

## Recherche pour la commission PECH

### Atelier sur l'avenir de la flotte de pêche de l'Union – Première évaluation des programmes FEAMPA des Etats Membres pour 2021-27



#### Contexte

Cet atelier de la commission PECH porte sur la manière dont le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa) et ses potentiels successeurs peuvent exercer une influence positive sur l'avenir de la flotte de pêche de l'Union. Les analyses ciblent trois articles du règlement instituant le Feampa: l'article 17 («Première acquisition d'un navire de pêche»), l'article 18 («Remplacement ou modernisation d'un

moteur principal ou auxiliaire») et l'article 19 («Augmentation du tonnage brut d'un navire de pêche pour améliorer la sécurité, les conditions de travail ou l'efficacité énergétique»).

L'atelier s'articule autour de quatre études réalisées par des chercheurs indépendants. La **synthèse portant sur les États membres côtiers** (partie I) offre un aperçu général du règlement instituant le Feampa et dresse un état des lieux quant à la mise en œuvre des programmes nationaux. Trois études de cas sur **l'Espagne** (partie II), **la France** (partie III) et **les Pays-Bas** (partie IV) décrivent ensuite des particularités nationales en ce qui concerne la structure des flottes de pêche et le recours au Feampa dans ces États membres.

#### Partie I: Synthèse portant sur les États membres côtiers

Dans l'ensemble, le règlement instituant le Feampa a été rédigé avec l'intention d'élaborer une architecture simple, sans que soient définis au préalable des mesures et des critères d'admissibilité détaillés au niveau de l'Union, et de laisser aux États membres une large liberté de décision. Toutefois, **les articles 17, 18 et 19 fixent des règles précises**. L'intention est claire: éviter de

Ce document est la synthèse de l'Atelier sur «*L'avenir de la flotte de pêche de l'Union – Première évaluation des programmes FEAMPA des Etats Membres pour 2021-2027*». L'intégralité du document de l'atelier composé de quatre études, est disponible en anglais, peut être téléchargée à l'adresse suivante: <https://bit.ly/3Zb3d4w>.

soutenir la surcapacité et la surpêche par des mesures trop larges. Cependant, cette approche stricte limite la flexibilité souhaitée et l'efficacité potentielle des mesures, puisque toute restriction réduit inévitablement le champ d'application des instruments de soutien.

La grande majorité des navires de pêche de l'Union en activité (96 %) présentent des caractéristiques générales, en particulier une longueur ne dépassant pas 24 mètres, qui leur permettent de prétendre au soutien prévu aux articles 17, 18 et 19 (données de 2022). Cependant, ces navires ne représentent que 34 % de la capacité totale de la flotte de pêche de l'Union (en tonnage brut) et 67 % de sa puissance motrice totale (en kW). Le produit de leur pêche représente 29 % du poids et 48 % de la valeur de l'ensemble des débarquements de la flotte de l'Union (données de 2021). En outre, une proportion importante de ces navires ne peuvent en réalité pas prétendre à ce soutien, parce qu'ils appartiennent à un segment de flotte dont les capacités ne sont pas équilibrées par rapport aux ressources disponibles. La détermination de la proportion exacte de navires pouvant prétendre à un soutien dépasse le cadre de cette étude, en raison de la complexité des règles et des calculs impliqués. Le fait que **les critères d'admissibilité excluent une proportion importante de la flotte** limite d'emblée l'efficacité potentielle des mesures.

Les programmes Feampa à l'échelle nationale considèrent le soutien au renouvellement des générations et à la décarbonation de la flotte de pêche comme une priorité importante. Cependant, **sur les vingt-deux États membres côtiers, seuls douze ont prévu une ligne budgétaire pour des mesures relevant des articles 17 ou 19, et seuls seize l'ont fait pour des mesures relevant de l'article 18.** De manière générale, les trois articles sont plutôt des instruments complémentaires, qui s'appliquent à un petit nombre de cas.

