

Projet d'avis sur la transition énergétique

1. Contexte général

La Commission a lancé une initiative sur la transition énergétique dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture en février 2023, dans le but d'accélérer la transition des secteurs vers des émissions de carbone nulles. Afin d'atteindre les objectifs de réduction fixes par le Pacte Vert de l'UE lancé en 2019, cette initiative expose les aspirations de la Commission à décarboner l'ensemble des secteurs de la pêche et de l'aquaculture de l'UE d'ici à 2050.

Le CC Sud s'engage à collaborer avec la Commission sur ce sujet et souhaite à son tour et par cet avis, fournir des premiers éléments de discussion sur ce qui serait nécessaire de faire pour que cette transition devienne une réalité.

La transition énergétique du secteur de la pêche de l'UE est en mesure d'améliorer la durabilité, la rentabilité économique et la résilience de l'industrie de la pêche européenne à moyen et long terme, mais actuellement, et malgré une bonne performance des produits de la pêche, elle se heurte à un certain nombre de contraintes et d'obstacles qui entravent sa réalisation.

2. Le passage du secteur à des sources d'énergie propres et renouvelables est conditionné par la levée des contraintes

Un focus préalable est nécessaire afin de mettre l'accent sur la diversité des flottilles présentes dans les eaux du CC Sud et donc des solutions, et de l'impossibilité de remplacer des petits navires par des plus gros, et inversement. Il est indispensable également de rappeler le nombre de navires concernés et le volume du renouvellement à opérer. Cela soulève des questions à la fois sur l'agenda : où trouver des chantiers ? mais aussi sur le volume d'investissement nécessaire : où trouver l'argent ?

2.1. La flotte de pêche du CC Sud : une diversité de tailles de navires, de métiers pratiqués et de zones fréquentées

En 2020, les flottes des 7 États membres opérant dans les eaux occidentales australes comptaient collectivement plus de 10 460 navires, même si l'Espagne, le Portugal et la France représentaient 99,9 % du total. La flotte espagnole était la plus importante en nombre (5 528 navires actifs dans la région), suivie du Portugal (3 546) et de la France (1 375). La flotte de petite pêche représentait 61% du nombre de navires et 52% des jours en mer, tandis que la flotte longue distance générait de loin le poids débarqué le plus élevé, avec 88% du total et

76% de la valeur en 2020.¹ La moyenne d'âge des navires est d'une trentaine d'années, ce qui témoigne du faible taux de renouvellement de la flotte. Plus globalement, le nombre de navires de pêche, opérant sous le pavillon de l'un des États membres de l'UE, s'élevait en 2020 à 56.111 navires.² Ce seul nombre de navires immatriculés dans l'UE et donc concernés par la nécessité d'une décarbonation supplémentaire, laisse préjuger de la difficulté de la mener à bien dans un temps contraint.

En effet, la nature composite de la flotte de pêche européenne suggère notamment que les solutions technologiques qui pourraient être mises en œuvre pour certaines flottilles ne pourront répondre aux besoins et aux contraintes de toutes. De plus, les activités (et les productions) des différentes flottilles du CC Sud, comme partout en Europe, ne sont pas en outre interchangeables au regard des enjeux de souveraineté alimentaire et d'emploi.

Ainsi, à l'échelle européenne, si cette décarbonation devait ou pouvait être mise en œuvre de manière linéaire pour aboutir à la neutralité carbone en 2050, ce sont près de 1.500 navires de pêche par an qui devraient être renouvelés ou adaptés. Or, il n'existe pas actuellement suffisamment de chantiers navals en Europe pour adapter ou construire 1.500 navires de pêche par an.

2.2. L'encadrement par la jauge

L'encadrement par la capacité des navires a été à l'origine conçu pour encadrer globalement l'évolution des capacités censées refléter les capacités de pêche, et non les émissions de GES provenant des navires de pêche. Cet encadrement empêche donc toute possibilité d'évolution intermédiaire vers des architectures de navires nouvelles conçues pour le rendre plus efficient.

