pouvoir débarquer dans un port doté d'une halle à marée, les navires pratiquant la pêche côtière ou la petite pêche peuvent débarquer sur un des points de débarquement agréés et limitativement recensés par le gestionnaire des contrats bleus, à condition que la pêche soit pesée de manière contradictoire et traçable chez un mareyeur sur un instrument agréé, relié directement à une halle à marée. Les pesées devront régulièrement, et au moins une fois par mois, être faites en présence d'un représentant de la structure porteuse des contrats bleus.

A défaut de pouvoir débarquer sur un des points de débarquements agréés précités, les navires de 12 mètres et moins peuvent utiliser un des points de débarquement agréés, limitativement recensés par le gestionnaire des contrats bleus, s'il est situé à plus de 25 km d'une halle à marée. Ils doivent alors adresser copie de tout document attestant des quantités et des prix par espèce au gestionnaire des contrats bleus. Les navires concernés doivent être contrôlés et leur pêche pesée en présence du gestionnaire des contrats bleus, au minimum tous les mois. Les données doivent être transmises à une halle à marée, en vue d'être intégrées dans le réseau inter-créées.

La mise en œuvre de l'engagement doit traduire une amélioration significative des pratiques de vente, pesée et déclaration de la pêche, par rapport aux pratiques antérieures observées dans l'année précédant l'adhésion à un contrat bleu.

Par ailleurs, si le navire adhérent à un contrat bleu applique un plan de gestion (exemple : cabillaud ou sole) dont les dispositions prévoient également l'obligation de vendre ou peser et déclarer la pêche en halle à marée, aucune indemnisation ne pourra être versée à ce navire au titre du présent engagement.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

Outre les mesures de contrôle de la fiche générale de procédure, le système de contrôle est mis en place en collaboration avec les organisations de producteurs (OP) concernées et les gestionnaires des halles à marée.

L'organisme chargé du contrôle vérifie, à chaque marée, le différentiel entre les données de débarquement (figurant sur la partie basse du journal de bord, lignes 17 à 20, ou sur la fiche de pêche) et les données de vente (données des enregistrements en halles à marée ou données RIC).

Il faut donc qu'il y ait concordance entre les deux données.

Le contrôle peut être complété, de manière exceptionnelle, par une détection, sur la base des données VMS, des débarquements qui n'auraient pas donné lieu à une déclaration. Cette vérification ne peut être effectuée que sous le contrôle de l'administration.

V. Indemnisation de la mesure

L'appui financier optionnel prend la forme d'une incitation financière forfaitaire par navire dont le montant doit rester limité et ne doit pas excéder 900 euros par navire et par an.

Le plafond de cette incitation est ramené à un montant établi au prorata du nombre de mois sur lesquels porte l'obligation.

VI. Modalités de révision

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

1.2. Obligation de peser la pêche et de la déclarer en halle à marée ou auprès d'une coopérative agréée. Chalutiers en Méditerranée

Cette mesure doit être mise en œuvre par toutes les pêcheries car elle est **obligatoire pour tous les navires adhérents à un contrat bleu**.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure permet une sécurisation du processus d'enregistrement des captures.

Cette mesure vise également à améliorer la transparence des marchés, qui selon certains observateurs restent encore trop opaques. En effet, la transparence et la circulation de l'information, permettront :

- à la profession de mieux comprendre les mesures qui s'imposent,
- aux administrations et organismes de tutelle de disposer d'une information plus fiable,
- et à l'opinion publique de disposer d'information plus pointue permettant une meilleure compréhension des spécificités de la pêche maritime française.

II. Cadre réglementaire et pratique antérieure.

La **réglementation actuelle** impose aux armateurs de déclarer les captures et les débarquements, sur le journal de bord, pour les navires de 10 mètres et plus et pour les navires utilisant une combinaison de maillages, ou sur une fiche de pêche pour les autres navires.

Elle contraint les acheteurs à effectuer une note de vente.

Pratique antérieure : les navires, notamment ceux pratiquant la pêche côtière ou la petite pêche, peuvent débarquer leur pêche sur le point de débarquement de leur choix, sans nécessairement vendre, peser et déclarer leur pêche dans une halle à marée. De nombreux points de débarquement ne sont dotés ni d'une halle à marée ni d'un moyen de pesage contradictoire (permettant la traçabilité du pesage) relié directement à une halle à marée.

III. Engagements

Au-delà de l'obligation réglementaire de remettre les journaux de bord ou les fiches de pêche à l'autorité administrative compétente, le navire adhérent s'engage à **vendre ou peser et déclarer la totalité de sa pêche sur un point de débarquement agréé doté d'une halle à marée ou auprès de la coopérative agréée par OFIMER (SOCOMAP)**. Les quantités figurant sur la déclaration de débarquement du journal de bord devront correspondre à ces quantités pesées.

Du fait de l'absence de halle à marée dans certains ports de pêche méditerranéens, la SOCOMAP assure les fonctions de pesée, de déclaration et d'enregistrement. Elle utilise le RIC pour la transmission de ces données.

Le navire adhérent s'engage par extension à payer la taxe d'usage sur toutes les quantités débarquées (godailles, diverses ventes) lorsque la pêche est pesée et déclarée en halle à marée.

La mise en œuvre de l'engagement doit traduire une amélioration significative des pratiques de vente, pesée et déclaration de la pêche, par rapport aux pratiques antérieures observées dans l'année précédant l'adhésion à un contrat bleu.

Par ailleurs, si le navire adhérent à un contrat bleu applique un plan de gestion dont les dispositions prévoient également l'obligation de vendre ou peser et déclarer la pêche en halle à marée, aucune indemnisation ne pourra être versée à ce navire au titre du présent engagement.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

Outre les mesures de contrôle de la fiche générale de présentation, le système de contrôle est mis en place en collaboration avec les OP concernées et les gestionnaires des halles à marée (HAM).

Le contrôle croisé des données de débarquement (déclaration de débarquement des journaux de bord) et des données de vente (données des enregistrements en halle à marée) est systématique. Il peut être complété, de manière exceptionnelle, par une détection, sur la base des données VMS, des débarquements qui n'auraient pas donné lieu à une déclaration. Cette vérification ne peut être effectuée que sous le contrôle de l'administration.

Le contrôle des engagements est effectué par l'AMOP dans le cadre de la convention établie entre F2DP et l'AMOP.

Le contrôle sera effectué suivant une double procédure.

Pour les chalutiers adhérents à une OP, les HAM ou le cas échéant la SOCOMAP transmettent les données d'enregistrement par le système unique du RIC (Réseau Inter Criées)

Pour les chalutiers non adhérents à une OP, les navires doivent déclarer leurs captures au système RIC par l'intermédiaire d'une HAM.

Pour tous les chalutiers, l'AMOP réalisera un bilan mensuel au F2DP de l'état de transmission des informations.

V. Indemnisation de la mesure

L'appui financier optionnel prend la forme d'une incitation forfaitaire par navire dont le montant doit rester limité et ne doit pas excéder 900 euros par navire et par an.

VI. Modalités de révision

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

2.1. Partenariat scientifique pour une gestion raisonnée de la ressource en petits pélagiques Chalutiers en Méditerranée

I. Objectif de la mesure

Cet engagement a pour but de développer les partenariats entre scientifiques et professionnels de la pêche afin d'améliorer la connaissance et la gestion de la ressource halieutique, plus particulièrement la ressource des petits pélagiques (sardine et anchois).

Cet engagement contribue à développer une approche participative à la fois de la collecte des données scientifiques et de la gestion de l'activité pêche.

Le partenariat comporte deux volets :

- Etude de la variabilité spatio-temporelle (fréquence de taille) de la sardine et de l'anchois.
- Suivi biologique (état de maturité sexuelle) de la sardine et de l'anchois.

Les deux volets de l'action sont des études complémentaires au projet PELMED. Dans une optique de dialogue et de synergie, l'IFREMER s'engage à communiquer annuellement aux pêcheurs les résultats scientifiques rendus possibles grâce aux données collectées par les pêcheurs.

Nom du Partenaire :

IFREMER, Laboratoire Ressources Halieutiques, Station de Sète.

Interlocuteur scientifique : Gildas LE CORRE - Responsable du Département Halieutique Méditerranéen et Tropical - Chef du Laboratoire Ressources Halieutiques de Sète - IFREMER, Bd Jean Monnet, BP 171, 34203 Sète Cedex - Tel: +33- (0)4 99 57 32 35

II. Cadre réglementaire

L'acquisition de données scientifiques est encouragée dans le cadre de la mise en place des plans de gestion (Art.18 et 19, règlement (CE) 1967/2006).

III. Eléments du protocole.

VOLET A. OPERATIONS DE MENSURATION DE LA SARDINE ET L'ANCHOIS.

Le protocole défini par l'IFREMER implique pour chacune des espèces indiquées que les opérations de mensuration soient effectuées deux fois par mois sur les 9 zones géographiques définies, à raison de 3 opérations de mensuration par zone.

Période : toute l'année, entre le 10 et le 20 de chaque mois.

VOLET B. SUIVI BIOLOGIQUE DE LA SARDINE ET DE L'ANCHOIS.

Le protocole défini par l'IFREMER implique le prélèvement de 27 caisses par mois. Pour chaque secteur géographique, 1 caisse doit être prélevée 3 fois par mois.

Période : toute l'année, entre le 10 et le 20 de chaque mois.

