Parlement européen
2024-2029

TEXTES ADOPTÉS

P10_TA(2025)0344

Décarbonation et modernisation de la pêche de l’Union, et développement et déploiement d’engins de pêche

Résolution du Parlement européen du 18 décembre 2025 sur la décarbonation et la modernisation de la pêche de l’Union, et le développement et le déploiement d’engins de pêche (2024/2123(INI))

Le Parlement européen,

– vu les articles 3, 4, 9, 38, 174 et 349 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne,

– vu la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 25 mai 1980,

– vu la convention relative à l’Organisation maritime internationale du 17 mars 1958,

– vu la convention instituant l’Organisation internationale du travail,

– vu l’accord adopté lors de la 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques à Paris le 12 décembre 2015 (ci-après l’«accord de Paris»),

– vu la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre dans la Communauté[1],

– vu le règlement (UE) nº 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche[2],

---

1 JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

2 JO L 354 du 28.12.2013, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.

– vu le règlement (UE) 2019/1241 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relatif à la conservation des ressources halieutiques et à la protection des écosystèmes marins par des mesures techniques[3],

– vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat»)[4],

– vu le règlement (UE) 2021/1139 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 instituant le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture[5],

– vu la décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030[6],

– vu le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs[7],

– vu le règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime[8],

– vu la directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables[9],

– vu le règlement (UE) 2023/2842 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant le règlement (CE) nº 1224/2009 du Conseil et modifiant les règlements (CE) nº 1967/2006 et (CE) nº 1005/2008 du Conseil et les règlements

---

3 JO L 198 du 25.7.2019, p. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.

4 JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.

5 JO L 247 du 13.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.

6 JO L 114 du 12.4.2022, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.

7 JO L 234 du 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

8 JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

9 JO L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.

(UE) 2016/1139, (UE) 2017/2403 et (UE) 2019/473 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le contrôle des pêches[10],

– vu la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (COM(2019)0640),

– vu sa résolution du 15 janvier 2020 sur le pacte vert pour l'Europe[11],

– vu la communication de la Commission du 17 mai 2021 intitulée «Une nouvelle approche pour une économie bleue durable dans l'Union européenne – Transformer l'économie bleue de l'Union européenne pour assurer un avenir durable» (COM(2021)0240),

– vu la communication de la Commission du 21 février 2023 relative à la transition énergétique du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'UE (COM(2023)0100),

– vu le guide de la Commission de novembre 2023 sur les possibilités de financement pour la transition énergétique écologique de la pêche et de l'aquaculture – Soutenir la transition énergétique dans la pêche et l'aquaculture grâce aux possibilités de financement de l'UE au titre du cadre financier pluriannuel 2021-2027, de NextGenerationEU et au-delà,

– vu la communication de la Commission du 21 février 2023 intitulée «Plan d'action de l'UE: protéger et restaurer les écosystèmes marins pour une pêche durable et résiliente»,

– vu sa résolution du 14 septembre 2021 intitulée «Vers un renforcement du partenariat avec les régions ultrapériphériques de l'Union[12]»,

– vu sa résolution du 16 septembre 2021 intitulée «Pêcheurs de l'avenir: attirer une nouvelle génération de travailleurs dans le secteur de la pêche et créer des emplois dans les communautés côtières[13]»,

– vu sa résolution du 3 mai 2022 intitulée «Vers une économie bleue durable au sein de l'Union: le rôle des secteurs de la pêche et de l'aquaculture[14]»,

– vu sa résolution du 19 janvier 2023 sur la situation de la pêche artisanale dans l'Union européenne et les perspectives d'avenir[15],

---

10 JO L, 2023/2842, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.
11 JO C 270 du 7.7.2021, p. 2.
12 JO C 117 du 11.3.2022, p. 18.
13 JO C 117 du 11.3.2022, p. 67.
14 JO C 465 du 6.12.2022, p. 2.
15 JO C 214 du 16.6.2023, p. 150.

– vu sa résolution du 18 janvier 2024 sur l'état des lieux de la mise en œuvre de la politique commune de la pêche et les perspectives d'avenir[16],

– vu le document d'analyse 01/2022 de la Cour des comptes européenne intitulé «Taxation de l'énergie, tarification du carbone et subventions à l'énergie» et son rapport spécial 26/2020 intitulé «Milieu marin: l'UE offre une protection étendue, mais superficielle»,

– vu le rapport spécial de la Cour des comptes européenne 25/2023 intitulé «La politique aquacole de l'UE – Une production qui stagne et des résultats mitigés malgré la hausse des financements de l'UE»,

– vu le rapport de juin 2023 de son Unité de la prospective scientifique intitulé «Decarbonising the fishing sector: Energy efficiency measures and alternative energy solutions for fishing vessels» (Décarboner le secteur de la pêche: mesures d'efficacité énergétique et solutions énergétiques de substitution pour les navires de pêche),

– vu les recommandations du 3 octobre 2023 du conseil consultatif pour la mer Baltique sur la transition énergétique du secteur de la pêche de la mer Baltique,

– vu l'avis du 28 novembre 2023 du conseil consultatif pour les eaux occidentales septentrionales sur la communication de la Commission relative à la transition énergétique du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'UE,

– vu le rapport du 15 avril 2025 du service Copernicus concernant le changement climatique et de l'Organisation météorologique mondiale sur l'état du climat en Europe en 2024,

– vu l'avis du conseil consultatif pour la mer du Nord du 19 mai 2025 sur l'évaluation de la politique commune de la pêche,

– vu le rapport du conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique du 2 juin 2025 concernant les objectifs de l'Union à l'horizon 2025, intitulé «Scientific advice for amending the European Climate Law – Setting climate goals to strengthen EU strategic priorities» (Avis scientifique sur l'amendement de la loi européenne sur le climat - Fixer des objectifs climatiques pour renforcer les priorités stratégiques de l'UE),

– vu l'article 55 de son règlement intérieur,

– vu le rapport de la commission de la pêche (A10-0236/2025),

---

16 JO C, C/2024/5734, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5734/oj.

A. considérant que la réalisation de la neutralité climatique d'ici à 2050 nécessite une transition ambitieuse, socioéconomiquement juste, inclusive et durable du secteur de la pêche de l'Union, fondée sur un équilibre entre la protection de l'environnement, la justice sociale et la viabilité économique, et soutenue par l'investissement public et l'innovation;

B. considérant que la recherche d'une solution aux défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de 2019 de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»;

C. considérant que les océans absorbent environ 30 % des émissions mondiales de dioxyde de carbone;

D. considérant que l'on estime que la flotte de pêche de l'Union émet au maximum 0,015 % des émissions mondiales de carbone et qu'elle a déjà réduit ses émissions de plus de 52 % par rapport à 1990;

