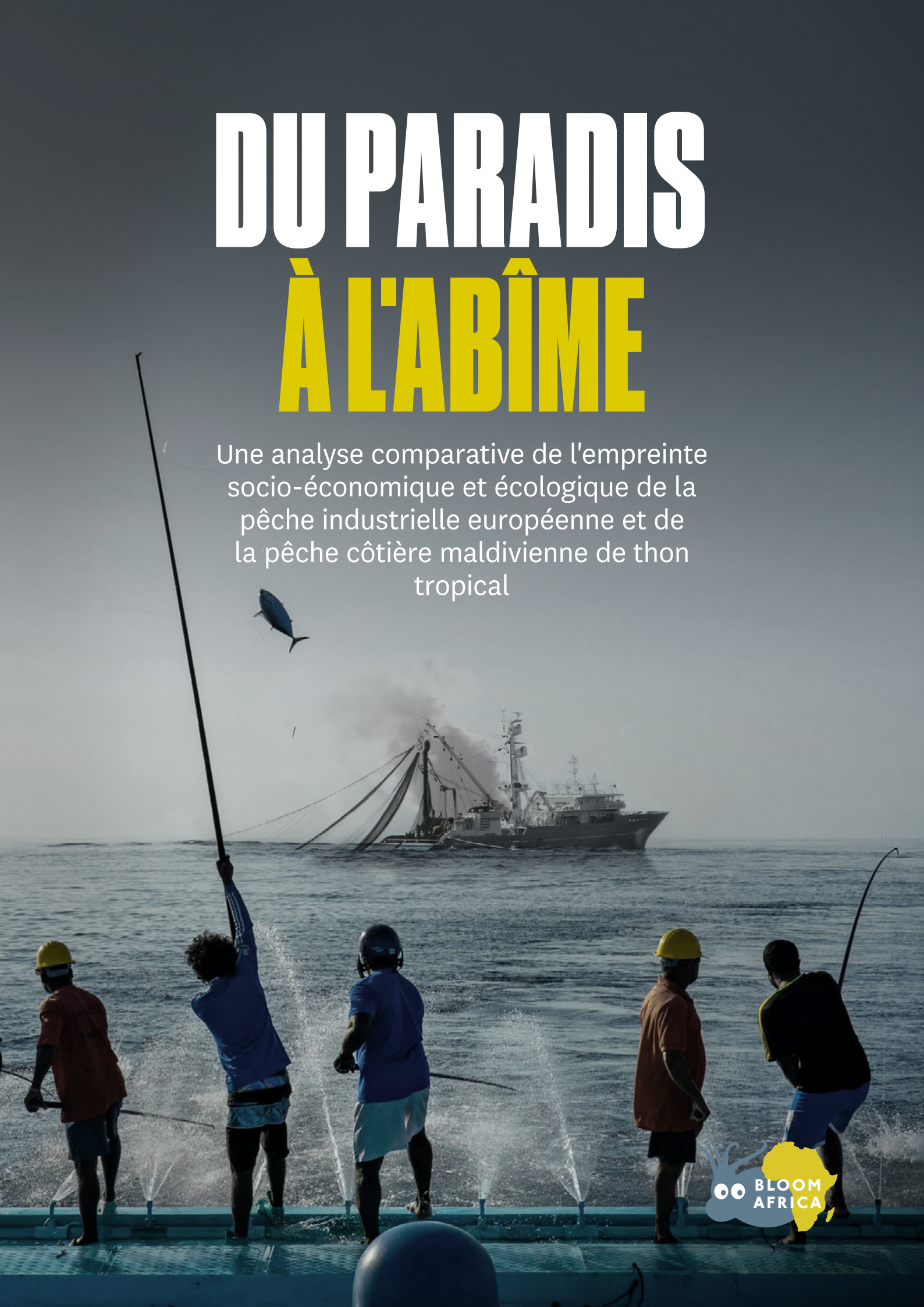
DU PARADIS À L'ABÎME

Une analyse comparative de l'empreinte socio-économique et écologique de la pêche industrielle européenne et de la pêche côtière maldivienne de thon tropical



BLOOM AFRICA

TABLE DES MATIÈRES

TOUT COMPRENDRE EN TROIS PAGES 4

GRAPHIQUES COMPARATIFS & SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE 7

PÊCHE CÔTIÈRE À LA CANNE CONTRE PÊCHE INDUSTRIELLE À LA SENNE : DEUX MODÈLES RADICALEMENT OPPOSÉS 9

LA FLOTTE MALDIVIENNE : DES THONS PÊCHÉS UN PAR UN, POUR DES BÉNÉFICES SOCIAUX MAXIMISÉS. 9
LA FLOTTE EUROPÉENNE : DES MACHINES DE GUERRE INDUSTRIELLES QUI DÉTRUISENT LA SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES 10
Anatomie d'une pêcherie destructrice 10
Senne tournante et DCP : un cocktail explosif pour la biodiversité 12
Une hécatombe de juvéniles orchestrée par les senneurs européens 14

UN BILAN CARBONE ALLANT DU SIMPLE AU TRIPLE 17

LA DÉPENDANCE DES NAVIRES EUROPÉENS AU CARBURANT 17
LA MISE EN CONSERVE : IMPORTANT CONTRIBUTEUR DE GAZ À EFFET DE SERRE 17
UN STOCKAGE DU CARBONE PAR L'OCÉAN PERTURBÉ PAR LA PÊCHE INDUSTRIELLE 18
DES ÉQUIPAGES EUROPÉENS ENVOYÉS AU BOUT DU MONDE PAR AVION 19
LA PÊCHE À LA CANNE : UN MODÈLE BEAUCOUP PLUS ÉCONOME 21

UN SYSTÈME SOUS PERFUSION D'ARGENT PUBLIC BÉNÉFICIANT D'UNE PANOPLIE D'AVANTAGES FISCAUX 23

LA PROFITABILITÉ ARTIFICIELLE DES INDUSTRIELS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR LE CARBURANT 23
LES FONDS STRUCTURELS EUROPÉENS AU SECOURS DE LA PÊCHE AU THON TROPICAL 27
DES AVANTAGES FISCAUX ODIEUX PAR RAPPORT AUX PAYS RIVERAINS 30

NOS DEMANDES PRIORITAIRES 31

TOUT COMPRENDRE EN TROIS PAGES

Les industriels de la pêche au thon tropical clament que la méthode de pêche qu'ils utilisent (la "senne coulissante" — consistant en une nasse déployée en pleine eau et refermée sur les bancs de poissons comme une bourse) — a l'empreinte carbone la plus vertueuse de toutes les pêches au thon. Mais lorsque cette méthode est comparée à d'autres méthodes plus sélectives et respectueuses des écosystèmes marins, comme la pêche à la canne pratiquée aux Maldives, il apparait que la pêche à la senne est en réalité trois fois plus polluante et impacte par ailleurs de manière disproportionnée la biodiversité marine, notamment à cause de son utilisation massive des "dispositifs de concentration de poissons" (DCP) dérivants, des radeaux flottants hautement technologiques déployés par milliers par les industriels pour attirer les bancs de thons. Le bilan socio-économique de la pêche à la senne est également des plus déplorables, puisqu'elle génère 30 fois moins d'emplois et sa rentabilité repose uniquement sur l'octroi par l'Union européenne (UE) d'un large éventail de subventions et d'avantages fiscaux. On comprend ainsi que les industriels s'auto-congratulent sur la base de comparaisons menées avec les pires méthodes de pêche déployées pour capturer des thons, et non avec les plus vertueuses. Un stratagème grossier utilisé tant et plus par les lobbies de la pêche industrielle, qui tentent d'imposer le mythe d'une pêche "bas carbone" qui serait notre seul recours alimentaire face à l'effondrement climatique. Le présent rapport tord définitivement le cou à ces mensonges, installés sciemment par les industriels dans l'espace public.

> **« La pêche à la senne coulissante est celle qui rejette le moins d'émissions de CO_2 dans l'atmosphère pour produire un kilo de protéine. »**[1]
>
> *OPAGAC, lobby espagnol de la pêche au thon tropical*

Les industriels européens de la pêche au thon tropical n'ont de cesse de vanter l'efficacité énergétique de leurs navires en la comparant à celle d'autres productions alimentaires ou d'autres pêcheries davantage émettrices de gaz à effet de serre ; un type de raisonnement fallacieux connu sous le nom de "faux dilemme", qui consiste à faire accepter une pratique nocive en la comparant à une pratique encore plus nocive, sans présenter toute la diversité des possibles. Selon cette vision étriquée, l'impact de la pêche au thon n'est abordé que sous l'angle énergétique et non dans une perspective écosystémique plus large qui prendrait en compte les performances économique, sociale et écologique des flottilles. Dans ce nouvel opus de la série "Tuna Gate", BLOOM poursuit sa plongée dans le monde opaque de la pêche au thon tropical — espèce-phare du marché européen — et continue de mettre en lumière les impacts dévastateurs des navires européens sur le climat et la biodiversité.

Nous adoptons l'approche inverse des industriels en comparant les pratiques de la flotte industrielle européenne pratiquant la pêche à la "senne tournante" avec celles de la flotte côtière des Maldives pratiquant la pêche à la canne, une pêcherie reconnue comme étant l'une des plus vertueuses en raison de son faible impact environnemental et de ses nombreux bénéfices socio-économiques. Nous faisons ici cette comparaison, car **ces deux pêcheries sont relativement comparables en termes d'espèces ciblées et de zones de pêche, en ce qui concerne la flotte européenne opérant dans l'océan Indien**.

1 OPAGAC (2021) La pesca de cerco de atún tropical es la que menos emisiones de CO2 libera a la atmósfera para producir un kilo de proteína.

Différents modèles de pêche existent pour capturer les thons que nous retrouvons ensuite dans les boîtes Petit Navire, Saupiquet, etc. qui abondent dans les rayons des supermarchés occidentaux. Ici, nous focalisons sur deux d'entre eux. D'un côté, les navires thoniers européens, soit une cinquantaine de navires industriels français et espagnols pouvant atteindre 116 m de long et pêchant tout autour du globe. Ces navires utilisent une technique de pêche particulièrement destructrice : la senne tournante associée à l'utilisation massive de "dispositifs de concentration de poissons" (DCP), des radeaux flottants et dérivants hautement technologiques, qui utilisent la tendance naturelle des espèces de thon à se regrouper sous les objets flottants. De l'autre, aux Maldives, un modèle de pêche côtière très différent : la pêche à la canne. Cette méthode de pêche est pratiquée à proximité des atolls par près d'un millier de bateaux plateformes, dont la taille ne dépasse pas les 35 mètres et qui assurent l'emploi, la stabilité économique, et la sécurité alimentaire de tout un pays.

L'impact sur la biodiversité de ces deux modèles de pêche est diamétralement opposé. La pêche à la senne associée à l'utilisation de DCP par les Européens conduit à des volumes élevés de prises accessoires, pouvant atteindre 13% du volume total des prises, alors que les rejets en mer des pêcheurs maldiviens sont quasi-nuls, de l'ordre de 0,02%. Plusieurs centaines de milliers d'animaux marins sont ainsi rejetés par-dessus bord par les Européens, le plus souvent morts ou agonisants, parmi lesquels figurent principalement des thons trop petits ou endommagés, mais aussi d'autres espèces de poissons comme les marlins, des requins, des raies, ou encore des tortues de mer. Cette liste inclut des espèces vulnérables ou en danger critique d'extinction comme le requin soyeux, le makaire bleu, ou la tortue de Kemp, dont les prises de quelques individus peuvent affecter le potentiel reproducteur de toute l'espèce.

Aux statistiques officielles de ces prises dites "accessoires" s'ajoutent les innombrables animaux marins qui s'enchevêtrent dans les mailles des filets accrochés au-dessous des radeaux et qui restent encore répandus dans l'océan malgré leur interdiction. Ce phénomène serait une source de mortalité pour des centaines de milliers de requins chaque année. Les milliers de DCP déployés annuellement par les industriels européens dans les océans Indien et Atlantique posent aussi de graves problèmes de pollution marine, puisqu'au minimum 40% de ces dispositifs ne sont pas récupérés et finissent par s'échouer sur les rivages, détruire des récifs coralliens ou couler au fond de l'océan, libérant ainsi les métaux et plastiques qu'ils contiennent. En réalité, le nombre de DCP perdus en mer est sans nul doute bien plus important, comme en témoignent les statistiques publiées par la Compagnie française du thon océanique (CFTO), l'une des trois entreprises françaises qui pêchent le thon tropical. Sur les près de 2 750 DCP officiellement déployés en 2021 par les navires de l'entreprise, seulement 34 ont été récupérés en mer !

REPÈRES SUR LA PÊCHE AU THON TROPICAL

- → 5 milliards de kilos pêchés chaque année dans le monde[2]
- → Plus de 40 milliards de dollars de valeur marchande annuelle[3]
- → Poisson le plus consommé en Europe[4]
- → Poisson le plus consommé en France, avec 4kg/an/habitant[5]

2 ISSF (2023) A snapshot of the large-scale tropical tuna purse seine fishing fleets as of June 2023.
3 The Pew Charitable Trusts (2020) Netting billions 2020: a global tuna valuation.
4 Eumofa (2022) The EU fish market.
5 FranceAgriMer (2022) Chiffres-clés des filières pêche et aquaculture en France en 2022.

À l'inverse des DCP jetés en mer sans compter par les Européens, l'usage des DCP au Maldives est tout autre et bien plus régulé, puisque le ministère de la pêche et de l'agriculture y maintient une cinquantaine de DCP ancrés, c'est-à-dire non dérivants, à proximité des atolls. Ces DCP ancrés ne génèrent pas du tout les effets négatifs des DCP dérivants décrits ci-dessus, à l'exception d'un seul : les DCP ancrés sont également à l'origine de captures de nombreux juvéniles, seul réel point sombre du bilan maldivien.

En termes d'impact sur le climat, l'empreinte carbone du thon pêché par les navires européens entre le moment de sa capture, sa transformation en conserve principalement, et sa distribution, est près de trois fois plus élevée que celle du thon pêché à la canne aux Maldives. La consommation en carburant par les navires représente 64 % de l'empreinte carbone totale du thon en conserve, avec près de 180 millions de litres de gasoil brulés chaque année par les thoniers senneurs européens. S'ajoutent les émissions de gaz à effet de serre associées à la mise en conserve du thon (18% de l'empreinte carbone), le transport par fret maritime des thons congelés et des boîtes de conserve (7%), le maintien de la chaîne du froid et la rotation par avion des équipages européens travaillant sur ces navires ; épitome du délire que représente ce modèle, bien que ce poste ne représente qu'une infime fraction des émissions (<1%). Rarement prises en compte dans le bilan carbone des "produits de la mer", les émissions associées à l'extraction par la pêche du "carbone bleu" contenu dans les thons et qui autrement aurait été piégé dans l'océan via l'action de la pompe biologique représentent quant à elles 12% de l'empreinte carbone totale. Pourtant, ce puits de carbone, perturbé par la pêche, est d'une importance capitale dans la lutte contre le dérèglement climatique puisqu'il permet la séquestration par l'océan de carbone sur des échelles de temps longues allant de la centaine au millier d'années, alors qu'en comparaison le temps de séquestration du carbone par les végétaux terrestres est de l'ordre de la décennie.

Enfin, la rentabilité économique de la flotte industrielle européenne repose sur l'octroi de dizaines de millions d'euros alloués chaque année par l'UE, sous formes de subventions dites "directes" via les fonds structurels et d'investissement, de subventions dites "indirectes" via la détaxe sur les prix du gasoil, et de subventions déguisées, via les accords de pêche avec les pays du sud, ou encore au travers d'un ensemble de "cadeaux" fiscaux, comme l'exemption des droits de douane sur le thon mis en conserve dans les conserveries de l'océan Indien et à destination de l'Europe. L'Union européenne a par exemple financé la construction d'une quinzaine de thoniers senneurs à hauteur de 72 millions d'euros entre les années 1990 et 2000, dont certains mesurent plus de 100 mètres de longueur. En comparaison, le secteur de la pêche à la canne aux Maldives est également subventionné, mais à une bien plus faible échelle. De plus, les Maldives ne bénéficient pas de tarifs préférentiels pour leurs exportations, ce qui contribue à un système de concurrence déloyale.