IV. Engagements.

VOLET A. OPERATIONS DE MENSURATION DE LA SARDINE ET L'ANCHOIS.

L'armateur s'engage à participer aux opérations de mensuration de l'anchois et de la sardine selon les modalités définies par le protocole de l'IFREMER : il s'engage à trier environ 200 individus (soit 1 caisse de 8 kg ou 2 caisses de 4 kg) de sardines ou d'anchois en 3 classes de tailles différentes, et à inscrire le nombre d'individus par classe sur une fiche prévue à cet effet.

L'armateur s'engage à utiliser un formulaire spécifique pour transmettre ses données à la structure porteuse.

Une formation d'une demi-journée sera proposée aux pêcheurs pour leur donner des conseils pour le remplissage des fiches d'information. L'armateur s'engage à y participer ou à ce que au moins un membre de l'équipage y participe.

VOLET B. SUIVI BIOLOGIQUE DE LA SARDINE ET DE L'ANCHOIS.

L'armateur s'engage à prélever des échantillons de sardines et d'anchois en fonction des zones, quantités et périodes définies par le protocole scientifique et précisées par la structure porteuse. Les poissons sont conservés dans une caisse, débarqués et stockés dans le congélateur prévu à cet effet.

Pour chaque caisse, l'armateur s'engage à remplir la fiche d'information correspondante. Cette fiche contient les éléments suivants : position du trait en début et fin, point de virage, date, quantité estimée du trait dont est issu l'échantillon.

Une formation d'une demi-journée sera proposée aux pêcheurs pour leur donner des conseils pour le remplissage des fiches d'information. L'armateur s'engage à y participer ou à ce que au moins un membre de l'équipage y participe.

Ces opérations sont des auto-échantillonnages réalisés par les pêcheurs eux-mêmes et non par des observateurs embarqués dans le cadre d'un autre projet scientifique. Il ne sera pas permis pour cette mesure de faire intervenir un autre instrument financier communautaire comme le prévoit l'article 54 du règlement CE n° 1198/2006 du Conseil.

V. Procédure de contrôle :

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

La structure porteuse s'assure qu'au moins 1 homme embarqué par navire participe à la formation organisée (1/2 journée pour chacun des volets A et B) en utilisant une feuille de présence.

Volet A

La structure porteuse vérifie que les opérations de mensuration ont été effectuées dans les zones et à la période demandée, que les fiches de résultats ont été dûment remplies et remises aux OP dans les conditions définies dans le protocole.

Elle collecte les fiches de résultats auprès des OP pour les remettre à l'IFREMER.

Volet B

La structure porteuse vérifie que les armateurs ont respecté les zones et périodes de prélèvement indiquées, qu'ils ont débarqué les échantillons et dûment rempli le formulaire correspondant.

La structure porteuse s'assure également auprès des OP que les échantillons sont stockés dans les conditions décrites par le protocole IFREMER.

VI. Indemnisation :

L'indemnisation est calculée à partir des éléments suivants :

1) L'armateur supporte le coût d'un marin (son salaire ramené au nombre de jours de mer) pour le temps consacré à la mensuration des poissons et à l'enregistrement des informations alors qu'il ne participe pas à l'activité de pêche. C'est donc un coût net pour l'armateur. Le montant de l'indemnisation est obtenu en multipliant le temps total « agent » par le coût d'un marin par jour de mer.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € retenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence¹.

2) Volet A : le temps consacré pour une opération de mensuration et de renseignement de la fiche d'enregistrement et de transmission des données, estimé à 1 h 30 pour une personne. Sur une base de 5h d'activité de pêche par jour de mer (1 journée de pêche= 5 traits de 1 heure), cela représente un équivalent de 0,3 jour de mer.

Sur la base du protocole présenté en annexe et pour un nombre de bateau engagé dans l'action égal à **15 chalutiers**, on obtient pour chaque espèce :

- a. nombre de zone à échantillonner = 9
- b. nombre d'opération de mensuration / zone / mois = 6
- c. nombre d'opération de mensuration par mois = 54
- d. nombre d'opération de mensuration / navire / mois = 4
- e. nombre d'opération de mensuration / navire / an = 48

Le calcul de l'indemnisation par bateau pour la période considérée est donc le suivant :
48 mensurations x 0,30 x 200 € x 2 espèces = **5760 €** par bateau et par an.

Indemnisation globale par navire et par an = **5 760 €**

3) Volet B : l'indemnisation d'un échantillon est calculée sur la durée d'un trait et sur le temps nécessaire pour compléter, marquer les échantillons et les débarquer. Un échantillon représente la valeur d'1 heure de travail. Sur une base de 5h d'activité de pêche par jour de mer (1 journée de pêche= 5 traits de 1 heure), cela représente un équivalent de 0,2 jour de mer.

Sur la base du protocole présenté en annexe et pour un nombre de bateau engagé dans l'action égal à **15 chalutiers**, on obtient pour chaque espèce :

- a. nombre de zone à échantillonner = 9
- b. nombre d'échantillons biologiques / zone / mois = 3
- c. nombre d'échantillons biologiques par mois = 27
- d. nombre d'échantillons biologiques / navire / mois = 2
- e. nombre d'échantillons biologiques / navire / an = 24

Le calcul de l'indemnisation par bateau pour la période considérée est donc le suivant :
24 échantillons x 0,2 x 200 € x 2 espèces = **1 920 €** / bateau / an.

La formation impose à l'armateur de remplacer le marin durant une journée de pêche complète. La formation est donc indemnisée sur la base du temps agent d'un marin pour 1 journée (200 €).

Indemnisation globale par navire et par an = 1 920 € + 200 € = **2 120 €**.

VI. Navires concernés :

Les chalutiers polyvalents spécialisés dans le poisson bleu et les chalutiers polyvalents non spécialisés sont concernés par cette mesure facultative.

Le nombre de navires pouvant participer à cet engagement est néanmoins limité par les quantités de données que l'IFREMER a définies comme nécessaires pour mener à bien l'étude. 15 navires sont jugés nécessaires pour collecter les données sur l'ensemble des secteurs.

¹ Les deux demies journées de formations seront regroupées en une seule journée, ce qui se traduit par une indemnisation unique de 200 euros en une seule fois.

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

3.1. Ramassage des engins et filets de pêche perdus et des déchets

Cette mesure ne concerne que les déchets et engins effectivement ramassés par le navire et ne peut donc pas consister en de l'auto-ramassage. Les déchets générés à bord du navire, apportés à bord depuis la terre et les engins de pêche du navire ne peuvent donc pas être comptabilisés dans les quantités ramassées.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à contribuer au nettoyage de la mer et à réduire la pêche fantôme. La mise en œuvre de cette mesure permettra d'éviter que les engins abandonnés ou perdus ne causent une mortalité non évaluée sur les stocks et les ressources halieutiques concernées.

II. Cadre réglementaire

La réglementation communautaire actuellement en vigueur ne prévoit pas de disposition spécifique sur la perte d'engins de pêche et sur leur récupération. La Commission a proposé des orientations pour des initiatives environnementales à prendre dans le secteur de la pêche avec notamment la mention du ramassage des engins et des filets perdus. Ces opérations sont expressément prévues au sein de l'article 37 c) du règlement du FEP et donc finançables à ce titre.

Par ailleurs, la liste des objectifs figurant à l'article 37 du règlement du FEP n'étant qu'indicative, la mesure est étendue aux autres types de déchets, après confirmation écrite des services de la Commission.

III. Engagements

Les armateurs s'engagent à participer activement à la collecte des engins et filets de pêche perdus ainsi que des déchets ramassés en mer, les rapporter au port et à les décharger.

Cette mesure ne doit pas nuire à la sécurité du navire et de l'équipage.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

Contrôle documentaire : chaque adhérent fournit un document attestant de la quantité en poids des filets débarqués.

Lorsque cela est possible, l'organisme en charge du contrôle coordonne cette opération de contrôle avec les services chargés de collecter et d'enlever les déchets (CCI par exemple). Ces derniers doivent alors viser le document déclaratif pour attester de la cohérence entre les volumes de déchets déclarés et les volumes effectivement ramassés.

En outre, ces services doivent également s'assurer, par un contrôle visuel, que les déchets et engins rapportés ont effectivement été ramassés en mer (leur aspect doit montrer qu'ils ont séjourné dans l'eau de mer) et que les engins ne correspondent pas à ceux dont le navire est équipé.

L'organisme chargé du contrôle vérifie au moins 10% des documents déclaratifs en s'assurant de la concordance entre les informations contenues dans ce document et les volumes effectivement ramassés.

V. Indemnisation de la mesure

Le montant de l'indemnisation est en lien direct avec les quantités effectivement rapportées, avec un coût à la tonne identique pour tous les navires participant à la mise en œuvre de cette mesure.

Le coût de ramassage est donc calculé en fonction du coût de la collecte des engins (manipulation et stockage), soit 100 euros la tonne (source ADEME).

Par ailleurs, il est nécessaire de prendre également en compte le temps de pêche perdu suite au ramassage des engins et déchets. Ce temps est équivalent à 2 heures par tonne collectée, converti en perte de chiffre d'affaires, soit 10% du chiffre d'affaires journalier par tonne (un jour de mer étant évalué à 20 heures).

Ainsi, l'indemnisation de la mesure se compose d'une part forfaitaire de 100 euros par tonne, à laquelle s'ajoute une perte de chiffre d'affaires journalier de 10% par tonne.

