

**Avis du Comité économique et social européen sur le thème «Décarbonation de la flotte de pêche»
(avis exploratoire à la demande de la présidence espagnole)**

(2023/C 349/08)

Rapporteur: **Javier GARAT PÉREZ**

Consultation	Lettre de la présidence espagnole du Conseil, 30.1.2023
Base juridique	Article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Section «Agriculture, développement rural et environnement»
Adoption en section	28.6.2023
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	38/6/1
Adoption en session plénière	12.7.2023
Session plénière n°	580
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	155/0/0

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le CESE accueille favorablement la stratégie relative à la transition énergétique du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'UE ⁽¹⁾. Il reconnaît qu'il est nécessaire de diminuer les émissions de CO₂ et souscrit pleinement à la recherche de solutions énergétiques de substitution qui soient durables, renouvelables et commercialement viables, ainsi qu'à la réduction de la dépendance énergétique à l'égard des pays tiers. Il appelle la société, les entreprises et plus particulièrement le secteur de la pêche à contribuer à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050.

1.2. Le CESE rappelle que le secteur de la pêche fait partie de la solution pour atténuer les effets du changement climatique: les pêcheurs fournissent l'une des protéines animales les plus saines, avec l'une des empreintes carbone les plus limitées. En effet, selon les données de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced), les émissions du secteur représenteraient en 2023 entre 0,1 et 0,5 % du total mondial. La flotte européenne en particulier a réduit ses émissions de 50 % depuis 1990 ⁽²⁾. Il s'agit donc d'un secteur stratégique clé pour notre société, qui se révèle indispensable pour approvisionner la population et favoriser une alimentation saine. Compte tenu de ce qui précède, le CESE appelle à poursuivre les efforts visant à accroître l'efficacité énergétique et à réduire les émissions.

1.3. Le CESE plaide en faveur d'un calendrier de décarbonation approprié et réaliste, dans lequel il soit tenu compte simultanément des évolutions technologiques, logistiques et législatives. À défaut, il faut s'attendre à une augmentation disproportionnée des coûts (lesquels ne peuvent être répercutés sur les prix de vente du poisson, sauf à vouloir le transformer en produit de luxe), à des pertes d'entreprises et à de la précarité et du chômage. Le coût de la transition ne doit pas être insoutenable pour les employeurs et les travailleurs des différents secteurs maritimes et il convient que personne ne soit laissé de côté.

1.4. Le CESE reconnaît que développer et rendre disponibles à l'échelle mondiale des technologies de substitution vertes et innovantes, de nouveaux carburants et des sources d'énergie neutres en carbone constitue le plus grand défi auquel le secteur de la pêche soit confronté. Pour faire de la décarbonation une réalité, il s'impose de mettre au point des carburants de ce type ainsi que les infrastructures nécessaires. Le CESE considère que le recours à des systèmes hybrides peut être une solution intermédiaire, même si elle ne signifie pas l'abandon immédiat des combustibles fossiles.

1.5. Le CESE souligne que pour relever les défis climatiques, les administrations européennes et nationales peuvent recourir à tout un bouquet de solutions énergétiques. À l'heure actuelle, 100 % des navires de pêche se déplacent au diesel. Selon les spécialistes, les carburants renouvelables et bas carbone qui ne sont pas à base végétale se positionnent comme la solution de substitution la plus viable à court terme pour permettre au secteur de la pêche de sortir des combustibles

⁽¹⁾ COM(2023) 100 final.

⁽²⁾ Voir les données annuelles sur les émissions transmises chaque année par la Commission européenne à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (protocole de Kyoto) conformément aux lignes directrices définies par le GIEC, qui comptabilisent l'évolution des émissions entre 1990 et 2020 en tonnes de CO₂, de CH₄ et de N₂O pour le secteur de la pêche de l'UE [voir tableaux 1.A(a)s4, 3s2, 1.A(a)s3, 1.D].

fossiles, même si leurs prix sont actuellement presque deux fois plus élevés que ceux du diesel et que leur disponibilité est encore très faible. Alors que l'aviation suit une trajectoire distincte, avec le développement des carburants durables d'aviation (CDA), et que d'autres technologies, telles que l'hydrogène et l'électricité, sont plus adaptées à des secteurs comme le transport maritime et le transport routier qu'à celui des navires de pêche, le CESE demande que soit lancé un signal politique clair accordant à ce dernier la priorité dans l'accès à ces carburants de substitution par rapport aux premiers secteurs mentionnés. Il souligne que, tant que ces carburants de substitution ne seront pas disponibles, les objectifs ambitieux fixés dans le pacte vert pour l'Europe et dans le paquet «Ajustement à l'objectif 55» ne pourront pas être atteints⁽³⁾.