E. considérant que cette baisse significative s'explique par la réduction de la flotte de l'Union, par l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et par l'augmentation des rendements de pêche; que le secteur de la pêche est, néanmoins, confronté à des exigences de décarbonation qui pourraient lui imposer des coûts disproportionnés;

F. considérant que les produits énergétiques fournis pour être utilisés comme carburant aux fins de la navigation dans les eaux de l'Union, y compris pour la pêche, sont actuellement totalement exonérés d'impôt en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie;

G. considérant que le secteur de la pêche de l'Union est confronté à d'importants défis liés au changement climatique, qu'il s'agisse de conditions météorologiques plus défavorables en mer ou de la migration des stocks halieutiques en raison du réchauffement des températures marines;

H. considérant qu'il est urgent et nécessaire de lutter contre le changement climatique pour faire face à la triple crise planétaire touchant l'océan et prévenir de nouveaux effets néfastes sur la société et l'économie, pour faire en sorte que les générations à venir, y compris les futures générations de pêcheurs, soient mieux équipées pour faire face aux effets inévitables de ce changement;

I. considérant que les produits de la mer sont la source la plus saine de protéines animales au monde, avec l'empreinte carbone la plus faible, mais que l'Union dépend toujours des importations pour plus de 70 % de sa consommation de produits de la mer;

J. considérant que la transition vers des carburants de substitution et des systèmes de propulsion sobres en carbone nécessite des investissements significatifs dans le développement technologique, la

conception des navires, la formation des équipages et les infrastructures portuaires, et qu'elle doit s'accompagner d'un soutien public afin de garantir le succès du développement et de la mise en œuvre, l'accessibilité et le caractère abordable pour tous les segments de la flotte, en particulier la pêche artisanale et à petite échelle;

K. considérant qu'aucun carburant ou technologie de substitution n'offre actuellement une solution définitive, accessible et évolutive pour la décarbonation complète de la flotte de pêche, mais qu'il faut soutenir activement les évolutions et les progrès grâce à la recherche, à des projets de démonstration et à des investissements ciblés publics et privés pour permettre une transition juste et à point nommé;

L. considérant que le partenariat pour la transition énergétique, lancé en 2023, est une plateforme précieuse, conçue pour accélérer la transition énergétique dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'Union et pour rassembler les parties prenantes concernées;

M. considérant que le 8e programme d'action pour l'environnement met en relief l'engagement de l'Union à supprimer progressivement les subventions aux combustibles fossiles dans l'Union;

N. considérant que, bien que la flotte côtière artisanale représente 76 % de l'ensemble des navires de pêche actifs dans l'Union, elle rencontre toujours des difficultés persistantes en matière de modernisation de la flotte; que, malgré le nombre de navires, les évolutions technologiques restent limitées, notamment en ce qui concerne de nouveaux moteurs hybrides adéquats, et que le coût élevé des carburants de substitution par rapport aux carburants fossiles nuit au processus de transition; qu'il est urgent de mener des actions ciblées pour soutenir la transition de la pêche à petite échelle;

O. considérant que les pêcheurs, en particulier les petits exploitants, sont des alliés essentiels dans la protection des écosystèmes marins et qu'ils devraient être pleinement associés à la mise en œuvre et au suivi des politiques soutenant la transition vers des pratiques de pêche durables et ayant une faible incidence;

P. considérant que le but de la politique commune de la pêche (PCP) est de garantir la bonne conservation et gestion des ressources biologiques de la mer et de veiller à ce que les activités de pêche et d'aquaculture soient durables à long terme sur le plan environnemental et gérées en cohérence avec les objectifs visant à obtenir des retombées économiques, sociales et en matière d'emploi positives et à contribuer à la sécurité alimentaire;

Q. considérant que le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa) comprend des dispositions visant à soutenir la décarbonation, l'innovation et la durabilité sociale dans le secteur de la pêche, mais que sa contribution réelle dépend d'un accès équitable, d'une réduction des charges administratives et d'un alignement complet sur les objectifs d'une transition juste et inclusive;

R. considérant qu'en principe, l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité énergétique peut être soutenue par des fonds de l'Union au titre du Feampa et dans le respect des règles de la PCP; qu'il faut cependant envisager des conditions moins restrictives pour veiller à ce que les États membres et les régions soient en mesure de répondre aux besoins de leurs flottes de pêche en matière de décarbonation et de modernisation, tout en évitant la surcapacité ou la surpêche au niveau des différents segments de l'ensemble de la flotte nationale;

S. considérant que la Cour des comptes européenne a déclaré que le Feampa «ne doit pas être utilisé pour financer des actions qui entraînent une augmentation de la capacité de pêche d'un navire»[17];

T. considérant que la mise en œuvre devrait respecter la grande diversité régionale de la flotte de pêche de l'Union et ne doit pas adopter une approche «à taille unique», en particulier dans les régions ultrapériphériques;

U. considérant que les régions ultrapériphériques sont confrontées à des contraintes spécifiques telles que l'éloignement, l'insularité, la petite taille des marchés et une connectivité restreinte, qui doivent être pleinement prises en considération dans la mise en œuvre des politiques en matière de pêche, notamment grâce à des critères d'éligibilité adaptés dans le cadre du Feampa et à une certaine souplesse dans les règles relatives à la capacité et au renouvellement de la flotte;

V. considérant que les engins et techniques de pêche innovants peuvent jouer un rôle clé dans l'amélioration de la durabilité environnementale et de l'efficacité opérationnelle, ainsi que dans la réduction de la consommation de carburant, et qu'ils devraient être soutenus par des investissements publics et privés ciblés, le partage des connaissances et des processus d'évaluation plus rapides pour favoriser leur déploiement à plus grande échelle;

W. considérant que les engins de pêche innovants doivent passer de la phase de prototype à la phase de démonstration, de sorte que leur

---

17 Rapport spécial de la Cour des comptes européenne intitulé «Milieu marin: l'UE offre une protection étendue, mais superficielle», Office des publications, 2020 (https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960).

efficience et leur efficacité en utilisation réelle puissent être vérifiées, avec le soutien du Feampa;

X. considérant que certaines techniques de pêche actuelles sont très gourmandes en carburant, ce qui engendre des coûts considérables pour le secteur et une empreinte carbone particulièrement élevée;

Y. considérant que la manière dont certaines techniques de pêche sont appliquées a une incidence variable sur la séquestration du carbone dans les océans et, en fonction de plusieurs facteurs tels que le type de pêche, ces techniques peuvent également être considérées par la science comme durables et compatibles avec la réalisation des objectifs de conservation des fonds marins;

