

Groupe de travail 1 : Production de l'UE

Projet de procès-verbal

Lundi 19 septembre 2022 (10h00 – 13h30 CEST)

NH Bruxelles UE Berlaymont

Interprétation en ANG, ES, FR

Mot de bienvenue du Président, Sean O'Donoghue

Cliquez [ici](#) pour accéder à la présentation du Président.

Adoption du projet d'ordre du jour et du procès-verbal de la dernière réunion (24.05.22) : adopté

Points d'action de la dernière réunion

- **État d'avancement des décisions prises lors de la dernière réunion : pour information**
- Fonctionnement de l'Organisation Commune des Marchés (OCM) :
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour pour la réunion de septembre 2022, un point sur le rôle des Organisations de Producteurs ainsi que sur la sensibilisation à l'OCM sera programmé.
 - Le Secrétariat prendra contact avec la Commission au sujet de la possibilité d'organiser conjointement un événement sur le rapport de l'OCM, d'une manière similaire aux réunions régionales consacrées au rapport de la PCP.
 - Point inscrit à l'ordre du jour (12h45 CEST)
 - Courriel envoyé à MARE A4 (14 juin 2022) : aucun projet d'événement spécifique sur l'OCM.
- Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) :
 - Dans le projet d'ordre du jour pour la réunion de septembre 2022, une présentation du programme national par un autre État membre sera programmée.
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour pour la réunion de janvier 2023, une mise à jour par la Commission sur l'approbation et la mise en œuvre des programmes nationaux sera demandée.
 - Présentation par un État membre : reportée à janvier 2023.
 - Demande de mise à jour par la Commission : en attente
- Plans de Production et de Commercialisation :
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour pour la réunion de septembre 2022, l'étude des modifications possibles du document sur les Orientations et les Bonnes Pratiques sera programmée.
 - Point inscrit à l'ordre du jour (10h15 CEST)



- Observatoire européen des marchés des produits de la pêche et de l'aquaculture (EUMOFA) :
 - Un projet d'avis sur l'étude relative aux chaînes de valeur des produits de l'aquaculture sera examiné par procédure écrite.
 - Projet d'avis transmis par procédure écrite (14 - 29 septembre 2022)
- Rapport économique annuel sur la flotte de pêche de l'UE :
 - Projet d'avis à soumettre au Comité Exécutif pour approbation.
 - Avis adopté le 24 mai 2022
- Invasion russe en Ukraine :
 - Le Secrétariat diffusera la note technique de FAMENET sur la méthodologie des options de coûts simplifiés pour la compensation au titre de l'article 26.2 du règlement FEMAFa.
 - Note technique transmise par courrier électronique le 30 mai 2022.
 - Demande de maintien des réunions informelles acceptée par MARE A4

Plans de Production et de Commercialisation

- **Examen des projets de modification du document sur les Orientations et les Bonnes Pratiques**

Le Président a rappelé que, comme convenu précédemment, les modifications apportées au document Orientations et Bonnes Pratiques avaient été transmises. Les modifications ont été suggérées par MARE A4 et par l'EAPo. La version originale du document a été adoptée en 2018. Le Président a souligné que l'objectif était de mettre à jour le document, afin de prendre en compte les changements en matière de réglementation et de fournir plus de détails sur des points spécifiques. Le Président a proposé de procéder à l'examen des modifications. Ensuite, le document pourra être soumis au Comité Exécutif pour approbation. De plus, la DG MARE pourrait être contactée pour la diffusion du document.

Le Groupe de Travail a procédé à l'examen des modifications suggérées, paragraphe par paragraphe.

Le Président a expliqué qu'il n'y avait pas de changement dans la table des matières. Dans la partie "synthèse", quelques modifications rédactionnelles ont été apportées, notamment pour tenir compte de l'adoption du nouveau FEAMPA. Dans la partie "introduction", il y a eu quelques changements pour tenir compte du nouveau FEAMPA, notamment pour indiquer que, dans le cadre du nouveau fonds, la prise en compte de la dimension marketing n'est plus obligatoire pour les États membres.

Le Secrétaire Général a expliqué que, pour ce qui est de la partie "exigences des États membres", l'EAPo a suggéré de supprimer le premier paragraphe, en le remplaçant par un nouveau paragraphe détaillant les priorités. Le Secrétaire Général a également expliqué que la DG MARE a suggéré de supprimer la référence à un plafond de 3%, étant donné qu'un tel plafond n'existe pas dans le cadre du FEAMPA.

Le Président a souligné que dans la partie "financement des PPC et éléments couverts", une modification a été suggérée par la DG MARE afin de mettre à jour la gamme d'aides.



Le Secrétaire Général a précisé qu'une phrase avait été suggérée par M. Vande Weyer stipulant que "le paiement d'avances n'est pas possible dans le cadre du FEAMPA", mais que M. Vande Weyer a également ajouté une note stipulant "à vérifier par la DG MARE".

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a indiqué que le paiement d'avances était toujours possible dans le cadre du FEAMPA.

Le Président a rappelé, en ce qui concerne la partie "dimension transnationale des OP et de leurs associations", que le 24 mai 2022, un avis a été adopté sur la "transnationalité des organisations de producteurs de la pêche et de l'aquaculture et des organisations interprofessionnelles". Le Président a expliqué que les modifications suggérées par la FEAP constituaient des recommandations, qui figuraient déjà dans cet avis. Par conséquent, il serait plus approprié de remplacer le texte par une référence à l'avis adopté par le MAC et aux orientations publiées par la DG MARE à l'intention des États membres sur la transnationalité.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a précisé que la DG MARE a publié des orientations à l'intention des États membres, qui ont été partagées avec le MAC. Il pourrait être utile de faire référence à ces orientations. M. Nikolian a reconnu que la transnationalité était une question complexe.

Le Président a proposé d'inclure une annexe avec les orientations de la DG MARE sur la transnationalité. Le Président a expliqué que dans la partie "orientations et bonnes pratiques dans le développement des PPC", il y avait seulement des changements éditoriaux afin de prendre en compte l'objectif des modifications.

Pim Visser (VisNed) a déclaré, à propos des tableaux de la partie "contenu et format des PPC", que ces tableaux évoquaient un lien fermé entre les questions à traiter dans les PPC et l'éligibilité au financement. Même s'il n'y a pas de financement disponible, comme c'est le cas aux Pays-Bas, les points d'action sont toujours pertinents. Par conséquent, il faudrait que le document stipule que le contenu des PPC, indépendamment de la disponibilité du financement, devrait inclure les points d'action.

Le Président a reconnu que les points d'action étaient toujours applicables, même en l'absence de disponibilité de financement.

Pim Visser (VisNed) a souligné qu'il avait discuté de cette question avec des représentants des autorités néerlandaises. Ces derniers doivent être davantage sensibilisés aux PPC, car il s'agit d'une politique européenne mise en œuvre par les États membres. Les points de vue sur les PPC varient considérablement d'un État membre à l'autre. Il devrait y avoir une plus grande harmonisation sur la mise en œuvre.

Le Président a précisé que le troisième paragraphe de la partie "contenu et format des PPC" reflétait déjà la relation entre les actions et les objectifs obligatoires. Un grand nombre des actions énumérées étaient basées sur des projets d'orientation de la Commission.



Frangiscos Nikolian (DG MARE) a souligné que le règlement OCM établit le cadre au niveau de l'UE. Les États membres ont l'obligation d'établir leurs propres règles concernant les Plans de Production et de Commercialisation (PPC). Toutes les Organisations de Producteurs ont l'obligation de préparer un PPC devant être approuvé par l'autorité compétente de l'Etat membre. M. Nikolian a pris note du point de vue de M. Visser sur l'égalité des conditions de concurrence dans l'UE, mais a insisté sur les différences de situation entre les États membres, par exemple en ce qui concerne le total admissible des captures.