Seuls le ramassage et le stockage des engins et déchets sont éligibles aux contrats bleus. Le retraitement à terre ne pourra faire l'objet d'un financement.

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

4.1 Abandon du chalut jumeau ou triple

Cette mesure concerne les pêcheries des chalutiers Bretons en Manche, des chalutiers hauturiers en Manche et des chalutiers en Atlantique. Elle s'applique aux navires pêchant dans les zones CIEM VII d, e, f, g, h. et CIEM VIII a, b, c, d.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise à réduire l'effort de pêche et la pression sur la ressource et les rejets.

II. Cadre réglementaire

La réglementation actuelle n'impose aucune interdiction en matière de chalutage simple, jumeau ou triple.

III. Engagements

Les armateurs s'engagent à ne pas utiliser de chaluts jumeaux ou triples et à ne pas gréer ou embarquer à bord de leurs navires des dispositifs contrariant cet engagement.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

Il est précisé que l'abandon du chalut jumeau ou triple ne peut se faire qu'au bénéfice de l'utilisation du chalut simple.

Contrôle documentaire : cette mesure n'est applicable qu'aux navires qui utilisent ou qui ont utilisé ces engins de pêche. Pour cela, la structure collective porteuse des contrats bleus devra vérifier, pour chaque navire souhaitant s'engager dans cette mesure, à l'aide des journaux de bord :

- que le navire a utilisé le chalut jumeau ou triple dans l'année précédent l'année de demande d'adhésion au contrat bleu ;
- que le chalut jumeau ou triple a été utilisé de manière significative au cours de cette année de référence, c'est-à-dire au moins 4 mois pour les pêcheries non saisonnières et au moins 1/3 du temps lorsque les pêcheries sont saisonnières, de façon continue ou non.

Par ailleurs, les navires doivent disposer d'une licence communautaire de pêche mentionnant l'utilisation du chalut simple. Les licences précédentes devront donc attester de l'utilisation du chalut jumeau ou triple.

L'organisme en charge du contrôle vérifie sur tous les journaux de bord l'utilisation ou non du chalut jumeau pour tous les débarquements (OTT pour le chalut jumeau et OTB pour le chalut simple).

Contrôle physique : l'organisme de contrôle vérifie lors des débarquements, par un contrôle physique trimestriel, le gréement du navire.

V. Indemnisation de la mesure

a. Principe du calcul

Le calcul de la perte est basé sur le chiffre d'affaires moyen 2007 d'armements ayant déjà effectué ce changement de technique.

Il s'agit d'évaluer la différence de rendements entre l'utilisation du chalut simple et l'utilisation des chaluts jumeaux en fonction d'un prix moyen (ce prix moyen n'opère pas de distinction entre la qualité des différents produits) ; les rendements étant différents selon les espèces pêchées.

b. Exemple

Les chaluts jumeaux ont un rendement supérieur en tonnage par heure de pêche pour la baudroie (+65%), les cardines (+15%) et les raies (+43%). Ce gain de tonnage pêché pour ces espèces a été calculé en comparant les rendements des navires pêchant aux chaluts jumeaux et au chalut simple ayant fréquenté les zones CIEM VIII a, b, d, e et 7, b, c, e, f, g, h, i, j, k en 2007².

Le chalut simple permet des rendements supérieurs aux chaluts jumeaux, en kg/heure, sur d'autres espèces (espèces démersales, saint-pierre notamment). Ces meilleurs rendements ont été calculés en comparant les captures réalisées en zones CIEM VIII a, b, d, e et 7, b, c, e, f, g, h, i, j, k par des chalutiers utilisant des chaluts jumeaux : merlu +13%, cabillaud +36%, églefin +65%, merlan +80%, lieu jaune +70%, saint-pierre +36% (sources : log book 2007/IFREMER).

Ces rendements se traduisent donc en gains potentiels auxquels est affecté le tonnage moyen des espèces pêchées avec chacune des techniques, multiplié par le prix moyen correspondant.

Pour les chaluts jumeaux, le gain potentiel par rapport au chalut simple pour les espèces de baudroie, cardine et raie est de +23,98% de chiffre d'affaires.

Pour le chalut simple, le gain potentiel par rapport aux chaluts jumeaux pour les espèces de merlu, cabillaud, églefin, merlan, lieu jaune et saint-pierre est de +13,55% de chiffre d'affaires.

² Ces différences de rendements sont confirmées par *Sangster et Breen* dans « Gear performance and catch comparison trials between a single trawl and a twin rigged gear », Fisheries Research (1988), n° 36, pp 15-36.

Ainsi, un navire qui utilise la technique du chalut simple au lieu de celle des chaluts jumeaux subit une perte potentielle de 10,43% du chiffre d'affaires (23,98-13,55).

C'est cette indemnisation qui sera prise en compte, sauf à ce que le porteur de contrat bleu soit en mesure d'apporter des éléments chiffrés différents de ceux de l'exemple ci-dessus. Ces nouveaux éléments seront examinés par le groupe d'experts.

En out état de cause, le total des indemnisations versées au titre des contrats bleus souscrits ne pourra pas dépasser la limite de 10 % du chiffre d'affaires du navire.

VI. Modalités de révision

Tous les 6 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

4.2 Raccourcissement des marées pour les chalutiers hauturiers

Cette mesure concerne la pêche de chalutiers hauturiers.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à amoindrir la pression sur la ressource. A nombre de jours de mer constant, l'objectif est de pêcher de moins grandes quantités de poissons, sans ciblage sur des espèces particulières.

II. Cadre réglementaire

La réglementation communautaire actuellement en vigueur n'impose aucune disposition sur ce sujet. Cependant, les règles imposées par les Organisations de producteurs et l'usage conduisent à limiter le temps maximal des marées pour les navires de pêche fraîche à 14 jours (vente le 15^{ème} jour).

III. Engagements et modalités

Le nombre total de jours de mer sur l'année est maintenu. En raccourcissant la durée de chaque marée et en augmentant leur nombre, le temps de route vers la zone de pêche restant le même, la part de jours de pêche effectifs est moindre. Ainsi, les quantités prélevées sont moins importantes.

L'armateur s'engage à effectuer des marées de 9, 10 ou 12 jours au maximum, temps de route entre le port et les zones de pêche compris.

IV. Procédure de contrôle

La structure collective aura accès au journal de bord du navire et pourra ainsi contrôler l'effectivité du temps de pêche. Les données sont stockées pour pouvoir être présentées à la demande de l'Administration.

Le contrôle via les VMS sera également un moyen de vérifier la durée des marées des navires adhérents.

V. Indemnisation de la mesure

Les coûts sont évalués en fonction de la perte de chiffre d'affaires générée par un nombre total de jours de pêche effectifs moins important. En effet, la moyenne du nombre de marées de cette pêche est portée à 37 marées de 9 jours soit un total de 333 jours de mer par an au lieu de 22,2 marées de 15 jours. Le nombre de jours de pêche par marée sera de 7,5 jours, soit un total de 277,5 jours de pêche par an au lieu de 299,7 jours de pêche par an lorsque les marées sont de 15 jours. La différence est donc de 22,2 jours de pêche.

Ainsi, le nombre total de jours de trajets entre le port et la zone de pêche passe de 33,3 jours (marées de 15 jours) à 55,5 jours (marées de 9 jours).

Le chiffre d'affaires annuel moyen représente 277,5 jours de pêche. Rapporté au différentiel de 22,2 jours de mer, le manque à gagner est 8% du chiffre d'affaires pour un raccourcissement à 9 jours de mer.

Pour un raccourcissement à 10 jours il s'agit d'un manque à gagner de 5,88% du chiffre d'affaires, et pour 12 jours d'un manque à gagner de 2,86% du chiffre d'affaires.

Cette évaluation de la perte du chiffre d'affaires est une estimation a priori. Elle sera ajustée en fonction de la baisse effective du nombre de jours de pêche.

VI. Modalités de révision

Au bout de 6 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation sera réajusté et il pourra être tenu compte de l'effet positif sur les prix d'une plus grande fraîcheur des poissons débarqués, lorsqu'elle sera constatée, dans le respect des normes ETPQ.

4.3 Maillage supérieur ou égal à 100 mm ou 80 mm avec panneau à maille carrée

Cette mesure concerne la pêche de chalutiers Atlantique, Ouest Bretagne et hauturiers Manche.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à améliorer la sélectivité des engins de pêche afin de préserver la biodiversité et conserver la structure des populations et les écosystèmes aquatiques, et protéger la qualité des produits de la pêche.

Son objectif principal est donc d'améliorer la sélectivité de la ressource halieutique dans le processus de production et également de réduire les rejets.

II. Cadre réglementaire

La réglementation communautaire actuellement en vigueur impose un maillage de + 80 mm ou + 70 mm avec panneau à maille carrée.

III. Engagements

Les armateurs s'engagent à ne pas pêcher avec un maillage inférieur à 100 mm ou 80 mm avec panneau à maille carrée et à ne pas embarquer à bord de dispositif ne correspondant pas à cette mesure.

IV. Procédure de contrôle

La structure collective procède à des contrôles physiques des engins de pêche utilisés par les navires adhérents, notamment lors des débarquements. Les armateurs s'engagent à fournir toutes les informations nécessaires au contrôle visuel et au contrôle sur pièce qui se dérouleront par la suite. En effet, la structure collective contrôlera l'acquisition d'engins de pêche conformes aux engagements par la transmission des factures que le navire effectuera.