En juin 2024, seules **treize opérations avaient été mises en œuvre au titre de l'article 17, trente-neuf au titre de l'article 18 et aucune au titre de l'article 19.** À l'heure actuelle, seuls cinq États membres ont eu recours aux articles 17 ou 18 du Feampa. Il y aura bien entendu d'autres demandes, mais le soutien relevant de ces trois articles continuera sans doute de représenter une faible part de l'aide apportée à la flotte de l'Union au titre du Feampa.

## Partie II: Étude de cas sur l'Espagne

Avec 7 635 navires actifs en 2022, la flotte de pêche espagnole est l'une des plus grandes flottes nationales de l'Union. La majorité des navires espagnols présentent une longueur ne dépassant pas 24 mètres et remplissent dès lors les critères énoncés aux articles 17, 18 et 19 du Feampa. Alors que seuls 9 % des navires présentent une longueur supérieure à 24 mètres et ne sont pas concernés par ces articles, cette partie de la flotte est associée à plus de 60 % des débarquements nationaux et à plus de 50 % de la capacité de pêche du pays en tonnage brut. Avec une moyenne d'âge supérieure à 35 ans, la flotte espagnole a besoin de se renouveler et de se moderniser, afin de disposer de navires plus sûrs, plus efficaces et plus confortables. Cela est primordial pour atteindre l'objectif de décarbonation et attirer de futures générations de pêcheurs.

Le programme Feampa espagnol prévoit plus de 19 millions d'euros au titre des articles 17 et 19, et 3,7 millions d'euros au titre de l'article 18. Jusqu'à présent, aucune opération n'a été enregistrée en Espagne au titre d'un de ces articles.

## Partie III: Étude de cas sur la France

En 2022, la flotte de pêche française enregistrée en métropole comprenait 4 223 navires de pêche, dont 81 % présentaient une longueur ne dépassant pas 12 mètres. La moyenne d'âge de la flotte (environ 30 ans) et son taux de renouvellement bas (moins de 1 % par an) révèlent un besoin de modernisation.

Le programme Feampa français attribue 6,3 millions d'euros au titre de l'article 18 et 17,4 millions d'euros au titre des articles 17 et 19. Les mesures de modernisation du Feampa menées au titre des

articles 17 (vingt-six opérations mises en œuvre) et 18 (dix opérations mises en œuvre) ont permis d'attirer avec succès des opérateurs de petite pêche côtière, mais sont restées relativement inefficaces sur les autres segments de flotte. Les mesures menées au titre de l'article 19 ne sont pas parvenues à susciter l'intérêt jusqu'à présent, parce que cette disposition n'est pas perçue comme appropriée face à la situation technique de la flotte de pêche.

## Partie IV: Étude de cas sur les Pays-Bas

En 2022, la flotte de pêche néerlandaise se composait de 508 navires. Parmi ceux-ci, 380 présentaient une longueur ne dépassant pas 24 mètres et pêchaient des espèces démersales, 120 étaient des navires de pêche d'espèces démersales d'une longueur supérieure à 24 mètres, et huit navires étaient de grands chalutiers de pêche pélagique, y compris les chalutiers congélateurs. La flotte de pêche néerlandaise fait face à une situation économique difficile, à laquelle s'ajoutent des défis environnementaux, technologiques et sociaux majeurs. Par conséquent, la taille de la flotte diminue et la moyenne d'âge des navires augmente.

Le programme Feampa néerlandais a attribué 7 millions d'euros pour soutenir les projets menés au titre de l'article 18. Il est prévu qu'il soutienne 100 projets, qui seront mis en œuvre après 2024. Les Pays-Bas ne prévoient pas de faire usage des articles 17 et 19.