Yannis Pelekanakis (FEAP) a souligné que l'un des principaux défis pour les OP en Europe est l'absence de mise en œuvre homogène des orientations sur les PPC. Les cadres de création et de financement des OP, y compris les paiements anticipés, sont complexes. M. Pelekanakis a formulé l'espoir que le document sur les orientations et les bonnes pratiques puisse aider à surmonter ces difficultés.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a rappelé que, même si la DG MARE y a contribué, le document a été élaboré par le MAC. La DG MARE a apporté des conseils aux États membres sur les PPC. M. Nikolian a indiqué que la DG MARE était disponible pour organiser des événements au niveau des États membres afin de leur fournir des explications sur les PPC. D'après les éléments recueillis, qui apparaîtront dans le prochain rapport sur le fonctionnement du règlement OCM, la DG MARE a fourni suffisamment de conseils aux États membres pour qu'ils puissent assumer leurs responsabilités, y compris pour promouvoir la création d'OP et de PPC. M. Nikolian a félicité M. Pelekanakis pour la création de la Hellenic Aquaculture Producers Organisation (organisation hellénique des producteurs d'aquaculture).

Le Président a souligné que la liste des actions dans la partie "contenu et format des PPC" pouvait être utilisée par toutes les OP, puisque celles-ci ne sont pas obligatoires. Les OP peuvent choisir les actions qui conviennent le mieux à leur situation. Le Président a encouragé les représentants du secteur de l'aquaculture à proposer, s'il en manque, des actions supplémentaires.

Jaroslav Zieliński (PFPA) a exprimé sa volonté d'inviter M. Nikolian à venir présenter les orientations sur les PPC en Pologne.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a répondu que, dans la mesure du possible, les services de la DG MARE se rendraient disponibles pour venir présenter les orientations.

Pim Visser (VisNed) a proposé, en ce qui concerne le tableau 3 sur les "mesures relatives à l'environnement" dans la partie "contenu et format des PPC", d'ajouter la mention "et toute autre action améliorant la durabilité des opérations de pêche/élevage". La même référence devrait être ajoutée dans la sous-partie "mesures obligatoires" sous la partie "structure, format des PPC".

Le Président a expliqué, concernant la partie "financement des PPC", que l'EAPo a proposé la suppression du premier paragraphe, en le remplaçant par un nouveau texte sur les failles du FEAMP. Pour la sous-partie "outils en ligne" de la partie "bonnes pratiques", le Président a expliqué que l'EAPo avait fait un commentaire sur l'existence potentielle d'une base de données pour les OP au niveau européen.



Frangiscos Nikolian (DG MARE) a indiqué qu'il existe des informations publiques répertoriant toutes les OP, mais qu'il n'existe pas de base de données en ligne contenant des informations sur le nombre d'OP et leur représentation.

Yannis Pelekanakis (FEAP) a déclaré qu'une partie de ces informations était disponible sur le site Internet de chaque OP, mais qu'il serait utile de disposer d'une base de données en ligne contenant les informations sur les mesures éligibles mises en œuvre par les OP. De cette manière, il serait possible de partager les bonnes pratiques entre les États membres. Il a cité en exemple, comme mesure potentiellement éligible, le fait qu'une étude de faisabilité puisse être approuvée dans un État membre, ce qui pourrait être pertinent pour les OP d'autres États membres.

Le Président a suggéré d'ajouter "mesures d'exécution approuvées par les États membres" au texte, afin de prendre en compte l'intervention de M. Pelekanakis.

Le Secrétaire Général a proposé d'ajouter que "à l'heure actuelle, la Commission a mis à la disposition du public une liste des OP".

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a précisé que le cadre juridique n'exige pas que la Commission européenne détienne des informations sur les mesures éligibles mises en œuvre par chaque OP.

Le Groupe de Travail a accepté les modifications suggérées pour le document révisé "Plans de Production et de Commercialisation : Orientations et Bonnes Pratiques".

Le Président a proposé, comme voie à suivre, de soumettre le projet de document au Comité Exécutif pour examen et approbation par procédure écrite. Le Président a suggéré que, lors de la prochaine réunion, le Groupe de Travail pourrait discuter de la manière de faire connaître le document, y compris en impliquant les services de la Commission.

Sergio López García (OPP Puerto de Burela) a remercié ses collègues pour leurs contributions à la mise à jour du document. M. López a précisé que, dans le cas de l'Espagne, de nouvelles règles étaient en cours de discussion. Par conséquent, ce n'est pas le bon moment pour proposer des modifications au document. En Espagne, il existe un organisme de gestion national, mais aussi des organismes de gestion relevant des communautés régionales. Il existe des différences importantes entre les OP des différents pays. M. López García a déclaré qu'il y avait un risque que les erreurs commises dans le cadre du FEAMP se répètent dans le cadre du FEAMPA. Les États membres travaillent à des vitesses différentes. Par conséquent, un travail supplémentaire serait nécessaire sur cette question.

Le Président a reconnu qu'il y aurait des documents nationaux, mais a souligné que le document en cours de discussion ne couvrirait pas les mesures nationales spécifiques. Le document concerne l'obligation légale pour toutes les OP de pêche et d'aquaculture d'élaborer un PPC. Le document vise à fournir des orientations aux OP lors de l'élaboration de leur PPC. Une boîte à outils est fournie, ce qui permet aux OP de faire des choix.

Rapport économique annuel sur la flotte de pêche de l'UE

- **Présentation des principales conclusions du rapport 2022**



Cliquez [ici](#) pour accéder à la présentation.

Raúl Prellezo (AZTI) a expliqué que l'objectif principal du rapport du CSTEP est d'analyser l'évolution économique de la flotte de pêche de l'UE. Les travaux ont été présidés par Evelina Sabatella et lui-même en collaboration avec 50 experts. Les représentants du MAC ont également assisté à la réunion du Groupe de Travail d'Experts du CSTEP en tant qu'observateurs. En termes de calendrier, il existe des données pour la période allant de 2008 à 2020. Le rapport 2022 est principalement axé sur les données de 2020. Des estimations sont fournies pour les années 2021 et 2022. La situation en 2020 a été impactée par la pandémie de COVID-19, tandis que 2021 a également été impactée par le Brexit. En 2022, on observe une augmentation significative du prix du carburant et des coûts opérationnels.

En termes de contenu, le rapport comporte un aperçu de l'ensemble de la flotte, de la petite flotte côtière, de la flotte hauturière. De plus, une attention particulière a été accordée à la flotte pélagique, aux aspects sociaux et aux perspectives pour 2021 et 2022. Certains chapitres nationaux concernent tous les États membres de l'UE dotés d'une flotte de pêche et couvrent l'année 2020, les comparaisons avec 2019, les prévisions pour 2021 et les perspectives pour 2022. Des chapitres régionaux couvrent la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer du Nord, les eaux occidentales australes, les eaux occidentales septentrionales et les régions ultrapériphériques. La flotte de pêche lointaine est également prise en compte, notamment la CICTA, le COPACE, la CTOI et l'OPANO. Le rapport comporte des annexes couvrant la méthodologie des prévisions immédiates et des tableaux.