Z. considérant qu'il est essentiel de soutenir et d'investir dans la recherche et le développement de moteurs et de carburants alternatifs et dans leur utilisation efficace, dans l'amélioration de la performance énergétique des navires grâce à la modernisation ou à une architecture navale innovante, et dans le développement de nouveaux engins et méthodes de pêche durables, ainsi que de technologies qui réduisent les prises accessoires, améliorent l'efficacité en carburant et réduisent au minimum les perturbations des fonds marins, afin de soutenir une transition juste et fondée sur des données scientifiques vers l'avènement d'une pêche durable et d'atteindre les objectifs de la législation de l'Union en matière de pêche;

AA. considérant que la nécessité de veiller à la modernisation, à la décarbonation et à une transition énergétique juste offre aussi l'occasion d'améliorer les conditions de travail et de vie à bord des navires pour garantir le bien-être des pêcheurs, attirer de nouvelles générations dans le secteur et ouvrir cette profession à un nouveau public, en particulier les femmes et les jeunes;

AB. considérant que le succès d'une transition juste dans le secteur de la pêche nécessite une gouvernance inclusive fondée sur des preuves scientifiques et la participation active des parties prenantes, dont les pêcheurs, les communautés côtières, les chercheurs et les autorités régionales;

AC. considérant que l'aquaculture continentale et marine durable, la conchyliculture et la culture d'algues peuvent contribuer à une décarbonation plus large du secteur des denrées alimentaires d'origine aquatique de l'Union et réduire l'empreinte carbone engendrée par les importations;

Décarbonation et transition énergétique

1. fait ressortir que, pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, conformément au pacte vert pour l'Europe, à la législation de

l’Union et à l’accord de Paris sur le climat, il faut une transition structurée, inclusive et juste dans l’ensemble des secteurs de la pêche et de l’aquaculture de l’Union;

2. souligne que cette transition doit contribuer réellement aux objectifs climatiques de l’Union sans compromettre la résilience ni la stabilité sociale et économique des communautés de pêcheurs, tout en assurant la protection de leurs moyens de subsistance, dans le respect des trois piliers du développement durable;

3. souligne la nécessité d’une feuille de route réaliste et progressive pour la décarbonation, s’appuyant sur les meilleures connaissances et données scientifiques disponibles, qui conjugue les évolutions technologiques, les améliorations logistiques, la disponibilité de carburants de substitution et les calendriers législatifs afin d’assurer une mise en œuvre réalisable et efficace dans tous les segments de la flotte;

4. appelle de ses vœux des cadres d’action coordonnés et à long terme, tels que les priorités définies dans la communication de la Commission du 5 juin 2025 intitulée «Le pacte européen pour l’Océan» (COM(2025)0281), afin de décarboner les secteurs de la pêche et de l’aquaculture et de veiller à ce qu’aucun segment de flotte ni aucune région ne soient laissés pour compte;

5. reconnaît que la décarbonation et la transition énergétique représentent une gageure importante pour le secteur de la pêche, en particulier pour les petits exploitants dont les capacités financières et techniques sont limitées; rappelle que, pour réaliser une transition inclusive et juste, il faut supprimer les obstacles structurels à l’accès, notamment les frais d’entrée élevés, le manque de formation et l’inadaptation des infrastructures portuaires; souligne qu’une approche «à taille unique» n’est pas adaptée à la diversité des flottes, des régions et des contextes socioéconomiques dans l’Union; rappelle que la flotte côtière artisanale représentait 76 % de la flotte active de l’Union en 2021, et près de la totalité de la flotte des régions ultrapériphériques de l’Union;

6. souligne qu’il existe des contraintes et obstacles importants à l’investissement dans la modernisation, l’efficacité énergétique et la durabilité au sein de la flotte de l’Union; souligne, par conséquent, que la réflexion doit porter non seulement sur la modernisation, mais également sur les possibilités de renouvellement des navires, compte tenu de l’âge moyen élevé des navires de la flotte (31,5 ans), pour atteindre les objectifs de décarbonation de l’Union;

7. propose, par conséquent, de promouvoir la stimulation de programmes de renouvellement des navires en coopération avec les acteurs privés, avec le soutien de financements nationaux et de l’Union, afin de faciliter le remplacement de la flotte par des navires

plus modernes, plus sûrs et plus respectueux de l’environnement, en renforçant l’attractivité afin de favoriser le renouvellement des générations et de renforcer la confiance entre le secteur de la pêche, les institutions publiques, les autorités et les investisseurs;

8. regrette que le cadre actuel de la PCP et du Feampa restreigne fortement les possibilités d’aide publique, ce qui décourage également les financements privés pour le renouvellement des navires et bloque les évolutions nécessaires à la décarbonation de la flotte de pêche de l’Union; souhaite par conséquent une évolution du cadre législatif actuel; déplore que les incitations financières actuelles ne soient pas à la hauteur des besoins du secteur, et soutient que de nouveaux mécanismes de leviers financiers doivent être élaborés et mis en œuvre;

9. invite la Commission à concevoir et à mettre en place des instruments de financement supplémentaires suffisants en plus du Feampa, y compris des modèles de financement innovants, afin de soutenir les besoins d’investissement massifs du secteur en matière de décarbonation et de transition énergétique;

10. recommande à la Commission de soutenir la recherche en matière de conception des navires, y compris sur les innovations sans s’en tenir aux systèmes de propulsion, comme l’amélioration de l’hydrodynamique de la coque, les matériaux composites légers et le remplacement des systèmes hydromécaniques par des propulsions électriques;

11. prend acte de la possibilité pour les États membres, lorsque des solutions techniques et un soutien financier suffisant seront disponibles, d’envisager d’inclure les efforts de décarbonation dans les critères d’attribution des quotas de pêche aux exploitants, conformément à l’article 17 de la PCP;

12. souligne que la transition énergétique doit être inclusive et accessible à tous les segments du secteur, et doit donc être pleinement prise en considération lors de l’élaboration des politiques de l’Union, en particulier eu égard aux petits pêcheurs et aux pêcheurs artisanaux, et qu’elle doit être soutenue par des investissements publics, des formations et le transfert de connaissances;

13. reconnaît qu’à l’heure actuelle, aucune technologie de propulsion ou de carburant n’offre une solution définitive pour la décarbonation et la transition énergétique du secteur de la pêche, en raison de la grande diversité des types de navires, des profils opérationnels et des contextes régionaux en présence;