Alors que les industriels sont "*à la recherche d'un nouveau narratif*"[6] et mettent continuellement en avant un bilan des plus reluisants en termes d'"impact carbone" et de "sécurité alimentaire", il apparaît au contraire que la pêche thonière européenne est un modèle de pêche particulièrement destructeur du climat, de la biodiversité et des emplois qui n'existerait pas sans la complicité de la force publique, qui maintient en vie ce segment de flotte par son soutien sans faille et ses nombreuses subventions. Malgré les évidences qui s'accumulent quant au modèle extrêmement néfaste des navires industriels européens, la Commission européenne et les États membres de l'UE — France et Espagne en tête — continuent de mettre la puissance et l'argent publics au service de quelques industriels destructeurs.

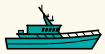
À l'heure où les scientifiques des deux plateformes intergouvernementales sur le climat et la biodiversité — le GIEC et l'IPBES — tirent la sonnette d'alarme sur la dégradation vertigineuse de l'océan, principal régulateur climatique de la planète, il est plus que temps que les institutions sortent du déni et renouent avec ce pour quoi elles ont été créées : la défense de l'intérêt général et non des intérêts privés d'une poignée d'industriels dont les flottes de pêche hautement subventionnées ont un impact démesuré sur le climat et la biodiversité.

6 Europêche (2021) Europêche seeks a new narrative on fisheries - Keep eating EU wild fish: it's good for your health, it's good for our planet - CO_2 emissions from fishing are already down by 40 %.

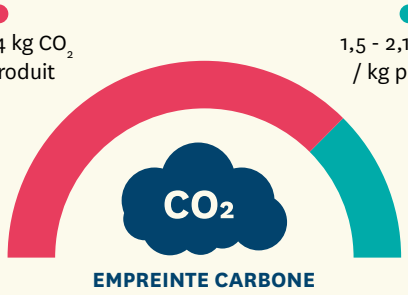
GRAPHIQUES COMPARATIFS & SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE



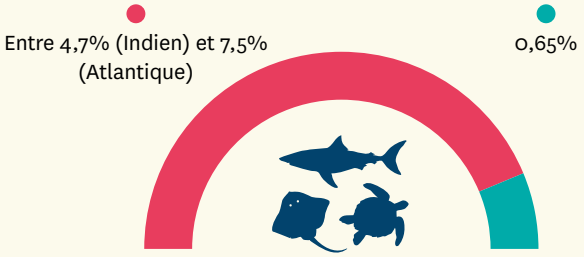
PÊCHE À LA SENNE TOURNANTES (UE)



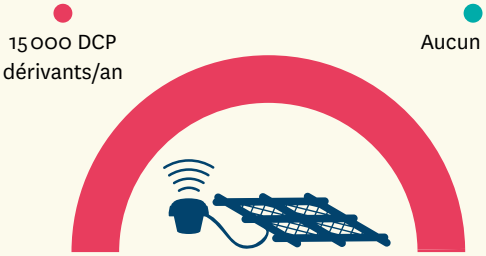
PÊCHE À LA CANNE (MALDIVES)



EMPREINTE CARBONE



PRISES ACCESSOIRES



DCP DÉRIVANTS
(Dispositifs de concentration de poissons)

EMPREINTE CARBONE [a]

(Inclue les émissions liées à la consommation de carburant, la mise en conserve, le transport par fret maritime, la chaîne du froid, la rotation par avion des équipages, et l'extraction par la pêche de la biomasse marine qui autrement aurait contribuée à séquestrer du carbone dans l'océan).

PRISES ACCESSOIRES [b]

(rejets + sous-produits consommés à bord ou vendus sur le marché local)

- Prises accessoires estimées à 11 600 tonnes dans l'Indien contre 6 400-9 500 tonnes dans l'Atlantique. Dans ce dernier, ~50% de ces prises sont rejetées par-dessus bord, le reste étant vendu localement. Peu de données sont disponibles sur la finalité de ces prises côté Indien.
- On estime à 553 tonnes les prises accessoires des canneurs. La quasi-totalité de ces prises est soit consommée par les pêcheurs, soit vendue sur le marché local, ce qui conduit à des rejets en mer estimés à 0,02% du volume total de captures.

DISPOSITIFS DE CONCENTRATION DE POISSONS DÉPLOYÉS DANS L'OCÉAN INDIEN (DCP) [c]

- Pollution liée aux DCP : Pêche fantôme, pollution plastique et électronique, échouage sur les plages, destruction des récifs coralliens, etc.
- Aucun DCP dérivant, mais une cinquantaine de DCP ancrés.

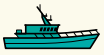
a Valeurs calculées à partir des données de consommation en carburant et de captures du CSTEP sur la période 2009-2020, de captures de la CTOI, et d'efficacité énergétique des canneurs maldiviens rapportées par la Fondation internationale des canneurs (IPNLF). L'intervalle de valeurs représente la variabilité entre les années.

b Données issues de la littérature scientifique (cf. suite du rapport).

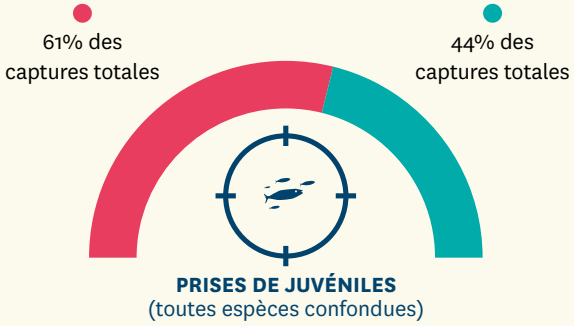
c Moyennes sur la période 2015-2021 ; CTOI



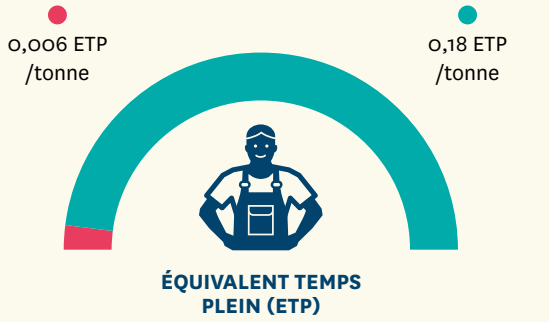
PÊCHE À LA SENNE TOURNANTES (UE)



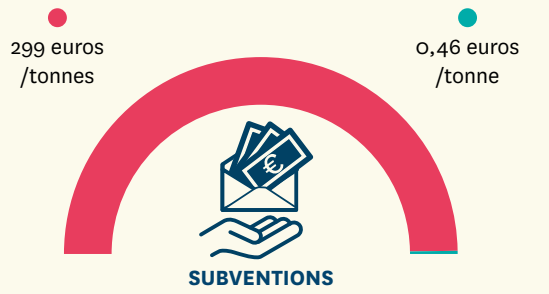
PÊCHE À LA CANNE (MALDIVES)



PRISES DE JUVÉNILES[d]
(dans l'océan Indien toutes espèces confondues)



ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN (ETP)[e]



SUBVENTIONS[f]

Le montant des subventions a été estimé en prenant en compte les subventions directes (fonds européens), indirectes (détaxe sur le carburant) et déguisées (accords de pêche).

Mais les Européens bénéficient d'un autre avantage fiscal. Les produits issus des conserveries des Seychelles et de l'île Maurice et exportés vers les marchés européens sont exemptés des droits de douane, qui s'élèvent à 24% pour les Maldives.

d Moyennes sur la période 2015-2021 ; CTOI.
e Moyenne sur la période 2009-2020 ; CSTEP.
f Moyennes sur la période 2019-2021 ; CSTEP, FEAMP, accords de pêche, articles de presse des Maldives.

PÊCHE CÔTIÈRE À LA CANNE CONTRE PÊCHE INDUSTRIELLE À LA SENNE : DEUX MODÈLES RADICALEMENT OPPOSÉS

LA FLOTTE MALDIVIENNE : DES THONS PÊCHÉS UN PAR UN, POUR DES BÉNÉFICES SOCIAUX MAXIMISÉS

La République des Maldives est un archipel de 26 atolls naturels, composé de 1 190 îles de récifs coralliens dans l'océan Indien. Dans ces îles, le secteur de la pêche dépend quasi-exclusivement de la pêche au thon, qui représente 90 % du total des captures,[7] dont près de 75% sont pêchés à la canne.[8] Ce secteur joue un rôle majeur dans l'approvisionnement alimentaire, la génération d'emplois et l'économie nationale. **En 2021, le secteur de la pêche et de la transformation du poisson aux Maldives représentait 4,1% du PIB.[9] En 2017, il employait 17 589 pêcheurs, représentait 11% de la force de travail, et 98% des exportations physiques du pays en générant 196 millions de dollars américains**. Mais au-delà de ces exports, importants pour la rentrée de devises étrangères, près de la moitié des thons pêchés par les canneurs est consommée par la population locale, qui affiche la plus forte consommation de poisson au monde, avec en moyenne 142 kilogrammes de poisson consommés par habitant chaque année.

La pêche à la canne est pratiquée à l'aide de bateaux traditionnels appelés *mas dhonis*. On dénombre un peu moins d'un millier de ces navires, mesurant de 18 à 35 m de long (cf figures 1 et 2). Ces navires opèrent à environ 20-130 km des atolls et pêchent autour de 90 000 tonnes de thons chaque année (moyenne sur la période 2009-2020), principalement de la bonite (appelée aussi thon "listao"), mais aussi plus à la marge du thon albacore. Cette méthode de pêche traditionnelle s'effectue en deux étapes bien distinctes : la capture des poissons-appâts et la capture des thons ; ces deux activités étant invariablement menées à partir du même navire et au cours de la même sortie de pêche. Les poissons-appâts — des espèces de petits poissons de récifs dont le sprat argenté (*Spratelloides gracilis*) — sont généralement capturés à l'intérieur des atolls à l'aide de simples filets déployés depuis le bateau, puis conservés vivants dans le navire. Lorsqu'un banc de thons est localisé, de l'eau est pulvérisée à la surface de l'océan et les appâts vivants sont jetés par-dessus bord, afin d'encourager une frénésie alimentaire.

Contrairement aux navires européens, les pêcheurs maldiviens utilisent un petit nombre[10] de "dispositifs de concentration de poissons" (DCP) ancrés, qui ne génèrent pas les impacts négatifs des DCP dérivants. Les DCP "ancrés", qui sont fixés au fond de la mer et restent au même endroit, sont le plus souvent situés autour des îles tropicales comme la Réunion, les Maldives, etc. où ils sont utilisés par les petits pêcheurs côtiers. Ils présentent de nombreux avantages, notamment de :

- Permettre une réduction de la pression de pêche le long de la côte (les lagons, etc.) ;
- Assurer un certain niveau de capture de poissons de grande valeur commerciale tels que le thon, le marlin, le mahi mahi, etc. ;
- Sécuriser les activités de pêche en dehors des eaux protégées du lagon ;
- Assurer la sécurité alimentaire et le maintien des moyens de subsistance des communautés côtières pendant la mousson et les intempéries ;
- Réduire l'empreinte carbone de la pêche car les pêcheurs n'ont pas besoin de se déplacer loin pour capturer le poisson.

7 FAO (2019) Fishery and aquaculture country profiles: the Republic of Maldives.
8 Données de captures de la CTOI sur la période 2009-2020.
9 Gouvernement des Maldives (2022). Annual gross domestic product.
10 Le ministère maldivien de la pêche et de l'agriculture maintient un réseau d'une cinquantaine de DCP ancrés.

Globalement, les canneurs maldiviens réalisent 57% de leurs captures sur ces DCP ancrés et 37% sur "bancs libres".[11] Au-delà de l'utilisation de DCP ancrés et non dérivants, l'impact des pêcheurs maldiviens est également plus faible sur la biodiversité car **la pêche à la canne est une pratique hautement sélective. Les taux de captures accessoires sont extrêmement faibles, de l'ordre de 0,65%,[12] ce qui représente annuellement environ 550 tonnes d'animaux marins capturés alors qu'ils ne sont pas ciblés. En plus, la majorité de ces captures accessoires est soit vendue sur le marché local, soit consommée directement par les pêcheurs, ce qui conduit *in fine* à des rejets d'animaux morts à la mer quasi nuls, de l'ordre de 0,02%.** En outre, les interactions de cette pêcherie avec les espèces dites "en danger, menacées, ou protégées" sont extrêmement faibles.

À l'opposé de ce modèle de pêche côtière et sélective sévit la pêche industrielle européenne.

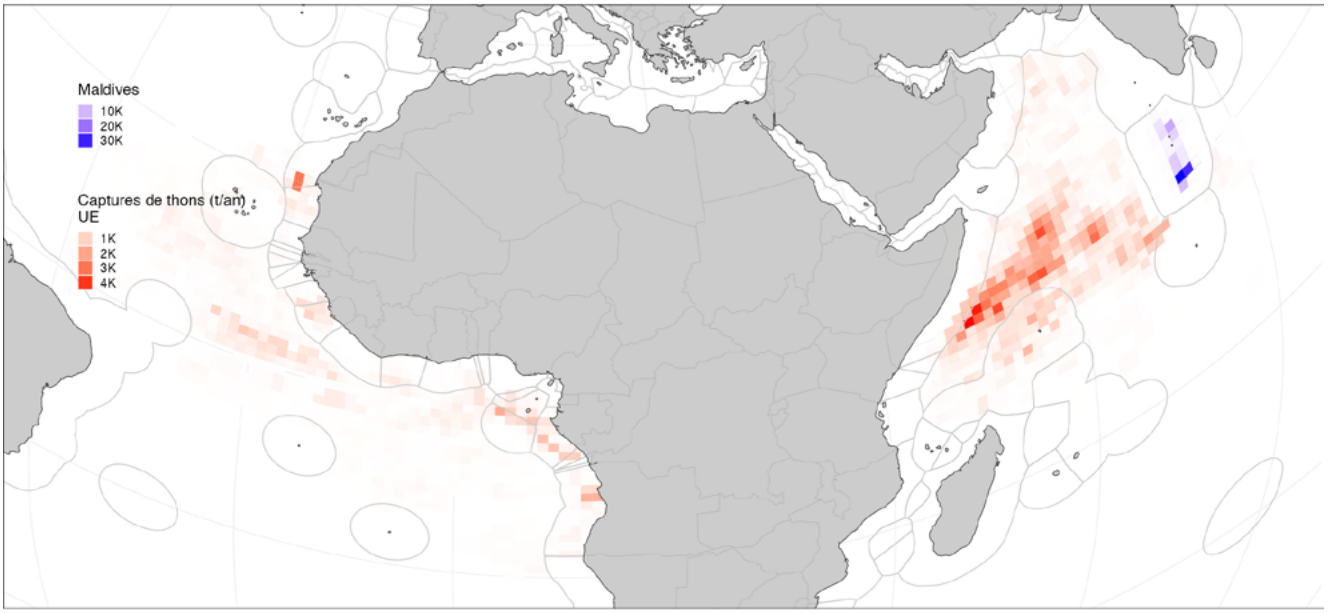
LA FLOTTE EUROPÉENNE : DES MACHINES DE GUERRE INDUSTRIELLES QUI DÉTRUISENT LA SANTÉ DES ÉCOSYSTÈMES

ANATOMIE D'UNE PÊCHERIE DESTRUCTRICE

L'Union européenne est un acteur majeur de la pêche thonière mondiale. Ses principaux navires sont des senneurs ciblant les espèces de thons tropicaux ; ce type de navires à l'impact démesuré réalisant 66 % des captures annuelles de thons tropicaux dans le monde.[13] Au niveau mondial, 39 des 50 plus grands senneurs enregistrés appartiennent à des sociétés européennes (y compris les 8 plus grands navires).

