

A l'attention de Madame Carole Delga
Présidente de la Région Occitanie Pyrénées - Méditerranée
Hôtel de Région Montpellier
201 avenue de la Pompignane
34064 Montpellier Cedex 02

Sète, le 2 mars 2022

Objet : transition énergétique du secteur des pêches maritimes méditerranéennes

Madame la Présidente,

La pêche professionnelle en Méditerranée se trouve aujourd'hui à un tournant de sa mutation environnementale. Après une quinzaine d'années d'efforts¹ pour **réduire son empreinte écologique** sur les biocénoses marines et les habitats marins, sur fond de réduction des zones et jours de pêche pour certaines flottilles, elle bute aujourd'hui comme sur les autres façades maritimes sur la question de la **décarbonation de son activité**.

En effet, malgré différentes initiatives concernant le carburant, fort est-il de constater que celles-ci n'ont pas jusqu'à présent porté leurs fruits à cause de contraintes d'ordre technique, économique, ou réglementaire. Ainsi, dans le cadre du projet [ASFEESH](#) avait été examinée en Méditerranée française la possibilité pour les chalutiers d'une motorisation hybride diesel - électrique avec l'utilisation de carburants alternatifs dont des essais avec huile végétale : mais des problèmes de température, la nécessité de doubles réservoirs et de double tuyauterie, de cuves de stockage à terre, et d'autres contraintes notamment de sécurité ont fait que la motorisation à l'huile végétale coûtait au final plus cher que le gazole, d'où l'abandon du projet.

A l'autre bout des Pyrénées (Saint-Jean de Luz), des bateaux de pêche ont cependant déjà navigué aux biocarburants dans le cadre d'une expérimentation portée au début des années 2010 par l'Institut Français des Huiles Végétales Pures et soutenue alors par le Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Pêche et le Fonds Européen pour la Pêche (programme ITSASOA). L'opération s'était avérée un succès, avec plus de 75 % d'équivalent CO2 économisés et des expertises sur les moteurs n'ayant montré ni traces d'encrassement après 5 000 heures de fonctionnement, ni d'usure, ni de dysfonctionnements d'ordre mécanique ou autre. Malheureusement, l'huile végétale pure alors utilisée restait là aussi plus chère que le gazole maritime.

Quant aux autres énergies alternatives, telles que la technologie des piles à combustibles (hydrogène) ou la motorisation au gaz, bien qu'ayant vu naître quelques projets de démonstrateurs en France au cours des dernières années, elles sont à ce jour bloquées par des **obstacles réglementaires ou techniques** (notamment de stockage d'hydrogène à bord des navires de pêche) pour leur application sur des navires en exploitation. Les solutions qui ont ainsi pu être déjà testées ne se sont pas pour l'instant montrées plus convaincantes, avec des économies (hors investissement) très relatives compte-tenu des coûts d'exploitation (à ce jour très élevés

¹ Depuis la mise en œuvre du [Règlement \(CE\) n° 1967/2006 du Conseil du 21 décembre 2006 concernant des mesures de gestion pour l'exploitation durable des ressources halieutiques en Méditerranée](#)

notamment pour l'hydrogène) et de diverses autres contraintes notamment d'entretien ou de perte de puissance (sachant que la grosse contrainte de la pêche c'est la nécessité d'une forte puissance de traction, ce qui est souvent très énergivore et ne peut être totalement solutionné jusqu'à nouvel ordre par des batteries).

Quoi qu'il en soit, toutes ces expérimentations montrent que l'avitaillement d'un navire de pêche professionnelle par un produit non pétrolier (ou avec une moindre dépendance aux produits pétroliers) est **potentiellement réalisable et fiable**, en impactant de façon très positive le bilan carbone de son activité, comme cela a déjà pu être démontré sur d'autres navires que ceux de pêche, notamment dans le cadre de la feuille de route des industriels de la mer. Pour la pêche, l'innovation dans les biocombustibles en particulier reste à poursuivre car ces carburants fonctionnent dans les moteurs diesels actuels avec un meilleur bilan carbone et moins de rejets de particules : ils nécessitent cependant des adaptations techniques, notamment à terre pour le stockage, ainsi que la levée de certains freins réglementaires, et leur modèle économique doit être amélioré.