14. attire l’attention sur le fait qu’une approche «à taille unique» ne sera pas appropriée, étant donné que les nouvelles technologies, telles que les solutions pour carburants de substitution, ne seront pas en

mesure de répondre aux besoins de toutes les flottes; insiste sur la nécessité d'évaluer la situation énergétique des navires de pêche, afin d'optimiser leur efficience, et que les besoins des différentes flottes devront être pris en compte;

15. souligne la nécessité de fournir un soutien et des investissements appropriés pour éviter l'augmentation des coûts du carburant et souligne que, jusqu'à ce que des technologies de propulsion propres ou des sources d'énergie de substitution soient disponibles à l'échelle commerciale et que le cadre législatif soit adapté à leur mise en œuvre, aucune règle au niveau de l'Union sur la taxation du carburant ne devrait être introduite pour la flotte de pêche de l'Union, étant donné que de telles mesures aggraveraient les difficultés socioéconomiques déjà rencontrées par les entreprises de pêche en raison des prix élevés de l'énergie et en raison de l'inflation;

16. souligne qu'un changement des systèmes de propulsion implique nécessairement, outre l'adaptation des navires, des aménagements importants dans les infrastructures et les équipements portuaires;

17. invite la Commission, en collaboration avec les États membres, à envisager des mécanismes qui facilitent et soutiennent mieux les investissements dans l'énergie propre, adaptés aux réalités et aux besoins locaux, afin de promouvoir la transition énergétique et d'assurer une transition juste vers la décarbonation et la transition énergétique de la flotte;

18. souligne que les mesures de modernisation, de décarbonation et de transition énergétique doivent tenir compte de la nécessité de mettre en place des mécanismes de soutien sur mesure et accessibles afin de garantir la viabilité environnementale et économique de la flotte; souligne qu'il est essentiel que les financements de l'Union, tels que le Feampa, ainsi que les aides d'État et les fonds privés, financent les investissements nécessaires dans les ports, les infrastructures énergétiques et les navires, de la conception à la livraison, afin de garantir l'espace nécessaire à la décarbonation et à la transition énergétique, d'augmenter le tonnage social des navires, avec des zones de travail et de repos adéquates pour les équipages et une formation adéquate des équipages, ainsi que de contribuer à l'exploitation durable des ressources marines;

19. souligne que la pêche artisanale et à petite échelle a généralement une incidence moindre sur l'environnement et qu'elle rejette moins de carbone, et qu'elle joue donc, à des degrés divers en fonction des régions, un rôle essentiel dans le tissu écologique et social local; demande à la Commission de créer et de mettre en œuvre, en étroite collaboration avec les États membres, des mécanismes de soutien en faveur de la petite pêche artisanale et côtière, qui permettent de répondre aux problèmes propres à ce segment;

20. souligne que les besoins de financement mériteraient une étude approfondie de la Commission européenne et des solutions incluant également les produits d'épargne des citoyens européens, ainsi que des banques spécialisées telles que les banques maritimes, pour proposer des financements avec le soutien d'une garantie européenne pour ces produits financiers et celui de la Banque européenne d'investissement;

21. demande que la PCP soit pleinement appliquée afin de veiller à ce que les activités de pêche et d'aquaculture soient gérées de manière équitable, génèrent des avantages socioéconomiques, contribuent à la disponibilité des produits alimentaires et réduisent au minimum les répercussions de leurs activités sur les habitats et les écosystèmes marins, tout en restaurant et en maintenant les populations d'espèces exploitées au-delà des niveaux produisant un rendement maximal durable; considère que l'application de la PCP doit tenir compte des particularités des différents bassins maritimes; souligne qu'il importe de mobiliser pleinement le Feampa à l'appui de la mise en œuvre de la PCP et de la transition énergétique de la flotte; déplore que la PCP et le Feampa imposent des limites strictes de capacité fondées sur le tonnage, ce qui limite l'installation de nouveaux systèmes de propulsion et de stockage du carburant, et entrave les améliorations de la sécurité, des conditions de travail et du confort de base pour les pêcheurs;

22. rappelle que l'évaluation en cours de la PCP et son éventuelle révision future devraient analyser et prendre en considération la situation de la flotte de l'Union et les améliorations nécessaires; souligne qu'il incombe aux États membres de gérer leurs propres plafonds de capacité, comme en dispose la PCP; relève que, pour le secteur de la pêche, l'application de ces limites et l'approche restrictive des États membres ont érigé des obstacles à la décarbonation et à la transition énergétique de la flotte; souligne l'importance de l'aide de la PCP et du Feampa pour que la flotte de pêche de l'Union devienne durable dans ses trois dimensions, avec le financement nécessaire et adéquat prévu dans le futur cadre financier pluriannuel;

23. se félicite du fait que l'actuel Feampa offre la possibilité de contribuer à l'amélioration des conditions de travail, de vie et de sécurité des navires de l'Union sans augmenter leur capacité de pêche, en s'intéressant particulièrement aux navires de pêche côtière et artisanale; souligne que le Feampa contribue à la durabilité de la pêche et à l'économie bleue ainsi qu'à la mise en œuvre de l'objectif de développement durable 14; s'inquiète toutefois de ce que ces possibilités n'aient pas été largement utilisées par les États membres et estime que des règles trop restrictives ont créé des obstacles à cet égard;

24. estime que la réduction de la dépendance à l’égard des combustibles fossiles ne devrait pas rendre l’Union dépendante de pays tiers pour le développement, la construction et la modernisation de la flotte de l’Union; souligne que l’autonomie stratégique de l’Union doit être au cœur de toutes les politiques, y compris de la politique de décarbonation, de transition énergétique et de modernisation de la flotte, notamment dans le cadre de la future stratégie industrielle maritime;

25. demande que la stratégie industrielle maritime inclue la flotte de pêche au sein de son objectif de soutenir l’économie bleue et d’assurer ou de reconquérir le leadership mondial de l’Europe en matière de technologies maritimes;

26. souligne que, pour trouver des moyens spécifiques et réalistes de moderniser et décarboner la flotte, il est nécessaire d’adopter une approche globale tout au long de la chaîne de valeur maritime (comprenant les armateurs, les ports, les fournisseurs d’énergie, les chantiers navals, les bureaux d’études, les équipementiers, les entreprises de classification, les financeurs, les chercheurs, etc.) et de favoriser la collaboration au moyen d’initiatives et de programmes promouvant les navires et infrastructures portuaires à émissions nulles;

27. souligne, à cet égard, l’importance des mesures visant à stimuler la demande de carburants maritimes durables, telles que l’utilisation des instruments et des objectifs stratégiques de l’Union, ainsi qu’à encourager et à faciliter le déploiement des infrastructures nécessaires;