Cette flotte européenne de thoniers senneurs tropicaux est composée depuis 2020 d'une cinquantaine de navires immatriculés en France et en Espagne, principalement actifs dans l'océan Indien occidental et dans une moindre mesure dans l'océan Atlantique[14] (cf figure 1). L'exploitation industrielle

→ Figure 1. Distribution des captures de thons pour l'année 2021 par les Maldives (à la canne, représenté en nuances de bleu ; 129 000 tonnes) et par l'Union européenne (à la senne, représenté en nuances de rouge ; 315 000 tonnes, dont 235 000 tonnes dans l'océan Indien).



11 Moyennes calculées sur la période 2015-2021 à partir du jeu de données sur la taille des prises dans l'océan Indien de la CTOI.
12 Miller *et al.* (2017) Bycatch in the Maldivian pole-and-line tuna fishery.
13 ISSF (2023) A snapshot of the large-scale tropical tuna purse seine fishing fleets as of June 2023.
14 Une poignée de navires espagnols est également présente dans l'océan Pacifique, mais leur pêche y est marginale. Les entreprises propriétaires de tous ces navires immatriculés en Europe possèdent également 46 autres senneurs recensés, immatriculés dans des pays non européens : les armateurs européens possèdent 100 % des grands senneurs recensés à Curaçao (3), au Salvador (6), au Guatemala (2), à l'île Maurice (4), à Oman (1), aux Seychelles (12) et en Tanzanie (1), ainsi qu'une partie de la flotte du Belize (3, soit 30 %), de l'Équateur (8, soit 9 %) et du Panama (7, soit 29 %). Ils opèrent dans le monde entier, tant en haute mer que dans les zones économiques exclusives (ZEE) d'un certain nombre de pays, grâce à un réseau d'accords de pêche, y compris ceux, fortement subventionnés, qui sont négociés par la Commission européenne pour sa flotte. Il existe également un certain nombre de « navires de soutien », qui ne pêchent pas mais dont le rôle est de transporter et déployer des DCP pour augmenter la capacité de pêche des navires.



→ Figure 2. Image d'illustration de la pêche à la canne telle qu'elle est pratiquée aux Maldives. Cette pêcherie est reconnue pour sa sélectivité, sa faible empreinte carbone, et ses nombreux avantages socio-économiques (©IPNLF).

Senneur

Un "senneur" est un navire qui utilise l'engin de pêche appelé "senne tournante et coulissante", c'est-à-dire un filet vertical de près de 2 km de long et de 300 m de haut qui est déployé autour des bancs de thons préalablement détectés au sonar[17] avec l'aide d'un petit navire annexe (cf figure 3). À la fin de l'encerclement et pour éviter la fuite des poissons par le fond, le filet est fermé par le bas au moyen d'un câble coulissant. Les animaux sont alors pris au piège et n'ont aucune chance de s'échapper. La poche ainsi fermée est ensuite réduite progressivement pour capturer les poissons à l'aide d'une épuisette appelée salabarde. En plus d'être redoutablement efficace — plusieurs dizaines de tonnes de poissons sont remontées lors de chaque opération — cette méthode de pêche a des conséquences plus graves encore lorsqu'elle est associée à l'utilisation de dispositifs de concentration de poissons (DCP).

des eaux africaines a commencé dès 1964 avec l'arrivée des premiers thoniers senneurs espagnols dans le Golfe de Guinée, avant de s'étendre progressivement à l'océan Indien au début des années 1980.[15] **Ces navires sont des monstres d'acier et de technologie, d'une longueur moyenne de 82 mètres et allant jusqu'à 116 mètres pour le plus grand, l'ALBATUN DOS, propriété de l'armateur espagnol Albacora (le plus gros acteur de la pêche thonière européenne)**. Ils capturent en moyenne chaque année 330 000 tonnes de thon,[16] dont près de 193 000 tonnes dans l'océan Indien seulement. Ce dernier est aujourd'hui le centre névralgique de la pêche thonière européenne, où la majorité de ses captures est réalisée, puis transformée directement sur place dans des usines aux Seychelles et à Maurice, ou transbordée pour être acheminée vers d'autres usines, par exemple en Thaïlande, en Équateur, ou en Espagne. **Cette flotte distante de senneurs européens emploie par ailleurs près de 30 fois moins de marins que la pêcherie à la canne des Maldives puisque que pour une tonne de thon débarquée elle génère 0,006 équivalent temps plein (ETP) contre 0,18 ETP pour la pêche à la canne**.

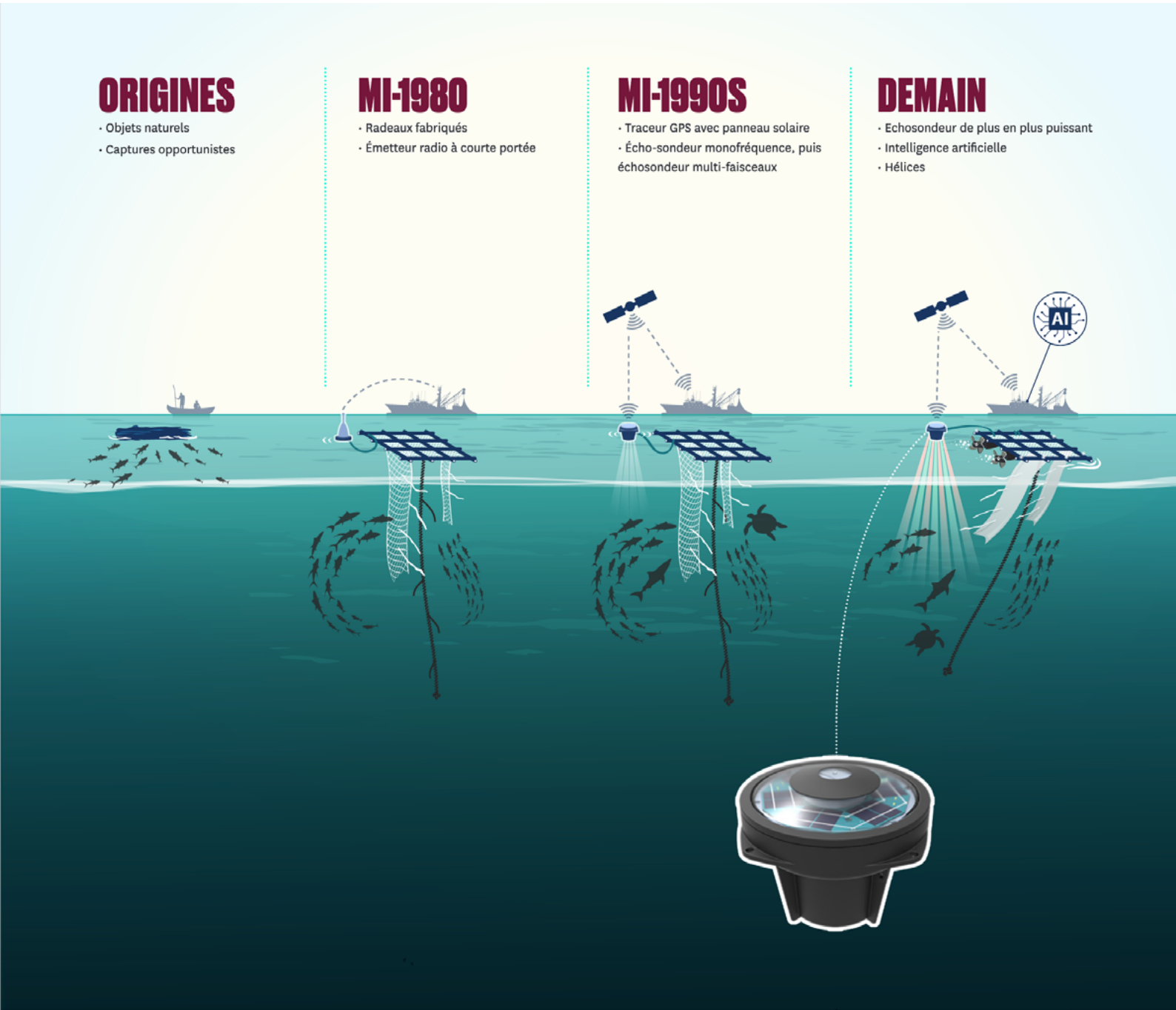
Les thoniers européens réalisent aujourd'hui la quasi-intégralité de leurs captures par le biais de l'utilisation de "dispositifs de concentration de poisson" (DCP) dérivants, une technique de pêche aux conséquences particulièrement désastreuses pour l'environnement. Il est estimé que plus d'une centaine de milliers de ces dispositifs sont déployés à travers le monde chaque année par les pêcheurs industriels,[18] Les navires français et espagnols déploient officiellement, en moyenne, chaque année, près de 15 000 DCP dans l'océan Indien.[19]

15 Carmona (2022). Changes in the Spanish fish-canning industry since Spain's entry to the European Union.
16 Données du CSTEP moyennées sur la période 2009-2020.
17 Ifremer (2012) Les sennes tournantes et coulissantes.
18 IRD (2022) Pêche au thon : comment réduire la pollution ?
19 Moyenne calculée sur la période 2015-2021 à partir des données de la CTOI.

Ces DCP — dont la technologie embarquée ne cesse de repousser les limites (cf infographie ci-dessous) — sont formés de deux parties : une partie flottante, qui est composée d'un radeau d'environ 6m² formé de différents matériaux (tubes de plastique, bambou, cadre métallique, etc.) et équipé de flotteurs en plastique ; une partie immergée généralement composée de cordes, bâches et vieux filets, qui peut s'étendre jusqu'à 100 mètres de profondeur sous la surface. De nombreuses espèces, dont les thons, ont tendance à se regrouper autour de ces dispositifs, pour des raisons encore mal comprises.



→ Lire notre rapport "La guerre des thons"



SENNE TOURNANTE ET DCP : UN COCKTAIL EXPLOSIF POUR LA BIODIVERSITÉ

Inventés dans les années 1980 mais réellement déployés à échelle industrielle la décennie suivante, les DCP ont très vite conquis les industriels européens grâce à leur efficacité radicale. Ces dernières années, leur utilisation est même devenue quasi-systématique. Citons par exemple les cas de la pêcherie espagnole Echebastar, qui a réalisé 97% de ses activités de pêche à l'aide de DCP en 2020,[20] tout comme l'entreprise française CFTO avec ses 96,5% en 2021.[21]

La pêche à la senne associée à l'usage massif de DCP par les Européens est à l'origine de dégâts sévères sur la biodiversité, notamment par le biais d'immenses volumes de captures d'espèces non ciblées, ou ciblées mais trop petites ou endommagées pour être commercialisées. **Chaque année, ce sont ainsi plus de 21 000 tonnes d'animaux marins réparties entre les océans Indien et Atlantique qui sont officiellement les victimes collatérales de l'avidité d'une poignée d'industriels européens** ;[22,23,24] les statistiques de pêche étant généralement rapportées en tonnes de poissons, tant il est difficile d'estimer le nombre considérable d'individus sacrifiés. Ces volumes, estimés à partir de données d'observateurs embarqués sur un nombre limité de voyages en mer sont très certainement sous-estimés, comme l'attestent les volumes bien supérieurs de prises accessoires conservées à bord pour être vendus sur les marchés locaux d'Abidjan et estimés de manière indépendante.[25] Les prises dites "accessoires" sont constituées principalement d'espèces de thons ciblées, dont les individus sont trop endommagés ou trop petits pour être commercialisés, ainsi que d'espèces de thons non-ciblées, représentant entre 59% et 83% du volume. Le reste des prises accessoires rassemble une grande diversité d'espèces : d'autres poissons "osseux" (dorade coryphène, baliste océanique, etc. représentant 10% à 30%), des espadons et autres poissons "porte-épée" (makaires et marlins, représentant 2% à 5%), des requins (très majoritairement des requins soyeux, mais aussi des longimanes ; représentant 1% à 8%), des raies (dont raie manta ; <1%), ou encore des tortues de mer (<1%).[26] Bien que les cas de mortalité de mammifères marins induis par la pêche à la senne soient rares dans les océans Indien et Atlantique, les interactions avec ces animaux concernent tout de même 3% des opérations de pêche ; interactions qui peuvent entrainer un stress et des blessures importantes lorsque les animaux sont pris dans le filet.[27] Le taux de prises accessoires dépend par ailleurs fortement de la stratégie de pêche employée, oscillant entre 6% et 13% pour les captures réalisées sous DCP, alors qu'ils ne dépassent pas 3% sur bancs libres. Il est aussi plus élevé dans le bassin atlantique (7,5%) que dans le bassin indien (4,7%), indépendamment de l'utilisation ou non de DCP dérivants. Ces chiffres peuvent paraître "acceptables", voire faibles, comparativement à d'autres pratiques de pêche destructrices ; argument d'ailleurs souvent mis en avant par les industriels pour justifier leurs méfaits. Cependant, rapportés aux volumes extrêmement élevés pêchés par les thoniers tropicaux européens, ils représentent une quantité considérable d'animaux marins, d'autant plus que ceux-ci sont souvent issus d'espèces vulnérables, voire en danger critique d'extinction comme les requin soyeux et longimanes, le makaire bleu, ou encore la tortue de Kemp,[28] pour lesquelles la mortalité de quelques individus peut avoir des conséquences dramatiques pour l'ensemble de la population. Enfin, contrairement à la pêche à la canne aux Maldives, jusqu'à la moitié des prises accessoires des Européens serait rejetée par-dessus bord, le plus souvent morte ou agonisante, le reste de ces prises finissant sur les étals des marchés locaux africains, à Abidjan notamment, sous l'appellation "Faux poisson".[29]

Par ailleurs, ces chiffres ne prennent pas en compte les animaux qui s'enchevêtrent dans les mailles des filets accrochés en dessous des radeaux, alors que ce phénomène serait une source de mortalité pour des centaines de milliers de requins soyeux chaque année.[30]

Récemment, l'ONG Shark Project a mis en évidence que "*avec près*

20 MSC (2021) Echebastar Indian Ocean skipjack tuna purse seine fishery — Surveillance report.
21 MSC (2023) CFTO Indian Ocean purse seine skipjack fishery — 1st Surveillance audit report.
22 Amandè *et al.* (2012) Precision in bycatch estimates: the case of tuna purse-seine fisheries in the Indian Ocean.
23 Amandè *et al.* (2010) Bycatch of the European purse seine tuna fishery in the Atlantic Ocean for the 2003–2007 period.
24 ICCAT (2017) Bycatch of the European purse-seine tuna fishery in the Atlantic Ocean for the period 2010-2016.
25 ICCAT (2016) Tuna fisheries catch landed in Abidjan (Côte d'Ivoire) and sold on local fish market for the period 1982-2014.
26 Bourjea *et al.* (2014) Marine turtle interaction with purse-seine fishery in the Atlantic and Indian oceans: Lessons for management.
27 Escalle *et al.* (2015) Cetaceans and tuna purse seine fisheries in the Atlantic and Indian Oceans: interactions but few mortalities.
28 Voir la liste rouge des espèces de l'UICN.
29 ICCAT (2017) Retaining by-catch to avoid wastage of fishery resources: How important is by-catch landed by purse seiners in Abidjan?

de 1 000 tonnes de rejets annuels cumulés — soit plus de 50 000 animaux — par les 28 navires des trois flottes actuellement certifiées MSC, les rejets annuels par les senneurs européens dans l'océan Indien pourraient facilement être deux à trois fois supérieurs aux chiffres officiels, sans même tenir compte des prises accessoires ou des rejets des nombreux petits navires de la flotte indonésienne par exemple. L'ampleur des rejets, qui pourraient atteindre 2 000 tonnes ou plus, et la mortalité totale des requins soyeux qui en résulte sont donc au moins dix fois plus élevées que ce que l'on supposait auparavant, alors que l'industrie continue d'affirmer que les navires européens ne contribuent que très faiblement, à hauteur de 1,3%, à la mortalité totale des requins soyeux induite par la pêche dans l'océan Indien".[31]