En effet, les solutions actuellement disponibles pour décarboner occupent toutes plus d'espace à bord des navires de pêche, ayant un impact direct sur la capacité réelle de stockage disponible à bord, mettant en cause l'exploitation et la rentabilité des navires. La tendance observée des niveaux d'exploitation des stocks gérés par l'UE étant favorable, il est temps de s'interroger sur la pertinence du maintien de ce garde-fou.

¹ Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF) - The 2022 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet (STECF 22-06), Prelezo, R., Sabatella, E., Virtanen, J. and Guillen

² Source : « 2022 AER » – STECF 22-06

2.3. La formation professionnelle à adapter

Il conviendra par ailleurs de s'intéresser à la question des brevets, essentiellement de ceux pour les mécaniciens. Si la substitution technologique se traduit par une augmentation de la puissance, alors il sera nécessaire pour les marins de passer les brevets supérieurs. En revanche, au-delà même du changement de puissance, l'adjonction ou la substitution de technologies propulsives conduira nécessairement à des adaptations des référentiels de formation et donc à la nécessité de passer des formations complémentaires parfois longues et coûteuses pour les marins en exercice.

2.4. L'absence de technologie mature

A l'inverse de la flotte de commerce, il n'existe à ce jour aucune technologie de rupture adaptée à la taille et à la diversité des navires de pêche. Sans une véritable R&D dédiée, le secteur de la pêche ne peut que dépendre des technologies alors imaginées pour la flotte de commerce. Les changements de modes de propulsion des navires de pêche auront par ailleurs leur importance en termes d'équipements et de logistique des ports de pêche et conduiront à s'interroger sur leur compatibilité avec certaines activités portuaires. Aujourd'hui, par exemple, la propulsion à gaz est une technologie a priori bien maîtrisée, mais les obstacles à son installation à bord des navires de pêche résident dans le fait qu'ils ne sont pas suffisamment dimensionnés pour recevoir cette énergie à bord, (ce qui renvoie à la problématique de la jauge) et que les ports de pêche ne sont pas encore équipés en installations de stockage idoines.

2.5. La question financière

2.5.1. Coûts actuels d'investissement :

Le coût actuel de la construction de navires neufs peut sans doute dès lors servir de première indication pour approcher ce que serait l'effort d'investissement à consentir pour décarboner ces flottilles ; a minima car les coûts actuellement connus ne correspondent pas à la mise en œuvre de technologies de rupture en matière de propulsion.

Les coûts actuels d'investissement dans la construction d'un navire neuf varient fortement selon la plus ou moins grande complexité des navires. On retient fréquemment des coûts variant de 100.000€ au mètre de longueur à 160.000€, en euros actuels. On peut avancer que le coût du renouvellement de l'ensemble de la flotte de pêche européenne des navires de plus de 12 m s'établirait déjà à minima entre 22 et 36 milliards d'euros.

Cet effort d'investissement à consentir d'ici 2050 pour aboutir à une neutralité carbone, donc sur 30 ans est à comparer (chiffres 2019), avec un chiffre d'affaires annuel des navires concernés de près de 5,4 milliards d'euros et des taux d'EBITDA se situant entre 550 millions

d'euros et 1 milliard d'euros (entre 10 et 20%). A noter que ces simples projections n'intègrent ni le coût d'une mise en œuvre de nouvelles technologies, ni le risque pris du fait de celle-ci sur ce que pourra être la valeur de marché à moyen terme des premiers navires construits.

L'orientation des investissements en faveur de la décarbonation des activités de pêche européennes appelle tout d'abord à chiffrer l'effort d'investissement global que celle-ci entraînera. Or, cet exercice semble n'avoir jamais été entrepris, alors même que la Commission européenne indique habituellement les coûts et l'agenda de mise en œuvre des initiatives qu'elle propose.