28. se félicite à cet égard des travaux du partenariat pour la transition énergétique pour la pêche et l’aquaculture de l’UE, lancé par la Commission en 2023, qui devrait être une plateforme collaborative conçue pour accélérer la transition énergétique dans les secteurs de la pêche et de l’aquaculture de l’Union; souligne l’importance de la collaboration et du dialogue dans le cadre de ce partenariat, mais insiste sur le fait qu’il doit déboucher sur des améliorations concrètes des conditions nécessaires à la décarbonation afin que les objectifs soient atteints;

29. attire l’attention sur la nécessité de stimuler la compétitivité du secteur et de soutenir sa transition durable, en offrant un avenir durable aux entreprises et aux communautés côtières, et en établissant un nouveau pacte stratégique entre l’Union européenne et le secteur de la pêche et de l’aquaculture;

30. souligne la nécessité d’encourager la recherche appliquée et l’innovation technologique dans le domaine de l’économie circulaire dans le secteur de la pêche, y compris au niveau des engins de pêche, en promouvant des initiatives pilotes et des projets

territoriaux qui favorisent les synergies entre les entreprises du secteur de la pêche, les groupes d'action locale dans le secteur de la pêche, les opérateurs de traitement des déchets, les entreprises de recyclage et d'autres acteurs économiques, dans le but d'accroître l'efficacité des ressources, d'améliorer la compétitivité du secteur et de créer de nouvelles possibilités d'emploi au niveau local;

31. souligne que l'éloignement géographique, l'insularité et la petite taille des régions ultrapériphériques nécessitent une approche différenciée de la décarbonation de leurs secteurs de la pêche, compte tenu de la difficulté de leurs flottes à se conformer aux processus de décarbonation et de modernisation qu'implique la transition technologique durable; souligne que les instruments de financement précédents, tels que le programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité pour la pêche, ont tenu compte des caractéristiques particulières de ces régions, reconnues à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; souligne, en outre, qu'il convient d'en tenir pleinement compte lors de la conception et de la mise en œuvre des instruments de financement, des cadres réglementaires et des stratégies d'innovation;

32. constate que les flottes de pêche des régions ultrapériphériques sont principalement de petite taille et vieillissantes, et qu'elles sont confrontées à des risques croissants en matière de sécurité et à la détérioration des conditions de travail et de vie; note, en outre, que leurs conditions structurelles et les coûts supplémentaires dus à l'éloignement sont encore aggravés par l'incidence croissante des conditions météorologiques extrêmes; souligne que cette situation restreint l'accès aux ressources et menace la sécurité alimentaire et les économies locales de ces territoires;

33. demande d'adapter les critères d'éligibilité et les priorités d'investissement dans le cadre du Feampa et d'autres instruments de l'Union afin de tenir compte des contraintes structurelles et des vulnérabilités environnementales des régions ultrapériphériques, en veillant à ce que la transition énergétique ne creuse pas les inégalités et ne menace pas la viabilité socioéconomique de ces territoires;

34. souligne que la petite pêche côtière, en particulier dans les régions insulaires et ultrapériphériques, est une pierre angulaire de la sécurité alimentaire et du tissu économique, social et culturel de nombreuses communautés locales, où l'accès à des sources de protéines fraîches et saines est étroitement lié à la viabilité de l'activité de pêche locale; invite la Commission à veiller à ce que les objectifs environnementaux soient pleinement compatibles avec la durabilité économique des entreprises actives dans la pêche artisanale côtière;

35. appelle de ses vœux une coopération renforcée avec les pays tiers opérant dans les mêmes régions et bassins maritimes, notamment dans le cadre des organisations régionales de gestion des pêches, lorsque cela est approprié et qu'elles sont déjà établies, afin d'échanger les bonnes pratiques, de coordonner les investissements et d'établir des objectifs communs pour la décarbonation, la transition énergétique et la durabilité environnementale de la pêche afin de veiller à l'application de règles communes, tout en respectant le principe de réciprocité et de conditions équitables pour tous les opérateurs;

36. relève que les flottes de pêche lointaine opérant dans les pays en développement et en haute mer se heurtent à l'obstacle insurmontable que constituent les infrastructures telles que les ports, les chantiers navals et les centres de stockage de nouveaux carburants et systèmes de propulsion dans ces pays, qui ne sont pas préparés ou adaptés pour répondre aux besoins des navires décarbonés;

37. suggère que la Commission réexamine les incidences environnementales et en matière d'émission de CO_2 de toutes les importations de produits de la pêche et de l'aquaculture afin d'éviter des conditions de concurrence inégales avec les concurrents mondiaux qui ne sont pas soumis à des cadres réglementaires aussi stricts ni à des normes environnementales, sanitaires et sociales équivalentes;

Modernisation

38. souligne que la modernisation de la flotte de pêche de l'Union est un élément clé de la transition vers un secteur plus durable et plus résilient et qu'elle devrait relever des défis à la fois technologiques et humains, en s'assurant que l'efficacité énergétique, la capacité numérique et la sécurité opérationnelle vont de pair avec l'amélioration des conditions de travail à bord;

39. réaffirme que l'augmentation du tonnage brut ou la reconfiguration de la conception des navires pour tenir compte de systèmes de propulsion alternatifs ou d'améliorations de la sécurité ne devraient pas être considérées comme contribuant à une augmentation de la capacité de pêche et, par conséquent, comme contribuant au risque de surpêche; souligne que le découplage de la capacité de pêche et du tonnage brut pour la décarbonation, la transition énergétique ou l'amélioration de la sécurité est nécessaire pour disposer d'un cadre d'action équitable et fondé sur des données probantes;

40. demande un soutien public pour privilégier la modernisation des navires, qui assure à la fois des avantages environnementaux, des progrès sociaux et une meilleure capacité de conservation des captures à bord, y compris des systèmes d'entreposage frigorifique

et de conservation par le froid, dans le respect des plafonds de capacité nationaux;

41. invite les États membres à utiliser le soutien financier national et de l'Union pour donner la priorité aux stratégies de modernisation qui renforcent la viabilité à long terme des entreprises de pêche, favorisent les chaînes de valeur locales et garantissent que les pêcheurs peuvent continuer à exercer leur activité dans des conditions justes, prévisibles et économiquement viables;

42. réaffirme que le renouvellement des générations peut aller de pair avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe et avec la nécessité d'assurer la transition numérique également dans l'économie bleue; note que cela nécessite non seulement d'attirer les jeunes vers le secteur de la pêche, mais aussi de garantir l'amélioration des conditions de travail et de vie à bord, de fournir de meilleurs hébergements et installations pour contribuer au bien-être des équipages, de garantir une formation et une information adéquates, et d'offrir des perspectives de carrière attrayantes et la possibilité d'améliorer leur situation personnelle, notamment en offrant des possibilités de revenus justes et stables et en garantissant la durabilité;