V. Indemnisation de la mesure

a. Principe de calcul

Dans un premier temps, en l'absence de données sur les autres espèces, est calculée la perte de tonnage moyen par rapport au tonnage annuel moyen de cardine de l'année N-1. Ce taux de perte est ensuite extrapolé au chiffre d'affaires annuel moyen des navires de la pêche concernée.

Dans un deuxième temps, est évalué le temps pour tester, mettre en place, ajuster et optimiser les réglages de ces dispositifs.

b. Exemple

La perte de tonnage moyenne est rapportée au tonnage annuel moyen de cardine par bateau (année de référence 2007). Le prix moyen de la cardine de taille 4 est de 2,7 € (moyenne 2005-2007), soit une perte de chiffre d'affaires de 3240 € par bateau. **Cette perte est rapportée au CA annuel moyen des bateaux par pêche et représente donc 0,34% du chiffre d'affaires.** Le pourcentage du tonnage de cardines supplémentaires est calculé par rapport aux débarquements irlandais (flottilles pêchant au 70 mm), entre la taille minimale de capture (20 cm) et 28 cm (au-dessus les compositions en taille des débarquements français et irlandais sont comparables (cf. WGHMM, CIEM 2007) : 30,3% de perte de tonnage en moyenne pour les navires français.

De plus, le temps pour tester, mettre en place, ajuster et optimiser les réglages de ces dispositifs que les coopérateurs s'imposent est estimé en fonction du nombre moyen de marins travaillant à cette mise en place, et du temps qu'ils y consacrent. Ce temps passé non productif est le temps de

changement d'un cul de chalut est évalué à une demi-journée par marin. Les navires ont en moyenne 4 culs de chalut, ce qui équivaut à deux journées, soit 400 euros compte tenu du coût moyen pour l'entreprise d'un marin embarqué par jour.

Ce calcul est obtenu en effectuant le rapport entre la moyenne des salaires et charges sociales (163 239 euros pour une année), la moyenne des effectifs embarqués (4,265 équivalent temps plein pour une année) et la moyenne du nombre de jours de mer (189,5 jours de mer pour une année) Ainsi, pour une année, le coût journalier d'un marin est de 200 euros.

Un navire qui utilise ce maillage subit une perte potentielle de 0,34% de son chiffre d'affaires auquel s'ajoute 400 euros pour l'ajustement et les réglages des dispositifs.

VI. Modalités de révision

L'indemnisation sera réévaluée en fonction des résultats de l'expertise demandée à IFREMER et en fonction des nouvelles données disponibles.

4.4 Sélectivité d'espèces capturées au chalut

Cette mesure concerne toutes les pêcheries. **Les engagements et modalités de mise en œuvre et de contrôle sont précisés dans les fiches spécifiques à chaque métier.**

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à préserver la biodiversité et conserver la structure des populations et les écosystèmes aquatiques, et protéger la qualité des produits de la pêche.

Le mode d'action est l'augmentation de la taille des captures dans le cadre d'une pêche ciblée ou mono-spécifique dont la taille de capture est encadrée à la condition :

- soit que le produit de la pêche puisse être remis vivant à l'eau,
- soit qu'il y ait un dispositif sélectif.

II. Cadre réglementaire

Les réglementations communautaire et nationale actuellement en vigueur imposent des tailles minimales de capture et de commercialisation des espèces.

III. Engagements

Afin de garantir l'atteinte de l'objectif, les mesures relatives à l'augmentation de la taille de commercialisation ne peuvent être mises en œuvre sans l'installation d'un dispositif sélectif sur le navire, afin de réduire voire supprimer les rejets. Il s'agit donc de mettre en œuvre de manière concomitante la mesure relative à la taille des espèces et celle relative à la sélectivité.

S'agissant de la taille minimale, les armateurs s'engagent à capturer des espèces dont la taille minimale est supérieure à celle prescrite par les réglementations communautaire et nationale.

Si malgré la mise en place d'un dispositif sélectif une partie des captures n'atteint pas cette taille minimale, tout en restant conforme à celle prescrite par les réglementations communautaire et nationale, les armateurs s'engagent à la débarquer et à la commercialiser, afin d'éviter les rejets. Les quantités correspondantes seront mesurées pour servir à l'évaluation de l'efficacité du dispositif sélectif.

S'agissant de la mise en place d'un dispositif sélectif, le cas échéant, les armateurs s'engagent à utiliser un engin sélectif agréé et dont l'utilité et l'efficacité sont reconnues scientifiquement et dont les contraintes et l'efficacité sont supérieures à celles des engins prévus par les réglementations communautaire et nationale. De plus, les dispositions techniques doivent être clairement exposées.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

- Contrôle documentaire : L'organisme en charge du contrôle vérifie tous les documents, notamment les documents comptables, permettant d'attester de la réalité de l'achat et de l'installation des dispositifs sélectifs.

- Contrôle physique : l'organisme en charge du contrôle procède au contrôle physique au moins une fois par trimestre de chaque navire et pour 5% des débarquements du navire.

Pour les engins de pêche, l'organisme chargé du contrôle vérifie, au débarquement, le gréement des navires. Il vérifie à l'aide d'une jauge, en cas d'augmentation du maillage, que ce dernier est bien celui sur lequel l'armateur s'est engagé.

Par ailleurs, l'organisme en charge du contrôle procède à une expertise des impacts de l'utilisation des engins de pêche à partir des documents de vente des criées et des fiches d'informations complétées par les pêcheurs.

V. Indemnisation de la mesure

L'indemnisation repose sur le manque à gagner d'une part et sur le travail supplémentaire lié à la mise en œuvre d'engins spécifiques d'autre part.

1 - Une augmentation de la sélectivité diminue la productivité et les quantités débarquées mais permet une meilleure valorisation moyenne (augmentation de la proportion de grandes tailles).

L'indemnité est ainsi calculée sur la base du manque à gagner net lié aux quantités que l'armateur signataire s'interdit d'exploiter.

Les calculs sont établis à partir du chiffre d'affaires moyen pour l'espèce considérée et l'année de référence (généralement l'année précédent l'année d'application du contrat bleu).

La perte de tonnage correspond à l'écart entre les débarquements effectifs, déclarés à l'OP, et les quantités permises dans le cadre du quota national.

Pour tenir compte d'une plus grande proportion de grandes tailles, permettant une meilleure valorisation, le prix moyen de la production est calculé en retirant du prix moyen de la petite taille, la différence entre celui-ci et le prix des tailles plus grandes.

2 - Pour le dispositif sélectif, le temps pour tester, mettre en place, ajuster et optimiser les réglages de ces dispositifs que les navires adhérents s'imposent est estimé en fonction du nombre moyen de marins travaillant à cette mise en place. Ce temps passé non productif, qui devra être justifié, est celui de 3 marins y travaillant au maximum chacun 72 heures par an au taux horaire de 10 euros, soit un plafond de 2 160 euros par navire. Cette indemnisation de l'installation du dispositif n'est attribuée qu'une seule fois (l'année de l'installation).

En tout état de cause, le total des indemnisations versées au titre des contrats bleus souscrits ne pourra pas dépasser la limite de 10 % du chiffre d'affaires du navire.

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

4.41 Taille minimale de langoustine et dispositif sélectif

Cette fiche est une fiche particulière d'application de la fiche « sélectivité des espèces sous quotas ».

Cette mesure concerne la pêche des langoustiniers du Golfe de Gascogne (taille minimale et dispositif sélectif) et les chalutiers langoustiniers en mer celtique et porcupine (taille minimale uniquement et maillage).

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à préserver la biodiversité et conserver la structure des populations et les écosystèmes aquatiques, et protéger la qualité des produits de la pêche. Son objectif principal est donc d'améliorer la sélectivité et la conservation de la ressource halieutique dans le processus de production.

II. Cadre réglementaire

La réglementation communautaire actuellement en vigueur impose une taille minimale de langoustine de 7 cm dans le Golfe de Gascogne et de 8,5 cm avec une queue d'au moins 4,6 cm pour la zone couvrant la mer Celtique et Porcupine.

La réglementation communautaire impose d'utiliser un maillage de 80 mm, mais une dérogation communautaire autorise les pêcheurs à continuer à pêcher avec des maillages à 70 mm. Lorsque cette dérogation cessera, la rémunération de cette mesure sera supprimée.

III. Engagements

S'agissant de la taille minimale, les armateurs s'engagent à débarquer des langoustines dont la taille commerciale est égale au moins à 9 cm pour les langoustines du Golfe de Gascogne et d'au moins 10 cm pour les langoustines de mer celtique et porcupine.

S'agissant de la mise en place d'un dispositif sélectif, les armateurs s'engagent à mettre en place, d'une part, un dispositif sélectif merlu et un dispositif sélectif langoustines (panneaux à maille carrée ventrale ou grille rigide avec un maillage de 70 mm, cul de chalut de 80 mm) dans le golfe de Gascogne et, d'autre part, un maillage de 100 mm en Mer Celtique et Porcupine. A maillage « constant », ce sont les engins qui sont installés sur les navires, notamment les dispositifs à grille rigide ou à panneaux à maille carrée ventrale, qui vont accroître la sélectivité.

Il est précisé que les mesures relatives à la taille minimale et aux dispositifs de sélectivité doivent être mises en œuvre de manière concomitante.

IV. Procédure de contrôle

En plus des contrôles détaillés dans la fiche de présentation générale, la structure collective procède à des contrôles physiques lors des débarquements pour au minimum 5% des débarquements de chaque navire.