En termes de considérations économiques, on compare 2020 et 2022. En 2020, il y a eu la pandémie de COVID-19, avec fermeture du marché et perturbation de la consommation. Les flottes les plus touchées étaient celles basées sur des chaînes de valeur courtes, notamment la flotte artisanale. En 2022, il y a eu des augmentations des coûts énergétiques, ce qui a perturbé la production. Les flottes les plus touchées ont été les flottes à forte consommation de carburant, en particulier la flotte à grande échelle. Au cours des deux années, la rentabilité de la flotte de pêche a diminué. Globalement, la flotte de pêche de l'UE a été plus touchée en 2022 qu'en 2020, car la part de la flotte à grande échelle est plus élevée.

M. Prellezo a expliqué que toutes les valeurs monétaires sont à prix constants 2020, lorsqu'elles sont comparées à 2015 dans le rapport 2021. Le nombre de navires était similaire à celui de 2019. La flotte de pêche de l'UE a été rentable en 2020, mais les performances ont légèrement diminué par rapport à 2019, même dans une situation de forte baisse des prix de l'énergie. La baisse du prix moyen a été la principale raison de cette réduction. L'année 2020 s'inscrit dans la continuité de la tendance à la baisse observée en 2019, avec l'impact supplémentaire de l'épidémie de COVID-19. Les prévisions actuelles indiquent que la performance de la flotte se détériorera, surtout en 2022, en raison principalement des coûts du carburant et des taux d'inflation.

M. Prellezo a donné un aperçu de la flotte de pêche en 2020. Il y a eu 3,8 millions de tonnes de débarquements pour une valeur de 5,4 milliards €. La flotte était composée de 73 716 navires, dont 76% étaient actifs. L'équipage était composé de 124 636 personnes, dont 66 % en équivalent temps plein. La valeur ajoutée brute a représenté une contribution de 3 067 millions d'euros au PIB, dont 58 % de main-d'œuvre. En comparant 2020 à 2019, les débarquements ont diminué de 2,4 % et la valeur



des débarquements a diminué de 12,1 %. Pour la flotte, il y a eu une diminution de 1 % des navires. Pour l'équipage, il y a eu une diminution de 4,2% des pêcheurs. En ce qui concerne la valeur ajoutée brute, la contribution au PIB a diminué de 5,3 %.

En ce qui concerne la flotte artisanale, en 2020, on a enregistré 0,29 million de tonnes de débarquements pour une valeur de 0,88 million d'euros. La flotte était composée de 42 582 navires actifs. L'équipage était composé de 62 196 pêcheurs. La valeur ajoutée brute a représenté une contribution de 635 millions d'euros au PIB. Si l'on compare 2020 à 2019, les débarquements ont augmenté de 3,9% et la valeur des débarquements a diminué de 11,2%. Pour la flotte, il y a eu une diminution de 0,6 % des navires actifs. Pour l'équipage, il y a eu une diminution de 0,8 % des pêcheurs. En ce qui concerne la valeur ajoutée brute, la contribution au PIB a diminué de 10,5 %.

En 2020, dans l'ensemble, pour la flotte de l'UE, la marge bénéficiaire nette a diminué malgré une forte baisse des coûts du carburant. Dans l'ensemble, les marges bénéficiaires nettes de la flotte à grande échelle et de la flotte côtière à petite échelle ont diminué. Dans le cas de la flotte côtière à petite échelle, dans les Eaux Occidentales Septentrionales, la situation était similaire à celle de 2019. Dans la mer du Nord, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Méditerranée et les Eaux Occidentales Australes, les marges nettes de rentabilité diminuent. En mer Baltique, la flotte s'est presque effondrée. Quant à la flotte de pêche à grande échelle, sa rentabilité a diminué, sauf en mer du Nord et en mer Baltique. Les salaires moyens étaient beaucoup plus élevés dans la flotte à grande échelle, mais les valeurs pour la flotte côtière à petite échelle sont faussées en raison du système de loyers mixtes. La flotte hauturière, avec seulement 0,4 % de la flotte, représente 14 % des débarquements en valeur et en poids et environ 10 % de la valeur ajoutée brute. Les marges de rentabilité de la flotte hauturière se sont améliorées par rapport à 2019. Par conséquent, la flotte hauturière joue un rôle moteur dans l'aperçu de l'UE.

M. Prellezo a donné un aperçu des prévisions pour 2022, notamment au moyen d'un graphique sur les coûts énergétiques, le prix des débarquements et le taux d'inflation, qui prenait 2020 comme année de référence. Le taux d'inflation était plus élevé. Le coût de l'énergie a augmenté de manière significative. 2020 était une année où le prix du carburant était bas. La flotte ne peut pas transférer l'augmentation des coûts sur les prix. Les bénéfices sont globalement négatifs, tant au niveau brut que net. Dix États membres devraient avoir des bénéfices bruts négatifs et 11 États membres des bénéfices nets négatifs. Le scénario a été élaboré à partir des dernières données disponibles. En 2020, le coût du carburant était de 0,4 € par litre. En 2021, le coût du carburant était de 0,57 € par litre. En 2022, il était de 1,21 € par litre. Les données de l'EUMOFA ont été utilisées pour les prix et l'évolution du carburant. Les experts attendent le dernier moment pour établir les prévisions, afin de permettre l'utilisation des dernières données disponibles.

Le rapport comprend également un scénario alternatif de prévision pour 2022, qui retient 1,05€ par litre, la valeur correspondant à janvier 2022. Dans ce cas, les bénéfices bruts globaux seraient positifs, bien que certains États membres soient encore en situation de rentabilité négative. Le groupe d'experts a calculé un prix d'équilibre global du carburant de 1,17€ par litre par rapport aux bénéfices bruts, qui serait une valeur globale. Il a signalé que les prévisions sont complexes lorsque les marchés sont variables, comme c'est le cas avec la pandémie de COVID-19, le Brexit et l'invasion russe en Ukraine.



M. Prellezo a indiqué que le groupe d'experts reçoit toujours des suggestions et des recommandations de différentes parties prenantes, y compris du MAC, ce qui est apprécié. Néanmoins, par manque de temps, il n'est pas possible de les prendre toutes en considération. Des demandes spécifiques de chapitres par flotte ont été formulées. Pour le rapport 2022, le groupe d'experts a examiné la flotte pélagique et les aspects sociaux. Pour la flotte pélagique, plusieurs segments de flotte sont inclus dans l'analyse, qui porte sur les performances économiques. Concernant les aspects sociaux, le rapport couvre l'âge par classes d'employés, le niveau d'éducation, et la nationalité des employés.

M. Prellezo a rappelé que, l'année précédente, le groupe d'experts s'était concentré sur le Brexit et les chalutiers démersaux. Les Termes de Référence du rapport général sont exigeants, car la flotte de l'UE est très diversifiée et, par exemple, la flotte hauturière est assez complexe. Chaque année, il faut traiter des questions particulièrement urgentes, telles que la pandémie de COVID-19, le Brexit et les prix du carburant. Le CSTEP, le Président, le Centre commun de recherche et la DG MARE examinent toujours les suggestions et les demandes reçues, mais celles-ci doivent être soumises en début d'année. Les Termes de Référence des réunions sont définis au début de l'année, afin que les experts puissent comprendre les attentes. En outre, les Termes de Référence doivent être réalisables en deux réunions de cinq jours chacune.

- **Échange de points de vue**

Le Président a reconnu que le MAC devrait faire un effort pour envoyer des suggestions plus tôt dans l'année. Le Président a donc proposé d'inclure, dans le projet d'ordre du jour de la réunion de janvier 2023, un échange de points de vue pour préparer les suggestions.

Patrick Murphy (IS&WFPO) a souhaité savoir ce qu'il en était de la modification du seuil de rentabilité du prix du carburant, qui est passé de 0,60 € par litre à 1,17 € par litre.

Raúl Prellezo (AZTI) a répondu que le seuil de rentabilité a été calculé comme une estimation du prix du carburant pour l'ensemble de la flotte de pêche de l'UE pour atteindre des bénéfices bruts nuls.