1.6. Le CESE estime que le coût colossal associé à la décarbonation d'un secteur comme celui de la pêche, pour lequel le passage à l'électrique est difficile, dépasse largement la portée des financements européens. La difficulté consistera à maintenir le secteur de la pêche en vie et à préserver sa contribution à la sécurité alimentaire. Il est essentiel que tous les États membres et leurs flottes bénéficient d'un soutien institutionnel et de mesures de financement et de crédit spécifiques. À cet égard, le CESE se dit préoccupé par les limites actuelles du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feamapa), auquel, comme le reconnaît la Commission elle-même, il ne peut pas être recouru pour réaliser cette transition. De plus, afin qu'il soit possible d'assumer de tels coûts, le CESE appelle à étudier d'autres sources de financement comme la Banque européenne d'investissement, le recours aux recettes des droits de douane pour l'ajustement carbone aux frontières, ou la mobilisation de ressources liées à la fiscalité de l'énergie en les réaffectant au secteur de la pêche. Rappelant que l'âge moyen des navires de la flotte européenne est de 31,5 ans⁽⁴⁾, il demande à la Commission de proposer la création d'un fonds d'urgence destiné à accélérer la décarbonation. Il demande également de veiller à une plus grande complémentarité entre les politiques existantes et les fonds de cohésion et de développement régional afin de contribuer à canaliser les fonds et d'éviter la concurrence entre les régions.

1.7. Le CESE fait observer que tout changement de source d'énergie nécessitera de nouveaux navires répondant à une conception inédite et disposant d'une plus grande capacité à bord (tonnage brut) pour accueillir les nouvelles machines. Toutefois, la définition et les limites de la capacité de pêche établies dans le cadre de la politique commune de la pêche entravent ces progrès. Le CESE invite dès lors la Commission à revoir la définition de la capacité de pêche afin qu'il soit possible de mettre en œuvre de nouvelles technologies liées à la transition énergétique.

1.8. Le Comité demande que, dans l'attente que les nouvelles technologies de propulsion soient disponibles sur le marché et que le cadre législatif permette la modernisation, l'installation et l'utilisation de ces technologies, l'Union n'introduise pas de taxes sur le carburant (diesel) utilisé pour les opérations de pêche.

1.9. Le CESE félicite la Commission pour sa proposition de créer un nouveau partenariat multipartite pour la transition énergétique. Il estime qu'il est essentiel, dans l'optique de trouver des solutions concrètes, pratiques et durables, de consulter non seulement le secteur de la pêche, mais aussi les syndicats de travailleurs, les spécialistes techniques, les chantiers navals, les ingénieurs et les ports. Il plaide en faveur d'un plan global visant à renforcer la capacité de l'Europe à construire des navires de pêche respectueux de l'environnement, dans le cadre duquel il conviendrait d'envisager un traitement fiscal particulièrement favorable pour les chantiers navals.

1.10. En particulier, le CESE demande que l'on encourage les projets pilotes portant sur de nouvelles sources d'énergie, la création de chaînes de valeur mer-industrie innovantes, la sensibilisation des utilisateurs à de nouvelles technologies inconnues, la création d'emplois durables grâce au développement d'une nouvelle activité industrielle et le renforcement de l'économie circulaire. Il demande en outre que des ressources soient consacrées à la formation des équipages afin que les nouvelles technologies embarquées soient gérées de manière sûre et efficace. Le seul moyen de supporter équitablement les effets de la transition est d'éviter qu'ils ne pèsent de manière disproportionnée sur les travailleurs ou les entreprises.

1.11. Le CESE souhaite saisir l'occasion du présent avis exploratoire pour intégrer le problème de la décarbonation dans un cadre stratégique plus large. Son chapitre final définit une vision pour l'avenir d'un secteur de la pêche durable de l'Union, qui devrait servir de guide pour les travaux futurs du Comité.

2. Contexte

2.1. Le 21 février 2023, la Commission européenne a publié la stratégie relative à la transition énergétique du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'UE. Cette stratégie met en évidence la nécessité de réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et de passer dès que possible à des sources d'énergie renouvelables et à faibles émissions de carbone, conformément aux ambitions du pacte vert pour l'Europe de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050.

⁽³⁾ Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE [COM (2021) 562 final — 2021/0210 (COD)] (JO C 152 du 6.4.2022, p. 145).

⁽⁴⁾ https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet_fr.

2.2. La Commission note que l'énergie est l'une des principales composantes des coûts d'exploitation du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'Union. En raison de la hausse des prix de l'énergie, les prix du diesel marin ont plus que doublé en 2022 par rapport aux prix moyens de 2021, ce qui a exercé une pression considérable sur la viabilité économique de la flotte et des activités aquacoles de l'Union. Dans ce contexte, environ 40 % de la flotte artisanale, 66 % de la flotte industrielle et 87 % de la flotte lointaine n'étaient pas rentables au niveau des prix de l'énergie de 2022. Par conséquent, pour poursuivre ses activités, une grande partie du secteur de la pêche et de l'aquaculture a dû recourir au soutien financier des États membres et des instruments financiers de l'Union disponibles.

2.3. La Commission européenne souligne à cet égard la vulnérabilité structurelle du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'Union. Pour remédier à cette situation, la communication propose plusieurs lignes d'action:

- recourir à des technologies et pratiques innovantes pour la transition énergétique;
- mettre en place un cadre réglementaire et financier de la pêche qui soit propice à la transition énergétique;
- recenser et surmonter les défis et les obstacles à la transition énergétique;
- faciliter la transition énergétique dans le secteur de la pêche: création de plateformes et lancement d'études.