Les constats répétés de l'impact des DCP sur les populations de requins ont conduit les organisations régionales de gestion des pêches de l'océan Atlantique (CICTA) et de l'océan Indien (CTOI) à rendre obligatoire à partir de 2016[32] et 2020[33] l'usage de DCP dits "non-maillants", qui ne comportent plus de filets mais simplement des cordages et morceaux de toile. Malgré ces dispositions, en l'absence de réels contraintes et contrôles, un rapport révélait en 2022 qu'aucun des DCP dérivants, dont certains clairement liés à des entreprises européennes, récupérés de manière opportuniste sur les rivages kenyans depuis le 1er janvier 2020 ne respectait cette obligation.[34]

Au-delà de l'évidente destruction de la biodiversité, ces DCP posent également de graves problèmes de pollution marine longtemps après avoir cessé d'être exploités, puisqu'on estime qu'au moins 40% des DCP déployés dans l'Atlantique et l'Indien finissent par dériver loin des zones de pêche et sont donc abandonnés ou perdus en mer, ce qui ne représente pas moins de 529 tonnes par an de déchets marins, rien que pour la flotte française.[35] Dans le centre et l'ouest du Pacifique, plus de 90% des DCP ne sont jamais récupérés après leur déploiement.[36] En réalité, le nombre de DCP perdus dans l'océan Indien est sans nul doute tout aussi voire plus important, comme l'atteste un rapport d'audit réalisé pour le compte de la CFTO dans le cadre de la certification MSC de sa pêcherie ciblant la bonite dans l'océan Indien.[37] Alors que près de 2750 DCP ont été déployés en 2021 par les navires de la CFTO, seulement 34 ont été récupérés en mer. Le suivi par satellite des DCP montre que près de 10% finissent échoués sur les plages ou les récifs coraliens des Maldives et des Seychelles principalement, ce qui représenterait entre 1500 et 2000 dispositifs chaque année.[38] Les dégâts sur les récifs coralliens sont de plus en plus fréquents et documentés, comme dans le parc naturel marin de Mayotte où l'échouage d'un DCP a récemment détérioré 200 m² de récif corallien,[39] ou encore dans l'atoll d'Aldabra, un site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, où les filets de pêche et les DCP sont les principaux déchets retrouvés échoués autour de l'île.[40] L'analyse des numéros de série des DCP échoués autour des îles des Seychelles a révélé que les trois quarts de ces DCP appartiennent à des entreprises espagnoles.[41] Par ailleurs, les DCP étant équipés de balises électroniques pour suivre leur dérive et estimer la quantité de poisson disponible sous les radeaux, la perte et l'échouage de ces balises induit une pollution électronique considérable (batteries, panneaux solaires, circuits électroniques, etc.), aux impacts encore très largement méconnus mais nécessairement négatifs.

UNE HÉCATOMBE DE JUVÉNILES ORCHESTRÉE PAR LES SENNEURS EUROPÉENS

Les DCP menacent également le renouvellement des populations puisqu'ils sont responsables de la capture de très nombreux juvéniles de thons albacore et obèse, deux espèces considérées comme surpêchées dans l'océan Indien.[42] Quelques chiffres[43] pour comprendre l'ampleur du désastre (cf figure n°4) :

- 98% des thons albacores pêchés sur DCP sont juvéniles (taille moyenne : 54 cm) contre 22 % sur bancs libres (117 cm) ;
- Pour les thons obèses, le constat est encore plus alarmant puisque 100% des captures sur DCP sont juvéniles (taille moyenne : 52 cm) contre 49 % sur bancs libres (97 cm).

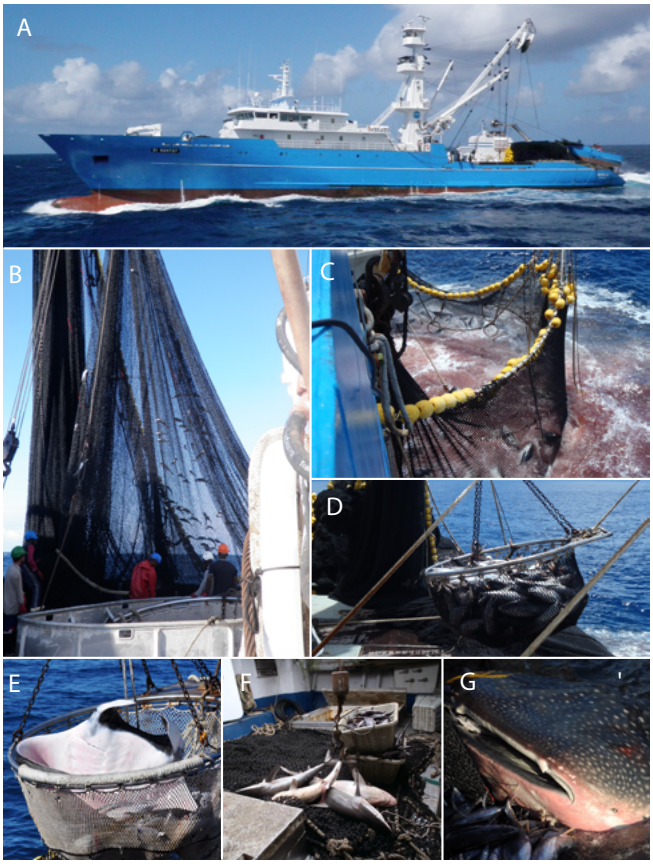
30 Filmalter *et al.* (2013) Looking behind the curtain: quantifying massive shark mortality in fish aggregating devices.
31 Sharkproject (2022) *Carcharhinus falciformis* — a massive bycatch in the industrial purse seine industry but systematically un-derreported and deprived of any protection in the Indian Ocean.
32 ICCAT (2015) Recommendation by ICCAT on a multi-annual conservation and management program for tropical tunas.
33 CTOI (2019) Résolution 19/02.
34 CTOI (2022) Systematic non-compliance of drifting fish aggregating devices (dFADs) with Resolution 19/02 'Procedures on a Fish Aggregating Devices (FADs) Management Plan' Voir le document d'information pour la 19ème session du comité de conformité de la CTOI.
35 Imzilen *et al.* (2022) Recovery at sea of abandoned, lost or discarded drifting fish aggregating devices.
36 Western and central Pacific fisheries commission (2020) Report on analyses of the 2016/2020 PNA FAD tracking programme.
37 MSC (2023) CFTO Indian Ocean purse seine skipjack fishery — 1st Surveillance audit report.
38 Maufroy *et al.* (2015) Large-scale examination of spatio-temporal patterns of drifting fish aggregating devices (dFADs) from tropical tuna fisheries of the Indian and Atlantic Oceans.
39 Parc naturel marin de Mayotte (2023) Echouage d'un dispositif de concentration de poissons (DCP) dérivant issu d'un thonier senneur.
40 Burt *et al.* (2020) The costs of removing the unsanctioned import of marine plastic litter to small island states.
41 Island Conservation Society (2015) Environmental impacts and causation of 'beached' Drifting Fish Aggregating Devices around Seychelles Islands: a preliminary report on data collected by Island Conservation Society.

LE LONG CHEMIN DE CROIX DE LA LIMITATION NÉCESSAIRE DES DCP

Les organisations régionales de gestion des pêches thonières limitent actuellement le nombre de DCP par senneur à 300 bouées fonctionnelles (i.e., avec une communication satellitaire active) dans l'Atlantique[44] et dans l'Indien,[45] ce qui est encore bien trop élevé compte-tenu de leur impact environnemental. En février 2023, une résoluton ambitieuse avait été adoptée au cours d'une réunion spéciale houleuse de la CTOI à Mombasa au Kenya et avait permis de lancer un premier pavé dans la mare.[46] Elle prévoyait de limiter le nombre de DCP par senneur à 200 à partir de 2026, avec uniquement des DCP équipés de balises opérationnelles autorisés à la mise à l'eau (interdisant de fait de déployer à l'eau des objets flottants non référencés, une pratique très répandue actuellement). Surtout, cette résolution prévoyait la mise en place d'une période de 72 jours durant laquelle l'utilisation de DCP était interdite. Mais face à cette avancée ô combien nécessaire (mais insuffisante), la Commission européenne et l'État français, soumis à la volonté des lobbies industriels français et espagnols, ont obtenu l'annulation de cette résolution le 18 août 2023 en allant chercher le soutien de neuf autres pays, tous intimement liés aux intérêts thoniers européens, aux premiers rangs desquels les Seychelles, Maurice, et la Thaïlande. Comme un cadeau pour services rendus, cette dernière semble depuis avoir obtenu un accord en or fixant les frais de douanes à 0%, tout comme les deux autres pays précédemment cités. Pour les Maldives, qui ne cèdent pas aux caprices des thoniers européens, c'est 24% de plus !

Contrairement à ce que l'on aurait pu attendre, les chiffres pour ces deux espèces ne sont guère plus reluisants pour les canneurs maldiviens : leurs captures sont aussi quasi-intégralement constituées de juvéniles, que ce soit sous DCP ancrés ou sur bancs libres. Toutes espèces confondues — les thons albacore (*Thunnus albacares*), obèse (*Thunnus obesus*), et la bonite (*Katsuwonus pelamis*) — le taux moyen de juvéniles capturés par les Maldiviens s'élèvent à 44%, alors qu'il est de 61% pour les captures des thoniers européens opérant dans l'océan Indien.[47]

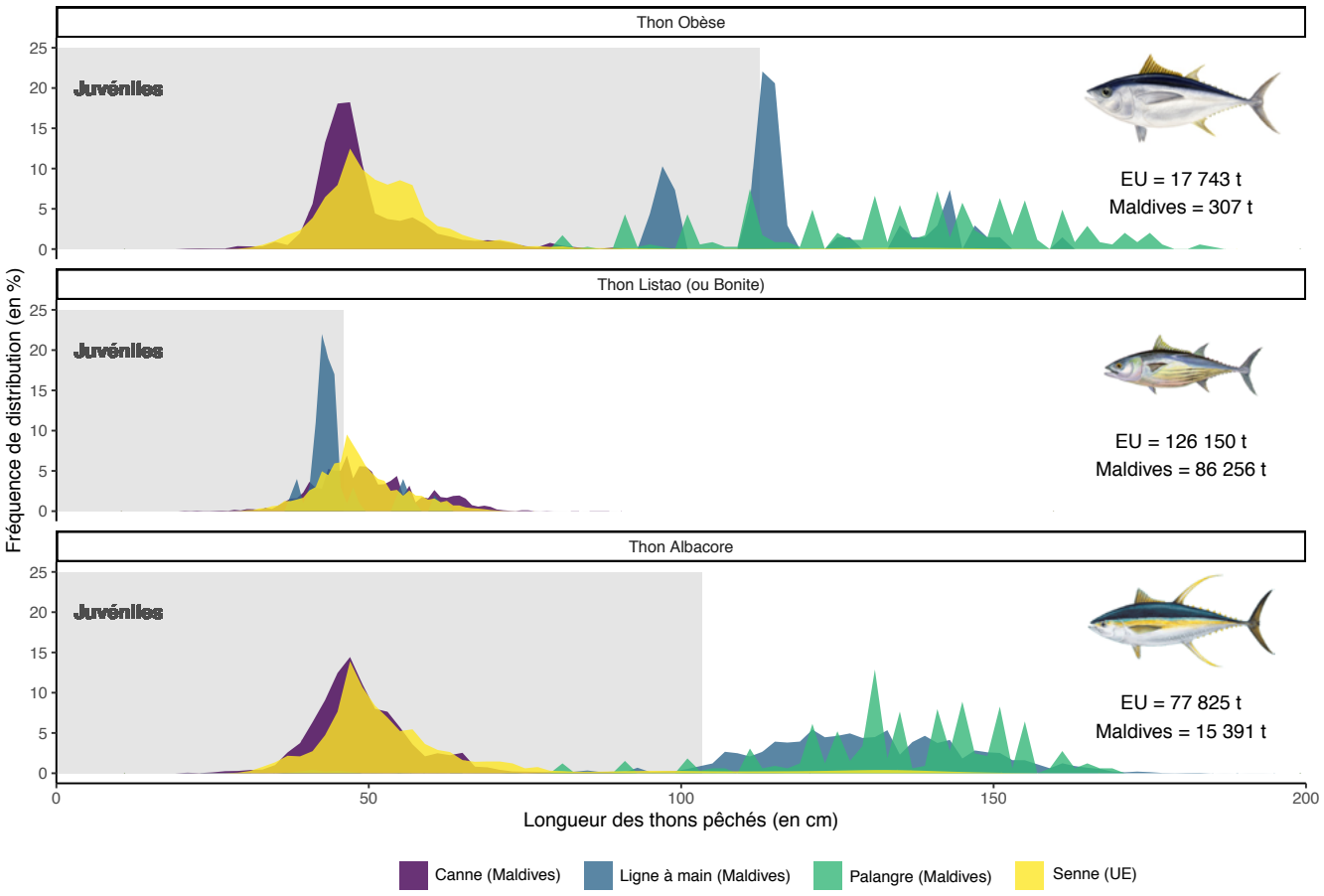
Néanmoins, sur la période 2015-2021, les volumes capturés par les pêcheurs maldiviens étant cinq fois plus faibles (15 000 t contre 78 000 t) pour l'albacore et 57 fois (300 t contre 18 000 t) plus faibles pour le thon obèse, ils ont *in fine* un impact bien moins important sur ces espèces. La bonite, la principale espèce ciblée par les canneurs avec près de 86 000 tonnes de captures annuelles sur la période 2015-2021 est quant à elle pêchée plus "proprement" avec une plus faible proportion de juvéniles, de 34% tout de même ! Aux Maldives, la pêche à la palangre et à la ligne à main sont les seules qui capturent en majorité des individus matures et ne menacent donc pas le potentiel reproducteur de ces espèces.



→ Figure 3. Illustration de la pêche à la senne pratiquée par les Européens. Navire (A) et filet (B) géants. Une fois le banc de thons encerclé, le filet est progressivement réduit (C) pour permettre la capture des thons à l'aide d'une épuisette appelée salabarde (D). Exemples de prises "accessoires" : raie manta (E), requins soyeux (F), requin-baleine (G).

42 IOTC (2024) Status summary for species of tuna and tuna-like species under the IOTC mandate, as well as other species impacted by IOTC fisheries.
43 Jeu de données sur les tailles des captures de la CTOI sur la période 2015-2021.
44 ICCAT (2024). Compendium – Management recommendations and resolutions adopted by ICCAT for the conservation of Atlantic tunas and tuna-like species.
45 CTOI (2019) Résolution 19/02.
46 CTOI (2023) Résolution 23/02.
47 Ces chiffres ont été calculés en pondérant les pourcentages de juvéniles de chaque espèce par la contribution de chaque espèce au volume total débarqué.

→ Figure 4. Longueur des thons capturés par les pêcheurs européens (senne) et maldiviens (canne, ligne à main et palangre). Les données couvrent la période 2015-2021 et sont tirées de la base de données de la CTOI. L'ensemble des captures est représenté, qu'elles soient réalisées sous DCP ou sur banc libre. La zone grisée indique des tailles correspondant à des individus juvéniles, immatures. Les volumes annuels moyens de captures des senneurs européens et des canneurs maldiviens sont indiqués pour chaque espèce à droite de la figure.



UN BILAN CARBONE ALLANT DU SIMPLE AU TRIPLE

À partir des données de consommation et de capture des navires, et la reconstruction des chaînes de valeur du thon — de leur débarquement jusqu'à leur transformation puis leur distribution — nous avons également pu faire une première estimation de l'empreinte carbone de la pêche au thon tropical (cf figure n°5).