Le Président a déclaré que, d'après son expérience avec les flottes pélagiques, démersales et de crustacés, aucun navire n'est rentable à 1,17€ par litre.

Pim Visser (VisNed) a souligné qu'il y avait de nombreux types de pêche différents dans l'UE, ce qui implique des seuils de rentabilité différents. Pour la flotte néerlandaise de chalutiers démersaux, le seuil de rentabilité est de 0,44 € par litre. Le point d'équilibre est atteint à 0,68 € par litre. Dans la situation actuelle de 1€ par litre, le programme de déclassement aux Pays-Bas, ouvert pendant deux semaines, a un taux d'application de 75% de la flotte. M. Visser a encouragé M. Prellezo à reconsidérer le calcul de ce chiffre, en tenant compte notamment de la publicité négative potentielle.

Raúl Prellezo (AZTI) a convenu que chaque flotte a son propre seuil de rentabilité en matière de carburant. Le rapport a utilisé un ensemble de toutes les flottes de l'UE pour fournir une valeur globale. Les données de l'EUMOFA ont été utilisées. Selon lui, les calculs sont assez transparents.



Patrick Murphy (IS&WFPO) a souhaité en savoir plus sur la différence entre la valeur précédente de 0,60 € par litre et la valeur de 1,17 € par litre.

Raúl Prellezo (AZTI) a répondu que le chiffre était basé sur les données de l'EUMOFA pour mai 2022. Au cours de ce mois, la valeur moyenne du prix du carburant était de 1,21 € par litre. En janvier 2022, le prix moyen du carburant était de 1,05€ par litre. Le chiffre de 1,17€ par litre était basé sur la somme des bénéfices bruts de l'ensemble de la flotte de l'UE.

Jean-Marie Robert (Les Pêcheurs de Bretagne) a souligné qu'en 2022, les différentes flottes ont dû adopter un nouveau type de comportement en raison de l'augmentation du coût du carburant. Plusieurs flottes ont dû arrêter leurs activités. M. Robert a voulu savoir comment les différents comportements étaient prévus dans les prévisions.

Jaroslav Zieliński (PFPA) a demandé, à propos de l'effondrement de la flotte côtière artisanale en mer Baltique, des précisions sur la taille des navires pris en compte. M. Zieliński a demandé quelles mesures seraient prises pour aider cette flotte.

Raúl Prellezo (AZTI) a confirmé que la flotte côtière à petite échelle concerne les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins non actifs, tandis que la flotte à grande échelle concerne les navires de plus de 12 mètres utilisant des engins fixes et actifs.

Pim Visser (VisNed) a souligné que, selon la présentation, la flotte n'a pas été en mesure de répercuter l'augmentation des coûts sur les prix. M. Visser a souligné que, dans le cadre du système de vente à la criée, les pêcheurs fixent les prix. Par conséquent, il serait plus approprié de stipuler que les prix de la criée n'ont pas comblé l'écart. Sinon, la déclaration pourrait être mal interprétée.

Raúl Prellezo (AZTI) a déclaré, à propos de l'intervention de M. Robert, que des observations avaient été faites sur des flottes cessant leurs activités en raison du prix du carburant. Or, le mécanisme de prévision ne peut pas tenir compte de ces éventuels arrêts. Il serait compliqué d'intégrer ce mécanisme, car les données réelles ne sont pas encore disponibles. M. Prellezo a reconnu que le commentaire de M. Visser était pertinent. L'objectif était simplement de fournir une comparaison de l'évolution des prix et du carburant.

Maria Luisa Álvarez Blanco (FEDEPESCA) a déclaré que les pêcheurs ne fixent pas les prix, puisque ceux-ci sont fixés à la criée. C'est le marché qui n'accepte pas une augmentation des prix tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Le consommateur n'est pas prêt à assumer une telle augmentation des prix.

Le Président a déclaré que la question du seuil de rentabilité du carburant nécessiterait une discussion plus approfondie.

Invasion russe en Ukraine

- **Présentation sur les mécanismes de crise en matière d'aides d'État par État membre par Paul Thomas, EAPO**



Cliquez [ici](#) pour accéder à la présentation.

Paul Thomas (EAPO) a expliqué que, dans le contexte de la crise du carburant liée à l'invasion de l'Ukraine par la Russie, des mécanismes d'aide d'État ont été mis en place. Les principaux mécanismes sont : le règlement de minimis, qui prévoit une aide de 30 000 € tous les trois ans ; le cadre temporaire de crise, qui prévoit une aide de 75 000 € par entreprise ; le budget restant du FEAMP ; et l'article 26 du FEAMPA, qui prévoit une compensation pour les pêcheurs en cas de perte de revenus et d'augmentation des coûts.

M. Thomas a donné un aperçu des pays n'ayant pas de compensation pour les prix du carburant. Pour le Danemark, il n'y a pas eu de compensation ou de mesures d'aide d'État de la part du gouvernement danois. Les régimes de déclassement de la réserve d'ajustement au Brexit ont été acceptés par la Commission. L'activité de la flotte est restée identique à la normale, mais dans une situation d'équilibre.

Pour l'Irlande, il n'y a pas eu de mesures de compensation ou d'aide d'État de la part du gouvernement irlandais. Les régimes de déclassement de la réserve d'ajustement au Brexit ont été acceptés par la Commission et ouverts le 1er septembre. Les navires sont en cours d'immobilisation.

Aux Pays-Bas, aucune aide d'État n'a été prévue pour le secteur de la pêche, afin de ne pas favoriser ce secteur par rapport au secteur agricole. Les régimes de déclassement de la réserve d'ajustement au Brexit ont été acceptés par la Commission et ouverts le 1er septembre. Les flottes de pêche démersale espéraient des informations positives, car, au cours des deux mois précédents, 40 à 50 % des chalutiers à perche étaient immobilisés au port. Certains chalutiers pélagiques sont immobilisés en partie à cause du coût du carburant. Il a souligné que, dans le cas des trois pays mentionnés, il n'y avait pas de mesures d'aide d'État, mais que la réserve d'ajustement au Brexit avait été utilisée pour indemniser les pêcheurs.

M. Thomas a expliqué que dans le cas de la Croatie, de la Lettonie, de la Grèce, de l'Estonie, de l'Italie et du Portugal, il s'agissait de pays sans aucun mécanisme d'aide d'État répertorié. Ces pays n'étant pas membres de l'EAPO, il est difficile de recueillir des informations sur les mesures de soutien alternatives.

M. Thomas a donné un aperçu des États membres disposant de mécanismes de compensation pour les prix des carburants. Pour la Belgique, il existe des mesures de compensation avec un budget de 600 000 €. Le calcul est basé sur le nombre de jours multiplié par une compensation journalière (100€-200€). En termes d'éligibilité, 100% des captures doivent être débarquées en Belgique. La flotte était toujours en activité, mais il n'y avait pas de rendement économique positif, car, pour la plupart des voyages, il n'est pas possible d'atteindre un résultat permettant de compenser les coûts.

Pour l'Allemagne, il existe des mesures de compensation avec un budget de 10 millions €. Le calcul est basé sur un prix fixe en fonction du segment enregistré dans le registre de la flotte, variant de 450€ à 35 000€. En ce qui concerne l'éligibilité, il doit y avoir une inscription dans le registre de la flotte. Les navires sont en activité et l'offre de navires allemands sur le marché se situe au niveau



habituel. La situation des entreprises reste très difficile et précaire car les prix du marché ne compensent pas entièrement l'augmentation des coûts de l'énergie et du carburant.