43. souligne que les jeunes générations de pêcheurs contribuent à la cohésion de leurs communautés locales, en particulier dans les régions côtières les plus isolées et celles qui ont moins de perspectives d'emploi, ce qui leur permet de contribuer à l'amélioration économique, sociale et environnementale du secteur; souligne également la nécessité de renforcer le rôle des femmes dans ce secteur en augmentant la mobilité et les possibilités d'emploi dans l'ensemble de l'Union, sans difficultés ni restrictions en ce qui concerne la reconnaissance de leurs compétences et de leur formation; note que cela contribuerait à améliorer l'image du secteur et à le rendre plus attrayant;

44. estime que le renouvellement des générations ne doit pas se faire au prix d'un conflit entre elles et devrait inclure des pêcheurs de tous âges pour assurer une approche équilibrée de la transition verte et numérique afin de ne pas se priver du patrimoine de l'expérience;

45. souligne le rôle stratégique de la transition numérique dans la modernisation, la décarbonation et la transition énergétique de la flotte de pêche, ce qui améliorera également l'efficacité opérationnelle, la sécurité en mer et les conditions de travail des pêcheurs; souligne que le soutien aux outils et systèmes numériques qui améliorent la navigation, les prévisions météorologiques, la communication et la traçabilité, en particulier dans les flottes artisanales, soutiendra également la réduction des coûts du carburant et contribuera à un processus de décarbonation plus viable sur le plan économique; fait ressortir que la transition

numérique doit aller de pair avec une formation adéquate, le renforcement des capacités et la conception de technologies inclusives, en tenant compte de la diversité des utilisateurs et en s'assurant que les solutions numériques contribuent à l'amélioration des environnements de travail et à une répartition équitable des avantages technologiques dans l'ensemble du secteur;

46. souligne la nécessité de procéder à des audits énergétiques des navires de pêche par l'intermédiaire du Feampa; insiste sur le fait que les opérations d'optimisation et de mise à niveau doivent être encouragées partout où cela est possible afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires et de promouvoir l'utilisation de technologies, en particulier l'intelligence artificielle, pour optimiser les parcours de pêche, afin de décarboner la pêche à un coût plus abordable;

47. souligne qu'il importe d'améliorer la collecte, l'accessibilité et l'utilisation des données environnementales, socioéconomiques et opérationnelles dans le secteur de la pêche, y compris grâce à des outils numériques et des méthodes de surveillance participatives; fait ressortir que des données fiables et récentes sont essentielles pour prendre des décisions fondées sur la science et pour adapter les politiques à l'évolution des conditions écologiques et économiques; appelle à une intégration plus étroite entre les systèmes de connaissances, y compris la recherche scientifique, les savoirs écologiques traditionnels et les données opérationnelles en temps réel, afin d'appuyer une gouvernance de la pêche plus réactive, équitable et durable;

48. demande l'allocation d'un financement spécifique, en sus des efforts de décarbonation et de transition énergétique, pour soutenir les adaptations des navires qui répondent aux normes minimales de bien-être des travailleurs – conformément aux exigences en matière de santé et de sécurité au travail et aux conventions internationales sur le travail maritime, comme la convention de 2007 de l'Organisation internationale du travail concernant le travail dans le secteur de la pêche – y compris l'accès à l'eau potable, à un logement sûr, à une alimentation adéquate, à une protection contre la fatigue et à des soins médicaux; considère que ces améliorations sont essentielles pour garantir la dignité au travail, prévenir les accidents et promouvoir la durabilité sociale du secteur;

49. souligne que la modernisation, la décarbonation et la transition énergétique devraient également contribuer à la viabilité économique, aux possibilités d'emploi et à la compétitivité du secteur de la pêche de l'Union et ne doivent pas compromettre la rentabilité du secteur ni l'autonomie alimentaire stratégique de l'Union;

50. souligne que les investissements dans l'adaptation des navires, les outils numériques et les capacités de conservation des produits de la pêche à bord peuvent contribuer à réduire les coûts opérationnels et les émissions, à améliorer la qualité des produits et à accroître la valeur marchande des captures, à condition que les efforts visant à atteindre les objectifs fixés soient soutenus par une gouvernance coordonnée et fondée sur des données scientifiques entre les régions, ainsi que par des financements publics et privés et des instruments de marché bien appliqués;

51. réaffirme que la modernisation, la décarbonation et la transition énergétique de la pêche doivent être considérées comme faisant partie d'une stratégie plus large pour le développement côtier et maritime, y compris la planification de l'espace maritime, la conservation de la biodiversité, l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci, ainsi que le déploiement des énergies renouvelables; affirme avec insistance qu'une approche équilibrée et coordonnée est nécessaire pour éviter de marginaliser les communautés de pêcheurs; met en évidence le potentiel de synergies positives entre la pêche durable, la conservation des océans, l'énergie propre et le développement local lorsqu'ils sont gérés dans des cadres globaux, inclusifs, fondés sur la science et territorialement adaptés;

52. souligne que le rapport d'un atelier récent du Parlement[18] suggère que les futurs instruments de soutien à la pêche devraient envisager des conditions moins restrictives pour le soutien à la première acquisition d'un navire de pêche, au renouvellement ou au remplacement des moteurs et aux améliorations des navires nécessitant un tonnage supplémentaire, tout en appliquant des restrictions pour éviter la surcapacité ou la surpêche au niveau des segments individuels ou de l'ensemble de la flotte nationale; souligne en parallèle que les navires de pêche individuels doivent pouvoir s'adapter aux besoins économiques, environnementaux et sociaux;

53. demande dès lors une révision des seuils d'éligibilité exposés à l'heure actuelle aux articles 13, 17, 18 et 19 du Feampa afin de permettre un soutien public à la modernisation ou au remplacement des navires qui vise strictement à améliorer la sécurité, les conditions de travail et de vie, l'efficacité énergétique et l'adoption de techniques de pêche durables; insiste sur le fait que ce soutien ne devrait pas se traduire par une augmentation de la capacité ou de l'effort de pêche et qu'il devrait être subordonné au respect de normes environnementales et sociales élevées, tout en assurant la viabilité économique et le renouvellement des générations, en

---

18 Parlement, «Atelier sur l'avenir de la flotte de pêche de l'Union − première évaluation des programmes Feampa des États membres pour 2021-2027», département thématique des politiques structurelles et de cohésion, 19 novembre 2024.

particulier dans les régions ultrapériphériques et les zones côtières où l'évaluation de la flotte montre que l'effort de pêche est en harmonie avec les ressources disponibles;