Or, compte tenu de l'envolée actuelle du prix du gazole, sur fond de crise géopolitique avec le conflit en Ukraine, il est prévisible que ce prix ne rebaissera pas significativement, du moins à moyen terme. Ainsi, les expérimentations qui s'étaient avérées non rentables dans le passé pourraient le devenir à partir d'aujourd'hui. De même qu'on peut penser que l'évolution du coût de l'hydrogène, avec le déploiement par la Région de son plan hydrogène vert, permettra à un horizon relativement raisonnable de devenir une source d'énergie rentable pour la pêche. Cependant, si la transition énergétique est un enjeu majeur pour l'avenir du secteur de la pêche maritime et de toute sa filière, celui-ci ne pourra avancer **sans un accompagnement volontariste** des autres parties prenantes, parmi lesquelles la **Région Occitanie**, et **sans attendre que les coûts des énergies vertes soient devenus abordables pour permettre cette transition**.

La motorisation représente d'autre part un souci particulièrement sérieux pour la flottille chalutière, déjà fortement impactée par le plan de gestion West Med. Celle-ci reste pourtant la **pierre angulaire de l'économie des ports de pêche de la façade méditerranéenne**, dans un contexte où la réglementation est là encore un facteur bloquant ; avec des chalutiers limités en puissance et dont les propriétaires, s'ils veulent remotoriser, ne peuvent théoriquement plus le faire avec les mêmes navires, à plus forte raison qu'ils n'ont pas droit aux aides communautaires car en « surcapacité ».

Dans ce même contexte de contraintes réglementaires, l'hypothèse de transposer en Méditerranée des expérimentations menées en Atlantique pour améliorer la performance des treuils enrouleurs et hydrauliques et plus largement le gréement de l'engin de pêche pour en réduire la trainée (avec des possibilités d'économies de gazole pouvant aller de 10 à 30 %), a été écartée par les services de l'Etat parce qu'interdite dans le cadre du plan de gestion West Med.

La pêche méditerranéenne doit aujourd'hui être accompagnée dans **un dispositif de R&D sur la transition énergétique** au même titre dans le maritime que le commerce, la défense, le transport de passagers ou encore les industries *offshore*, parmi lesquelles celle liée aux projets d'éolien flottant EolMed et EOS. Or, comme nous l'avons indiqué dans notre [cahier d'acteur](#) dans le cadre du [débat public](#) en 2021, ces projets doivent non seulement répondre aux défis généraux de Transition Ecologique et Energétique de la Région Occitanie, mais aussi au challenge particulier de la transition écologique de la pêche pour répondre à la forte dépendance énergétique de ses navires.

Une telle réflexion devrait en outre intégrer :

- le rapprochement avec la filière poids lourds, car les besoins de puissance motrice d'une partie significative de la flotte de pêche ont des caractéristiques communes avec ceux du transport routier et des engins de carrière et du BTP ;
- la question du stockage de l'énergie et des carburants alternatifs, et donc les logistiques portuaires d'approvisionnement, en particulier à Sète en tant que « Port du futur » ;
- la levée des verrous réglementaires en lien avec la DGAMPA (Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture).

C'est pourquoi nous souhaiterions, Madame la Présidente, que vous puissiez nous accorder une audience, afin de vous présenter plus en détails notre réflexion sur le sujet, et surtout examiner comment nos enjeux pourraient figurer parmi ceux que la Région pourrait encourager.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de nos meilleures salutations.

Copie à :

Monsieur Didier Codorniou, 1^{er} Vice-président du Conseil Régional, Président du Parlement de la Mer

Monsieur Sébastien Denaja, Conseiller régional

Monsieur Loïc Linares, Président du Cepralmar



SATHOAN
LA MER ENSEMBLE PAR PASSION

Société Coopérative Maritime
des Pêcheurs de Sète Môle
29 Promenade JB Marty
Cap St Louis 3B, 34200 SETE
☎ 04 67 46 04 15
www.sathoan.fr / sathoan@wanadoo.fr
Siret 382 087 963 00023

Bertrand WENDLING
Directeur Général
*Société Coopérative Maritime des
Pêcheurs de Sète-Môle
Organisation des Producteurs Sa.Tho.An*