Pour la Pologne, il existe des mesures de compensation, mais il manque des informations concernant le budget. Le calcul suit le prix fixe basé sur la longueur enregistrée du navire, variant de 2 100 à 21 200€. Pour ce qui est de l'éligibilité, il doit y avoir un enregistrement dans le registre de la flotte.

Pour la Suède, il existe des mesures de compensation avec un budget de 3,72 millions €. Le calcul est basé sur le pourcentage du chiffre d'affaires débarqué entre le 24 février et le 28 octobre, variant de 5,9% à 10,1%. En ce qui concerne l'éligibilité, seuls les navires débarquant en Suède sont éligibles. Pour la flotte pélagique, la question du manque de quota a posé problème, mais la pêche s'est poursuivie au niveau habituel. Pour la flotte démersale, la situation du marché était relativement stable et bonne. Le prix du carburant a rendu la pêche moins rentable.

Pour la France, il existe des mesures générales financées par le budget national. Du 1er avril au 30 septembre 2022, une aide de 0,35€ par litre de carburant a été mise en place (0,20€ spécifique à la pêche ajouté à une aide tous secteurs de 0,15€). Cette aide sera réduite à 0,23€ pour les mois de novembre et décembre. Un programme de déclassement est en cours de préparation et sera lancé en septembre. La plupart des navires ont poursuivi leurs activités pour conserver leur équipage, mais la flotte démersale hauturière a vu sa rentabilité réduite et, dès que les prix du poisson baisseront, la pêche s'arrêtera.

Pour l'Espagne, il existe également des mesures générales financées par le budget national. Entre avril et décembre, il y a eu une réduction de 0,20 € par litre. Des mesures ont été prises pour contenir les prix de l'énergie. L'institution officielle de crédit a accordé 10 millions d'euros de crédit jusqu'à la fin de l'année. Les lignes de crédit COVID-19 ont été prolongées, et un délai de grâce de six mois a été accordé. En termes de mesures spécifiques à la pêche, il y a eu une exemption de la taxe portuaire de la pêche fraîche à partir du 1er avril pendant une période de six mois. Les cotisations de sécurité sociale ont été reportées de mars à juin. Des crédits spécifiques ont été accordés au secteur de la pêche. Une aide d'État directe a été accordée en fonction du tonnage brut du navire, allant de 1 500 € à 35 000 €, financée par le budget général. L'article 26 du FEAMPA a été utilisé pour couvrir les coûts supplémentaires avec un budget de 30 millions d'euros entre février et fin décembre. Le calcul est basé sur la différence entre la moyenne des coûts des trois années précédentes et les coûts supplémentaires depuis le début de l'invasion.

- **Échange de points de vue concernant les répercussions sur le marché avec le représentant de la Commission**

Le Président a souligné que ce sujet constituait une question clé pour l'ensemble du secteur de la pêche et de l'aquaculture. Le Président a reconnu que la Commission a mis en place des mesures pour faire face au problème, mais a ajouté que, malheureusement, les conditions de concurrence n'étaient pas égales. Plusieurs États membres n'ont pas pris de mesures. Compte tenu du fait que les mesures d'urgence dans le cadre de l'article 26.2 du FEAMPA prendront fin en décembre 2022, le Président a interrogé M. Nikolian sur les actions futures de la Commission, en particulier dans le cas



où les prix du carburant resteraient élevés. Il a également encouragé M. Nikolian à s'exprimer sur le seuil de rentabilité du carburant.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a remercié M. Thomas pour sa présentation exhaustive, ajoutant qu'il n'était pas en mesure de fournir des informations supplémentaires sur les mesures mises en œuvre par les États membres. Les programmes opérationnels du FEAMPA n'ont pas encore été adoptés, c'est pourquoi il n'y a pas eu de rapport. Pour ce qui est du cadre temporaire des aides d'État, la DG COMP procède actuellement à la collecte des données, mais celles-ci ne sont pas encore disponibles à ce stade. M. Nikolian a souligné que la Commission a agi immédiatement afin de mettre en place des mesures pour faire face à la crise. Dans le cadre du FEAMPA, les États membres pouvaient commencer à apporter leur soutien immédiatement.

En ce qui concerne le seuil de rentabilité pour le carburant, M. Nikolian a déclaré que les services de la Commission avaient entendu l'avis du secteur à ce sujet. Le rapport du CSTEP présente un chiffre global. Il serait utile de disposer d'une analyse en fonction des différents segments ou, du moins, en fonction des types de navires, par exemple la flotte de pêche lointaine, les chalutiers et la flotte côtière à petite échelle. Il convient de poursuivre les travaux sur cette question. Il a souligné que, parallèlement, aucune méthodologie n'avait été fournie concernant le montant de 0,60 € par litre mentionné par l'industrie, ajoutant qu'il serait utile de partager la méthodologie.

Quant aux actions prévues après le mois de décembre 2022, M. Nikolian a indiqué qu'il ne pouvait pas anticiper les décisions politiques, mais que les services de la Commission suivaient de près l'évolution du marché. M. Nikolian a rappelé les conditions de déclenchement du mécanisme de crise : un événement significatif et une perturbation du marché. À ce jour, aucune perturbation du marché n'a été identifiée. La chaîne d'approvisionnement fonctionne bien. Cependant, un problème pourrait survenir dans un avenir proche en raison de la baisse du pouvoir d'achat des consommateurs. Compte tenu de l'inflation et de la diminution du pouvoir d'achat, il pourrait y avoir un déplacement de la consommation de poisson vers des sources de protéines moins chères et différentes. Ainsi, il pourrait y avoir une perturbation du marché.

M. Nikolian a souligné que les résultats économiques présentés dans le rapport 2022, en particulier dans le cadre des prévisions immédiates, ne tiennent pas compte des aides d'État fournies par les États membres, ni des mesures d'urgence relevant du FEAMPA. En conséquence, les résultats économiques réels de la flotte seraient meilleurs que ceux présentés dans le rapport.

Le Président a approuvé le point de vue de M. Nikolian sur la nécessité de disposer d'informations par segment de flotte, ajoutant que le MAC pourrait collaborer avec les États membres en vue d'approfondir cette question. Le Président s'est dit préoccupé par l'utilisation du montant de 1,17€ par litre comme prix d'équilibre du carburant, ce qui poserait des difficultés. Selon lui, aucun pêcheur ne considérerait ce chiffre comme étant correct.

Maria Luisa Álvarez Blanco (FEDEPESCA) a souligné que, malgré les mécanismes de crise mis en place par la Commission européenne, dans la pratique, le soutien n'était apporté qu'au secteur de la production. Les autres secteurs de la chaîne d'approvisionnement de la pêche et de l'aquaculture n'ont pas reçu d'aide. Mme Álvarez a souligné que la demande des consommateurs diminuait



sérieusement en Espagne. Au cours du premier trimestre de l'année, la consommation a diminué de 18 % par rapport à l'année précédente. Ces résultats sont particulièrement préoccupants pour le secteur. Les consommateurs n'ont pas choisi les produits de la pêche, car ils sont jugés chers. La situation du secteur était très délicate, et de nombreux opérateurs pourraient ne pas survivre.

Le Président a suggéré de présenter, lors de la prochaine réunion, les mécanismes d'aide d'État par État membre pour les autres secteurs de la chaîne d'approvisionnement. Le Président a convenu avec Mme Álvarez que la situation était assez délicate, en raison d'un taux d'inflation élevé. Avec l'augmentation des prix du poisson, le consommateur ne pourrait pas se permettre un tel achat.