3. Observations générales

Émissions

3.1. Le CESE souscrit à l'engagement de parvenir à une empreinte carbone neutre d'ici à 2050 et souligne la nécessité d'accélérer la transition énergétique et la décarbonation du secteur de la pêche. Cette transition doit être équilibrée afin que les charges liées à l'adaptation soient réparties entre tous les opérateurs d'une manière qui ne fausse pas l'exercice de leur activité. En outre, elle doit être supportable et tenir compte des spécificités de la flotte (notamment la taille et le mode d'exploitation des navires), afin que la structure de production puisse être en mesure d'adopter de nouvelles technologies pour déployer de nouvelles formules de propulsion.

3.2. Alors que les émissions de GES du secteur du transport maritime ont augmenté au niveau mondial ces dernières années, celles de la flotte de pêche de l'Union ont diminué jusqu'à 50 %⁽⁵⁾ grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique (voir les exemples cités aux paragraphes 4.11 et 4.12) et à la réduction de la taille de la flotte. Sur ce dernier point, l'Union comptait, malgré ses élargissements successifs, 73 716 navires de pêche en 2020⁽⁶⁾ contre 103 834 en 1996, soit 30 000 unités de moins en 25 ans, avec seulement 56 111 navires en activité (dont 75 % font moins de 12 mètres). Les chiffres européens sont encore plus réduits si on les rapporte à ceux de l'ensemble de la planète: selon les estimations, la flotte mondiale comptait en 2020 quelque 4,1 millions de navires de pêche⁽⁷⁾. Il est estimé par ailleurs qu'avec 564 000 navires, c'est la Chine qui possède la plus grande flotte de pêche au monde. En ce qui concerne la production halieutique, la Chine représentait près de 15 % des captures mondiales en 2020, la part de l'Union étant de 4 %. Compte tenu de ce qui précède, il est essentiel de maintenir une flotte de pêche européenne moderne et compétitive.

3.3. Le CESE estime qu'il est essentiel, pour évaluer les progrès accomplis en matière de réduction des émissions de CO₂ de la flotte, de définir une année de référence qui ne pénalise pas le secteur, reconnaisse les efforts qu'il a consentis et continue à l'encourager à avancer sur la voie de la neutralité. De fait, le CESE reconnaît les progrès réalisés par la flotte de l'Union sur la voie de la neutralité climatique depuis 1990. Il estime dès lors que choisir 2005 ou 2008 comme année de référence pour la réduction des émissions dans le secteur de la pêche reviendrait purement et simplement à ne pas reconnaître ces progrès et à pénaliser le secteur, compte tenu des spécificités et des contraintes qui sont les siennes.

Passer à des sources d'énergie renouvelables et à émissions de carbone faibles ou nulles

3.4. Le secteur de la pêche est totalement tributaire des combustibles fossiles, ce qui signifie que toute solution doit être envisagée à moyen et long terme. Toutefois, compte tenu de la nécessité de lutter contre le changement climatique et de tirer parti des progrès technologiques enregistrés dans d'autres secteurs, la recherche de telles solutions pour le secteur de la pêche doit être lancée dans les meilleurs délais, et être soutenue par un fonds d'urgence destiné à accélérer la décarbonation.

3.5. Le CESE souligne que l'on pourrait adopter, en tant que mesures plus réalistes à court terme, des solutions mixtes telles que l'introduction de moteurs hybrides, le recours à des technologies renouvelables existantes à titre complémentaire ou auxiliaire (solaire, éolienne, électrique), ainsi que l'utilisation de carburants de substitution avancés qui ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale.

⁽⁵⁾ <https://ebcd.org/wp-content/uploads/2021/11/Je%CC%81ro%CC%82me-UAPF.pptx>.

⁽⁶⁾ <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/bba413d1-484c-11ed-92ed-01aa75ed71a1>.

⁽⁷⁾ <https://www.fao.org/3/cc0461fr/online/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>.

3.6. Le CESE attire l'attention sur les carburants renouvelables et bas carbone, en raison de leur compatibilité avec les moteurs à combustion classiques et avec les systèmes d'approvisionnement existants et du fait qu'on peut les produire. De plus, leur distribution peut être effectuée en utilisant des installations industrielles existantes, comme les raffineries. De même, ils sont propres à renforcer l'indépendance énergétique de l'Europe, car ils sont produits à partir de matières premières indigènes, contrairement au pétrole ou aux minéraux nécessaires à la fabrication de batteries. Ces carburants offrent également de vastes perspectives de création d'emplois et de richesse industrielle, et leur rôle peut être crucial pour la relance économique de l'Europe. Il faut toutefois garder à l'esprit que les carburants renouvelables et bas carbone sont aujourd'hui plus chers que le diesel et que leur disponibilité est encore très faible.

3.7. Le CESE souligne que certaines des nouvelles sources de propulsion de substitution, telles que l'électricité, ont vu leur prix augmenter avant l'invasion non provoquée de l'Ukraine par la Russie. L'Union doit donc garder à l'esprit que le passage des combustibles fossiles à d'autres sources d'énergie renouvelables ne se traduira pas toujours par une baisse des coûts.