LA DÉPENDANCE DES NAVIRES EUROPÉENS AU CARBURANT

Notre analyse révèle que l'écrasante majorité des émissions de gaz à effet de serre (GES) des thoniers senneurs européens provient de la consommation en carburant massive de ces navires, qui représente 59 % de leur empreinte carbone totale. Malgré un très faible nombre de navires — une cinquantaine seulement (0,3% de la flotte) — les thoniers tropicaux français et espagnols sont extrêmement énergivores et ont consommé en moyenne chaque année sur la période 2009-2020, respectivement 53 et 124 millions de litres de gasoil, ce qui représente 16% et 19% de l'ensemble du carburant utilisé par les flottes de pêche de ces deux pays, tous segments confondus.[48] La consommation en gasoil de ces thoniers tropicaux libère ainsi dans l'atmosphère près de 470 000 tonnes de dioxyde de carbone chaque année. Malgré les objectifs affichés de réduction des émissions de gaz à effet de serre aux niveaux européen et international, on constate une augmentation constante des émissions liées à l'utilisation de combustibles fossiles durant la dernière décennie, passant de 372 000 tonnes en 2009 à 531 000 tonnes de CO_2 libérées en 2020.

Avec des captures annuelles de 96 000 et 237 000 tonnes de thons, les navires arborant pavillon français et espagnol ont une efficacité énergétique pouvant varier entre 415 et 804 l/tonne, soit des valeurs globalement plus élevées que la valeur moyenne de 489 l/t rapportée pour les pêcheries mondiales.[49] La valeur basse de cette fourchette est très largement utilisée par le lobby thonier pour se vanter d'un impact carbone faible, mettant en avant l'hyper efficacité de la pêche industrielle comme un argument "pro climat". Mais leur "impact carbone" n'est pas limité à leur consommation gargantuesque de carburant rendue "acceptable" par des captures tout autant énormes, loin de là...

En effet, les thoniers senneurs utilisent aujourd'hui tellement de DCP qu'ils dépendent de "navires de soutien" pour les transporter, les déployer, et les récupérer. Français et Espagnols emploient une vingtaine de navires de soutien, pouvant atteindre jusqu'à 46 mètres de long et opérant principalement dans l'océan Indien. La consommation de carburant par ces navires libère 32 000 tonnes supplémentaires de CO_2 chaque année, soit 4% de l'empreinte carbone totale du thon.[50]

LA MISE EN CONSERVE : IMPORTANT CONTRIBUTEUR DE GAZ À EFFET DE SERRE

Une fois débarqués, les thons peuvent encore parcourir de longues distances avant d'être "transformés" en conserves (voir encadré "Le parcours des thons"). Les thons pêchés dans l'océan Indien sont principalement transportés dans les conserveries de l'île Maurice, des Seychelles, et de Madagascar, voire même dans des usines en Thaïlande et en Europe. Côté Atlantique, Abidjan est le principal port thonier pour les senneurs de l'UE et concentre trois conserveries qui transforment la majorité des captures européennes.[51] Une partie des prises — moins de 10% — est cependant transformée en longes. L'entreprise espagnole Echebastar et l'entreprise française Sapmer ont par exemple investi dans des navires capables de congeler les thons entre -40°C et -60°C, ce qui leur permet d'accéder à un marché haut de gamme et de vendre des longes de thon qui sont ensuite vendues sous forme de steaks aux États-Unis et en Europe ou de sashimi au Japon. **Notre analyse montre que la mise en conserve du thon est aussi une source importante d'émission de GES puisqu'elle**

48 Données du CSTEP moyennées sur la période 2009-2020.
49 Parker *et al.* (2018) Fuel use and greenhouse gas emissions of world fisheries.
50 Ougier (2024). Thèse de doctorat. D'après les résultats de cette thèse, sur la période 2015-2019, les thoniers français et espagnols ont employé une vingtaine de navires de soutien. La consommation en carburant d'un navire de soutien correspond à 15,3 ± 1,5% de la consommation d'un thonier senneur.
51 Isaksen *et al.* (2019) Description of value chains and input-output structure of the Case Studies. Voir la figure 31 (page 76) résumant la chaîne de valeur des thons capturés par la flotte de thoniers européens dans le bassin Atlantique. Cette figure a servi de base à l'estimation de l'empreinte carbone associée aux captures dans l'Atlantique.

représente à elle seule 18% de l'empreinte carbone totale, ce qui équivaut à 146 000 tonnes de CO_2 libérées chaque année. Cette partie de la chaine de production comporte un certain nombre d'étapes — décongélation, découpe, cuisson, nettoyage des carcasses, garnissage des boites, stérilisation des boîtes, emballage, épuration des eaux usées de l'usine, etc. — qui vont chacune libérer du CO_2 via la production d'électricité, de chaleur, ou le transport des matériaux/marchandises nécessaires à la réalisation de toutes ces étapes.[52]

Bien que les distances parcourues par les thons depuis leur lieu de débarquement jusqu'à leur destination ultime soient parfois très importantes, le transport par fret maritime ne représente que 7% de l'empreinte totale, ce qui correspond tout de même à 53 000 tonnes de GES. Le faible impact carbone du fret maritime est lié aux quantités colossales de marchandises transportées. Mais rappelons que ce mode de transport est loin d'être vertueux puisque pour parcourir la planète, les navires marchands utilisent l'un des carburants les plus sales au monde — un résidu visqueux du pétrole, lourd et difficile à brûler — qui émet outre le dioxyde de carbone, du protoxyde d'azote (un puissant GES au potentiel de réchauffement 300 fois supérieur à celui du CO_2) et des particules de soufre connues pour leurs effets néfastes sur la santé humaine.

UN STOCKAGE DU CARBONE PAR L'OCÉAN PERTURBÉ PAR LA PÊCHE INDUSTRIELLE

La pêche a également empêché la séquestration en profondeur de grandes quantités de carbone à travers la sédimentation des carcasses des animaux, i.e., l'une des principales voies d'export de la pompe biologique de carbone (voir encadré). Ce "carbone bleu" contenu dans les organismes marins extraits de leur milieu par la pêche est *in fine* libéré dans l'atmosphère, soit par respiration/excrétion pour les parties consommables par les êtres humains, soit par le traitement des déchets pour les parties non-consommables.[53] **Les émissions de près de 95 000 tonnes de Co_2 — soit 12% de l'empreinte carbone totale de la pêche au thon tropical — découlent de l'extraction par la pêche de cette biomasse marine.** Ces émissions sont souvent négligées dans le bilan carbone des produits marins alors que ce carbone bleu serait resté piégé dans l'océan en l'absence de pêche. Et pourtant, ce puits de carbone ne doit pas être négligé dans la lutte contre le dérèglement climatique puisqu'il permet une séquestration du carbone sur des échelles de temps longues. Les carcasses de poissons atteignant le fonds de l'océan permettent une séquestration du carbone dans les grands fonds pendant près de 800 à 1 000 ans, ce qui en fait un puits de carbone plus efficace en termes de durée de séquestration que les forêts terrestres dont le temps de renouvellement du carbone est d'une quarantaine d'années seulement.[54] Par ailleurs, ces estimations ne prennent pas en compte le carbone exporté en profondeur via la production par les thons de matières fécales denses et riches en carbone qui vont couler rapidement au fond de l'océan, une autre voie majeure d'export de la pompe biologique de carbone.[55]

LE POTENTIEL DE LA POMPE BIOLOGIQUE DE CARBONE DANS L'ATTÉNUATION DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

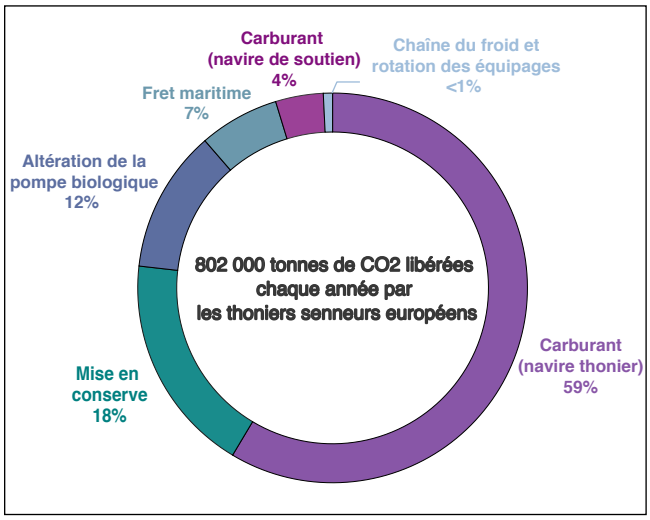
La pompe biologique de carbone est une série de processus biologiques conduisant à transporter le carbone de la surface de l'océan vers les fonds marins. Au niveau de la surface de l'océan, une partie du CO_2 de l'atmosphère se dissout dans l'eau. Ce carbone dissous va être absorbé par le phytoplancton lors de la photosynthèse pour produire sa matière organique. Cette matière, composée entre autres de carbone, va soit être transférée vers les niveaux trophiques supérieurs (zooplancton, poissons, etc.) soit couler au fond de l'océan via différentes voies d'export. Plus le carbone est exporté en profondeur, plus il sera piégé pendant une longue période par l'océan avant de retourner dans l'atmosphère. La pêche, en retirant de l'océan des animaux qui auraient permis de séquestrer du carbone, empêche le bon fonctionnement de cette pompe.

52 Hospido *et al.* (2006) Environmental assessment of canned tuna manufacture with a life-cycle perspective.
53 Mariani *et al.* (2020) Let more big fish sink: Fisheries prevent blue carbon sequestration—half in unprofitable areas.
54 Mouillot *et al.* (2023) Industrial fisheries have reversed the carbon sequestration by tuna carcasses into emissions.
55 Bianchi *et al.* (2021) Estimating global biomass and biogeochemical cycling of marine fish with and without fishing.

DES ÉQUIPAGES EUROPÉENS ENVOYÉS AU BOUT DU MONDE PAR AVION

Une autre source d'émissions de CO_2 — absente systématiquement des bilans carbone — est la relève des équipages par avion. Plusieurs centaines de marins-pêcheurs français et espagnols travaillent sur les thoniers tropicaux aux côtés de Seychellois, Sénégalais, Ivoiriens, Ghanéens, Kényan, Indonésiens, Philippins, etc. Les équipages français partent de Lorient ou Brest, vont à Paris puis prennent un ou plusieurs avions pour rejoindre les Seychelles (Mahé), souvent via le Qatar ou l'Arabie Saoudite, ou la Côte d'Ivoire (Abidjan). Un système de rotation des équipages permet aux navires de fonctionner de manière quasi-continue. Les marins embarquent pour une durée variable — entre 7 et 10 semaines — avant de disposer d'une période de repos équivalente en France et d'être remplacés par d'autres marins. Ces allers-retours en avion des équipages libèrent chaque année approximativement 5 000 tonnes supplémentaires de GES. Bien que ces émissions représentent une faible proportion de l'empreinte carbone totale (moins de 1 %), elles mettent en lumière un système foncièrement anti-écologique consistant à envoyer des centaines de marins à plusieurs milliers de kilomètres, ceci plusieurs fois par an, pour pêcher des populations de thons qui s'appauvrissent avec des méthodes de pêche destructrices ; poisson ensuite transformé dans des usines locales permettant de continuer le dumping social pour produire un poisson pas cher pour la grande distribution.

→ Figure 5. Répartition de l'empreinte carbone des thoniers senneurs européens par secteur d'activité. Entre 4,5-6,4 kg de CO_2 sont émis pour produire 1 kg de thon (conserves ou longes)



Au total, ce sont en moyenne 802 000 tonnes de CO_2 qui sont libérées chaque année par les européens pour produire du thon (majoritairement des conserves mais aussi des longes), ce qui correspond à l'empreinte carbone de près de 98 000 français[56] ou encore l'empreinte carbone d'un pays comme la Somalie.[57] Rapporté par unité de masse nette de produit final (après transformation en conserves ou longes), entre 4,5

→ Figure 6. Exemples d'offres de postes postées sur Linkedin par la CFTO afin de recruter des matelots français pour embarquer sur une campagne de pêche dans l'océan Indien.



56 Ce chiffre a été calculé en divisant les émissions totales de GES par l'empreinte carbone moyenne des Français en 2020, i.e., 8,2 tonnes de CO_2 par habitant et par an rapportée par le Ministère de la transition écologique, ce qui est, pour information, plus de quatre fois supérieur aux deux tonnes par habitant et par an nécessaires pour atteindre l'objectif de l'Accord de Paris de limiter l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de +2°C d'ici la fin du siècle.

57 Source : les émissions de CO_2 des pays.

LE PARCOURS DES THONS : DE L'OCÉAN INDIEN À L'ASSIETTE

La zone d'emprise la plus importante de la flotte thonière de l'UE est l'ouest de l'océan Indien avec en moyenne près de 193 000 tonnes de thons capturés annuellement, l'autre grande zone de capture étant l'Atlantique centre-est (106 000 tonnes).[58] Les thoniers senneurs espagnols pêchent également dans le Pacifique tropical de l'est des volumes plus faibles, variants entre 14 000 et 62 000 tonnes en fonction des années, dans le cadre des accords de pêche avec les Kiribati, les îles Salomon et la Micronésie. Ces navires industriels capturent principalement le thon Listao ou Bonite (53 % ; *Katsuwonus pelamis*), le thon Albacore (38% ; *Thunnus albacares*), et le thon Obèse (9% ; *Thunnus obesus*).

À partir de leur débarquement, les thons pêchés dans l'océan Indien vont encore parcourir plusieurs milliers de kilomètres avant de rejoindre le marché européen.[59, 60] Près de 90% des captures sont débarquées à Port Victoria aux Seychelles, les 10 % restants étant débarquées directement à l'île Maurice ou à Madagascar où elles sont mises en conserve. Parmi les captures débarquées aux Seychelles, près du quart est transformé dans les conserveries de l'entreprise Indian Ocean Tuna Ltd. dont les parts sont principalement détenues par le géant thaïlandais de la transformation des produits de la mer Thai Union, détenteur entre autre de la marque Petit Navire. Ces conserveries ont des capacités de production monstrueuses, transformant 80 000 tonnes de thon annuellement et produisant 1,3 millions de conserves quotidiennement. Les trois quarts des captures débarquées aux Seychelles sont cependant transbordées par cargos réfrigérés ou conteneurs pour alimenter les conserveries de l'île Maurice principalement — mais aussi la Thaïlande, Madagascar, l'Espagne, etc. — qui possède actuellement la plus grande capacité de transformation de l'ouest de l'océan Indien avec près 105 00 tonnes de thons mis en conserve chaque année. Près de 80% de ces conserves de thons seront *in fine* expédiées par cargos en Europe et distribuées sur les marchés du Royaume-Uni, de la France, de l'Espagne ou encore de l'Italie.

et 6,4 kilogrammes de CO_2 sont rejetés dans l'atmosphère pour produire un kilogramme de thon (cf tableau 1). Cela reste plus faible que d'autres sources de protéines animales non liées à la pêche, mais la question à se poser est la suivante : A-t-on réellement besoin de consommer en Europe du thon pêché à plusieurs milliers de kilomètres dans les eaux des pays du Sud qui, eux, dépendent directement de ces ressources ? Est-ce un enjeu de sécurité alimentaire pour les occidentaux ? La réponse est bien évidemment non. Et tout moyen pour réduire l'empreinte carbone (sans parler des nombreux autres impacts négatifs associés à la pêche à la senne) de notre alimentation est bon afin de limiter le dérèglement climatique en cours.

Par ailleurs, ces chiffres sont une estimation basse puisqu'ils ne prennent pas en compte certaines étapes du cycle de vie telles que les émissions associées à l'exploitation minière (pour équiper les milliers de DCP), le traitement, et le transport du carburant utilisé pour la pêche ou encore les émissions associées à la construction/rénovation des navires et des filets. Pourtant, nos estimations restent plus élevées que celles relayées par les industriels qui ne prennent pas en compte toute la diversité des secteurs d'émissions et s'arrêtent généralement au débarquement des poissons, sans prendre en compte les émissions associées à l'aval de la filière. De plus, elles se basent sur la masse humide des thons débarqués, omettant de prendre en compte la réduction de masse des poissons après transformation qui diminue de moitié lors de la mise en conserve ; ce qui a pour conséquence de diminuer artificiellement l'empreinte carbone.

