

## Mesure n°41 : Efficacité énergétique et atténuation du changement climatique– art. 41

### Objectifs de la mesure

Cette mesure contribue aux objectifs d'une transition vers une économie bas carbone (cadre stratégique commun) et d'une croissance durable (stratégie Europe 2020).

La flotte de pêche française est vieillissante et est majoritairement équipée de moteurs basés sur les énergies fossiles avec des niveaux importants d'émission de polluants et des gaz à effet de serre.

Cette mesure a pour objectif d'améliorer l'efficacité énergétique des navires afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants tout en contribuant à améliorer la rentabilité et la compétitivité des entreprises de pêche.

Cette mesure soutient :

- les audits énergétiques et les programmes visant à identifier les priorités et d'optimiser les choix d'investissements en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique des navires de pêche;
- le remplacement ou la modernisation des moteurs principaux ou auxiliaires des navires de pêche visant à réduire l'émission de polluants ou de gaz à effet de serre ou d'augmenter l'efficacité énergétique des navires,
- les investissements à bord autres que les moteurs, y compris les engins de pêche, visant à réduire l'émission de polluants ou de gaz à effet de serre ou d'augmenter l'efficacité énergétique des navires,
- les études destinées à évaluer la contribution que de nouveaux systèmes de propulsion ou modèles de coques peuvent apporter à l'efficacité énergétique des navires de pêche, sous forme de test, de mesure des performances, de suivis de consommation. Les projets portant sur la conception de nouveaux systèmes de propulsion ou de modèles de coques relèveront de la mesure « innovation ».

### Conditions d'éligibilité

#### **Conditions d'éligibilité portant sur les bénéficiaires**

Les bénéficiaires sont les propriétaires de navires de pêche.

#### **Eligibilité géographique :**

##### - Sous-mesure 41.1.a (moteurs) :

La mesure est ouverte dans les territoires suivants :

Manche - Atlantique : Hauts-de-France, Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine

Méditerranée : Occitanie, Corse,

RUP : La Réunion, Mayotte, Martinique, Guadeloupe, Saint Martin.

##### - Sous-mesure 41.1.a et b (hors moteurs) :

La mesure est ouverte dans les territoires suivants :

Manche - Atlantique Hauts-de-France, Normandie (Basse-Normandie), Bretagne, Nouvelle Aquitaine

Méditerranée : Occitanie, Corse,

RUP : La Réunion, Guyane, Guadeloupe.

##### - Sous-mesure 41.1.c (Innovation / nouveaux systèmes de propulsion ou modèles de coque pour améliorer l'efficacité énergétique des navires de pêche) :

La mesure est ouverte dans les territoires suivants :

Méditerranée : Corse

RUP : /.

La demande est déposée auprès de la Région dans laquelle se situe le port d'immatriculation du navire.

## **Conditions d'éligibilité portant sur les projets (incluant la nature des opérations/actions/investissements éligibles)**

### **Conditions générales :**

- L'opération n'augmente pas la capacité de pêche du navire ou sa capacité à trouver du poisson. La puissance nominale maximale exprimée en kW du navire reste identique ou est inférieure à la puissance principale de propulsion exprimée en kW mentionnée sur la licence européenne du navire.
- Le navire de pêche sur lequel porte la demande n'a pas déjà bénéficié d'une aide FEAMP pour un investissement du même type.
- En cas de projet d'investissement à bord, le prévisionnel de réduction de la consommation de carburant par tonne de poissons pêchés du navire (ou groupe de navires) doit être au minimum de 5%.
- Le prévisionnel de consommation de carburant doit reposer sur des études réalisées par des organismes extérieurs indépendants (données constructeur...).
- Les investissements dans les engins de pêche ne remettent pas en cause la sélectivité des engins de pêche. Les demandes pour ces projets devront être accompagnées d'une analyse relative à l'impact du projet sur la sélectivité des engins de pêche.
- Si la modification ou un changement d'engin s'accompagne d'un nouveau ciblage d'espèces, le demandeur dispose des possibilités de pêche correspondantes (droits de pêche/quotas autorisations ou licence).
- Pour tous les investissements à bord: information préalable du Centre de Sécurité des Navires (CSN) sur les projets d'investissements à bord.
- Le projet dossier de demande comporte un plan d'entreprise<sup>1</sup>
- Le plan d'entreprise démontre la faisabilité technique du projet, sa rentabilité et sa faisabilité financière du projet à l'appui de données objectives

### **Conditions spécifiques relatives aux projets de remplacement ou de modernisation des moteurs principaux et auxiliaires :**