Les armateurs s'engagent à fournir toutes les informations nécessaires aux contrôles visuels et au contrôle sur pièce (pour dispositifs sélectifs notamment) qui se dérouleront par la suite. En effet, la structure collective contrôlera l'acquisition d'engins de pêche conformes aux engagements par la transmission des factures que le navire effectuera.

V. Indemnisation de la mesure

1) Les langoustiniers du Golfe de Gascogne

En ce qui concerne l'engagement de débarquer des langoustines dont la taille minimale est de 9 cm, l'indemnité est calculée sur la base du manque à gagner lié aux quantités que l'armateur s'interdit d'exploiter. La perte de tonnage correspond à l'écart entre les débarquements effectifs, déclarés à l'OP, et les quantités permises dans le cadre du quota national

En 2007, le tonnage non débarqué qui aurait pu être valorisé s'évalue à 383 tonnes au niveau national (soit le différentiel entre les débarquements et le quota national). Le prix moyen de cette production est calculé en retirant du prix moyen de la taille 3-4 (petite) la différence entre le prix moyen de la taille 1-2 (grosse) et celui de la taille 3-4, en 2007 (-40,2 %) :

Le prix moyen de la production valorisable mais non débarquée est donc de 5,34 € en 2007 (8,9 € x -40,2%).

L'impact est estimé à 2,5% du chiffre d'affaires du navire. Cependant la part de l'impact sur le chiffre d'affaires sera recalculée tous les ans en fonction des quotas.

Pour le dispositif sélectif langoustines du Golfe de Gascogne, le temps pour tester, mettre en place, ajuster et optimiser les réglages de ces dispositifs que les coopérateurs s'imposent est estimé en fonction du nombre moyen de marins travaillant à cette mise en place, et du temps qu'ils y consacrent. Ce temps passé non productif est celui de 3 marins y travaillant chacun 72 heures par an au taux horaire de 10 euros. La mise en place du dispositif représente donc un coût de 2 160 euros par navire. Cette indemnisation de l'installation du dispositif n'est attribuée qu'une seule fois (l'année de l'installation).

2) Les langoustiniers mer celtique et porcupine

Les armateurs mettant en œuvre cette mesure s'engagent également à ne pêcher qu'avec un maillage de 100 mm et à ne pas embarquer de dispositif incompatible.

Pour la pêcherie des langoustiniers en mer celtique et porcupine, le calcul du manque à gagner se décompose de la manière suivante : la perte de tonnage est calculée en fonction des données collectées par l'OP et ramenée au tonnage moyen de langoustine débarqué par un échantillon

représentatif de navires de la catégorie (année de référence 2007). Le tonnage non débarqué, qui aurait pu être valorisé (langoustines comprises entre 8,5 et 10 cm), s'évalue à 19 407 kg. Le prix moyen de cette production est calculé en affectant au prix de retrait de la langoustine T4 (-de 10cm), la différence entre les prix des tailles 1,2, 3 et les prix moyens constatés pour l'ensemble des tailles en 2007 : +61,3%.

Le prix moyen de cette taille est évalué à $2,3\text{€} \times 161,3\% = 3,71\text{€}$.

Le chiffre d'affaires perdu s'établit donc à 71 999,97 €, à rapporter au chiffre d'affaires moyen des 24 navires de l'échantillon : 718 813 € en 2007, soit 10,02% du chiffre d'affaires.

VI. Modalités de révision

Au bout de 6 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation sera réajusté.

4.42. Sélectivité des espèces pêchées au chalut : maillage supérieur à 100 mm pour la pêche du bar (Coopérative maritime étaploise).

Cette mesure est une adaptation spécifique de la fiche 4.4 « sélectivité des espèces sous quotas et hors quotas ».

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à améliorer la sélectivité des engins de pêche afin de préserver la biodiversité et conserver la structure des populations et les écosystèmes aquatiques, et protéger la qualité des produits de la pêche. Elle vise également à réduire les rejets.

II. Cadre réglementaire

La réglementation communautaire actuellement en vigueur (règlement n° 850/98 du Conseil du 30 mars 1998) autorise sous conditions l'utilisation d'un maillage pour la pêche du bar compris entre 80 et 99 mm, dans la région 1.

III. Engagements

Les armateurs s'engagent à pêcher avec un maillage égal ou supérieur à 100 mm et à ne pas embarquer à bord de dispositif ne correspondant pas à cette mesure.

Seuls sont éligibles les navires qui ont effectivement employé un maillage inférieur à 100 mm dans l'année précédant l'adhésion à un contrat bleu comprenant cette mesure.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

- Contrôle documentaire : la structure porteuse vérifie l'acquisition du chalut correspondant au maillage choisi en examinant tous les documents comptables (factures) relatifs à leur achat ou au matériel ayant permis leur fabrication. Elle s'assure également que les navires ont effectivement utilisé antérieurement un maillage inférieur à 100 mm.

- Contrôle physique : la structure porteuse vérifie soit au départ soit à l'arrivée au port, par un contrôle physique au moins trimestriel, inopiné et aléatoire, le gréement des navires. Elle vérifie, à l'aide d'une jauge, que le maillage utilisé par l'armateur est bien celui sur lequel il s'est engagé.

Ce contrôle physique donne lieu à un relevé de mailles qui sera communiqué à l'Administration.

V. Indemnisation de la mesure

Dans un premier temps, il s'agit de mettre en œuvre un dispositif sur deux navires pratiquant la pêche en bœuf afin d'évaluer la perte de chiffre d'affaires de ces deux navires volontaires.

Afin de ne pas pénaliser ces deux navires et au vu des données statistiques disponibles sur les captures de bar (répartition par taille), une indemnisation forfaitaire correspondant à 7% du chiffre d'affaires de cette espèce sera versée.

Une évaluation de l'efficacité de l'engin déterminera la pertinence du dispositif (notamment en termes d'accroissement des tailles minimales de capture).

Si cette pertinence est avérée, le dispositif pourra dans un second temps être généralisé à l'ensemble des navires souhaitant le mettre en œuvre. Le calcul de l'indemnisation s'effectuera sur la base de la perte effectivement subie.

VI. Modalités de révision

L'indemnisation sera réévaluée en fonction des résultats de l'expertise et en fonction des nouvelles données disponibles.

4.5 Réduction des captures de coquilles Saint Jacques par la diminution du nombre de dragues. Chalutiers et dragueurs côtiers en Manche.

I. Objectif de la mesure

L'objectif est de réduire la pression sur la ressource en coquilles Saint Jacques.

II. Cadre réglementaire

Le permis de navigation du navire indique le nombre maximal de dragues à coquilles autorisé. Ce nombre est compris entre 8 et 18 dragues.

III. Engagement et condition de mise en œuvre.

L'armateur s'engage à retirer une paire de dragues, par rapport à sa pratique antérieure.

La mesure ne peut être retenue que dans les zones pour lesquelles une réglementation locale ou régionale encadre strictement l'activité de la pêche de la coquille Saint-Jacques. Les périodes de pêche autorisées doivent être très restreintes : elles sont définies quotidiennement pour l'ensemble des pêcheurs ; elles commencent et finissent à heures fixes,

Cette condition assurera un rapport direct entre la diminution du nombre de dragues et la diminution des captures.

Un exemplaire de la réglementation en vigueur est joint à l'engagement du navire.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'État.

L'organisme chargé du contrôle vérifie, au moins une fois par trimestre et de manière aléatoire, le nombre de paires de dragues embarquées :

- par rapport au maximum autorisé par le permis de navigation ;
- par rapport à la pratique antérieure de chaque navire, au vu du journal de bord.

V. Indemnisation de la mesure

Les coquilles Saint Jacques représentent statistiquement (période 2005-2007) 54,05 % du chiffre d'affaires des navires concernés.

La proportion de coquilles Saint Jacques qui ne seront plus pêchées du fait de la diminution du nombre de dragues est déterminée par le rapport entre celui-ci et le nombre maximal de dragues autorisé (soit de 11,1 % à 25 % selon la catégorie du navire).

Ce taux est appliqué au chiffre d'affaires de coquilles Saint Jacques pour déterminer l'indemnisation, en tenant compte des éventuels effets d'une meilleure valorisation des captures (prix de vente majoré), qui viendront minorer le montant ainsi obtenu.

En tout état de cause, le total des indemnisations versées au titre des contrats bleus souscrits ne pourra pas dépasser la limite de 10 % du chiffre d'affaires du navire.

VI. Modalités de révision

Les modalités d'indemnisation seront ajustées en fonction de l'évolution des débarquements constatés et du chiffre d'affaires des navires pour leur activité de pêche de coquilles Saint Jacques.

4.6. Amélioration de la sélectivité de l'engin de pêche, maillage de 55 mm (maille losange) ou 45 mm (maille carrée), pour les chaluts de fond (chalutiers en Méditerranée)

I. Objectif de la mesure

L'objectif de cet engagement est d'améliorer la sélectivité de l'engin de pêche, de réduire la mortalité par pêche des juvéniles (réduction des taux de rejets en mer) ainsi que d'accroître le rendement par recru.

Il se réalise en 2 phases :

- **Phase I** : période d'évaluation d'une durée de 12 à 18 mois nécessaire à la collecte de données (auto échantillonnage et analyse statistique des captures) afin d'évaluer les conséquences bioéconomiques liées au changement de maillage. En l'absence de données consolidées, un montant forfaitaire lié à la perte de chiffre d'affaires est utilisé pour la phase I.
- **Phase II** : après la période de collecte de données de 12 à 18 mois, une analyse des données collectées par les unités de pêche (auto-échantillonnage) et données de capture (espèces, volumes et valeurs) est réalisée. Cette évaluation permet d'adapter le montant fixé lors de la phase I.