Notons aussi que l'impact sur le climat des entreprises de pêche européennes est en réalité bien plus important puisque de nombreux navires sous capitaux européens battent pavillon de complaisance et n'ont donc pas été inclus dans cette analyse. Près de 50% des senneurs des armements espagnols opèrent sous différents pavillons de complaisance comme le Bélize, le Panama, le Cap Vert, Curaçao, le Guatemala, le Salvador, les Seychelles, etc. La France possède quant à elle six thoniers senneurs enregistrés aux Seychelles, à l'île Maurice, ou au Bélize.

58 Données du CSTEP moyennées sur la période 2009-2020.

59 Lecomte *et al.* (2017) Indian Ocean tuna fisheries: between development opportunities and sustainability issues. Voir notamment la figure 25 (page 55) résumant la chaîne de valeur des thons capturés par la flotte de canneurs maldiviens. Cette figure a servi de base à l'estimation de l'empreinte carbone associée aux captures des Maldiviens dans l'Indien.

60 Commission européenne (2019) Ex-post and ex-ante evaluation study of the Fisheries Partnership Agreement between the European Union and the Republic of Seychelles and of its Implementing Protocol. Voir la figure 4 (page 33) résumant la chaîne de valeur des thons capturés par la flotte de thoniers européens dans le bassin Indien. Cette figure a servi de base à l'estimation de l'empreinte carbone associée aux captures dans l'Indien.

LA PÊCHE À LA CANNE : UN MODÈLE BEAUCOUP PLUS ÉCONOME

À titre de comparaison, nous avons également estimé l'empreinte carbone du thon issu de la pêche à la canne aux Maldives à partir des données de débarquement publiées par la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) et des valeurs d'efficacité énergétique, variant entre 197 et 328 litres de gasoil par tonne de thon pêché, rapportées par l'*International Pole-and-Line Foundation*.[61] **Nos résultats sont sans appel. Avec une empreinte carbone variant entre 1,5 et 2,1 kgCO_2/kg de thon produit, la production de thon pêché à la canne est près de trois fois moins contributrice au changement climatique (cf tableau n°1).** En moyenne, 101 000 tonnes de CO_2 sont émises chaque année pour produire du thon pêché à la canne aux Maldives. L'empreinte carbone de ce produit se décompose de la façon suivante :

- 62% des émissions sont associées à la consommation en carburant avec près de 24 millions de litres de gasoil utilisés par les navires de pêche ;
- 16% à l'extraction par la pêche de la biomasse marine qui autrement aurait été piégée dans les profondeurs de l'océan ;
- 14% à la mise en conserve du thon ;
- 7% au transport de marchandises par fret maritime.

Ce faible impact environnemental s'explique d'une part par une meilleur efficacité des navires — à émissions de GES équivalentes, les canneurs maldiviens pêchent davantage — d'autre part, une chaîne logistique plus courte. Près de 50% du thon pêché par les canneurs est consommé frais directement par les populations locales, ce qui réduit grandement l'empreinte carbone associée à la mise en conserve. Néanmoins, dans un scénario hypothétique où l'ensemble du thon pêché à la canne serait mis en conserve puis exporté vers l'Europe, l'empreinte carbone de cette pêcherie grimperait sensiblement en plus de menacer la sécurité alimentaire des Maldives.



→ Lien vers notre rapport "Délibérément ignorants"

→ Tableau 1. Empreinte carbone de différentes sources de protéines, exprimée en kilogramme d'équivalent dioxyde de carbone par kilogramme de produit final. À titre de comparaison, l'empreinte carbone du tofu et du bœuf — les produits ayant respectivement l'une des plus faibles et l'une des plus fortes empreintes environnementales — sont présentées.

Type d'aliment	Empreinte carbone (kgCO_2/kg de produit)	Source
Tofu	0,7	Agribalyse
Poisson pêché au filet (Boulogne-sur-Mer, France)	1,4	Cette étude
Thon pêché à la canne (Maldives) L'intervalle de valeurs représente la variabilité entre les années sur la période 2009-2020	1,5 – 2,1	Cette étude
Thon pêché à la senne (Espagne + France) L'intervalle de valeurs représente la variabilité entre les années sur la période 2009-2020	4,5 – 6,4	Cette étude
Bœuf	27	Agribalyse

Ces valeurs sont tirées de la base de données Agribalyse – produite par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – qui référence l'impact environnemental des produits agricoles en suivant la méthode de l'analyse du cycle de vie.

61 Miller *et al.* (2017) Rate of fuel consumption in the Maldivian pole-and-line tuna fishery.

Un report massif des consommateurs européens vers le thon pêché à la canne aux Maldives n'est donc absolument pas souhaitable. Réduire l'empreinte carbone associée à son alimentation est possible en changeant ses habitudes de consommation. En ce qui concerne le thon, il apparaît nécessaire d'en réduire la consommation — celle-ci dépassant actuellement les 70 000 tonnes par an sur le territoire français[62] — et surtout en privilégiant l'achat de poissons frais, pêchés localement par des méthodes de pêche moins émettrices de GES et à l'impact plus faible sur la biodiversité. À ce titre, l'exemple des fileyeurs du port de Boulogne-sur-Mer avec lesquels nous avons porté le combat contre la pêche électrique est éclairant. Pour chaque kilo de poisson frais vendu dans un périmètre de 500 kilomètres autour du port de débarquement, ces pêcheurs émettent 1,4 kg CO_2,[63] c'est-à-dire légèrement moins que le thon des Maldives pêchés à la canne, et jusqu'à quatre fois moins que le thon industriel français ou espagnol que l'on retrouve dans les boîtes Petit Navire, Saupiquet, etc. Toutefois, cela reste à peu près deux fois plus que pour une source de protéines d'origine végétale, comme le tofu.

Enfin rappelons que les acteurs de la grande distribution sont les principaux responsables de cette situation en faisant le choix d'alimenter leurs supermarchés de produits issus de ces pêcheries destructrices et en adoptant des politiques d'approvisionnement souvent opaques, comme nous l'avons montré dans notre classement des grandes enseignes.

MINIMISER L'IMPACT DE SON ALIMENTATION EN ANIMAUX MARINS, C'EST PRIVILÉGIER DES POISSONS PÊCHÉS PAR DES ENGINS PASSIFS

Le chalut de fonds, décrié pour son impact destructeur sur les fonds marins et les quantités très importantes de prises accessoires qui lui sont associées, est paradoxalement encore l'engin le plus utilisé en France avec près de 27% des captures recensées en 2021 ! Outre le fait qu'il ne laisse aucune chance aux écosystèmes marins en raclant les fonds océaniques, c'est aussi l'engin le moins efficace en termes de consommation en carburant. Un chalutier de fond d'une longueur comprise entre 12 et 18 mètres et pêchant dans l'Atlantique nord-est consomme entre 1 235 et 1 422 litres de carburant pour capturer une tonne de poisson, alors que les petits navires de pêche côtière — les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins de pêche passifs — consomment entre 549 et 606 litres pour les ligneurs, entre 329 et 552 litres pour les fileyeurs, et entre 283 et 349 litres pour les caseyeurs ; soit deux à quatre fois moins de carburant que le chalut de fond pour débarquer le même volume de poisson (données du CSTEP pour les années 2019 et 2020). Cette inefficacité s'explique par l'énergie considérable nécessaire pour déployer et tracter les filets qui raclent les fonds marins.



→ Lien vers notre rapport "Changer de cap" dans lequel nous avons réalisé un bilan multi-critères de la performance économique, sociale et écologique des pêches françaises

62 FranceAgriMer (2020) Consommation des produits de la pêche et de l'aquaculture.
63 L'empreinte carbone des fileyeurs a été calculée à partir des données de consommation en carburant et de volumes débarqués collectées auprès des pêcheurs artisans de Boulogne-sur-Mer en 2013. Ces navires (taille moyenne de 12 m) ont capturé au total 58,7 tonnes de poissons pour une consommation en carburant de 20 398 L. Voir l'actu associée sur notre site.

UN SYSTÈME SOUS PERFUSION D'ARGENT PUBLIC BÉNÉFICIANT D'UNE PANOPLIE D'AVANTAGES FISCAUX

Le secteur de la pêche en Europe, tout comme celui de l'agriculture, repose grandement sur les aides européennes issues des politiques communes. S'ajoutent à ces subventions directes des subventions dites indirectes comme l'exemption de la taxe sur le carburant (TICPE ou Taxe intérieure de consommation sur les produits de l'énergie), et dans le cadre de la pêche au thon tropical, l'exemption de la taxe à l'import pour le thon mis en conserve aux Seychelles ou à l'île Maurice et à destination de l'Europe. Enfin, des montants astronomiques sont dépensés chaque année par l'UE pour conclure des accords dits "de partenariat de pêche durable" avec les pays du Sud[64], une novlangue qui désigne en réalité le pillage organisé des ressources de ces pays par une poignée d'industriels européens, dont ceux de la pêche thonière.

LA PROFITABILITÉ ARTIFICIELLE DES INDUSTRIELS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR LE CARBURANT

Les règles de l'UE en matière de taxation des produits énergétiques utilisés comme carburant, combustible de chauffage et électricité sont établies dans la Directive européenne sur la taxation de l'énergie (DTE) qui a été mise en œuvre en 2003 afin de normaliser et d'imposer "des taux minimaux de droits d'accises pour la taxation des produits énergétiques".[65] Cette directive prévoit également un régime d'exonération pour un certain nombre de secteurs économiques. En particulier, l'article 14.1c de la directive établit une exonération fiscale sur "*les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation dans des eaux communautaires (y compris la pêche), autre qu'à bord de bateaux de plaisance privés, et l'électricité produite à bord des bateaux*". En outre, cette exemption est étendue aux eaux internationales sur la base d'accords internationaux, en partie fondés sur la convention FAL de l'Organisation maritime internationale sur la facilitation du trafic maritime international et s'applique donc également aux thoniers européens opérant en dehors des eaux communautaires.[66]

Dans le cadre du pacte Vert pour l'Europe adopté par la Commission Européenne le 11 décembre 2019, l'UE s'est fixée comme objectif de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et d'être totalement neutre d'ici 2050.[67] Or, la DTE est aujourd'hui totalement déconnectée de ces objectifs en matière de climat et d'efficacité énergétique en favorisant le recours aux combustibles fossiles via un large éventail d'exonérations et de réductions fiscales et en défavorisant les nouveaux carburants et combustibles à moindre intensité de carbone via un modèle de taxation fondé sur le volume (i.e., les taux sont exprimés en €/litre). C'est pourquoi la Commission européenne a présenté le 14 juillet 2021 une proposition de révision de cette directive qui prévoit notamment une nouvelle structure des taux de taxation fondée sur le contenu énergétique et la performance environnementale (i.e., les taux seraient exprimés en €/gigajoule),[68] l'élargissement des produits soumis à la taxation, et la

64 Le Manach *et al.* (2013) European Union's public fishing access agreements in developing countries.
65 Directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.
66 Parlement européen (2013) Fuel subsidies in the EU fisheries sector.
67 Commission européenne (2021) Révision de la directive sur la taxation de l'énergie (DTE): questions et réponses.
68 Les biocarburants sont désavantagés par la taxation fondée sur le volume car un litre de biocarburant présente généralement une teneur énergétique inférieure à celle d'un litre de combustible fossile concurrent alors que le même taux de taxation s'applique.

suppression de l'exemption obligatoire de taxe sur le carburant aux secteurs de l'aviation, de la navigation par voie d'eau, et de la pêche.[69] Les taux minimaux de taxation des carburants utilisés pour la pêche seraient néanmoins bien inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant, avec un taux proposé de 0,9 €/gigajoule (soit 0,036 €/litre).

Malgré le faible niveau d'ambition du texte, la réaction des lobbies de la pêche industrielle ne s'est pas fait attendre.[70] Dans sa réponse à l'évaluation d'impact sur la révision de la DTE, le lobby européen Europêche, le plus puissant et préjudiciable d'Europe qui comprend entre autre les industriels de la pêche thonière, s'oppose sans surprises à toute taxation du carburant, en invoquant dans un cynisme devenu courant que ces mesures augmenteraient les prix du poisson exporté en Afrique, menaçant la sécurité alimentaire des populations du continent africain, alors que les industriels constitutifs de ce lobby participent dans le même temps au pillage des ressources alimentaires de ces pays dans le cadre des accords de pêche.

Une estimation des montants économisés grâce à l'exonération des taxes sur les prix du carburant permet de mieux comprendre pourquoi les industriels de la pêche au thon tiennent tant au maintien de ce privilège. Les thoniers senneurs tropicaux, par leur envergure et leur emprise spatiale, consomment des quantités colossales de carburant. **Alors que ces navires ne représentent que 0,3% des flottes françaises et espagnoles en termes d'unités, ils consomment en moyenne 16 et 19 % de l'ensemble du carburant utilisé pour la pêche dans ces deux pays, soit 53 et 124 millions de litre de gasoil chaque année.**[71] Par conséquent ils sont les principaux bénéficiaires de l'exemption de la TICPE. **BLOOM s'est ainsi penché sur la question et en comparant les coûts des carburants taxés et détaxés, nous estimons que les industriels français et espagnols de la pêche au thon économisent en moyenne chaque année 27,8 et 43,5 millions d'euros sur les prix du carburant (figure 7), par rapport à un scénario où ils ne seraient pas exonérés et seraient soumis au même taux de taxation que celui applicable à l'utilisation générale du carburant. Cela représente un allégement fiscal pour la flotte de thoniers européens de plus de 71 millions d'euros, somme qui n'est donc pas perçue par l'UE.** Ces subventions sont particulièrement nocives pour l'environnement et la biodiversité puisqu'elles encouragent la consommation excessive de combustibles fossiles et augmentent les capacités de pêche des flottes.[72] Par ailleurs, sans la détaxe sur les prix du carburant, la flotte française de thoniers senneurs tropicaux serait en grave déficit (cf figure n°8) ; un constat qui a déja été mis en évidence dans la littérature scientifique plus largement pour les flottes industrielles et distantes européennes.[73, 74] **Alors que ce segment de flotte peine à maintenir la tête hors de l'eau avec une marge opérationnelle excédentaire de seulement +6,8% sur la période 2009-2020, il devient déficitaire avec une marge de -14,4% dans un scénario où le carburant est taxé**. Notre analyse révèle par ailleurs que les marges opérationnelles sont très variables d'une année à l'autre, variant entre -31 et +21% avant suppression de l'allégement fiscal et entre -62 et +6% après suppression de l'allégement fiscal, démontrant d'une part l'instabilité du modèle économique de ces entreprises et d'autre part leur dépendance à un large éventail d'avantages fiscaux sans lesquels elles ne pourraient perdurer. Des tendances similaires, bien que moins marquées, sont observées pour la flotte espagnole dont la marge opérationnelle chute de +22% à +9% dans un scénario où le carburant serait taxé. Comme prémisse d'une fin probable, deux des trois entreprises françaises de pêche au thon tropical subissent actuellement une crise sans précèdent : la Sapmer a cédé depuis 2021 six thoniers senneurs sur les neuf qu'elle possédait[75, 76, 77] et la compagnie de pêche Via océan (anciennement Saupiquet) est en passe d'être liquidée, menaçant les emplois d'une cinquantaine de marins.[78]