Nécessité de renouveler la flotte et mécanismes de financement appropriés

3.8. Outre la nécessité de combler les lacunes en matière de connaissances technologiques et d'innovation, il existe un facteur qui limite intrinsèquement la flotte de pêche européenne actuelle: l'âge moyen des navires, qui est supérieur à 30 ans. Cela empêche les entreprises d'armement de navires de mer d'envisager la plupart des investissements de modernisation auxquels ils doivent éventuellement faire face. Le CESE estime que sur des bateaux aussi anciens, un simple changement de moteur n'est ni suffisant ni réalisable. Il est donc indispensable d'envisager un plan de renouvellement de la flotte de l'Union, qui permette d'achever le processus de parvenir à une pêche durable avec des navires modernes, c'est-à-dire du XXI^e siècle. Cette stratégie contribuerait également à améliorer les perspectives socioéconomiques de la flotte.

3.9. Le CESE se félicite de la proposition de la Commission d'élaborer un guide et une base de données spécifiques sur les fonds et les instruments de financement de l'Union en faveur de la transition énergétique. Toutefois, à l'heure actuelle, le programme Horizon Europe de l'Union ne prévoit pas d'appels à propositions spécifiques pour la pêche. En outre, il existe de fortes contraintes de financement dans le cadre du nouveau Feampa, étant donné qu'il ne prévoit que de faibles taux d'aide pour les investissements dans les flottes et que les subventions sont conditionnées à la taille des navires (par exemple, les mesures de financement du remplacement des moteurs sont limitées aux navires dont la longueur est inférieure à 24 m). Par ailleurs, le financement dépend aussi fortement de facteurs tels que l'équilibre de la flotte, l'absence d'infractions graves et la capacité de pêche, laquelle reste malheureusement mesurée de manière insatisfaisante. Compte tenu de ce qui précède, le CESE estime qu'il est essentiel de mettre en place un fonds spécifique et des lignes de crédit pour la modernisation et le renouvellement de la flotte.

Obstacles à la transition énergétique

3.10. En règle générale, les sources d'énergie de substitution nécessitent plus d'espace et constituent un danger supplémentaire pour la sécurité à bord. Toutefois, contrairement au secteur du transport maritime, celui de la pêche doit faire face dans l'Union à des contraintes de capacité sur le plan du tonnage brut (espace), ce qui rend encore plus difficile d'installer de nouvelles technologies sur les navires ou de réaliser des investissements. À cet égard, il convient de noter qu'appliquer certaines technologies de décarbonation aux navires de pêche artisanale soulève encore plus de problèmes.

3.11. Le CESE souligne que la définition inadéquate de la capacité de pêche dans la politique commune de la pêche (PCP) entrave non seulement, de manière générale, la modernisation de la flotte, en faisant obstacle à l'installation de nouvelles technologies, mais aussi les améliorations sociales et celles en matière de sécurité. À l'heure actuelle, l'espace à bord destiné à la cuisine, aux cabines, aux toilettes ou aux aires de loisirs, qui n'a rien à voir avec la capacité de capture ou de stockage du poisson, est néanmoins comptabilisé au titre de la capacité de pêche. La PCP est manifestement en contradiction avec les exigences de la législation sociale⁽⁸⁾, telle que la convention C188 de l'OIT sur le travail dans la pêche.

3.12. Le CESE est d'avis que la stratégie pour la transition énergétique devrait tenir compte de ces facteurs et proposer en conséquence une révision des mesures de capacité afin de permettre l'introduction de nouvelles technologies et la modernisation de la flotte. Les nouvelles mesures auxquelles on pourrait avoir recours sont le «tonnage net» ou les formules utilisées en Norvège et en Islande, qui excluent du calcul les aires destinées aux loisirs et au repos des travailleurs et sont fondées sur des facteurs tels que le quota attribué ou la taille du navire. Cette révision permettrait en outre d'inclure les améliorations de l'habitabilité nécessaires pour rendre le secteur plus attrayant pour la main-d'œuvre jeune, combler le fossé générationnel et faciliter l'intégration des femmes dans le secteur de la pêche.

⁽⁸⁾ Étude intitulée *Analysis on Gross Tonnage and Propulsion Power ceilings*, portant sur l'impact social des limitations de tonnage brut et de la puissance propulsive et sur des alternatives possibles réalisées dans le cadre d'un projet de dialogue social.

Taxation des carburants traditionnels

3.13. Étant donné qu'une nouvelle construction sera un exercice risqué sur le plan économique pour les armateurs de l'Union, le CESE demande l'adoption de politiques qui apportent une sécurité juridique aux sociétés d'armement de navires de mer. Il est donc important de geler l'introduction de nouvelles taxes sur le carburant traditionnel de la pêche (le diesel), tant que les nouvelles technologies en matière de propulsion et de carburant ne seront pas disponibles sur le marché et que les cadres législatifs régissant les rénovations nécessaires restent parfaitement établis. Le choix inverse ne ferait que pénaliser le secteur.

Partenariat pour une transition énergétique dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'Union

3.14. Le secteur ne dispose, ni de la part des fournisseurs de technologies ni de celle des décideurs politiques, d'orientations quant à la direction qu'ils doivent prendre sur la voie de la décarbonation. Le CESE se félicite dès lors de l'initiative de la Commission de mettre en place un groupe d'experts chargé de fournir des conseils sur les différents choix disponibles, les évolutions futures, le marché, etc. Il serait particulièrement important de recenser les technologies qui fonctionnent le mieux pour chaque segment de flotte et chaque région, sachant qu'il pourrait s'avérer nécessaire de combiner différentes sources d'énergie. En outre, il sera utile d'organiser des campagnes d'information et de sensibilisation auprès de la chaîne mer-industrie pour encourager la décarbonation.