II. Cadre réglementaire

La réglementation européenne impose l'adoption d'un maillage de 50 mm (maille losange) ou d'un maillage de 40 mm (maille carrée) à partir du 1^{er} juillet 2008 (règlement (CE) n° 1967/2006).

III. Engagements

Dans une perspective de responsabilisation des armateurs et en l'absence de données scientifiques et techniques qui permettent d'évaluer les impacts du nouveau maillage, la mesure s'accompagne d'une participation active de chaque chalutier signataire.

L'armateur s'inscrivant dans cette action s'engage pour toute la période considérée à ne détenir à bord et n'utiliser pour le chalut de fond que des engins de pêche dont le cul de chalut est constitué d'un maillage de 55 mm (maille losange) ou 45 mm (maille carrée). Le navire ne doit détenir à bord aucun engin d'un maillage différent utilisé pour la pêche démersale.

Les engins de pêche installés doivent respecter les obligations de gréement prescrites dans l'annexe I du règlement (CE) n° 1967/2006. En outre, le nombre de mailles dans la circonférence de l'extrémité du filet ne doit pas dépasser 100 mailles.

Par ailleurs, pour au moins un trait de pêche par jour, une fiche d'information doit être complétée par un marin (ou patron) embarqué afin de mieux évaluer les impacts de l'utilisation de l'engin.

Une formation d'une demi-journée sera proposée par bateau signataire de cet engagement pour former l'armateur ou le marin en charge du remplissage des fiches des modalités à respecter.

L'armateur s'engage à ce qu'au moins un marin embarqué y participe.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

- Contrôle documentaire :

- la structure porteuse vérifie la modification et l'installation d'un chalut avec un maillage de 55 mm (maille losange) ou 45 mm (maille carrée) ; elle collecte pour ce faire les factures d'achat du matériel et des fournitures ayant servi à sa fabrication ;

- elle s'assure qu'au moins 1 homme embarqué par navire participe à la formation organisée (1/2 journée) en utilisant une feuille de présence.

- la structure porteuse procède à une expertise des impacts de l'utilisation des engins de pêche à partir des déclarations d'enregistrement des criées ou de la coopérative agréée (SOCOMAP) et des fiches d'information complétées par les pêcheurs ; un rapport d'expertise est réalisé pour l'ensemble des navires concernés par cette mesure tous les semestres.

• Contrôle physique : la structure porteuse contrôle, une fois par trimestre et de manière aléatoire, l'installation du nouvel engin à bord de chaque navire et vérifie la conformité du maillage à l'aide d'une jauge.

Les armateurs s'engagent à fournir toutes les informations nécessaires aux contrôles visuels et au contrôle sur pièce (pour dispositifs sélectifs notamment) qui se dérouleront par la suite.

V. Indemnisation de la mesure

Le calcul de l'indemnisation est basé sur :

(i) Le temps consacré à l'installation et au réglage de l'engin de pêche : 30 heures. Sur une base de 9h d'activité de pêche par jour de mer (1 journée de pêche = 3 traits de 3 heures), cela représente un équivalent de 3,3 jours de mer.

NB : En Méditerranée chaque armateur réalise ses propres engins de pêche sur la base de plans collectés auprès d'autres professionnels ou de l'IFREMER. Chaque bateau réalisant ses propres filets de pêche, le temps estimé pour l'installation et le réglage de l'engin de pêche est estimé à 30 heures.

L'armateur supporte le coût d'un marin (son salaire ramené au nombre de jours de mer) pour le temps consacré à la modification de l'engin de pêche alors qu'il ne participe pas aux activités habituelles du navire.

C'est donc un coût net pour l'armateur. Le montant de l'indemnisation est obtenu en multipliant le temps total « agent » par le coût d'un marin par jour de mer.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP (réseau inter comptable des entreprises de pêche) pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € retenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence.

Le calcul de l'indemnisation par bateau pour la période considérée est donc le suivant :

$3,3 \text{ jours} \times 200 \text{ €} = \mathbf{660 \text{ €}}$

(ii) Pertes de chiffre d'affaires engendrées par l'application d'un maillage sélectif.

En l'absence d'un programme scientifique spécifique permettant d'obtenir des valeurs de référence, une perte forfaitaire de chiffre d'affaires est calculée sur le « piste » ou « supion » (*Allotheutis media*) petit calmar (max. 11 cm), qui représente environ 1 à 2 % du chiffre d'affaires des chalutiers de fond. Au regard des caractéristiques de cette espèce (taille et morphologie) et de son prix moyen élevé, les pertes de rendement seront très importantes (supérieures à 75% en volume).

Sur la base des données moyennes obtenues sur la période de 2004 à 2006, cette espèce représente 2,3% du CA des navires, soit 12 551 € par chalutier et par an. En considérant les pertes de CA au moins égales à 50%, cela représente une indemnité forfaitaire de 1,15% du CA des navires, soit **6 275,50 euros par chalutier et par an.**

(iii) Le temps de formation : La formation d'une demi-journée, impose à l'armateur de remplacer le marin y participant durant une journée de pêche complète. La formation est donc indemnisée sur la base du temps agent d'un marin pour 1 journée.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € retenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence.

L'indemnisation par navire est donc de 200 € par marin et par jour.

iv) Le temps consacré à remplir la fiche d'information journalière et à transmettre cette fiche est estimé à 20 minutes pour un trait au moins par jour. Sur une année de 210 jours³ de pêche, ce temps est évalué à 70 heures. Sur une base de 9h d'activité de pêche par jour de mer (3 traits de 3 heures par jour), cela représente un équivalent de 7,78 jours de mer.

L'armateur supporte le coût d'un marin (son salaire ramené au nombre de jours de mer) pour le temps consacré à l'enregistrement et à la transmission des informations alors qu'il ne participe pas à l'activité de pêche.

C'est donc un coût net pour l'armateur. Le montant de l'indemnisation est obtenu en multipliant le temps total « agent » par le coût d'un marin par jour de mer.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € retenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence.

Le calcul de l'indemnisation par bateau pour la période considérée est donc le suivant :
 $200 \text{ €} \times 7,78 \text{ jours} = 1\ 556 \text{ €} / \text{chalutier} / \text{an}.$

Par navire, l'indemnisation globale pour une année pleine est de :
 $660 \text{ €} + 6\ 275,50 \text{ €} + 200 \text{ €} + 1\ 556 \text{ €} = 8\ 691,50 \text{ €}.$

VI. Révision des modalités d'indemnisation.

Le mode de calcul de la partie d'indemnisation liée à la perte de chiffre d'affaires (§ V – ii) sera révisé, après 12 mois au moins et 18 mois au plus de mise en œuvre de la mesure, en fonction des résultats de l'évaluation conduite pendant la phase I (collecte de données : auto échantillonnage et analyse statistique des captures).

³ Nombre de jours de pêche annuel moyen observé sur le Golfe du lion pour la flottille chalutière.

4.7. Amélioration de la sélectivité de l'engin de pêche, maillage de 25 mm pour les chaluts pélagiques (chalutiers en Méditerranée)

I. Objectif de la mesure

L'objectif de cet engagement est d'améliorer la sélectivité de l'engin de pêche, de réduire la mortalité par pêches des juvéniles (réduction des taux de rejets en mers) et d'accroître le rendement par recru.

II. Cadre réglementaire

Pour les chaluts ciblant la sardine et l'anchois, la réglementation européenne impose l'adoption d'un maillage d'au moins 20 mm (règlement (CE) n° 1967/2006).

III. Engagements

Dans une perspective de responsabilisation des armateurs et en l'absence de données scientifiques et techniques qui permettent d'évaluer les impacts du nouveau maillage, la mesure s'accompagne d'une participation active de chaque chalutier signataire.

L'armateur s'inscrivant dans cette action s'engage pour toute la période considérée à n'utiliser pour le chalut pélagique dont le cul de chalut est constitué d'un maillage de 25 mm (maille losange).

Par ailleurs, pour au moins un trait de pêche par jour, la fiche d'information doit être complétée par un marin afin de mieux évaluer les impacts de l'utilisation de l'engin.

Une formation d'une demi-journée sera proposée aux pêcheurs pour leur donner des conseils pour le remplissage des fiches d'information. L'armateur s'engage à y participer ou à ce qu'au moins un membre de l'équipage y participe.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

- **Contrôle documentaire :**

- la structure porteuse vérifie la modification et l'installation d'un chalut avec un maillage de 25 mm ; elle collecte pour ce faire les factures d'achat du matériel et des fournitures ayant servi à sa fabrication ;

- elle s'assure qu'au moins 1 homme embarqué par navire participe à la formation organisée (1/2 journée) en utilisant une feuille de présence.

- la structure porteuse procède à une expertise des impacts de l'utilisation des engins de pêche à partir des déclarations d'enregistrement des criées ou de la coopérative agréée (SOCOMAP) et des fiches d'information complétées par les pêcheurs ; un rapport d'expertise est réalisé pour l'ensemble des navires concernés par cette mesure tous les semestres.