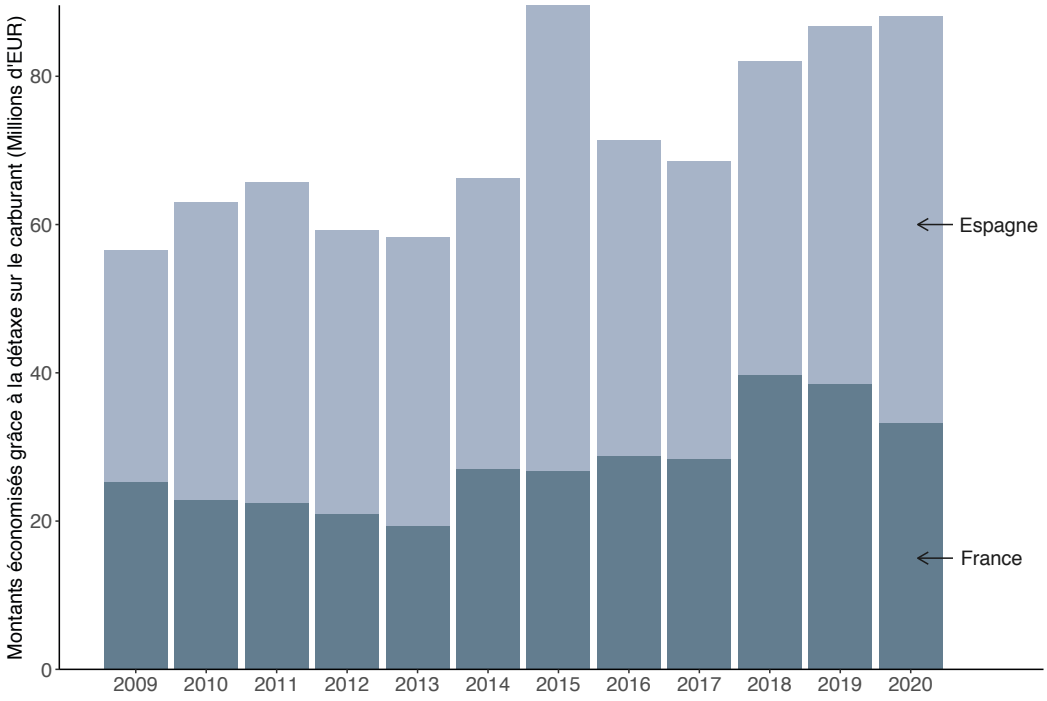
69 Commission européenne (2021) Proposition de Directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte).
70 Europêche (2020) Fishing industry response to the Inception Impact Assessment on the revision of the Energy Taxation Directive.
71 Données du CSTEP moyennées sur la période 2009-2020.
72 Sumaila *et al.* (2019) Updated estimates and analysis of global fisheries subsidies.
73 Carvalho et Guillen (2021) Economic impact of eliminating the fuel tax exemption in the EU fishing fleet.
74 Vaughan *et al.* (2023) Revisiting fuel tax concessions (FTCs): The economic implications of fuel subsidies for the commercial fishing fleet of the United Kingdom.
75 Ouest France (2023) Pêche. La Sapmer cède trois thoniers senneurs.
76 Le Marin (2023) L'armement Sapmer trouve un acheteur pour le "Manapany".
77 Le Marin (2021) L'armement Sapmer se sépare de trois thoniers.
78 Ouest France (2024) À Concarneau, les marins de Via Océan se rassemblent mardi.

L'on pourrait arguer à l'instar de Marc Ghiglia, délégué général du lobby industriel de l'Union des armements à la pêche de France (UAPF), qu'une telle taxation des navires européens opérant en dehors des eaux communautaires serait un "casse-tête" à mettre en place.[79] Néanmoins, la possibilité de taxer les flottes distantes est prise au sérieux par la Commission européenne qui indique dans sa proposition de révision de la DTE : "*En ce qui concerne [...] la navigation par voie d'eau extra-UE, y compris la pêche, les États membres peuvent appliquer des exonérations ou les mêmes niveaux de taxation intra-UE, selon le type d'activité*". Notons par ailleurs que les thoniers tropicaux européens ne payent pas non plus de taxes sur le carburant dans les pays dans lesquels ils opèrent, comme aux Seychelles où ils peuvent acheter directement du carburant détaxé à Port Victoria.[80] Enfin, en plus de bénéficier d'un carburant détaxé, les thoniers européens bénéficient de la part de la SEYPEC — la compagnie pétrolière des Seychelles — d'une réduction de 20 dollars américains pour chaque tonne de carburant achetée, ce qui, compte tenu des volumes colossaux consommés par ces navires, pourrait représenter une réduction de plusieurs millions d'euros chaque année.

En comparaison, le secteur de la pêche à la canne aux Maldives est également subventionné, mais à une tout autre échelle. En 2020 et 2021, ce sont 1,3 millions de roupies maldiviennes qui ont été versées à l'ensemble des pêcheurs (pas uniquement aux canneurs qui pêchent le thon) sous forme de subventions au carburant, soit environ 80 000 euros.[81] En 2019, ce montant s'élevait à 167 000 roupies, soit un peu plus de 10 000 euros.

Les différences entre ces montants révèlent une distorsion de concurrence déloyale et injuste entre d'une part la flotte industrielle et prédatrice européenne pilotée par une poignée d'acteurs et d'autre part la flotte maldivienne locale et

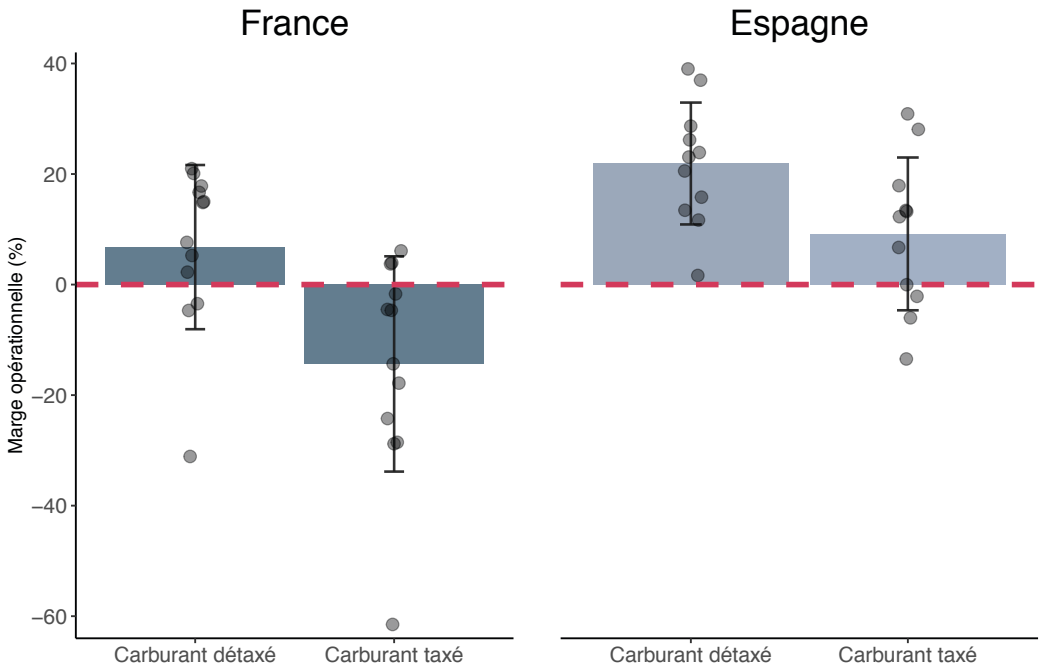
→ Figure 7. Économies réalisées par les thoniers senneurs tropicaux français et espagnols via la détaxe sur les prix du carburant sur la période 2009-2020.



79 Le Marin (2021) Le carburant détaxé destiné à la pêche sur la sellette.
80 Rapport des Seychelles à l'initiative de transparence dans le secteur de la pêche (2021).
81 Maldives business review (2022) The State spends MVR 2.8 million on fuel subsidies to fishermen.

plus respectueuse de l'environnement. **Dans le cadre de la révision de la DTE,[82] BLOOM soutient la fin progressive de l'exonération de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) qui incite à la consommation excessive de combustibles fossiles et favorise principalement les flottes industrielles les plus consommatrices en carburant comme la flotte thonière tropicale.** Le faible niveau de taxation proposé dans l'actuel projet de révision de la DTE n'aura aucun effet pour arrêter la crise climatique en cours. Le taux minimal de taxation prévu pour les carburants utilisés par les navires de pêche doit être à la hauteur des enjeux de transition du secteur. L'argent public collecté grâce à ces subventions pourrait par ailleurs être réalloué à la transition écologique du secteur et au soutien à la petite pêche côtière.[83]

→ Figure 8. Moyenne et écart-type des marges opérationnelles des flottes thonières française et espagnole avant et après suppression de l'allégement fiscal sur les prix du carburant, calculés sur la période 2009-2020. Les points représentent les données brutes annuelles et révèlent une importante variabilité des marges opérationnelles entre les années.



La marge opérationnelle d'une entreprise est un indicateur de performance qui permet de connaître le pourcentage des ventes qui est converti en richesse. La formule pour calculer la marge opérationnelle est la suivante : (Bénéfice d'Exploitation / Chiffre d'Affaires) x 100. Le bénéfice d'exploitation correspond à la différence entre les revenus totaux des débarquements (et autres revenus) et l'ensemble des frais de fonctionnement (achat du carburant, réparations, entretien, salaires, etc.).

82 Euractiv (2023) Energy Taxation Directive: Europe's key climate law stuck in a quagmire. Alors que la révision de la DTE a été proposée en juillet 2021 par la Commission européenne, les négociations au niveau du Conseil se sont enlisées en raison de l'incapacité des États membres à atteindre l'unanimité nécessaire à l'adoption du texte.
83 Our Fish et ClientEarth (2023) Better use of public money: the end of fuel subsidies for the EU fishing industry.

Le carburant majoritairement utilisé par les pêcheurs est du diesel maritime. Il est similaire à celui utilisé pour les automobiles mais sa coloration bleue permet de le tracer et d'éviter les fraudes. Les montants économisés par les industriels grâce à la détaxe sur le carburant ont été estimés en croisant deux sources de données :

1. **La base de données du Comité Scientifique, Technique et Économique des Pêches (CSTEP)** dans laquelle figurent des données sur les performances économique et énergétique des différents segments des flottes française et espagnole. Parmi les données présentées, on retrouve notamment le nombre de litres de carburant consommés par les flottes française et espagnole de senneurs de plus de 40 m opérant hors Union européenne, i.e., les thoniers tropicaux.
2. L'historique des prix des carburants depuis 2005 téléchargé à partir du **Weekly Oil Bulletin.**[84] Les prix hebdomadaires avec/sans taxes et les valeurs de la TICPE pour les différents carburants sont présentés pour chaque État membre. À noter que chaque État membre est libre de fixer ses propres taux tant que les taux minimaux inscrits dans la DTE sont respectés. En France, le montant de la TICPE pour le diesel automobile est actuellement de 0,6091 €/L ; montant qui peut varier en fonction des années. Les montants de la TICPE ont été corrigés de l'inflation en utilisant l'année 2020 comme année de référence.

Le coût de la détaxe est estimé en calculant le produit de la consommation en carburant des thoniers senneurs (en nombre de litres) avec la valeur de la TICPE.

LES FONDS STRUCTURELS EUROPÉENS AU SECOURS DE LA PÊCHE AU THON TROPICAL

Les fonds structurels et d'investissement européens ont pour vocation de fournir un soutien financier à la mise en œuvre de la politique commune de la pêche (PCP), dont les principaux objectifs sont en principe de réduire la surcapacité et d'encourager l'exploitation durable des ressources halieutiques. Depuis 1994, quatre fonds se sont succédé :

- La première et la deuxième itération de l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP) entre 1994-1999[85] et 2000-2006[86] respectivement.
- Le Fonds européen pour la pêche (FEP) entre 2007-2013.[87]
- Le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) programmé initialement pour la période 2014-2020 mais étendu jusqu'en 2023 car le fonds n'avait pas été entièrement consommé.[88]

Le fonctionnement de chaque fonds est régi par un règlement qui précise les mesures subventionnées et les règles de publication des données relatives aux bénéficiaires.

BLOOM a recueilli, nettoyé, homogénéisé et enrichi les listes des bénéficiaires détenues par l'administration française depuis 1994.[89] Les données de subventions allouées aux navires espagnols proviennent de la base de données sur les subventions à la pêche de l'UE produite par FishSubsidy.org, un projet du Pew Environment Group et de EU Transparency. Nous avons enrichi cette base de données qui ne couvre que la période IFOP (1994-2006) en y intégrant les données de la liste des bénéficiaires espagnols du FEAMP (2014-2020).[90] Les données espagnoles sont donc conservatives puisqu'elles ne couvrent pas la période du FEP (2007-2013).

L'analyse de ces données révèle que les thoniers senneurs français ont perçu entre 1994 et 2020 près de 9,2 millions d'euros afin de construire et moderniser leur flotte[91] **(cf figure n°9).** Deux navires industriels ont par exemple été construits grâce à l'argent des contribuables : Les navires AVEL

84 Commission européenne (2023) Weekly oil bulletin.
85 Règlement (CEE) N° 2080/93 du Conseil, du 20 juillet 1993, portant dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2052/88 en ce qui concerne l'instrument financier d'orientation de la pêche.
86 Règlement (CE) N° 1263/1999 du Conseil du 21 juin 1999 relatif à l'Instrument financier d'orientation de la pêche.
87 Règlement (CE) N° 498/2007 de la Commission du 26 mars 2007 portant modalités d'exécution du règlement (CE) n o 1198/2006 du Conseil relatif au Fonds européen pour la pêche.
88 Règlement (UE) N° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n ° 2328/2003, (CE) n ° 861/2006, (CE) n ° 1198/2006 et (CE) n ° 791/2007 et le règlement (UE) n ° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil.
89 Les listes des bénéficiaires français du FEAMP peuvent être téléchargées sur la plateforme l'Europe s'engage en France . Les listes des précédents fonds ont été obtenues directement auprès de l'administration.
90 Source : liste des bénéficiaires espagnols du FEAMP.
91 Ce chiffre a été calculé en filtrant notre base de données sur les subventions françaises, couvrant la période 1994-2020, avec les numéros d'immatriculation des thoniers senneurs français enregistrés dans le cadre d'accords de pêche avec les pays du Sud depuis 2007.

L'OPACITÉ DES DONNÉES DE SUBVENTIONS DES FONDS EUROPÉENS À LA PÊCHE

Ce travail de reconstruction des listes des bénéficiaires des fonds européens a permis de mettre en évidence que les données les plus complètes couvrent la période IFOP (1994-2006), lorsque les fonds étaient intégralement gérés par la Commission européenne. Depuis 2007, à la suite de l'initiative européenne en matière de transparence, la Commission ne publie plus de données sur les bénéficiaires finaux des fonds de l'UE ; cette responsabilité a été transférée aux États membres. Ce nouveau système de cogestion des fonds entre la Commission et les États a conduit paradoxalement à une détérioration importante de la qualité des données. Les matricules des navires subventionnés ne sont par exemple pas indiqués dans les listes du FEP (2007-2013), et l'identification des navires n'est possible qu'en croisant différentes sources de données. Depuis 2014, les autorités nationales de gestion de ces fonds — la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) en France — ont l'obligation de publier tous les six mois sous format électronique et sur une plateforme dédiée, la liste des bénéficiaires des fonds européens alloués au secteur de la pêche. Ces listes doivent dorénavant comporter à minima une série de champs de données parmi lesquels le nom du bénéficiaire, la description et la date de l'opération, le montant versé par l'UE, le type de mesure financée, et le numéro d'identification du navire. Malgré une réglementation plus stricte, les données fournies par l'administration sont encore très insuffisantes, et de nombreux matricules de navires sont incorrects ou manquants ce qui, outre le fait de placer l'autorité de gestion de ces fonds en infraction avec la réglementation européenne, empêche l'identification et donc l'accès aux caractéristiques de certains navires (taille, puissance motrice, engin de pêche utilisé, etc.). Les difficultés rencontrées pour accéder aux données contribuent à renforcer l'opacité du secteur de la pêche et la défiance des citoyens vis-à-vis des institutions.