Économie bleue

3.15. L'économie bleue recouvre toutes les activités économiques qui dépendent de la mer. Les différents secteurs qui la constituent sont interdépendants (pêche, biotechnologie, navigation, transport maritime, aquaculture, chantiers navals, chaîne d'approvisionnement, logistique et transport), car ils reposent sur des compétences communes et des infrastructures partagées (ports, réseaux de logistique et de distribution électrique) et sur l'utilisation durable des ressources marines. Le CESE souligne la nécessité de mettre en œuvre une stratégie globale de décarbonation et de rechercher des synergies entre les différents maillons de la chaîne. En outre, il appelle de ses vœux des ressources humaines et des compétences adéquates pour concevoir, construire et exploiter des navires modernes. Il est indispensable d'attirer une main-d'œuvre spécialisée.

4. Observations particulières

Carburants avancés

4.1. Le CESE souligne le potentiel que recèlent les carburants avancés qui ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale dans le domaine de l'économie circulaire, de la lutte contre le dépeuplement des zones rurales côtières et, bien entendu, du renforcement de l'indépendance énergétique de l'Union. En effet, conformément aux objectifs de neutralité en matière d'émissions de CO₂ fixés par l'Union, les émissions nettes de ces types de carburant de substitution entrant en combustion au sein des moteurs peuvent devenir nulles s'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable.

4.2. Pour diverses raisons, la Commission européenne limite l'utilisation des biocarburants à base végétale, disposition que le CESE a saluée dans plusieurs avis. Toutefois, il n'existe pas de stratégie claire pour le développement et l'introduction de carburants de substitution, ce qui serait important non seulement pour le secteur de la pêche, mais aussi pour d'autres industries. Il n'existe pas non plus de hiérarchisation des priorités indiquant quels secteurs, parmi ceux qui sont difficiles à décarboner, dont la pêche fait partie, devraient avoir un accès prioritaire à ces carburants. Ces lacunes compliquent les efforts consentis par le secteur de la pêche pour faire progresser la décarbonation le plus rapidement possible. Le CESE fait observer que les carburants renouvelables et bas carbone constituent une option de bon sens dans cette voie vers la décarbonation de secteurs où il est difficile de passer à l'énergie électrique, comme celui de la pêche. Les carburants de substitution avancés qui ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale seront plus chers, en raison de la rareté et du recours à des technologies plus exigeantes. Dans cette perspective, comme le CESE l'a déjà souligné par le passé⁽⁹⁾, il s'impose de combler l'écart de prix entre les combustibles fossiles et les carburants de substitution, et de rendre les carburants propres plus abordables et plus largement disponibles.

4.3. Le CESE souligne que les biodiesels utilisés actuellement sont issus de cultures (huile de palme, colza, soja et tournesol) ne permettant pas de parvenir à une décarbonation complète; de plus, la matière première n'est pas disponible en quantité suffisante. La solution (non encore disponible) consisterait à mélanger le gazole actuel avec des quantités croissantes d'électrodiesel, un carburant de synthèse fabriqué à partir d'hydrogène électrolytique vert et de CO₂ capté. Ces carburants de synthèse sont produits à partir de dioxyde de carbone préalablement capté dans l'atmosphère ou via des procédés industriels produisant du CO₂, avant qu'il ne soit rejeté.

⁽⁹⁾ Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE [COM(2021) 562 final — 2021/0210 (COD)] (JO C 152 du 6.4.2022, p. 145).

4.4. Dans un premier temps, les carburants avancés et durables ne seront pas produits en quantité suffisante pour répondre à la demande du secteur de la pêche. On estime que leur production s'élèvera à 50 millions de tonnes à l'échelle mondiale en 2050 (le transport maritime consomme aujourd'hui environ 300 millions de tonnes de carburant, et le transport routier lourd environ 900 millions de tonnes). Toutefois, d'ici là, les camions devraient être électrifiés, de sorte que l'on pourrait s'attendre à ce que la totalité de ces carburants soit destinée à un usage maritime. Le secteur de la pêche en Europe a consommé environ 1,9 milliard de litres de diesel marin en 2020. Des décisions politiques doivent être prises pour veiller à ce qu'une telle hiérarchisation des priorités soit mise en place.

4.5. C'est pourquoi le CESE appelle à accélérer le développement et la production de carburants avancés qui ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale⁽¹⁰⁾ et à adopter une décision politique claire accordant aux navires de pêche un accès prioritaire à ces carburants avancés, à un prix abordable.

Autres solutions pour la décarbonation: systèmes de propulsion de substitution

4.6. Différentes initiatives dans le domaine de l'énergie ont été développées dans le monde entier; toutefois, la plupart d'entre elles sont des projets pilotes qui s'accompagnent d'un certain nombre de difficultés concernant leur installation et leur utilisation dans le secteur de la pêche. Un autre défi à relever est la nécessité de développer des infrastructures en Europe et dans les ports de pêche des pays tiers pour recharger les navires de pêche, comme c'est le cas pour les véhicules terrestres. À cet égard, le CESE accueille favorablement les projets pilotes qui ont été lancés pour la recharge en haute mer au moyen de bouées ou de parcs éoliens offshore⁽¹¹⁾. De cette manière, un bateau électrique ou hybride pourra recharger ses batteries sans devoir entrer dans un port.