Pim Visser (VisNed) a partagé son expérience personnelle en tant que gestionnaire d'une vente à la criée de poisson. Les pêcheurs ont été indemnisés, notamment par des programmes de déclassement. En revanche, les autres acteurs de la chaîne de valeur n'ont pas été soutenus. Le mois précédent, il a été décidé de mettre fin aux contrats de travail de l'ensemble du personnel de la criée à partir de février 2023. Les coûts devront être couverts par la coopérative. M. Visser a averti qu'une fois la logistique et les installations éliminées, il ne serait pas possible de les remettre en place.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a souligné que le mécanisme de crise du FEAMPA et le cadre temporaire des aides d'État n'excluent aucun secteur de la chaîne d'approvisionnement. Les États membres décident de la manière dont le soutien est apporté.

Patrick Murphy (IS&WFPO) a souhaité savoir s'il était possible de voir, au cas par cas ou pays par pays, le mode de calcul du prix du carburant au seuil de rentabilité.

Le Président partage l'avis de M. Murphy selon lequel cet exercice serait très important, ajoutant que le Groupe de Travail devrait y contribuer.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a précisé que le rapport 2022 serait très prochainement mis en ligne sur le site Internet du Centre commun de recherche. M. Nikolian a demandé à M. Prellezo si le calcul du prix d'équilibre du carburant serait inclus dans le rapport ou s'il s'agissait simplement d'un travail interne du groupe d'experts.

Raúl Prellezo (AZTI) a répondu que le rapport devait être approuvé par la session plénière du CSTEP, mais que les modifications n'étaient plus possibles. En ce qui concerne la demande de M. Murphy, M. Prellezo a déclaré que, d'un point de vue technique, cela était possible, mais qu'un cadre était nécessaire.

Le Président a proposé, comme voie à suivre, de soumettre une demande à la Commission européenne pour qu'elle établisse une décomposition du prix du carburant au seuil de rentabilité au niveau national et au niveau des segments de flotte. Le Groupe de Travail devrait également se pencher sur la question. En ce qui concerne les autres secteurs, le Président a suggéré qu'un autre membre prépare une présentation similaire à celle de M. Thomas.

Jaroslav Zieliński (PFPA) a remercié M. Nikolian pour sa contribution à l'élaboration de mesures de crise. En ce qui concerne l'intervention de M. Murphy, M. Zieliński a déclaré que la mise au point de



chiffres pour la mer Baltique, en particulier pour la flotte côtière à petite échelle, serait la bienvenue. M. Zieliński a souligné que les aides apportées au secteur de la transformation étaient nécessaires et que celles destinées à fournir des protéines de poisson bon marché étaient également importantes, tout en tenant compte des importations. Concernant le mécanisme d'aide d'État en Pologne, il a expliqué que celui-ci était destiné à la flotte et au secteur de la transformation. Le secteur de la pêche recevrait environ 8 millions €, le secteur de la transformation environ 20 millions € et le secteur de l'aquaculture environ 10 millions €.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) a précisé que sa précédente référence aux protéines bon marché concernait la viande et le poulet, et non le poisson. Les services de la Commission ont constaté une évolution des modes de consommation vers d'autres sources de protéines.

Yobana Bermúdez (CONXEMAR) a déclaré que les mesures d'aide au niveau de l'UE étaient pertinentes, mais qu'en Espagne, il y avait des entreprises de transformation qui, en raison de leur taille, n'étaient pas en mesure d'accéder au mécanisme de crise du FEAMPA.

Katarina Sipic (AIPCE-CEP) a indiqué qu'elle était disposée à se mettre en contact avec le Secrétariat pour préparer une présentation sur les mécanismes de crise des aides d'État par État membre en relation avec le secteur de la transformation.

Normes de commercialisation

- **Mise à jour des réunions du GTE du CSTEP sur les critères de durabilité pour les produits de la pêche et de l'aquaculture (5 - 9 septembre 2022) par Gerd Heinen, MARE A4**

Gerd Heinen (DG MARE) a rappelé qu'en 2020, un Groupe de Travail d'Experts du CSTEP a élaboré un rapport sur les critères et les indicateurs permettant d'intégrer les aspects de durabilité pour les produits de la mer dans les normes de commercialisation au titre de l'Organisation Commune des Marchés. La réunion du 5 au 9 septembre 2022 s'inscrivait dans le prolongement de ce rapport. L'objectif était de développer des indicateurs de durabilité et une méthodologie rigoureuse pour noter les indicateurs, permettant de fournir des informations sur la durabilité pour les produits individuels. Un groupe d'experts était consacré aux produits de la pêche et un autre groupe à l'aquaculture.

M. Heinen a expliqué que le groupe sur la pêche s'est concentré sur trois critères spécifiques à la pêche : l'impact de l'activité de pêche sur les stocks ciblés (contrainte de pêche) ; l'impact de l'activité sur les fonds marins ; et l'impact sur les espèces sensibles, y compris les prises accessoires de dauphins, requins, phoques et autres espèces. Le groupe a été divisé en trois sous-groupes pour aborder chacun de ces trois critères. Une méthodologie rigoureuse a été mise au point pour le critère relatif aux stocks ciblés et pour celui relatif aux fonds marins, permettant une notation sur une échelle de cinq points. La méthode de communication réelle de la notation doit encore être abordée. Pour ce qui est des critères relatifs aux espèces sensibles, le groupe d'experts a défini les bases et identifié les prochaines étapes de l'élaboration de la méthodologie, mais des travaux supplémentaires importants sont nécessaires. L'objectif serait de finaliser autant que possible la méthodologie d'ici l'année suivante.



M. Heinen a expliqué que le groupe consacré à l'aquaculture a reconnu l'importance des types de systèmes de production en tant que paramètre d'entrée déterminant pour les différents critères de durabilité. Le groupe a essayé de catégoriser les systèmes de production de manière plus précise. Deux indicateurs de durabilité ont été sélectionnés : les émissions de nutriments et les émissions de gaz à effet de serre, afin de faciliter la catégorisation. Un système de notation a été mis au point pour ces indicateurs. Ce travail s'est appuyé sur le rapport de 2020 établi par le GTE du CSTEP. Le groupe s'est également penché sur les critères relatifs au bien-être animal, un sujet qui n'était pas abordé dans le rapport 2020. Plusieurs indicateurs ont été définis pour le bien-être animal. Le groupe a conclu que des échanges sur les bonnes pratiques, la gouvernance et les exigences réglementaires entre les différents pays étaient également nécessaires en complément des travaux de 2020. Le groupe a dressé une liste des principales pratiques en matière de gouvernance. L'objectif du groupe serait d'intégrer ces différents travaux dans un système de classement, qui reposerait sur l'espèce de l'animal exploité, le type de système de production et le pays d'origine.

M. Heinen a souligné que, tant pour les produits de la pêche que pour ceux de l'aquaculture, les travaux étaient encore en cours. Les deux groupes d'experts produiront un rapport qui, après adoption par la session plénière du CSTEP, sera publié sur le site Internet du Centre commun de recherche. La publication est prévue pour l'automne 2022.

En ce qui concerne la perspective politique et la concrétisation des critères, une des approches possibles serait d'intégrer les critères de durabilité dans le cadre des normes de commercialisation. Une autre approche possible serait d'intégrer les indicateurs dans le Cadre pour un Système Alimentaire Durable, qui devrait inclure un étiquetage général de durabilité alimentaire. Dans ce cas, il serait possible de comparer des produits appartenant à la même catégorie, mais aussi des produits alimentaires différents, par exemple entre un produit à base de poisson et un produit à base de viande. Le représentant de la Commission a indiqué que la Commission envisageait cette dernière approche pour garantir la cohérence des actions politiques menées au titre de la stratégie "De la ferme à la table". Il a encouragé les participants à la réunion à réagir et à partager leurs points de vue, le cas échéant.