2.5.2. Leviers financiers insuffisants :

Le contexte actuel déjà difficile ne permet pas aux armements à la pêche d'investir dans le renouvellement de leur outil de production. En outre, cette capacité à investir est rendue plus compliquée puisque toute nouvelle technologie sera plus coûteuse que l'actuelle tout en présentant des risques nouveaux dont les coûts seraient couverts uniquement par les armements. Or, aucune incitation financière ne permet aujourd'hui d'accompagner ces coûts et d'assurer les risques associés.

L'encadrement des aides d'État qui peuvent être accordées aux entreprises de pêche interdit toute aide publique à la construction et à la modernisation des navires. Le plafond des aides de minimis qui peuvent être délivrées aux entreprises de pêche, est de 30.000 € pour 3 ans et par entreprise (et non par navire), et ces aides de minimis ne peuvent pas être des aides à l'investissement. A noter par ailleurs que dans le contexte actuel, de nombreuses entreprises ont d'ores et déjà « consommé » tout ou partie de cette aide.

Par ailleurs, en application de l'actuel règlement portant régime d'exemption, les entreprises de pêche sont mêmes exclues du bénéfice possible d'aides à l'innovation en faveur de la décarbonation en dehors de l'utilisation des fonds du FEAMPA.

Quant au FEAMPA, le CC Sud estime qu'il n'a pas de portée nécessaire pour inclure cet objectif en ce qu'il reste limité à la remotorisation – sous conditions – des navires de moins de 24 mètres. Or, la remotorisation d'un navire de pêche peut faire baisser les émissions de gaz à effet de serre en économisant du carburant, mais n'est pas judicieuse si le navire n'est lui-même pas efficient sur les autres composantes qui le constituent.

Enfin, les entreprises de pêche européennes ne disposent actuellement d'aucune capacité pour partager leurs coûts avec les entreprises de la filière de commercialisation de leurs productions, ni ne bénéficient de possibilités de supports financiers significatifs pour investir et innover, à la différence des entreprises d'autres secteurs, et ce alors même qu'elles devront trouver une rentabilité supplémentaire avant d'investir pour assurer une décarbonation supplémentaire. Face à la concurrence des productions de pays tiers sur le seul marché de la

consommation européenne, une concurrence équitable entre les produits européens et les produits importés n'est déjà pas même garantie.

3. Recommandations du CC Sud

Face à ces difficultés, et afin de veiller à ce que sa prochaine feuille de route sur la transition énergétique fournisse des orientations claires assorties de jalons sur la manière dont les États membres peuvent atteindre les objectifs de réduction des émissions d'ici 2030 et 2050, les membres de CC SUD proposent les éléments suivants qui permettront de garantir l'amorce d'une transition équitable sur le plan environnemental, économique et social.

3.1. Développer une stratégie via un dialogue avec les parties-prenantes

- Engager un dialogue avec les parties prenantes afin d'identifier comment les limites de capacité de la PCP pourraient être adaptées à l'objectif d'augmentation des alternatives durables à bord des navires.
- Développer une vision plus stratégique de la pêche européenne et de donner une véritable orientation pour soutenir le secteur si l'on veut qu'il atteigne légitimement d'autres objectifs de l'UE telle que la souveraineté alimentaire
- Développer une stratégie communautaire sur la décarbonisation de la pêche qui soit intégrée avec d'autres secteurs, tels que les ports et la logistique, et recommande d'impliquer ces secteurs dans le développement de nouvelles technologies.