4.7. Le gaz naturel liquéfié (GNL) utilisé en tant que carburant marin est déjà une réalité, puisqu'il est produit et doté d'infrastructures dédiées, en particulier en Europe. Toutefois, une étude récente⁽¹²⁾ montre que, si les moteurs GNL émettent 25 % de CO₂ de moins que le diesel par unité de puissance motrice, ce gaz est en grande partie constitué de méthane, dont l'effet de serre est nettement supérieur à celui du CO₂. L'étude estime que, sur une période de 100 ans, les avantages de l'utilisation du GNL sur le plan des émissions de gaz à effet de serre ne seraient que de 15 %. C'est pourquoi le GNL, même s'il constitue une avancée importante, ne saurait être considéré comme une solution définitive à long terme. En outre, il devrait être mélangé avec du biométhane et du méthane de synthèse, des carburants rares et chers. Pour ce carburant, les réservoirs sont trois fois plus grands que la normale et sont installés sur le pont, ce qui entraîne des problèmes de capacité et de sécurité.

4.8. Bien qu'il ne s'agisse pas non plus d'une alternative viable en tant que moyen de propulsion, le CESE reconnaît l'importance que revêt l'ammoniac dans le processus de décarbonation. La réfrigération à l'ammoniac est largement utilisée sur les grands navires de pêche, en particulier ceux qui congèlent ou transforment leurs captures à bord. Cette source d'énergie est respectueuse de l'environnement car elle n'a aucun effet connu sur la couche d'ozone. Toutefois, dès lors qu'il s'agit d'un gaz, il est essentiel de renforcer la sécurité des navires de pêche et la prévention des fuites.

4.9. L'hydrogène (H₂) ne semble pas non plus être une source d'énergie viable pour le secteur de la pêche et il est difficile d'y recourir même pour les navires marchands. La raison principale en est qu'il nécessiterait des réservoirs de stockage quatre fois plus grands que ceux utilisés pour les combustibles fossiles. Toutefois, les moteurs à pile à combustible à hydrogène méritent une attention particulière. Il s'agit d'un dispositif électrochimique qui transforme directement l'énergie chimique en énergie électrique. Le processus électrochimique qui a lieu est très efficace et a un impact environnemental très faible, en particulier si l'électrolyse — qui nécessite elle-même de l'énergie — est produite à partir de sources solaires ou éoliennes. Le CESE juge intéressant d'analyser les possibilités de développer cette technologie pour les navires de pêche, y compris en ce qui concerne son utilisation comme énergie auxiliaire à bord.

4.10. Pour ce qui est des navires nouvellement construits, le CESE encourage à étudier et mettre en place des solutions technologiques applicables aux navires marchands. Par exemple, il semble qu'il s'avère possible de recourir au méthanol dans des moteurs à deux combustibles, l'espoir étant de pouvoir utiliser du diesel et lui ajouter un mélange de méthanol, le méthanol vert devenant de plus en plus disponible. Parmi les autres technologies et domaines d'amélioration susceptibles de fonctionner figurent les navires de pêche assistés à la voile, l'hydrodynamique améliorée, les systèmes énergétiques améliorés, tels que le passage de mécanismes mécaniques et hydrauliques à des mécanismes électriques, ainsi que la construction et l'utilisation de matériaux légers (par exemple, panneaux de chalut non métalliques).

⁽¹⁰⁾ Avis du Comité économique et social européen sur la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — «Vers un secteur des algues de l'UE fort et durable» [COM(2022) 592 final] (JO C 228 du 29.6.2023, p. 126).

⁽¹¹⁾ <https://www.maersksupplyservice.com/2022/01/25/maersk-supply-service-launches-venture-company-stillstrom/>.

⁽¹²⁾ https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf.

4.11. Il convient également de souligner que le secteur de la pêche collabore depuis des décennies avec la communauté scientifique pour améliorer la conception des engins de pêche et les rendre plus efficaces. De nombreuses techniques de pêche innovantes ont déjà fait l'objet de progrès technologiques considérables, qui ont eu pour résultats d'améliorer la sélectivité, de réduire le contact avec les fonds marins et/ou la résistance à la navigation, ainsi que de diminuer la consommation de carburant ⁽¹³⁾. On peut citer, à titre d'exemple d'engins innovants, les panneaux de chalut semi-pélagiques, qui, opérant de 2 à 5 mètres du fond, éliminent le problème du contact avec les fonds marins. Cette technique a une incidence nettement moindre sur les écosystèmes benthiques et réduit les captures accidentelles. Elle réduit également la consommation de carburant, et donc la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

4.12. Le CESE rappelle que la réduction de l'empreinte écologique de la pêche ne dépendra pas seulement d'actions liées à la propulsion. À cet égard, l'Union devrait investir dans de nouveaux usages commerciaux des produits de la mer (par exemple pharmaceutiques, cosmétiques, etc.) afin d'utiliser au maximum le poisson capturé. Parallèlement, elle devrait encourager les entreprises à acheter des matériaux pouvant être recyclés, promouvoir des initiatives d'économie circulaire à bord des navires de sorte à réutiliser les déchets et financer des programmes de ramassage des ordures tels que *Fishing for litter* («Pêche aux déchets marins») ⁽¹⁴⁾. L'amélioration de l'état des stocks halieutiques a également entraîné une réduction de l'effort de pêche et, partant, du temps de pêche, ainsi que de la consommation de carburant. De même, une réduction des émissions peut être obtenue en optimisant la gestion de la flotte et sa logistique (5 à 50 % de réduction des émissions de GES) et en optimisant les déplacements (1 à 10 % de réduction des émissions de GES) ⁽¹⁵⁾.