- **Contrôle physique :** la structure porteuse contrôle, une fois par trimestre et de manière aléatoire, l'installation du nouvel engin à bord des navires et vérifie la conformité du maillage à l'aide d'une jauge (deux contrôles à terre par navire et par an) et procède à des observations en mer (10 % du nombre de navires par port et par an).

Les armateurs s'engagent à fournir toutes les informations nécessaires aux contrôles visuels et au contrôle sur pièce (pour les dispositifs sélectifs notamment) qui se dérouleront par la suite.

V. Indemnisation de la mesure

L'indemnisation est calculée à partir des éléments suivants :

(i) Le temps consacré à l'installation et au réglage de l'engin de pêche : 30 heures. Sur une base de 8h d'activités par jour de mer, cela représente un équivalent de 3,75 jours de mer.

NB : En Méditerranée chaque armateur réalise ses propres engins de pêche sur la base de plans collectés auprès d'autres professionnels ou de l'IFREMER. L'achat de filets neufs confectionnés par des entreprises spécialisées est donc exceptionnel. Chaque bateau réalisant ses propres filets de pêche, le temps estimé pour l'installation et le réglage de l'engin de pêche est de 30 heures.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € retenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence.

Le calcul de l'indemnisation par navire est donc le suivant : $3,75 \text{ jours} \times 200 \text{ €} = 750 \text{ €}$

(ii) Le temps de formation : La formation d'une demi-journée impose à l'armateur de remplacer le marin y participant durant une journée de pêche complète. La formation est donc indemnisée sur la base du temps agent d'un marin pour 1 journée.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP (réseau inter comptable des entreprises de pêche) pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € obtenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence.

L'indemnisation par navire et par jour est donc de 200 €.

(iii) Le temps consacré à remplir la fiche d'information journalière est estimé à 20 minutes pour un trait. Sur une année de 210 jours⁴ de pêche, le temps est évalué à 70 heures. Sur une base de 8 h d'activité de pêche par jour de mer, cela représente un équivalent de 8,75 jours de mer.

L'armateur supporte le coût d'un marin (son salaire ramené au nombre de jours de mer) pour le temps consacré à l'enregistrement et à la transmission des informations alors qu'il ne participe pas à l'activité de pêche.

C'est donc un coût net pour l'armateur. Le montant de l'indemnisation est obtenu en multipliant le temps total « agent » par le coût d'un marin par jour de mer.

Sur la base des données économiques estimées de l'échantillon RICEP pour 2006 et 2007, ce montant se situe entre 163 et 178 € par jour de mer selon l'année de référence. Afin d'uniformiser le coût d'un marin par jour de mer au niveau national, la valeur de 200 € retenue pour la façade atlantique est utilisée comme référence.

Le calcul de l'indemnisation par bateau pour la période considérée est donc le suivant :
 $8,75 \text{ jours} \times 200 \text{ €} = 1 750 \text{ €}$

Par navire, l'indemnisation totale pour une année pleine s'élève à : $750 \text{ €} + 200 \text{ €} + 1 750 \text{ €} = 2 700 \text{ €}$.

VI. Révision des modalités d'indemnisation.

Le mode de calcul de l'indemnisation sera révisé afin de prendre en compte la perte de chiffre d'affaires liée à l'adoption du nouveau maillage. Cette révision interviendra après environ 12 mois de

⁴ Nombre de jours de pêche annuel moyen observé sur le Golfe du Lion pour la flottille chalutière.

mise en œuvre de la mesure, en fonction des résultats de l'évaluation issue de la collecte de données (auto échantillonnage et analyse statistique des captures).

4.8 Sélectivité des espèces capturées : engins autres que le chalut.

Cette fiche a un caractère générique et fera l'objet de fiches spécifiques, correspondant aux métiers autres que le chalut.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise à encourager la sélectivité par l'augmentation de la taille des captures débarquées dans le cadre d'une pêche ciblée ou mono-spécifique d'une espèce dont la taille de capture est encadrée à la condition que le produit de la pêche puisse être remis vivant à l'eau.

II. Cadre réglementaire

La réglementation communautaire et nationale actuellement en vigueur impose des tailles minimales de capture et des normes communes de commercialisation des espèces.

III. Engagements

Afin de garantir l'atteinte de l'objectif, les armateurs s'engagent à ne débarquer que les espèces dont la taille minimale de capture est supérieure à celle fixée dans la réglementation.

A titre d'exemple, dans le cas de l'araignée, les armateurs s'engagent à ne débarquer que des araignées dont la taille de capture est de 12,5 cm, au lieu des 12 cm qu'impose la réglementation.

Une évaluation scientifique de l'impact de la mesure sur les stocks sera par ailleurs menée.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé à tout contrôle effectué par les services de l'Etat.

- Contrôle documentaire : les relevés des tailles débarquées sont notifiés sur un document qui est conservé par l'organisme en charge du contrôle.

- Contrôle physique : l'organisme en charge du contrôle procède au contrôle physique au moins une fois par trimestre de chaque navire et pour 5% des débarquements du navire.

Pour les engins de pêche, l'organisme chargé du contrôle vérifie, au débarquement, le gréement des navires. Il vérifie à l'aide d'une jauge, en cas d'augmentation du maillage, que ce dernier est bien celui sur lequel l'armateur s'est engagé.

V. Indemnisation de la mesure

Pour chaque navire, le montant maximum de l'indemnisation est calculé à partir du pourcentage d'individus situés entre la taille minimale réglementaire et la taille minimale de capture imposée par les contrats.

Une augmentation de la taille de capture par rapport à la taille réglementaire diminue en effet la quantité débarquée. Chaque année, une étude devra indiquer la proportion en poids d'individus capturés entre la taille réglementaire et la taille que s'imposent les signataires. Cette étude devra être conduite pour chaque pêcherie (unité de métier et de lieu de pêche) selon un protocole scientifique reconnu.

Le pourcentage indiqué ci-dessus sera appliqué au chiffre d'affaires du navire pour l'espèce considérée afin de déterminer le montant de l'indemnisation, en tenant compte des éventuels effets d'une meilleure valorisation des captures (prix de vente majoré), qui viendront minorer le montant ainsi obtenu.

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

4.9 Réduction de la capacité de pêche des arts dormants

Cette mesure concerne l'ensemble des pêcheries concernées par les arts dormants. **Les engagements et modalités de mise en œuvre et de contrôle sont précisés dans les fiches spécifiques à chaque métier.**

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise avant tout à réduire la capacité de pêche déployée par les navires pratiquant les arts dormants, par une diminution du nombre d'engins immergés ou de leur dimension.

II. Cadre réglementaire

Actuellement au niveau communautaire, **l'effort de pêche est exprimé par le produit de la capacité de pêche et l'activité de pêche. L'effort de pêche s'exprime généralement en nombre de jours passés en mer. Cette définition particulièrement adaptée pour les arts traînants l'est moins pour les arts dormants pour lesquels la quantité d'engins déployés et le temps passé par ces engins en mer est plus importante que le temps passé en mer par le navire proprement dit.**

III. Engagements

Différents engagements peuvent être pris et le service instructeur, en fonction des recommandations d'IFREMER et de l'avis du groupe d'experts, se prononcera sur la pertinence ou la mise en œuvre des mesures envisagées par pêcherie concernée. En tout état de cause, la mise en œuvre de ces engagements doit être plus contraignante que la pratique antérieure des navires adhérents.

Les engagements devront porter de manière alternative ou complémentaire sur une diminution de la quantité d'engins de pêche (diminution de la longueur des filets qui variera de 5% à 10% selon les espèces et une diminution à minima de 10% du nombre de casiers).

La pêcherie concernée doit être préalablement encadrée par un régime de licence ou un régime équivalent limitant l'accès au métier.

Dans tous les cas, l'impact sur l'effort de pêche devra être significatif.

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

Pour les casiers : tous les casiers ou toutes les filières (avec un nombre de casier limité par filière) doivent être bagués. Les bagues seront numérotées et auront une durée de validité d'un an. Les bagues distribuées par l'organisme gestionnaire des contrats bleus ou par les comités locaux ou régionaux des pêches maritimes et des élevages marins doivent être identifiées et rattachées à un navire.

Pour les filets : Chaque filet doit porter l'immatriculation du navire. Un système sécurisé permettant de mesurer les longueurs de filets relevées devra être installé à bord de chaque navire bénéficiant de la mesure.

V. Indemnisation de la mesure

La diminution de la capacité de pêche correspond à une diminution de la quantité d'engins immergés par rapport à l'année de référence, qui est l'année précédant celle de l'adhésion des navires aux contrats bleus. Cette quantité est exprimée en nombre pour les casiers et en longueur pour les filets.

Ainsi le montant de l'indemnisation est calculé comme suit :

$(\text{chiffre d'affaires journalier}) \times ((\text{capacité de pêche de référence} - \text{capacité de pêche constatée}) / \text{capacité de pêche de référence})$.

La capacité de pêche de référence est définie à partir de la réglementation existante et de la pratique de pêche antérieure (année précédant l'adhésion au contrat bleu).

Espèces soumises à un plan de reconstitution : même méthode de calcul de l'indemnisation. Cependant, si la réglementation communautaire relative à la capacité de pêche évolue postérieurement à la détermination de la capacité de pêche de référence, ce sera bien la capacité de pêche autorisée par la réglementation qui servira de référence pour le calcul de l'indemnisation.

En tout état de cause, le total des indemnisations versées au titre des contrats bleus souscrits ne pourra pas dépasser la limite de 10 % du chiffre d'affaires du navire.