3.2. Améliorer les données et les connaissances sur les émissions et les technologies actuelles

- soutenir le développement d'un programme de surveillance du carburant et des émissions visant à collecter des données précises et normalisées sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ au niveau des navires dans tous les États membres
- mener une analyse approfondie des conséquences environnementales et sociales des solutions technologiques et stratégiques visant à décarboner les navires de pêche
- financer d'autres recherches qui aideront à soutenir l'élaboration d'un système d'aide à la décision pour l'optimisation des itinéraires de pêche (Fishing Route Optimization)

Decision Support System -FRODSS) par type de flotte, puis fournir des orientations aux États membres sur la manière dont les entreprises de pêche peuvent mettre en œuvre ces optimisations des itinéraires dans toutes les flottes

- mener une évaluation complète du cycle de vie des GES ainsi qu'une étude comparative des solutions alternatives, y compris la faisabilité du transfert de technologie aux navires de pêche, la sécurité à bord pour les pêcheurs et les conséquences environnementales (par exemple, en ce qui a trait à la toxicité, au bruit et à la biodiversité).

3.3. Favoriser des techniques de pêche à faibles émissions de carbone et moins impactantes

- La CE et les États membres doivent promouvoir l'adoption de solutions innovantes, stratégiques et économes en carburant pour les opérations de pêche, les navires et les engins de pêche (par exemple, de grands maillages, de nouveaux matériaux à haute résistance et des ailes remodelées, des systèmes de planification d'itinéraire et des dispositifs de contrôle du carburant).
- La CE doit fournir davantage de clarté et d'orientation aux États membres sur la manière dont ils peuvent utiliser leur capacité de pêche inactive existante pour investir dans et adopter de nouvelles technologies à des fins de transition énergétique, grâce à une gestion efficace du système d'entrée-sortie.
- Les membres du secteur du CC Sud encourage la Commission à réévaluer le cadre actuel de la capacité de la PCP.
- Les États côtiers de l'UE doivent étudier la faisabilité d'imposer une navigation lente, en fonction de la taille et du type de pêche, comme condition sine qua non de l'entrée des navires de pêche dans les ports.
- La CE doit élaborer des programmes de qualification, d'éducation et de formation sur la transition énergétique destinés aux pêcheurs, afin d'accroître les connaissances sur les avantages, les options disponibles et les compétences nécessaires, et de fournir des lignes directrices en matière de sécurité pour que les pêcheurs passent à de nouvelles mesures d'efficacité énergétique et à des carburants et technologies de propulsion verts. La CE doit proposer une feuille de route pour accompagner la formation des marins, y compris ceux qui sont déjà en activité.

3.4. Soutenir la transition vers une pêche à faibles émissions de carbone grâce aux fonds de l'UE et garantir un accès équitable et égal au financement pour la pêche côtière à petite échelle vulnérable.

- Quantifier les coûts estimés pour les différents segments de la flotte de pêche et les secteurs de l'aquaculture afin de mieux comprendre l'ampleur du financement nécessaire et de fixer un calendrier réaliste pour la transition
- Le Conseil de l'UE et les États membres doivent garantir des fonds suffisants et un accès équitable aux fonds à tous les types de pêcheurs afin de soutenir leur transition vers une pêche à faibles émissions de carbone.
- Maximiser la capacité opérationnelle de l'actuel FEAMPA afin de mieux soutenir la recherche et l'innovation, et d'aider les opérateurs à décarboniser les flottes de pêche
- La CE doit augmenter et clarifier les fonds de l'UE disponibles afin de soutenir la transition énergétique, y compris les fonds non spécifiques à la pêche (par exemple, LIFE, le Fonds européen pour les investissements stratégiques [EFSI], le Fonds pour une transition juste, Horizon Europe, RePowerEU) et fournir des orientations sur la manière d'accéder aux fonds dans son guide et sa base de données à venir sur les opportunités de financement visant à soutenir la transition énergétique, qui doivent être élaborés en 2023.
- La commission pourra exiger des compagnies pétrolières des carburants plus efficaces pour la pêche, réduisant la consommation, et à des prix abordables pour les entreprises.
- Si cette transition doit avoir lieu de manière réaliste dans un avenir prévisible, le CC Sud souligne la nécessité d'adopter un fond communautaire dédié, avec une plus grande flexibilité dans les mécanismes de financement existants.