54. insiste sur la nécessité d'une révision à mi-parcours du Feampa et d'une révision ciblée des textes de la PCP ainsi que des lignes directrices pertinentes pour prendre en compte les exigences de conception et d'espace pour le stockage de carburants, d'énergies et de systèmes de propulsion de substitution, et pour assouplir l'encadrement des aides d'État dans le cadre de la construction et de la modernisation des navires; demande la création d'un fonds d'urgence spécifique pour accélérer le renouvellement de la flotte, permettant ainsi une transition réaliste vers des technologies énergétiques propres;

55. souligne l'urgence de remédier au manque de zones de travail couvertes, d'installations sanitaires, d'espaces de repos adéquats et d'équipements de sécurité qui touche actuellement de nombreux navires de la flotte artisanale et à petite échelle; note que les définitions actuelles de la capacité de pêche de l'Union ne font pas de distinction entre les zones opérationnelles du navire et celles qui sont consacrées à l'amélioration des conditions sociales et de sécurité à bord; souligne que cela dissuade d'investir dans des améliorations essentielles telles que des espaces de travail protégés, des zones de repos et des installations sanitaires, qui sont indispensables pour garantir des conditions de travail et de vie décentes; invite la Commission à trouver une solution qui concilierait les besoins des travailleurs de la pêche avec la nécessité de veiller à ce que la capacité de pêche de la flotte de l'Union ne soit pas augmentée, notamment en excluant le tonnage «social et de sécurité» du calcul de la capacité de pêche;

56. invite la Commission, à cette fin, tout en maintenant un cadre et des limites qui empêchent la surpêche, à procéder à un examen approfondi des indicateurs qui mesurent la capacité de pêche et l'incidence de la pêche;

57. souligne que la transition énergétique du secteur de la pêche nécessite des investissements importants, qui ne sont pas toujours réalisables pour les petites entreprises disposant uniquement de ressources ordinaires; invite la Commission à faire de la décarbonation un moyen de soutenir la viabilité de la pêche côtière dans l'Union et à envisager de relever, temporairement et de manière adaptée, le plafond des aides de minimis dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, en vue de soutenir l'adoption de technologies à faibles émissions, le renouvellement durable et/ou l'adaptation de la flotte et l'efficacité énergétique tout au long de la chaîne d'approvisionnement, et ce en collaboration avec les professionnels dans ce domaine de la flotte, en vue de stimuler les investissements;

Développement et déploiement d'engins de pêche

58. souligne que l'innovation dans le domaine des engins et des techniques de pêche devrait être fondée sur les meilleures données scientifiques disponibles et guidée par des objectifs environnementaux clairs, contribuant à améliorer la sélectivité, à réduire les prises accessoires ou les captures accidentelles, à réduire au minimum les risques de perte et d'abandon des engins de pêche, à optimiser les parcours des navires, à apporter des avantages économiques et à réduire l'incidence sur les habitats marins; souligne la nécessité d'investissements publics et privés ciblés et d'un soutien réglementaire pour promouvoir le développement, l'essai et l'utilisation généralisée d'engins de pêche qui améliorent à la fois les résultats écologiques et la viabilité opérationnelle de flottes durables;

59. invite la Commission à soutenir l'innovation en investissant dans l'augmentation de la sélectivité des engins de pêche, en améliorant les infrastructures portuaires et en modernisant les navires de pêche afin d'améliorer la santé, la sécurité et les conditions de travail, d'accroître l'efficacité énergétique, de faire baisser le niveau d'émission et d'améliorer la qualité des captures;

60. rappelle qu'il est nécessaire de respecter le principe de précaution lors de la mise au point et du déploiement d'engins et de techniques de pêche innovants; souligne qu'il est essentiel de promouvoir une approche fondée sur les écosystèmes lors du développement et du déploiement d'engins et de technologies de pêche innovants afin de réduire les prises accessoires, de réduire au minimum les captures accidentelles, de réduire l'incidence sur les fonds marins et d'améliorer l'efficacité en carburant; souligne que les projets pilotes et la pêche expérimentale devraient rester limités dans le temps et dans le nombre de navires, afin de tester de nouveaux engins et de nouvelles technologies de propulsion et de veiller à ce qu'aucun déploiement à grande échelle n'ait lieu tant que leurs incidences environnementales, sociales et économiques n'ont pas été évaluées de manière scientifique, indépendante et complète, et qu'il n'a pas été démontré qu'ils sont sûrs et durables;

61. souligne qu'il faut de toute urgence investir dans des technologies de pêche qui limitent les captures non désirées, améliorent la sélectivité et réduisent au minimum les perturbations de l'écosystème, et déployer ces technologies; souligne que les transitions technologiques dans le secteur doivent être davantage facilitées de manière plus efficace en termes de temps, et guidées par la neutralité technologique et des preuves scientifiques solides, y compris concernant tous les aspects de la durabilité; demande que les processus décisionnels relatifs à l'approbation des engins, à l'éligibilité au financement et à la flexibilité réglementaire soient fondés sur les meilleures données scientifiques disponibles, soient

alignés sur toutes les politiques et réglementations pertinentes et contribuent aux trois piliers de la durabilité;

62. invite la Commission à tenir compte des spécificités de chaque bassin maritime et des différences régionales, à renforcer la régionalisation et l'adaptation des plans de gestion pluriannuels à ces objectifs de sélectivité et à privilégier l'utilisation d'engins ayant moins d'incidences sur les écosystèmes, en étroite collaboration avec les comités consultatifs et en dialoguant avec les flottes locales, en tenant compte des incidences socioéconomiques et du changement climatique;

63. souligne la nécessité de disposer de lignes budgétaires spécifiques pour financer la recherche sur la décarbonation et la transition énergétique dans le futur cadre financier pluriannuel, par exemple au titre du Fonds européen pour la compétitivité et d'Horizon Europe;

64. souligne que la transférabilité des innovations scientifiques vers les pêcheurs peut être altérée par le risque de perte de revenus des professionnels pendant les phases d'expérimentation; demande à la Commission d'envisager un soutien financier pour atténuer ce risque et accélérer le déploiement d'engins plus sélectifs et ayant des incidences moindres;

65. reconnaît la contribution croissante des pêcheurs à l'action pour le climat et à la protection de l'environnement par des activités telles que la collecte des déchets marins, y compris les engins de pêche perdus ou abandonnés; souligne que ce rôle devrait être encouragé et soutenu par des mesures incitatives ciblées, des infrastructures portuaires adéquates et la création de sources de revenu complémentaires liées aux objectifs de l'économie circulaire; fait observer que la promotion de la contribution écologique des pêcheurs permet de renforcer l'acceptabilité sociale de la profession, de consolider leur rôle de gardiens de la mer et de contribuer à la réalisation d'objectifs plus larges en matière de durabilité et de restauration des milieux marins;