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

4.10. Réduction des captures de juvéniles et poissons hors taille par la mise en œuvre d'un plan d'évitement

Cette mesure générique concerne l'ensemble des segments de flotte ayant à traiter des problèmes de poissons hors taille et de captures de juvéniles. **Les engagements et modalités de mise en œuvre et de contrôle sont précisés dans des fiches spécifiques (par segment de flotte ou groupes d'espèces).**

I. Objectif de la mesure

L'objectif de cette mesure est de réduire les rejets en diminuant les captures de juvéniles, de poissons hors taille ou de poissons excédant le quota.

II. Cadre réglementaire

Aucune réglementation n'impose à ce stade la mise en œuvre d'un plan d'évitement.

En revanche, si l'administration décide de mettre en œuvre des fermetures de zone en temps réel, aucun plan d'évitement dans le cadre des contrats bleus ne pourra être appliqué dans la ou les zones concernées.

De même, si la décision de fermeture de zone en temps réel recouvre tout ou partie d'une zone de pêche pour laquelle un plan d'évitement « contrat bleu » a été préalablement mis en place, alors ce plan d'évitement sera suspendu, ainsi que les indemnisations correspondantes.

III. Engagements

L'action concerne les bateaux équipés de VMS ou pouvant être contrôlés par un dispositif RECOPECA.

Chaque navire repérant une zone maritime montrant une forte présence de juvéniles ou de poissons hors taille ou aux quotas fermés (zones maritimes où les juvéniles, le poisson hors taille ou excédant le quota représente plus de 50 % du trait de chalut), qui seraient rejetés s'ils étaient capturés, s'engage à signaler immédiatement cette zone à la structure porteuse et en donne les positions (en référence à la carte des zones maritimes - carroyage 5 milles par 5 milles).

Chaque navire signalant une zone s'engage à l'éviter jusqu'à sa réouverture.

Dès réception de cette information, la structure porteuse alerte l'ensemble de la flottille équipée d'une messagerie satellite ou GSM. Les navires s'engagent à éviter cette zone de pêche jusqu'à sa réouverture.

Dans les 8 à 15 jours qui suivent, un navire désigné par la structure porteuse effectue un test sur la zone afin de mesurer le taux de présence de juvéniles ou de poissons hors taille ou excédant le quota. Si les seuils précités sont encore dépassés, la zone d'évitement est maintenue (le délai de 8 à 15 jours courant de nouveau). Dans le cas contraire, la zone est déclarée de nouveau ouverte à la pêche.

La structure porteuse informe l'IFREMER et la direction régionale des affaires maritimes (DRAM) de la mise en place des zones d'évitement et de leur réouverture à la pêche, aux fins de suivi et d'évaluation du dispositif.

Par ailleurs, la structure porteuse s'engage à mettre en place un protocole, en liaison avec IFREMER, sur la collecte de données sur les rejets, définissant notamment les relevés opérés par les professionnels et leurs modalités. Les observations effectuées seront reportées selon le cahier des charges établi par IFREMER. La structure porteuse collecte les données, les saisit et les transmet à IFREMER.

Si la mise en œuvre d'une mesure similaire (exemple : fermeture en temps réel) conduit à une compensation accordée par la Commission européenne sous la forme d'un accroissement de l'effort de pêche autorisé sur une espèce ou un groupe d'espèces (par exemple, application de l'article 13 du plan cabillaud) l'application du plan d'évitement cesse sans délai. Aucune indemnisation n'est alors versée aux navires au titre d'un plan d'évitement dans le cadre des contrats bleus.

IV. Procédure de contrôle

La structure porteuse contrôle les signalements et le respect des zones d'évitement.

Le service des affaires maritimes peut apporter son concours pour le contrôle des positions des navires (relevés VMS) et des journaux de bord, s'agissant du respect effectif de cette mesure.

V. Indemnisation de la mesure

Les navires sont indemnisés forfaitairement pour les actions suivantes :

- déclaration des zones d'évitement ;
- respect des zones déclarées ;
- participation au contrôle et au test des zones d'évitement.

Chacune de ces actions donne lieu à une indemnisation annuelle de 2 000 euros.

La structure porteuse peut être indemnisée pour la mise à disposition d'un logiciel de cartographie de navigation et pour sa prestation mensuelle de gestion du dispositif d'évitement (suivi cartographique - communications satellite – suivi et contrôle des actions : plafond de 1 500 euros par mois).

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.

4.11. Eloignement géographique par rapport à la ligne de base.

I. Objectif de la mesure

En vue de renforcer la préservation de l'écosystème et de la ressource, l'objectif de la mesure est de préserver la ressource halieutique de la bande côtière, en interdisant la pêche dans une zone comprise entre la ligne de base et une distance minimale par rapport à celle-ci, exprimée en milles et précisée dans l'engagement de l'armateur adhérent à un contrat bleu.

II. Cadre réglementaire

Aucune disposition réglementaire nationale n'oblige les navires à s'éloigner d'une distance minimale des côtes continentales, dans les eaux territoriales françaises.

III. Engagements

L'action ne concerne que les navires :

- équipés de VMS ou pouvant être contrôlés par un dispositif RECOPECA ;
- pouvant justifier une antériorité significative de pêche dans la zone comprise entre la ligne de base et la distance par rapport à celle-ci, exprimée en milles, précisée dans l'engagement spécifique du navire. La direction régionale des affaires maritimes (DRAM) s'assure de l'éligibilité des navires, désignés par la structure porteuse, en vérifiant leurs antériorités, sur l'année précédant l'adhésion au contrat bleu, dans la zone où la pêche est interdite en application de la mesure d'éloignement géographique. Si un navire n'a pas les antériorités suffisantes (exprimées en nombre de jours de pêche), il ne sera pas retenu pour cette action.

Les engagements pris par les navires peuvent porter sur une des distances suivantes par rapport à la ligne de base : 6 milles, 12 milles ou 20 milles. S'agissant des distances de 6 et 12 milles, l'engagement ne donne lieu à indemnisation qu'en ce qui concerne les eaux territoriales françaises.

La mesure d'éloignement géographique ne peut pas être mise en œuvre seule. Elle est obligatoirement associée à une autre mesure mise en œuvre dans le cadre des contrats bleus (à l'exception de la mesure « obligation de peser la pêche et de la déclarer sous halle à marée »).

IV. Procédure de contrôle

Aucun contrôle effectué dans le cadre des contrats bleus ne peut attester du respect de la réglementation et ne peut être opposé aux contrôles effectués par les services de l'Etat.

La structure porteuse contrôle les journaux de bord afin de s'assurer du respect de la mesure. La DRAM peut contrôler les positions des navires et les journaux de bord.

V. Indemnisation de la mesure

L'application de cette mesure peut permettre d'ajouter aux indemnités versées au titre des autres mesures souscrites, une part du chiffre d'affaires du navire sur la période de mise en œuvre des contrats bleus, sous réserve du respect d'un plafond global de 10 % par navire (toutes mesures confondues).

Cette part de chiffre d'affaires est fonction de l'éloignement auquel s'engage le navire :

- au delà de 6 milles : part plafonnée à 1 % du chiffre d'affaires ;
- au delà de 12 milles : part plafonnée à 1,5 du chiffre d'affaires ;
- au delà de 20 milles : part plafonnée à 2 % du chiffre d'affaires.

VI. Modalités de révision

Au bout de 6 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation sera réajusté.

5.1. Responsabilisation de la profession : sensibilisation et formation.

Cette fiche a un caractère générique et fera l'objet de fiches spécifiques, adaptées aux particularités des pêcheries ou des structures porteuses.

I. Objectif de la mesure

Cette mesure vise à sensibiliser les marins, dont les navires sont adhérents à des contrats bleus, aux thématiques développées par les contrats bleus, au nouveau rôle du pêcheur par la mise en œuvre de ces contrats et à la démarche pêche durable et responsable.

II. Cadre réglementaire

Aucune réglementation n'impose la formation des marins sur ces thématiques

III. Engagements

Les armateurs s'engagent à ce que leurs marins suivent des formations particulières sur la préservation des ressources et de l'environnement marin et les différents thèmes développés par les contrats bleus.

Ces formations auront notamment pour thème le développement durable, la démarche pêche durable et responsable, la sélectivité de l'engin de pêche, le nouveau rôle du pêcheur, les aires marines protégées et l'observation embarquée.

Elles sont dispensées par un organisme agréé de formation ou par la structure porteuse. Celle-ci s'engage à transmettre au préalable le programme de formation à l'administration. La formation ne peut débuter que si ce programme est validé.

IV. Procédure de contrôle

La structure porteuse établit le calendrier des formations qu'elle met en œuvre ainsi que leur contenu.

- Contrôle documentaire : la structure porteuse vérifie les feuilles de présence des marins ayant participé aux formations. Elle vérifie également le cahier des charges de ces formations et le contenu de ce qui a été dispensé

- Contrôle physique : en fonction du calendrier établi, la structure porteuse vérifiera, sur place, la tenue effective de la formation.

L'administration peut effectuer des contrôles similaires.

V. Indemnisation de la mesure

Le coût de la mise en œuvre d'une session de formation est évalué à 2 500 euros. Ce montant correspond au recensement des besoins, à la définition des objectifs et des actions de formation, et à la conception et à la réalisation des outils de formation.

VI. Modalités de révision :

Au bout de 12 mois, en fonction des nouvelles données disponibles, le barème d'indemnisation pourra être réajusté.