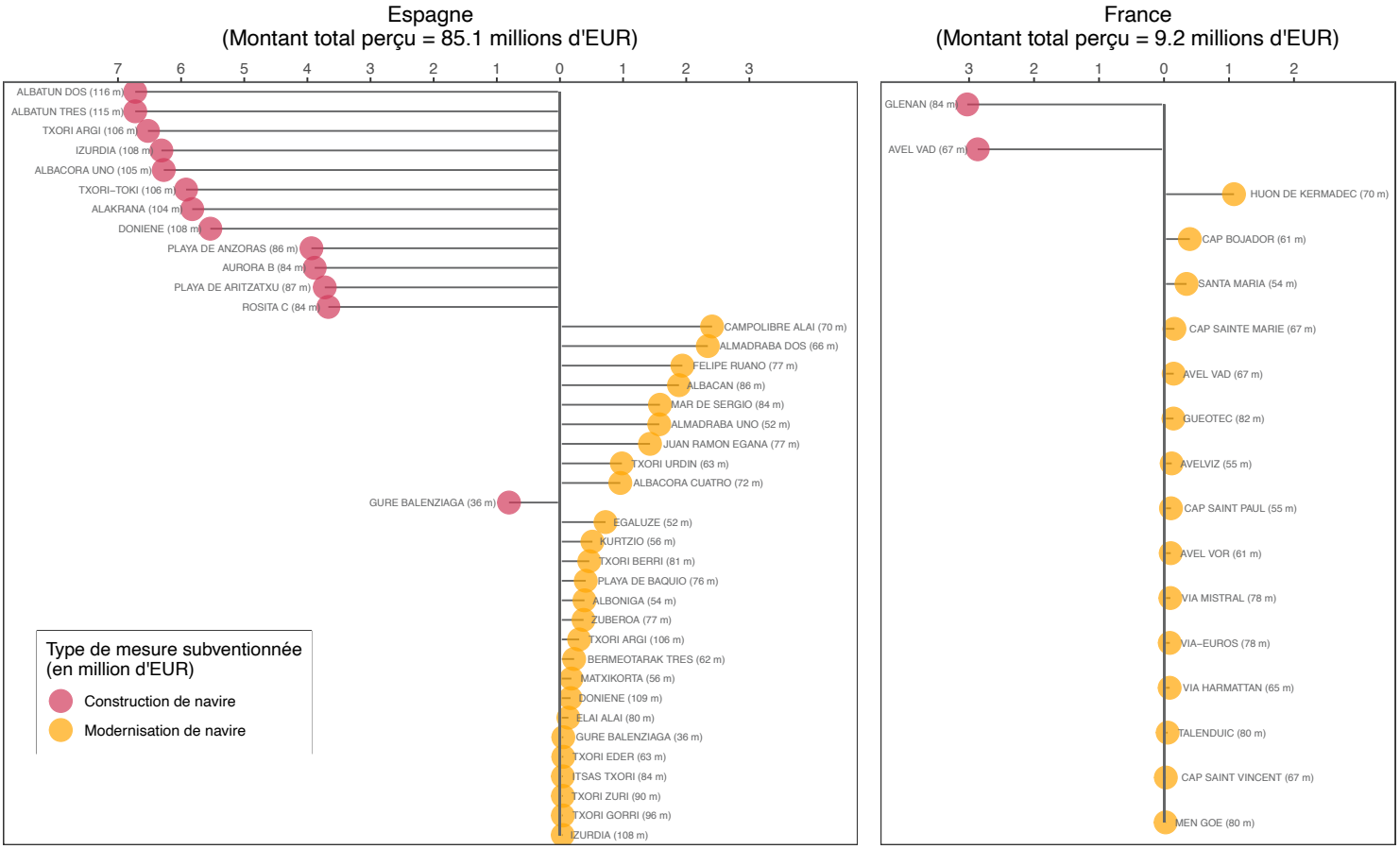
VAD (67 m) et GLENAN (84 m) ont perçu respectivement 2,9 et 3,0 millions d'euros en 1996 et 2002 ; les subventions à la construction de nouveaux navires ayant été interdites en 2004. Sur l'ensemble de la période, près de 3 millions d'euros ont été alloués à la modernisation de 15 thoniers tropicaux français. Plus récemment, le navire Dolomieu (89 m) de la SAPMER, basé à la Réunion, a perçu 272 000 euros dans le cadre d'un arrêt temporaire lors de la crise du COVID-19, ce qui correspond à près de 25% de l'ensemble des subventions perçues par les navires réunionnais dans le cadre du FEAMP.[92]

Les thoniers senneurs espagnols ne sont pas en reste puisqu'ils ont perçu la somme faramineuse de 85,1 millions d'euros entre 1994-2006 et 2014-2020 sous couvert des fonds européens[93]. Ces subventions ont permis la construction de 13 senneurs géants pour la somme de 65,9 millions d'euros dont huit navires de plus de 100 mètres de long. Le record revient à l'ALBATUN DOS, le plus grand thonier de la flotte européenne (116 mètres), qui a perçu à lui seul 6,7 millions d'euros en 2002 dans le cadre de sa construction. L'Europe a également financé la modernisation de 26 thoniers espagnols pour la somme de 19,2 millions d'euros, avec des montants variables de subventions allant de 12 000 euros à plus de 2 millions d'euros. Ces subventions peuvent servir par exemple au remplacement des moteurs, à l'amélioration de la sécurité et des conditions de vie à bord des navires, l'acquisition d'équipements, la rénovation de certaines parties du navire, etc. Les aides accordées aux thoniers espagnols ont néanmoins fortement diminué au cours de la dernière période, passant de 49,6 millions d'euros durant la première itération de l'IFOP, à 782 000 euros durant le FEAMP, ce qui s'explique en partie par l'arrêt des aides à la construction.

92 Le Brenne *et al.* (2021) Sustainable objectives and commitments deceived by fisheries subsidies for 'temporary cessations' in times of COVID.

93 Ce chiffre a été calculé en filtrant la base de données sur les subventions produite par le projet Fishsubsidy.org ainsi que la liste des bénéficiaires espagnols du FEAMP avec les numéros d'immatriculation des thoniers senneurs espagnols enregistrés dans le cadre d'accords de pêche avec les pays du Sud depuis 2007. Les données du FEP (2007-2013) n'ont pas pu être intégrées à l'analyse car les matricules des navires n'ont pas été renseignés par l'administration, la publication de ces informations n'étant obligatoire que depuis le FEAMP (2014-2020).

→ Figure 9. Liste des thoniers senneurs français et espagnols qui ont reçu des subventions dans le cadre des fonds structurels et d'investissement européens pour la construction et la modernisation depuis 1994. Les montants ont été corrigés de l'inflation en utilisant l'année 2020 comme année de référence.



Ces résultats montrent que bien que les aides perçues par les thoniers français et espagnols dans le cadre des fonds européens aient grandement diminué, **l'Europe a contribué dans les années 1990 et 2000 — à hauteur de plusieurs dizaines de millions d'euros de subventions — à la construction et la modernisation de cette flotte industrielle.**

Si on rapporte la somme des subventions directes (fonds européens) et des subventions indirectes (détaxe sur les prix du carburant et accords de pêche) au volume des captures, il apparait que pêcher une tonne de thon tropical coûte au contribuable européen environ 299 euros.[94] En réalité, ce chiffre est sous-estimé puisqu'il ne prend pas en compte certains avantages dont bénéficient les industriels européens comme l'exemption des droits de douanes. À l'opposé de ce modèle, la pêche sélective pratiquée aux Maldives est au moins 646 fois moins subventionnée puisqu'une tonne de thon est subventionnée par le gouvernement à hauteur de 46 centimes d'euros. Ce chiffre est par ailleurs une estimation haute puisqu'il est basé sur les subventions allouées à l'ensemble des pêcheurs maldiviens, qui comprend les canneurs mais pas uniquement. Ces différences de montants des subventions mettent en lumière une iniquité criante entre deux modèles de pêche radicalement différents.

DES AVANTAGES FISCAUX ODIEUX PAR RAPPORT AUX PAYS RIVERAINS

Le thon tropical pêché dans l'océan Indien par les senneurs européens bénéficie d'un autre avantage fiscal, et non des moindres. Une fois les thons débarqués par les senneurs aux Seychelles (90% des débarquements sont faits à Port Victoria), à l'Ile Maurice ou à Madagascar, ils sont mis en conserve puis expédiés principalement vers l'Europe. Dans le cadre des accords de partenariat économique établis entre l'Union européenne et ces pays,[95] les produits issus des conserveries et exportés vers les marchés européens sont exemptés des droits de douane en vigueur de 24%. Cet avantage conduit les conserveries de l'océan Indien à s'approvisionner très majoritairement en thon capturé par les senneurs européens et les senneurs des pays inclus dans ces accords (c'est-à-dire les senneurs seychellois et mauriciens sous capitaux européens). Les armateurs européens bénéficient ainsi d'un marché attractif pour leurs captures, car les prises des flottes domestiques des Seychelles et de Maurice ne suffisent pas à approvisionner les conserveries.

Les pays riverains exclus de ces accords tels que les Maldives ont difficilement accès à ces conserveries et ne bénéficient pas de tarifs préférentiels pour leurs exportations, contribuant encore davantage à un système de concurrence déloyale.

94 Moyenne sur la période 2019-2021. Les montants des subventions accordées aux thoniers européens dans le cadre des accords de pêche ont été estimés en croisant les données d'autorisations accordées par l'union européenne aux différents navires avec les montants associés aux accords thoniers. L'allocation a été effectuée en proportion du tonnage des navires opérant dans les eaux africaines. Entre 2019 et 2021, les thoniers européens ont ainsi perçu en moyenne chaque année plus de 11,9 millions d'euros pour pêcher dans les eaux africaines et ont économisé en moyenne 85,8 millions d'euros via la détaxe sur le carburant.

95 Commission européenne (2020) EU-Eastern Southern Africa Economic Partnership Agreement Creating opportunities for EU and African businesses.

NOS DEMANDES PRIORITAIRES

DEMANDE N° 1 : UNE INTERDICTION TOTALE ET DÉFINITIVE DES DCP DÉRIVANTS

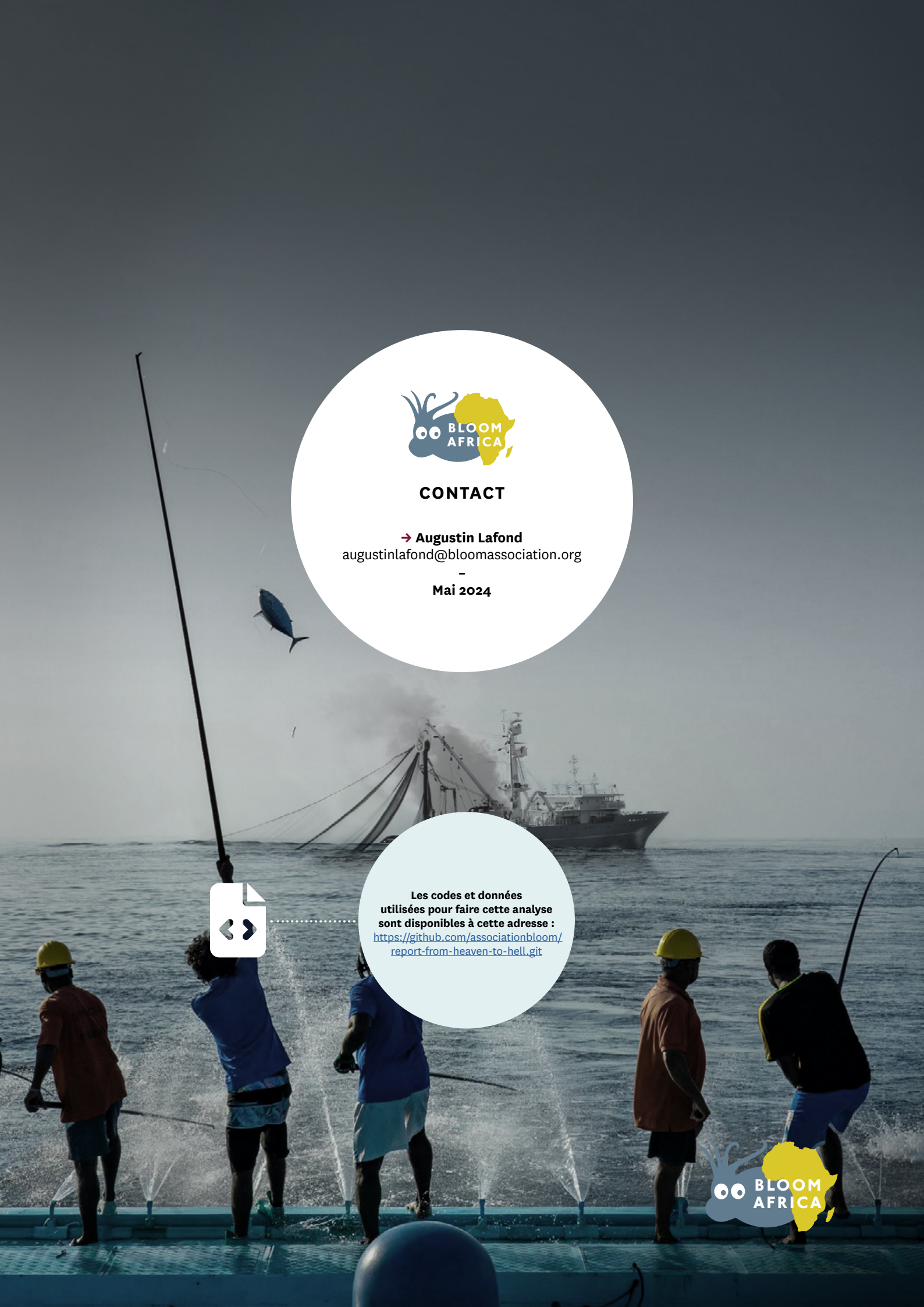
En février 2023, une résolution ambitieuse avait été adoptée au cours d'une réunion houleuse de la CTOI à Mombasa au Kenya, et prévoyait de limiter le nombre de DCP par senneur à 200 à partir de 2026 et de mettre en place une période de 72 jours durant laquelle l'utilisation de DCP serait interdite. Mais face à cette avancée ô combien nécessaire (mais insuffisante), la Commission européenne et l'État français, soumis à la volonté des lobbies industriels français et espagnols, ont obtenu l'annulation de cette résolution le 18 août 2023. Face à ce déni de démocratie honteux et à l'impact des DCP sur la biodiversité (prises accessoires, captures de juvéniles) et l'environnement marin (pollution plastique et électronique), il est indispensable d'**interdire totalement et définitivement l'usage de DCP dérivants**.

DEMANDE N° 2 : METTRE PROGRESSIVEMENT FIN AUX AIDES GASOIL

Il est indispensable de mettre progressivement fin à l'exonération de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) qui incite à la consommation excessive de combustibles fossiles par les plus gros navires industriels à l'instar des thoniers senneurs européens. Le texte actuel de révision de la Directive sur la Taxation de l'Énergie (DTE) proposé par la Commission européenne manque cruellement d'ambition en proposant un niveau de taxation pour le carburant dédié à la pêche bien trop faible et qui n'aura aucun effet pour arrêter la crise climatique en cours. Le taux minimal de taxation doit être à la hauteur des enjeux de transition du secteur. Il augmenterait en fonction du volume annuel de carburant consommé par navire afin de favoriser les navires côtiers par rapport aux navires industriels les plus énergivores.

À l'heure où les scientifiques du GIEC et de l'IPBES[96] tirent la sonnette d'alarme, il est plus que temps que les institutions renouent avec ce pour quoi elles ont été créées : défendre l'intérêt général et non les intérêts d'une poignée d'industriels **dont les flottes de pêche hautement subventionnées détruisent le climat, la biodiversité, et les emplois.**

96 Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques. Ce groupe d'experts est l'équivalent du GIEC pour la biodiversité.



CONTACT

→ **Augustin Lafond**
augustinlafond@bloomassociation.org

–

Mai 2024

Les codes et données utilisées pour faire cette analyse sont disponibles à cette adresse :
https://github.com/associationbloom/report-from-heaven-to-hell.git