

Mme Charlina Vitcheva
Directeur général pour
Affaires maritimes et pêche (MARE)
Commission européenne
Rue Josef II 99
1000 Brussels
Belgium

Dun Laoghaire, 6 août 2021

Objet : Commentaires du CC EOS sur l'initiative « Émissions de CO2 des moteurs - méthodologie pour leur réduction »

Chère Mme Vitcheva,

Le Conseil consultatif pour les es eaux occidentales septentrionales se réjouit de l'opportunité de fournir des commentaires sur le projet de règlement d'exécution instituant le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture et modifiant le règlement (UE) 2017/1004 en ce qui concerne l'identification des technologies à haut rendement énergétique et la spécification des éléments méthodologiques à déterminer l'effort de pêche normal des navires de pêche.

Le présent commentaire a également été examiné par les Comités Exécutifs du MEDAC, du CC RUP et du CC SUD qui ont accepté d'accorder leur soutien après contribution au projet final par certains de leurs membres.

Tout d'abord, le CC EOS souhaite souligner qu'à l'heure actuelle, les moteurs modernes (gasoil) doivent conduire à une grande réduction de l'impact environnemental selon la législation de l'OMI. De plus, l'industrie européenne de la pêche a déjà pris de nombreuses mesures grâce à des technologies efficaces qui contribuent à une réduction des émissions de CO2. Des exemples sont l'utilisation du régulateur de vitesse, des économètres et des formations spécifiques pour les membres d'équipage. Le CC EOS recommande donc d'en tenir compte lors de l'établissement de points de référence pour la mesure de la réduction.

De plus, les membres du CC EOS souhaitent souligner qu'en tant que secteur primaire, le secteur de la pêche fournit la nourriture nécessaire et durable aux citoyens de l'UE avec la plus faible empreinte



carbone de toutes les sources de protéines saines et nutritives. Cependant, il est important de noter que l'impact de la pêche sur les écosystèmes riches en carbone, comme les herbiers marins, qui sont connus pour contribuer à la lutte contre le changement climatique, ne sont pas pris en compte dans le calcul de l'empreinte protéique des poissons. Les commentaires et retours spécifiques sur les articles inclus dans le projet de règlement d'exécution sont fournis ci-dessous.

- Article 1:

- L'hydrogène et d'autres nouvelles technologies ont plusieurs limites, notamment liées au stockage à bord, qui peuvent compromettre le stockage des captures, affectant la gestion de l'UE par la capacité de l'effort de pêche, pouvant à son tour avoir un impact sur le logement de l'équipage et les zones de sécurité du navire.
- Alors que l'ammoniac a certainement le potentiel énergétique d'un carburant marin, à ce jour, la majeure partie est le produit d'un processus à forte intensité de carbone. L'approvisionnement en ammoniac « vert », produit selon des méthodes neutres en carbone, doit encore se développer correctement. D'autres défis, notamment la toxicité, la corrosivité, l'allumage lent et les émissions de NO, sont également toujours à l'étude.
- Il n'est pas clair à quoi le texte fait référence lorsqu'il mentionne « tout autre carburant à émission directe de CO₂ (à l'échappement) zéro ».
- Pour ce qui concerne les moteurs à propulsion électrique, compte tenu des technologies en cours de développement pour le transport à terre et des difficultés futures de calcul de la puissance motrice d'un moteur électrique, cette technologie ne sera guère disponible pour les navires de pêche avant 2027.
- Seule l'hybridation électrique/carburant semble à portée de main (à court terme). Cependant, le degré d'hybridation requis n'est pas précisé.
- Il n'est pas clair pourquoi le texte mentionne uniquement les piles à combustible et non la combustion interne, qui s'est avérée moins chère. De plus, la liste ne mentionne que l'hybride ICE et non l'hybride à pile à combustible.
- Il n'est pas fait mention de nouvelles technologies de propulsion de navires à zéro carbone, telles que la technologie d'assistance éolienne, qui peuvent réduire considérablement les émissions de carbone des combustibles fossiles à court terme et aider à préparer l'industrie à une nouvelle ère de carburants zéro carbone rares et plus chers.