Pierre Commère (ADEPALE) a déclaré qu'en France, l'agence de l'environnement et de l'énergie entreprenait un travail important sur le même sujet. M. Commère a exprimé son inquiétude quant au fait que ces travaux se déroulent en vase clos. L'objectif devrait être de mettre en place un étiquetage harmonisé au sein de l'UE.

Pim Visser (VisNed) a avancé que ce que la Commission était en train de mettre au point existait déjà sur le marché, notamment par le biais du Marine Stewardship Council et de l'Aquaculture Stewardship Council. M. Visser a fait part de son inquiétude quant à la duplication du travail et à la confusion potentielle, y compris pour les consommateurs. Il a souhaité savoir si la Commission avait essayé de travailler en collaboration avec les systèmes existants.

Vanya Vulperhorst (Oceana) a déclaré, compte tenu de l'échange de points de vue sur le Cadre pour un Système Alimentaire Durable prévu le lendemain au sein du Groupe de Travail 3, qu'à l'heure actuelle, il n'y avait pas suffisamment d'informations pour les consommateurs quant à la durabilité environnementale et sociale des produits sur le marché de l'UE. Son organisation serait favorable à



un système de classement similaire au label énergétique de l'UE. Dans le cas du label MSC, il n'y a pas de classement, et cela peut être coûteux pour les producteurs. Un label des autorités publiques, qui ne nécessite ni audit, ni paiement, serait utile. Mme Vulperhorst a souhaité savoir si l'objectif était de développer un label similaire au label énergétique de l'UE ou similaire au label biologique de l'UE.

Gerd Heinen (DG MARE) a déclaré, en réponse à l'intervention de M. Commère, que les services de la Commission étaient informés des travaux entrepris par les autorités françaises. Ces travaux ne se déroulent pas en vase clos, puisque des échanges ont eu lieu avec les experts français. La DG ENV et la DG MARE suivent toutes deux l'évolution de la situation en France. M. Heinen a bien noté l'inquiétude des services de la Commission, qui souhaitent éviter la multiplication des régimes réglementaires au niveau national. Dans le cadre des travaux sur l'étiquetage de durabilité en France, il y a encore des lacunes concernant les produits de la pêche. Une harmonisation serait souhaitable. Les autorités françaises s'appuient sur les travaux de la Commission relatifs à l'empreinte environnementale. Le défi réside dans les différents calendriers suivis, puisqu'en France, il existe une volonté politique pour une proposition rapide, alors qu'au niveau de l'UE, la proposition législative sur le cadre pour un système alimentaire durable est prévue pour 2023.

En réponse à l'intervention de M. Visser, M. Heinen a déclaré que plusieurs des différences par rapport aux programmes de certification avaient déjà été mentionnées par Mme Vulperhorst. M. Heinen a admis qu'il existe des systèmes privés utiles et efficaces sur le marché des produits de la pêche et de l'aquaculture. L'objectif n'est pas de dupliquer ou de compromettre ces systèmes. Néanmoins, il est possible de compléter l'information disponible pour les consommateurs. Pour les petits producteurs, les systèmes privés sont assez coûteux. L'objectif serait de développer une approche réglementaire simple. Une plus grande transparence est également nécessaire, car un simple logo peut être insuffisant pour permettre aux consommateurs de recueillir des informations sur la durabilité du produit. La communication par le biais d'un classement serait plus transparente et apporterait une valeur ajoutée aux consommateurs. Il a ajouté que l'étiquetage de la durabilité conformément à l'initiative du Cadre pour un Système Alimentaire Durable porterait à la fois sur la durabilité environnementale et sociale.

Paul Thomas (EAPO) a indiqué qu'il avait assisté aux réunions du CSTEP en tant qu'observateur au nom de son organisation. M. Thomas a demandé plus d'informations sur l'application des indicateurs, en particulier pour savoir si ceux-ci seraient vérifiés chaque année. M. Thomas a souligné l'importance d'appliquer la même approche à tous les produits mis sur le marché de l'UE, y compris les produits importés. Il a souhaité savoir comment les données supplémentaires, proposées dans le cadre du système 2, seraient soumises aux autorités responsables, tout en assurant la transparence. Il a également demandé comment seraient abordés les produits pour lesquels les données sont insuffisantes, notamment dans les cas où il serait plus avantageux pour l'entreprise de ne rien déclarer plutôt que de fournir des données révélant des pratiques non durables. Concernant la cohérence des politiques, il a indiqué être favorable à l'inclusion des produits de la pêche dans le label de durabilité du Cadre pour un Système Alimentaire Durable, notamment pour tenir compte de l'empreinte environnementale.

En raison de contraintes de temps, le Président a encouragé M. Heinen à répondre directement à M. Thomas par courriel.



Sensibilisation et rôle des Organisations de Producteurs (OP)

- **Présentation du rôle des Organisations de Producteurs et sensibilisation au rôle du règlement OCM par un représentant de l'EAPC**

Cliquez [ici](#) pour accéder à la présentation.

Jean-Marie Robert (Les Pêcheurs de Bretagne) a rappelé que le rôle des OP avait été examiné à plusieurs reprises au sein du MAC, en fournissant plusieurs exemples. M. Robert a déclaré que les échanges concernant le prochain rapport sur le fonctionnement du règlement OCM ont révélé un manque de compréhension et de visibilité sur les Plans de Production et de Commercialisation. Certains membres avaient une vision dépassée selon laquelle les OP et les Plans de Production et de Commercialisation interféraient avec le marché. Il est donc important de montrer la vraie réalité des OP.

M. Robert a souligné que le contexte d'intervention variait considérablement d'une OP à l'autre. Certaines OP sont responsables de la gestion des quotas par le biais de différents systèmes de gestion. Dans le cas de la France, les quotas sont répartis entre différentes OP. Le nombre de navires gérés par chaque OP peut aller de 700 à 70 navires. Les défis et les difficultés rencontrés sont différents. Le fait que les Plans de Production et de Commercialisation soient financés ou non peut également avoir un impact.

M. Robert a présenté le cas du germon du Nord comme un exemple concret. Les rendements ont augmenté, les volumes sont assez stables, alors que les navires pêchent de plus en plus. Dans le cas de la pêche pélagique, l'activité de pêche peut être très rapide. Les navires de pêche ont tendance à se faire concurrence pour pêcher plus vite, ce qui serait préjudiciable aux prix et à la logistique. L'OP a décidé de mettre en place un système de gestion pour la distribution des quotas. Pour que les quotas soient efficaces, il était nécessaire de surveiller les captures, afin de garantir le respect des règles et une transparence totale entre les navires de pêche. Des décisions stratégiques, qui varient selon les navires, ont dû être prises en fonction du type de pêche et de la période de pêche. Il est important de décourager le "vol" de quotas. En assurant le respect des quotas, le marché est plus sain, et les opérateurs diversifient leurs captures. Grâce à cette évolution, davantage de germon du Nord a été vendu sur le marché français. Comme il s'agit d'un produit en conserve, il permet un approvisionnement continu du marché, c'est donc une stratégie positive.

M. Robert a fourni un autre exemple pratique, celui de la pêche hivernale de sardines à la senne coulissante. Pendant la période hivernale, les sardines sont très fines. Un volume limité de sardines est disponible, ce qui entraîne plusieurs incidents, car, parfois, les produits sont trop maigres pour être vendus. Les bateaux de pêche n'ont pas voulu s'organiser pour faire face à cette pénurie. Il y a quelques années, une décision a été prise pour organiser l'approvisionnement. Les acheteurs de sardine sont contactés, afin de déterminer la quantité de sardine nécessaire sur le marché. Les navires de pêche sont informés de la quantité de sardines qu'ils doivent pêcher. Le changement décrit a conduit à une stabilisation du prix de la première vente, et il n'y a ni pénurie, ni excès d'offre de sardines.