4.13. Le CESE fait observer que certaines nouvelles technologies offrent une autonomie limitée aux navires de pêche. Par exemple, les prototypes actuels de propulsion à l'énergie électrique offrent une autonomie de 5 à 6 heures, qui serait insuffisante pour une journée complète de pêche (dont la durée peut aller jusqu'à 12 voire 14 heures), sans mentionner les sorties de pêche de plusieurs semaines. Il est tout aussi important d'améliorer la conception et l'efficacité des navires.

5. «Amis des poissons et des pêcheurs»: une vision pour l'avenir d'un secteur de la pêche durable dans l'Union

5.1. Ces dernières années, le Comité économique et social européen a élaboré des visions stratégiques dans plusieurs domaines: la politique alimentaire globale ⁽¹⁶⁾, le développement rural-urbain durable ⁽¹⁷⁾ et l'économie du bien-être ⁽¹⁸⁾. Le moment est venu pour lui d'élaborer également une vision globale à long terme pour un secteur de la pêche durable de l'Union, vision qui, conjuguée à tous les efforts déployés dans les domaines de la biodiversité, de la politique alimentaire durable, de la santé et du bien-être, de bonnes conditions de travail, du développement rural et urbain durable et de l'autonomie stratégique, devrait consister à engager l'Union à décarboner ce secteur afin de garantir la viabilité économique nécessaire à la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe et la concrétisation du programme à l'horizon 2030. Le CESE, conformément à l'initiative de transformation bleue du cadre stratégique de la FAO et dans le contexte plus large de son propre appel en faveur d'un pacte bleu de l'UE, souligne la nécessité de garantir et d'accroître, dans le respect de l'environnement, la contribution des systèmes alimentaires aquatiques à des régimes alimentaires sains, sûrs, nutritifs et abordables pour tous, l'objectif ultime étant de réduire la dépendance du marché de l'Union à l'égard des importations de poisson de pays tiers.

5.2. Le CESE souhaite saisir l'occasion du présent avis exploratoire pour intégrer le problème de la décarbonation dans un cadre stratégique plus large. Une approche globale pour un secteur de la pêche durable devrait être mise en œuvre selon les six axes suivants:

5.2.1. Biodiversité

Conformément à l'objectif de développement durable (ODD) 14 de l'ONU, «Vie aquatique», et en lien avec l'accord historique de la COP 15 sur la biodiversité ⁽¹⁹⁾, le CESE réaffirme son engagement sans faille à l'idée de maintenir des stocks halieutiques sains et productifs et à promouvoir d'autres aspects ayant trait à la biodiversité dans le secteur de la pêche. Toutes les espèces exploitées commercialement doivent atteindre des niveaux de rendement maximal durable (RMD) ou des niveaux plus élevés dans des délais aussi courts que possible, en toute compatibilité avec le maintien de la viabilité économique à long terme des différentes flottes de pêche. À cet égard, les scientifiques qui effectuent les évaluations du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) et du comité scientifique, technique et économique de la pêche

⁽¹³⁾ <https://www.ices.dk/news-and-events/news-archive/news/Pages/InnovativeFishingGear.aspx>.

⁽¹⁴⁾ <https://fishingforlitter.org/>.

⁽¹⁵⁾ Avis du conseil consultatif pour la mer du Nord (NSAC) 17-2122 relatif à la décarbonation de la flotte de pêche.

⁽¹⁶⁾ Avis du Comité économique et social européen sur «La contribution de la société civile au développement d'une politique alimentaire globale dans l'Union européenne» (avis d'initiative) (JO C 129 du 11.4.2018, p. 18).

⁽¹⁷⁾ Avis du Comité économique et social européen sur le thème «Vers une stratégie globale en matière de développement rural et urbain durable» (avis d'initiative) (JO C 105 du 4.3.2022, p. 49).

⁽¹⁸⁾ Avis du Comité économique et social européen sur «L'économie durable dont nous avons besoin» (avis d'initiative) (JO C 106 du 31.3.2020, p. 1).

⁽¹⁹⁾ Décision 15/4 du Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal.

(CSTEP) devraient être dotés des ressources nécessaires pour pouvoir compléter les données manquantes. En l'absence de données scientifiques suffisantes, le principe de précaution s'appliquera systématiquement à la gestion des stocks halieutiques, avec notamment une réduction des captures lorsque les scientifiques le recommandent. Le cas échéant, les programmes de démolition de navires, qui devront être dotés de ressources budgétaires suffisantes afin d'adapter la taille de la flotte aux possibilités de pêche disponibles, prévoient des possibilités de reconversion professionnelle pour les membres d'équipage.

