



Att. Charlina Vitcheva

Directeur General de Affaires Maritimes et Pêche

DG MARE – Commission Européenne

Joseph Straat II 99, B-1000- Brussels (Belgique)

Madrid, le 18 juin 2025

Objet : Exploration des alternatives pour la continuité de la pêche thonière à la canne et à l'appât vivant, au vu de l'expiration de l'Accord de partenariat pour une pêche durable unissant l'UE et le Sénégal.

Chère Directrice générale, Mme. Vitcheva,

Nous nous adressons à vous par suite d'une requête effectuée lors de la dernière réunion du Groupe de travail 4 du LDAC chargé des accords de pêche, tenue à Bruxelles le 11 mars, au sujet des **conséquences socio-économiques pour les flottilles européennes (principalement la flotte de la pêche à la canne et l'appâtage) de la non-reconduction du protocole de pêche entre l'Union européenne et le Sénégal**, arrivé à expiration le 17 novembre 2024.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'impossibilité de poursuivre les négociations en vue d'un nouveau protocole s'inscrit dans le contexte du carton jaune délivré par la Commission européenne au Sénégal, pour coopération insuffisante dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INDNR).

Cette situation, en plus des décisions unilatérales prises antérieurement par les autorités sénégalaises concernant l'interdiction de la pêche dans la baie de Hann, a directement touché les opérateurs européens qui avaient une activité régulière dans le cadre de cet accord, en particulier ceux qui pratiquent la pêche à la canne et l'appâtage qui visent des espèces comme sardines, anchois, maquereaux ou chinchards vivants).



La pêche à la canne est une technique ancestrale extrêmement sélective et peu coûteuse en combustible, sur le point d'être certifiée MSC pour les trois espèces commerciales de thon qu'elle cible (SKJ - listao, BET – thon obèse et ALB - germon), et pratiquée historiquement depuis Dakar sous pavillons espagnol et français. C'est également la seule pêcherie en Europe dans cette modalité qui pratique la congélation à bord.

Compte tenu de la situation décrite ci-dessus, cette flotte actuellement composée de quatre navires (trois sous pavillon espagnol et un sous pavillon français) se trouve actuellement amarrée *sine die*.

Étant donné les conditions dans lesquelles se trouve le lieu de pêche, l'appât n'est disponible abondamment que dans la baie de Hann, qui fait l'objet d'une fermeture. Les navires concernés cherchent depuis plusieurs années l'appât vivant dans les eaux d'autres pays avec lesquels l'UE possède un accord de pêche, comme la Mauritanie, le Maroc, le Cap Vert, la Gambie ou encore la Guinée Bissau. Mais ils n'y ont trouvé ni la taille ni les quantités adéquates.

Les autorités de pavillon de ces navires (l'Espagne et la France) ne peuvent accorder d'aides car cette situation d'arrêt temporaire ne répond pas aux hypothèses prévues par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA).

Les gouvernements espagnol et français n'étant pas favorables à l'octroi de subventions au déchirage, la seule solution permettant la continuité de l'activité est de chercher d'autres lieux de pêche pour assurer la viabilité économique de cette flotte.

Pour l'instant, sept mois d'arrêt forcé au port de Dakar se sont écoulés pour les quatre navires concernés, avec des frais moyens par navire de 55 000 euros mensuels, somme qui comprend les intrants de gazole (en moyenne 300 litres par jour et par navire), électricité, frais de maintenance et sécurité, amarrage, taxes portuaires, démarches des consignataires, matériel et alimentation, entre autres.

Lors de la réunion du GT4 précitée, une information a été partagée avec le LDAC, consistant à des possibilités d'explorer de nouveaux lieux de pêche et ressources alternatives (thons et appâts) dans les eaux de pays tiers du Pacifique Est, comme le Costa Rica, le Panama ou la Colombie.



Cette proposition comprend la mise en place d'un projet pilote assorti de campagnes expérimentales d'évaluation scientifique, en coopération avec les autorités et les opérateurs locaux, pour évaluer la viabilité socioéconomique et environnementale de l'activité au cas où elle soit autorisée à l'avenir, sans oublier les aides nécessaires à la continuité de l'activité lors de la phase préalable de conception du projet.

De l'avis du LDAC, cette situation pose la question pertinente de savoir comment aborder des processus de transition justes et durables pour les flottes touchées par de décisions de politique publique. Ainsi, et sans préjuger de la viabilité technique, juridique ou financière de la proposition effectuée, nous considérons opportun d'attirer l'attention de la Commission européenne sur cette question, pour qu'elle puisse l'étudier.

Pour les motifs exposés, le LDAC sollicite à la Commission européenne l'exploration de mécanismes de soutien et la mobilisation des fonds nécessaires, dans la lignée des instruments disponibles en matière de recherche, de coopération internationale ou de transition juste, pour pouvoir développer un projet pilote dans les eaux du Pacifique du Costa Rica, du Panama et de Colombie ; projet qui s'accompagnerait de campagnes expérimentales scientifiques visant à étudier l'état de la ressource (c-à-d., thon et appâts) pour une éventuelle exploitation.

Dans l'attente de voir étudiée cette requête, nous restons à la disposition de la Commission pour lui fournir tous les éléments techniques ou les informations supplémentaires jugés opportuns.

Bien à vous,




Long Distance Advisory Council
C/ Muñoz de Bolboos nº 49, 3º izda.
28001 Madrid (España)
CIF: G85059243

Alexandre Rodriguez

Secrétaire Général, au nom du Président et des membres du LDAC