M. Robert a souligné que de nombreux changements réglementaires ont eu lieu récemment, ce qui a rendu la conformité assez difficile. Grâce aux Plans de Production et de Commercialisation, un guide de réglementation a été rédigé, qui résume tous les devoirs et obligations réglementaires. Les OP ont pour but d'instaurer la confiance tout au long de la chaîne d'approvisionnement. M. Robert a souligné que les Plans de Production et de Commercialisation sont un outil flexible qui peut répondre à différents défis. Le dialogue et la compréhension mutuelle entre les parties prenantes sont des éléments fondamentaux. Dans les situations de crise, les Plans de Production et de Commercialisation constituent un bon filet de sécurité. Il a souligné plusieurs leçons apprises, telles que le partage et la diffusion de bonnes pratiques opérationnelles, ainsi que le fait que les Plans de Production et de Commercialisation peuvent améliorer la situation sur le marché.

- **Échange de points de vue et voie à suivre**

Le Président a proposé, comme voie à suivre en vue de la réunion de janvier 2023, de rédiger un projet d'avis sur la manière d'améliorer la communication quant au rôle du règlement OCM et des OP.

Tourteau

- **Mise à jour sur les dernières évolutions par Norah Parke, KFO**
- **Échange de points de vue sur la mise en place d'un nouveau groupe de discussion CC EOS-CC Mer du Nord**

Norah Parke (KFO) a expliqué que l'avant-projet de Termes de Référence pour l'établissement d'un nouveau Groupe de Discussion sur le Tourteau constitué par le MAC, le CC Mer du Nord et le CC EOS visait à assurer le suivi des travaux du Groupe de Discussion précédent. Les questions à aborder incluraient l'impact de l'augmentation de l'effort de pêche, l'état des stocks, le marché et les menaces environnementales. Le tourteau vivant et le tourteau transformé seraient tous deux couverts. Dans le cas du tourteau vivant, il s'agirait de l'acheminement vers le marché des captures de viviers par le biais du fret et du transport aérien, notamment vers les pays asiatiques. Mme Parke a indiqué qu'une première réunion en ligne du nouveau Groupe de Discussion aurait lieu en octobre 2022. Un atelier en personne aura lieu au début de l'année 2023. Des orientations seraient élaborées d'ici la fin de l'année 2023.

Le Président a rappelé que le projet de Termes de Référence avait été transmis avant la réunion. Le projet était en cours d'examen par les trois Conseils Consultatifs. Le secrétariat du CC EOS devrait diriger le travail de Secrétariat pour le groupe.

Le Groupe de Travail a approuvé les Termes de Référence pour l'établissement du nouveau Groupe de Discussion MAC-CC EOS-CC Mer du Nord.

Questions diverses

Aucune.



Résumé des points d'action

- Plans de Production et de Commercialisation :
 - Projet de texte en vue de la révision du document "Plans de Production et de Commercialisation : Orientations et Bonnes Pratiques" à soumettre au Comité Exécutif pour examen et approbation par procédure écrite.
- Rapport économique annuel sur la flotte de pêche de l'UE :
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour de la prochaine réunion, prévoir un point à l'ordre du jour concernant la préparation de suggestions en vue du rapport 2023
 - Demande auprès de la Commission européenne pour qu'elle élabore une analyse détaillée, au niveau national et par segment de flotte, du seuil de rentabilité du prix du carburant
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour de la prochaine réunion, prévoir un échange de points de vue concernant le seuil de rentabilité du prix du carburant élaboré par l'industrie.
- Invasion russe en Ukraine :
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour de la prochaine réunion, présentation par Katarina Sipic (AIPCE-CEP) des mécanismes de crise en matière d'aides d'État par État membre pour le secteur de la transformation.
- Normes de commercialisation :
 - Le Secrétariat transmettra un questionnaire visant à déterminer si les membres préfèrent intégrer l'étiquetage de durabilité pour les produits de la pêche et de l'aquaculture dans le cadre des normes de commercialisation ou dans le cadre du système alimentaire durable.
- Sensibilisation et rôle des Organisations de Producteurs (OP)
 - Dans le cadre du projet d'ordre du jour de la prochaine réunion, un projet d'avis sur l'amélioration de la communication quant au rôle du règlement OCM et des OP sera examiné.



Liste des participants

Représentant	Organisation	Rôle
Alen Lovrinov	Omega 3 Producers Organisation	Membre
Alexandra Philippe	Market Advisory Council (MAC)	Secrétariat
Alonso Abreu Lozano	Asociación de Armadores Punta del Moral (OPP80)	Membre
Batuhan Özcelik	Marine Stewardship Council (MSC)	Membre
Bruno Guillaumie	European Molluscs' Producers Association (EMPA)	Membre
Catherine Pons	Federation of European Aquaculture Producers (FEAP)	Membre
Christine Absil	Good Fish	Membre
Daniel Voces	Europêche	Membre
Guus Pastoor	Visfederatie	Membre
Jaroslav Zieliński	Polish Fish Producers Association (PFPA)	Membre
Jean-Marie Robert	Les Pêcheurs de Bretagne	Membre
Jennifer Reeves	Marine Stewardship Council (MSC)	Membre
Jens Mathiesen	Danish Seafood Association	Membre
Juan Manuel Trujillo Castillo	European Transport Workers' Federation (ETF)	Membre
Juana Maria Parada Guinaldo	OR.PA.GU.	Membre
Katarina Sipic	EU Fish Processors and Traders Association (AIPCE) / European Federation of National Organizations of Importers and Exporters of Fish (CEP)	Membre
Laurine Tertre	European Molluscs' Producers Association (EMPA)	Membre
Maria Luisa Álvarez Blanco	Federación de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (FEDEPESCA)	Membre
Marine Cusa	Oceana	Membre
Massimo Bellavista	COPA COGECA	Membre
Miguel Lizaso	European Commission	Expert
Mike Turenhout	Visfederatie	Membre
Noémie Jegou	Market Advisory Council (MAC)	Secrétariat
Norah Parke	Killybegs Fishermen's Organisation (KFO)	Membre



Représentant	Organisation	Rôle
Pablo Iraeta	Spain	Observateur
Patrick Murphy	Irish South & West Fish Producers Organisation (IS&WFPO)	Membre
Paul Thomas	European Association of Fish Producers Organisations (EAPO)	Membre
Pedro Luis Casado López	Asociación de Armadores Punta del Moral (OPP80)	Membre
Pedro Reis Santos	Market Advisory Council (MAC)	Secrétariat
Pierre Commère	Association Des Entreprises de Produits Alimentaires Elaborés (ADEPALE)	Membre
Pim Visser	VisNed	Membre
Raúl Prellezo	AZTI	Expert
Rosalie Tukker	Europêche	Membre
Sarah Perry	Ireland	Observateur
Sean O'Donoghue	Killybegs Fishermen's Organisation (KFO)	Président
Sergio López García	OPP Puerto de Burela	Membre
Thomas Kruse	Danish Fishermen P.O.	Membre
Tomasz Owczarek	Poland	Observateur
Vanya Vulperhorst	Oceana	Membre
Yannis Pelekanakis	Federation of European Aquaculture Producers (FEAP)	Membre
Yobana Bermúdez	Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de la Pesca y Acuicultura (CONXEMAR)	Membre
Zarah Bellefroid	European Association of Fish Producers Organisations (EAPO)	Membre