5.2.2. Décarbonation

Le secteur de la pêche de l'Union doit s'engager à parvenir à la neutralité carbone à l'horizon 2050 en réalisant les objectifs de la transition énergétique fixés par l'Union européenne et soutenus par le secteur de l'innovation et de la technologie. Une étude approfondie sur l'état des équipements et technologies disponibles constitue un premier pas vers la recherche d'une solution sur mesure pour chaque segment de flotte, préférable à une solution unique pour tous.

5.2.3. Rémunération équitable, sécurité et conditions de travail

Les pêcheurs recevront les instruments et les orientations nécessaires pour se concentrer sur la transition qui approche et doit advenir, mais ils devront être soutenus tant au cours des processus de décarbonation que pendant ceux de transformation structurelle plus larges. La priorité est de renouveler les navires de pêche afin d'améliorer leur habitabilité, les conditions de vie et la sécurité à bord, en rendant le secteur plus attrayant et en permettant ainsi le renouvellement des générations. Parmi les autres améliorations nécessaires liées à la décarbonation figurent le passage des systèmes de propulsion et des systèmes auxiliaires à des systèmes plus avancés et plus efficaces et à l'utilisation d'engins de pêche modernes, économes en énergie, sélectifs et n'ayant pas d'incidence négative (ou du moins une incidence négligeable) sur la santé et la biodiversité de l'écosystème en général. Suivre ce cap nécessite la réalisation d'une étude approfondie à l'échelle de l'Union sur les technologies disponibles pour la transition énergétique dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture et sur leurs coûts et avantages respectifs pour chaque segment de flotte et compte tenu des spécificités nationales. La reconversion et le perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre sont tout aussi importants pour que les travailleurs de l'industrie maritime soient formés et préparés à la transition énergétique (conformément à la stratégie européenne en matière de compétences en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience). Compte tenu de la situation économique précaire du secteur de la pêche dans de nombreuses régions d'Europe et de la réduction continue de sa flotte, il convient d'élaborer des plans et des instruments stratégiques visant à améliorer la compétitivité du secteur, en soutenant son développement et son innovation afin de contribuer à un niveau de vie équitable pour ceux qui sont tributaires des activités de pêche.

5.2.4. Zones côtières rurales et reculées

Même s'il est possible, lorsque l'aménagement du territoire le permet, de mettre en place une diversification et une transition partielle vers d'autres secteurs d'activité, tels que la pêche récréative ou d'autres segments du tourisme durable, il est indéniable que le secteur de la pêche reste la principale source d'emplois et de revenus dans de nombreuses localités et régions côtières, non seulement pour le personnel à bord mais aussi pour les travailleurs de tous les secteurs et services connexes. L'abandon de la pêche entraînerait non seulement le déclin et le dépeuplement progressif de ces régions, mais aussi une perte irréparable du patrimoine culturel qui définit et façonne l'essence même de nos sociétés européennes. Tous les acteurs concernés doivent travailler de sorte à susciter un discours plus positif sur le secteur de la pêche. Par ailleurs, l'aquaculture en eaux intérieures est à même d'offrir de nouvelles perspectives économiques aux zones rurales.

5.2.5. Régimes alimentaires sains et durables

La pêche durable fournit des protéines animales qui ont non seulement une empreinte carbone plus faible, mais aussi d'excellentes qualités nutritionnelles. Si les modes actuels de consommation de viande des européens tendent à privilégier la qualité par rapport à la quantité, ce n'est pas le cas pour la consommation de poisson, qui, dans la plupart des cas, est quantitativement inférieure aux recommandations nutritionnelles. Les pouvoirs publics devraient donner la priorité à la promotion de la consommation de poisson à des prix abordables pour la population dans son ensemble, par exemple en encourageant la mise en valeur d'espèces moins connues. En tant que pierre angulaire d'une alimentation saine et équilibrée⁽²⁰⁾, le poisson doit être soumis à une TVA réduite.

5.2.6. Autonomie stratégique et rôle de l'aquaculture

L'Union européenne importe les trois quarts du poisson qu'elle consomme. Au-delà du déséquilibre commercial, cet état de fait pose le problème de l'inégalité des garanties présentées par ces importations sur le plan de la sécurité sanitaire, puisqu'elles ne sont pas soumises à une traçabilité «du filet à l'assiette». Pour remédier à cette lacune, l'Union devrait utiliser des instruments commerciaux bilatéraux et multilatéraux visant à n'importer que des produits de la mer durables produits dans des pays tiers dont les normes sont équivalentes aux siennes, ce qui garantirait dans le même temps une concurrence loyale sur un pied d'égalité. De même, le secteur de l'aquaculture revêt un potentiel indéniable pour répondre aux exigences

⁽²⁰⁾ JO C 190 du 5.6.2019, p. 9.

du marché de la pêche de l'Union. Il est possible de parvenir à une croissance durable en laissant de l'espace à de nouvelles activités grâce à un aménagement approprié du territoire et en rationalisant la procédure d'octroi des autorisations nécessaires, qui dépend souvent de plusieurs services, voire de différents niveaux (national, régional, local) des administrations publiques. Si l'Union entend assurer sa souveraineté alimentaire, il convient qu'elle exploite toutes les possibilités d'accroître la production de poissons et de fruits de mer de manière durable.

Bruxelles, le 12 juillet 2023.

Le président
du Comité économique et social européen
Oliver RÖPKE