## Recommandations stratégiques pour adapter les règles de financement

En se fondant sur les éléments mis en lumière par les quatre études, l'atelier émet les recommandations stratégiques suivantes:

### Recommandations issues de la synthèse portant sur tous les États membres de l'Union

- Les futurs instruments de soutien à la pêche devraient envisager **des conditions moins restrictives** pour soutenir la première acquisition d'un navire de pêche, le remplacement ou la modernisation du moteur et les améliorations des navires qui nécessitent l'augmentation du tonnage. Cela permettrait de rendre les instruments plus efficaces, tout en recourant à d'autres moyens pour éviter les éventuels effets négatifs.
- **Il faudrait envisager d'appliquer des restrictions**, afin d'éviter la surcapacité ou la surpêche **au niveau de segments individuels ou de l'ensemble de la flotte nationale**. Dans le même temps, chaque navire de pêche devrait pouvoir s'adapter aux besoins économiques, environnementaux et sociaux.

### Recommandations issues de l'étude de cas sur l'Espagne

- Il faudrait établir une **stratégie de décarbonation commune** pour la flotte de pêche européenne, en ce qui concerne les flottes artisanales comme industrielles.
- Il faudrait autoriser la **construction de nouveaux navires de pêche** plus efficaces sur le plan énergétique et offrant de meilleures conditions de travail à bord.
- Il faudrait créer un **fonds d'investissement d'urgence**, afin de répondre plus rapidement aux besoins d'investissement en vue de la transition énergétique.

## Recommandations issues de l'étude de cas sur la France

- Il faudrait améliorer l'**accessibilité aux financements**, en adaptant les conditions pour le remplacement ou la modernisation des moteurs des navires de pêche en dehors du segment de la petite pêche côtière, en prenant en considération les technologies de propulsion disponibles pour les différentes catégories de navires de pêche en 2027 et au-delà, en prévoyant éventuellement des traitements différenciés selon des critères environnementaux.
- Il faudrait encourager les **investissements dans de nouveaux navires**, en recensant les possibilités de financement en vue de l'introduction de nouveaux navires de pêches efficaces sur le plan énergétique, conformément aux règles de l'OMC sur les subventions relatives à la pêche, afin de renverser la tendance au vieillissement des flottes de pêche, puisque la modernisation de navires obsolètes présente des limitations techniques et financières.
- La Commission devrait adopter des actes d'exécution ou publier des documents d'orientation, selon les cas, pour fournir aux États membres et aux bénéficiaires visés des **précisions sur les critères d'admissibilité** qui risquent de donner lieu à des interprétations divergentes.

## Recommandations issues de l'étude de cas sur les Pays-Bas

- L'adaptation du Feempa pour l'après-2027 devrait **augmenter la flexibilité du soutien**, de telle sorte qu'il puisse être déterminé à l'échelon national, voire local, quel soutien répond le mieux à des défis spécifiques.
- Il faudrait relever ou abandonner complètement le **plafond de 24 mètres permettant de bénéficier d'un soutien**, puisqu'aux Pays-Bas, les navires plus grands sont importants pour la production alimentaire.

## Informations complémentaires

La présente synthèse peut être consultée dans les langues suivantes: anglais, français, allemand, italien et espagnol. L'étude, disponible en anglais, et les synthèses peuvent être téléchargées à l'adresse suivante: <https://bit.ly/3Zb3d4w>

Pour en savoir plus sur les travaux de recherche du département thématique pour la commission PECH: <https://research4committees.blog/pech/>

Follow @PolicyPECH

**Clause de non-responsabilité et droits d'auteur.** Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. La reproduction et la traduction sont autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source et information préalable avec envoi d'une copie au Parlement européen.

© Union européenne, 2024

© Les images qui figurent à la page 1 sont utilisées sous licence d'Adobe Stock.

Administrateur de recherche: Marcus BREUER, Irina POPESCU

Assistante éditoriale: Ginka TSONEVA

Contact: [Poldep-cohesion@ep.europa.eu](mailto:Poldep-cohesion@ep.europa.eu)

Ce document est disponible sur l'internet à l'adresse suivante: <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>