66. invite la Commission à veiller à ce que toutes les parties prenantes concernées, y compris les petits pêcheurs, les organisations de producteurs et les communautés côtières, participent à la conception, au développement et à l'évaluation des engins de pêche innovants, par opposition à une approche «à taille unique»; tient à rappeler que la gouvernance participative renforce la légitimité, l'application pratique et l'acceptation des règles, tout en permettant l'intégration des connaissances écologiques locales et de l'expérience vécue;

67. demande que les politiques publiques et les instruments de financement accordent la priorité au soutien des pêcheurs et des

communautés qui adoptent des engins et des pratiques durables qui contribuent à la préservation de la biodiversité et à la stabilité des ressources à long terme; fait ressortir que la reconnaissance et le soutien des techniques de pêche durables et d'une approche écosystémique en matière de gestion des pêches sont essentiels pour garantir la résilience des communautés côtières, préserver les savoirs traditionnels et promouvoir une transition juste et inclusive dans le secteur;

68. demande l'intégration de systèmes de technologie de détection fondés sur l'intelligence artificielle afin de soutenir les pratiques de pêche sélective, d'améliorer l'information sur les captures et de réduire les captures non désirées; est d'avis que la combinaison de technologies intelligentes et d'engins innovants peut améliorer considérablement la sélectivité et les performances environnementales;

69. souligne que la gestion des engins et des techniques de pêche devrait être fondée sur des cadres de gouvernance inclusifs et adaptatifs qui reflètent la diversité des flottes, des bassins maritimes et des pratiques de pêche dans l'Union, et souligne l'importance de veiller à ce que ce cadre règlementaire soit clair, prévisible et s'appuie sur des objectifs politiques à long terme; souligne qu'il est nécessaire de renforcer la coopération entre les scientifiques, les pêcheurs et les autorités dans le cadre du développement, de l'essai et de l'évaluation de nouveaux engins, en encourageant la confiance mutuelle et la responsabilité partagée pour des résultats durables; appelle à des processus décisionnels efficaces en termes de temps, transparents, participatifs et capables d'intégrer l'évolution des réalités socio-écologiques sur le terrain;

70. souligne la nécessité d'améliorer la mesure de l'effort de pêche au moyen d'outils de gestion qui vont au-delà du simple décompte des jours en mer, en incluant également le temps réel pendant lequel les engins sont déployés pour la capture – ce que l'on appelle la «durée d'immersion» ou la «pêche active»; demande donc que soit envisagée, s'il y a lieu, une révision des définitions de l'«activité de pêche» dans la législation de l'Union, afin qu'elles reflètent plus précisément les différentes caractéristiques opérationnelles des engins de pêche et qu'elles contribuent à une gestion plus équitable et plus efficace de l'effort de pêche;

71. encourage les projets pilotes et souligne leur importance à la fois en tant que démonstrateurs d'innovation et en tant que tremplins pour atteindre le niveau de maturité technologique nécessaire pour obtenir les approbations nécessaires et être prêts à être commercialisés et déployés à plus grande échelle; demande qu'un suivi des projets pilotes les plus efficaces soit assuré pour éviter la redondance des projets déposés ou l'échec de projets pourtant efficaces;

72. souligne que les pêcheurs peuvent subir des pertes de captures et de revenus lorsqu'ils participent à des projets pilotes; souligne que l'application des règles du Feampa aux projets pilotes limite certaines expérimentations dans la pratique; demande à la Commission, aux États membres et aux autorités régionales de développer l'usage des «laboratoires vivants» pour concilier innovations et initiatives locales afin de permettre des essais pratiques pour s'assurer que les nouvelles innovations fonctionnent dans la pratique et n'imposent pas de charges inutiles au secteur;

73. demande l'élaboration d'un cadre commun d'étiquetage et de traçabilité de l'Union qui permette aux consommateurs et aux acheteurs de repérer les produits de la pêche répondant à des normes environnementales, sanitaires et sociales élevées;

74. souligne que le succès des transitions écologique et numérique dans le secteur de la pêche, y compris sa décarbonation et sa transition énergétique, dépend de la disponibilité de travailleurs qualifiés et bien formés; réclame une meilleure utilisation des programmes européens existants, tels qu'Erasmus+, le Fonds social européen plus et le Feampa, pour soutenir la formation formelle et informelle en matière de sécurité au travail, d'outils numériques, de conscience environnementale et de techniques de pêche durables; souligne qu'il importe de reconnaître et de financer la formation professionnelle nécessaire pour la mise en place et l'utilisation des nouvelles technologies et des nouveaux engins, ainsi que les compétences pratiques acquises grâce à l'expérience et de faciliter la transmission intergénérationnelle des connaissances; fait ressortir que la formation doit être continue, inclusive et adaptée à l'évolution des besoins des pêcheurs et des communautés côtières, en particulier dans les zones éloignées et structurellement défavorisées;

75. affirme avec insistance que les secteurs de l'aquaculture, de la conchyliculture et de la culture d'algues peuvent contribuer à réduire l'empreinte carbone de notre système alimentaire; se félicite du recours de plus en plus fréquent aux pratiques à faible intensité de carbone, telles que les aliments durables pour animaux et l'utilisation de barges décarbonées, et demande par conséquent que ces technologies soient déployées à plus grande échelle dans les exploitations agricoles, lorsque cela est pertinent; fait observer que les évolutions futures devraient privilégier les producteurs d'aquaculture durable qui évitent de nuire à la biodiversité marine tout en apportant des avantages socioéconomiques aux communautés côtières;

76. est d'avis que la mise en place d'une politique commune de l'aquaculture sur un pied d'égalité avec la PCP, avec l'adoption d'objectifs quantifiés pour le développement de l'aquaculture, peut contribuer de manière adéquate à un processus bien réfléchi de

décarbonation et de transition énergétique pour l’économie bleue de l’Union;

77. souligne l’importance d’un cadre juridique clair et cohérent assorti de critères et d’indicateurs de durabilité mesurables pour orienter et suivre le développement de l’aquaculture dans l’Union, y compris une meilleure planification de l’espace maritime; demande donc de renforcer les investissements et les politiques de soutien à l’aquaculture marine et continentale durable, la conchyliculture et la culture d’algues, en tant que partie intégrante de la stratégie européenne pour une économie bleue à faibles émissions, et de renforcer la résilience de l’aquaculture aux incidences du changement climatique;

°

° °

78. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.