- Article 2 :

L'article 18, paragraphe 5, deuxième alinéa, point (c), semble compliqué à mettre en œuvre (et susceptible de ralentir les demandes de financement si une étude approfondie au cas par cas est

nécessaire). La mesure basée sur la moyenne de dix sorties de pêche représentatives sur les trois années civiles précédant la demande d'aide implique qu'il faudra définir ce qu'est une « sortie représentative ». En particulier, cela peut être compliqué pour les pêcheries mixtes et les navires qui changent d'activité au cours de l'année (par exemple un chalutier qui alterne entre pêche de fond et pêche pélagique). De plus, la définition de « sortie représentative » doit intégrer des paramètres qui ne sont pas toujours faciles à mesurer : caractéristiques et modes de pêche, temps passé en mer, voyage/activité de pêche, puissance du moteur utilisé, conditions de mer associées, etc. Le CCEOS recommande de considérer une moyenne basée sur la consommation annuelle et accompagnée d'une certification du motoriste d'un meilleur rendement du moteur de remplacement, basée sur une comparaison de la consommation spécifique du moteur et du type de moteur.

Il est important de ne pas limiter la liste à ce qui est maintenant considéré comme une technologie « efficace ». Cette liste doit être laissée ouverte, pour prendre en compte d'autres technologies qui ne sont pas répertoriées ou n'existent pas aujourd'hui. Dans le cas contraire, cela risque de limiter fortement la possibilité pour les demandeurs d'être éligibles au remplacement ou à la modernisation du moteur (article 18.2 point (d)).

Les membres du CCEOS soulignent également que les procédures bureaucratiques de vérification des réductions d'émissions ou de la consommation de carburant ne devraient pas ralentir indûment l'efficacité de la mesure.

En outre, le CCEOS signale qu'il est regrettable que dans le cadre du nouveau fonds, il n'y ait pas de soutien pour des mesures alternatives de réduction des émissions qui n'induisent pas une surcapacité de pêche pour toutes les catégories de navires de pêche. Le CCEOS est d'avis que toute contribution à la réalisation des objectifs du Pacte vert par le biais d'investissements dans des technologies écoénergétiques devrait être éligible à un tel soutien, mais uniquement lorsque ces mesures n'induisent pas une surcapacité et une surpêche de la flotte de l'UE.

Enfin, le CCEOS note que cette politique, ainsi que les engagements internationaux, semblent être cadrés uniquement sur le CO₂, mais que tous les GES devraient être considérés dans la transition. Par exemple, le GNL peut représenter une solution pour se conformer aux réglementations réduisant les émissions de CO₂, cependant le méthane a un effet GES plus fort que le CO₂. Nous recommandons que des recherches soient menées sur les coûts pour les navires de pêche (y compris les navires de petite taille) pour les différents groupes de carburants, y compris les carburants issus de l'électricité renouvelable, les biocarburants et les carburants bleus dérivés du gaz naturel à terre, avec des équipements de séquestration du carbone sur le processus de production, pour estimer ce que seraient la somme du coût en capital, c'est-à-dire l'investissement réalisé sur le navire pour le stockage par exemple, et le coût réel du carburant et leur évolution au cours des prochaines décennies. Les

résultats de cette analyse pourraient soutenir la définition et l'adaptation de stratégies nationales et internationales de décarbonation de la flotte.

Merci de votre attention sur ce sujet. Nous sommes impatients de vous entendre bientôt.

Cordialement,



Emiel Brouckaert
Président du CC EOS

Signant également au nom de :
Giampaolo Buonfiglio, Président du MEDAC
David Pavón González, président du CC RUP
Aurelio Bilbao, Président du CC SUD