- Le(s) navire(s) concerné(s) devra être exploité sur un segment de flotte identifié comme étant à l'équilibre dans la liste publiée par la DPMA sur un site internet ad hoc.
- Pour les navires dont la longueur hors tout est inférieure ou égale à 12 mètres : le nouveau moteur ou le moteur modernisé a une puissance exprimée en kW inférieure ou égale à celle du moteur actuel. Pour les navires dont la longueur hors tout se situe entre 12 et 18 mètres, le nouveau moteur ou le moteur modernisé a une puissance exprimée en kW est inférieure d'au moins 20% à celle du moteur actuel. Pour les navires dont la longueur hors tout se situe entre 18 et 24 mètres, le nouveau moteur ou le moteur modernisé a une puissance exprimée en kW est inférieure d'au moins 30% à celle du moteur actuel.
- L'aide n'est accordée que pour le remplacement ou la modernisation des moteurs principaux ou auxiliaires ayant été certifiés officiellement conformément à l'article 40, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1224/2009. Pour les projets portant sur des moteurs thermiques de plus de 130 kW : le moteur est conforme aux normes Tier II ou III du Code Nox et présente un certificat EIAPP qui en atteste. Pour les projets portant sur des moteurs thermiques compris entre 120 et 130 kW (inclus) : la puissance nominale maximale du moteur est attestée par un certificat d'une société de classification.
- Pour les navires de pêche qui ne sont pas soumis à la certification de puissance du moteur, l'aide n'est accordée que pour le remplacement ou la modernisation de moteurs principaux ou auxiliaires pour lesquels la cohérence des données relatives à la puissance du moteur a été vérifiée conformément à l'article 41 du règlement (CE) n° 1224/2009 et dont la puissance du moteur a été vérifiée physiquement afin de s'assurer qu'elle n'est pas supérieure à la puissance du moteur indiquée sur la licence communautaire.

### **Conditions spécifiques relatives aux audits, programmes en matière d'efficacité énergétique :**

<sup>1</sup>Le plan d'entreprise est un document qui prend en compte l'ensemble des enjeux économiques, environnementaux et sociaux de l'entreprise, et comprend notamment :

- un état de la situation initiale de l'entreprise,
  - les objectifs de développement à 3 ans de l'entreprise et leurs étapes,
  - le détail des actions envisagées sur 3 ans pour atteindre ces objectifs,
  - les résultats économiques prévisionnels sur 3 ans.

Il intègre notamment toutes les hypothèses liées au projet sur lequel porte la demande d'aide publique.

- Les audits énergétiques de navires de pêche sont réalisés par des organismes indépendants attestant des compétences requises,
- Les audits devront faire l'objet d'une restitution auprès du/des patron(s) et des équipages du/des navire(s) concerné(s).

Conditions spécifiques relatives aux études destinées à évaluer la contribution que de nouveaux systèmes de propulsion ou modèles de coques peuvent apporter à l'efficacité énergétique des navires de pêche :

- Les études ne relèvent pas de la conception d'un nouveau système de propulsion ou modèle de coque (celles-ci relèvent de la mesure innovation correspondant à l'article 26 du FEAMP),
- Les études ne concernent pas les études faisabilité relatives aux investissements éligibles au titre des articles 41.1 a et b.
- Les études éligibles consistent en des campagnes de mesures ou de suivi des performances réelles faisant suite à l'installation d'un nouveau système de propulsion, à l'acquisition d'un nouveau modèle de coque visant à améliorer l'efficacité énergétique d'un navire de pêche,
- Les études seront réalisées par des organismes indépendants attestant des compétences requises.

Coûts éligibles relatifs au profil hydrodynamique de la coque du navire :

- a) les investissements dans des mécanismes de stabilité tels que les quilles de roulis et les étraves à bulbe qui contribuent à la tenue en mer et à la stabilité;
- b) les coûts liés à l'usage des produits antisalissures non toxiques tels que les revêtements cuivrés afin de réduire les frottements;
- c) les coûts relatifs aux appareils à gouverner, tels que les dispositifs de commande de l'appareil à gouverner et les gouvernails multiples afin de réduire les mouvements du gouvernail en fonction des conditions climatiques et de l'état de la mer;
- d) les essais en bassin des carènes visant à fournir une base d'amélioration du profil hydrodynamique.

2. Les coûts relatifs à l'entretien de base de la coque ne sont pas éligibles au financement au titre du présent article.

Coûts éligibles relatifs à l'amélioration du système de propulsion du navire :

- a) les hélices économes en énergie, y compris les arbres de transmission;
- b) les catalyseurs;
- c) les générateurs économes en énergie, tels que ceux utilisant l'hydrogène ou le gaz naturel; d) les éléments de propulsion fonctionnant aux énergies renouvelables, tels que les voiles, les cerfs-volants, les moteurs éoliens ou les panneaux solaires;
- e) les propulseurs d'étrave;
- f) la conversion des moteurs en vue de l'utilisation de biocarburants;
- g) les économètres, les systèmes de gestion du carburant et les systèmes de surveillance;
- h) les investissements dans des tuyères permettant d'améliorer le système de propulsion.

Coûts éligibles relatifs aux investissements dans les engins et les équipements de pêche :

- a) le remplacement des engins remorqués par d'autres engins de pêche;
- b) les modifications des engins de pêche remorqués;
- c) les investissements dans des équipements de surveillance des engins de pêche remorqués.

Coûts éligibles relatifs aux investissements visant à réduire la consommation d'électricité ou d'énergie thermique

- a) les investissements destinés à améliorer la réfrigération, la congélation ou les systèmes d'isolation des navires de moins de 18 m;
- b) les investissements destinés à encourager le recyclage de la chaleur dans le navire, la chaleur étant récupérée et réutilisée pour des opérations auxiliaires à bord.

### Dépenses éligibles:

- coûts d'acquisition, de la livraison et d'installation d'investissements matériels éligibles,
- Etudes préalables à l'opération qui peuvent être de nature technique, scientifique, juridique, environnementale ou économique, expertise et frais de conseil(y compris dépenses de formation liées spécifiquement à l'investissement (ex. formation à l'utilisation d'un nouvel équipement ou logiciel)), dans le respect du décret national d'éligibilité des dépenses et de son arrêté d'application.

### Dépenses inéligibles (liste non exhaustive) :

- coûts relatifs aux entretiens planifiés ou préventifs de toute partie d'équipement permettant de maintenir un dispositif en état de marche,
- coûts non directement nécessaires à l'achat ou à l'installation d'éléments éligibles (notamment les opérations relevant de la restructuration d'un navire : mise à nu de la coque et refonte totale des aménagements intérieurs),
- matériel d'occasion ou reconditionné,
- valorisation du coût de la main d'œuvre pour les travaux que le demandeur prévoit de réaliser lui-même.

### Critères de sélection

#### Critères de sélection portant sur les bénéficiaires

Aucun

#### Critères de sélection portant sur les projets

Volet	Critères
Impact économique	/
Impact sur l'emploi	/
Qualité environnementale	- efficacité énergétique actuelle du navire (nombre de litres de carburant consommés / kg de produit débarqué sur les 2 dernières années), - % prévisionnel d'amélioration de l'efficacité énergétique du navire,
Dimension collective	- projet répondant à un cahier des charges collectif ou bénéficiant d'une contribution d'une organisation professionnelle, - nombre de navires concernés par le projet, - projet prévoyant une diffusion des résultats (le cas échéant),
Cohérence du projet	- projet découlant directement de la mise en œuvre d'un programme, un audit énergétique ou une étude ayant bénéficié d'aides publiques

*Les modalités d'application des critères de sélection (grilles de notation) seront approuvées par le CNS sur proposition des comités régionaux ad hoc.*

## Aspects financiers

### Modalités de calcul de l'assiette (incluant la nature des dépenses éligibles)

Les dépenses seront prises en compte comme suit pour déterminer l'assiette éligible :

- Dépenses d'investissement : sur base réelle,
- Achat de prestation : sur base réelle.

*Un plancher d'éligibilité de 5000€ d'aides publiques est appliqué par projet sauf exception dûment justifiée. Le cas échéant, le niveau de ce plancher sera approuvé par le CNS sur proposition des comités régionaux ad hoc correspondants*

*Dans chaque région un plafond pourra être défini en comité régional ad hoc, et approuvé en CNS*

### Intensité de l'aide publique

	Entreprise ne répondant pas à la définition d'une PME	PME		
		Cas général	Opération portant sur un navire de « petite pêche côtière »(4)	Opération située dans les RUP
Audits, programmes, études Investissements à bord (hors moteurs principaux ou auxiliaires)(1)	30%	50%	80%	80%
Remplacement (2) ou modernisation (« ) de moteurs principaux ou auxiliaires	30%			

(1) : y compris opérations d'amélioration du système de propulsion du navire défini par l'article 14 du règlement délégué (UE) 2015-531 de la Commission du 24 novembre 2014 : a) les hélices économes en énergie, y compris les arbres de transmission; b) les catalyseurs; c) les générateurs économes en énergie, tels que ceux utilisant l'hydrogène ou le gaz naturel; d) les éléments de propulsion fonctionnant aux énergies renouvelables, tels que les voiles, les cerfs-volants, les moteurs éoliens ou les panneaux solaires; e) les propulseurs d'étrave; f) la conversion des moteurs en vue de l'utilisation de biocarburants; g) les économètres, les systèmes de gestion du carburant et les systèmes de surveillance; h) les investissements dans des tuyères permettant d'améliorer le système de propulsion.

(2) : hors remplacement par des générateurs économes en énergie, tels que ceux utilisant l'hydrogène ou le gaz naturel.

(3) : la modernisation des moteurs s'entend comme l'ensemble des travaux visant à améliorer les performances

(4) : « petite pêche côtière » : pêche pratiquée par des navires de pêche dont la longueur hors tout est inférieure à douze mètres et qui n'utilisent aucun des engins remorqués énumérés dans le tableau 3 de l'annexe I du règlement (CE) n° 26/2004 de la Commission.

### Taux de cofinancement du FEAMP

Type d'opération :	Part du FEAMP dans le total des aides publiques :
Remplacement ou modernisation de moteur principal ou auxiliaire	50 %
Autres opérations	75 %

=> Critères approuvés en comité national de suivi de l'article 113 du règlement 508/2014 relatif au FEAMP

10 FEV. 2017 conformément à

