

La Chine nourrit le trafic international de civelles

L'alevin d'anguille, espèce menacée d'extinction, est interdit à l'exportation hors de l'Europe depuis 2010

Braconner des civelles est une habitude si bien ancrée le long de la Loire que le tribunal d'instance de Nantes tient régulièrement des audiences spécialisées, entièrement consacrées à cette infraction. Mardi 28 juin était examiné le cas de dix-huit écumeurs de rivières arrêtés lors de contrôles routiers avec du matériel de pêche ou des alevins d'anguille de moins de huit centimètres de long, translucides et délicats, frétilant à l'arrière de leurs véhicules. Ils se sont vu infliger des amendes de 600 euros à 5000 euros.

Certains sont liés à l'enquête retentissante dont la région vient d'être le théâtre, avec des interpellations et des mises en examen – des familles entières de braconniers, mais aussi des pêcheurs professionnels et les gérants d'une société de mareyage de Loire-Atlantique. Les forces de l'ordre ont saisi un bateau puissant, une douzaine de véhicules, dont une Porsche et une Mercedes, des bijoux et des montres de prix, de l'argent liquide... autant de prises qui en disent long sur les profits générés par ce marché noir juteux.

L'époque du braconnage folklorique de civelles est en passe d'être révolue. Les Espagnols, qui en sont très friands, étaient prêts à payer cher pour la mettre à leurs menus de fête. Mais les prix se sont trop envolés. Outre-Pyrénées, les supermarchés vendent désormais de fausses civelles reconstituées à base de surimi. Le commerce de cet alevin de poisson migrateur relève de filières mafieuses depuis qu'il a été inscrit à l'annexe II de la Convention sur le commerce international de la faune et de la flore menacées d'extinction (Cites), en 2010. Il est désormais interdit de l'exporter hors des frontières de l'Union européenne.

Les peines encourues – jusqu'à 7 ans d'emprisonnement – sont identiques à celles du trafic d'ivoire d'éléphant ou de corne de rhinocéros. Surveillés par Interpol, ces négoceos ont grosso modo le même débouché : l'Asie. A une différence près : *Anguilla anguilla*, elle, provient à près de 70 % de fleuves de l'Hexagone. Jusqu'à présent, les fermes aquacoles n'ont pas trouvé les moyens d'assurer leur reproduction en nombre.

Sur le territoire européen, l'espèce a décliné d'au moins 90 % en quarante-cinq ans, estiment les experts. C'est pourquoi, il est interdit de l'exporter. Du coup, cette championne des très longues migrations qui la conduisent à aller pondre à l'autre bout de l'océan



Opération antibraconnage des forces de gendarmerie dans la région de Nantes, en 2016. JÉRÔME FOUQUET/MAXPPP

Le marché illégal de l'anguille se chiffre donc probablement en milliards d'euros

Atlantique, voyage en avion clandestinement pour la Chine dans des sacs en plastique ou des caisses en polystyrène contenant un peu d'eau, glissés dans des valises.

Lorsqu'elle survit à ce traitement, elle est placée dans quelques rizières puis revendue non pas à l'état d'alevin, mais une fois qu'elle a grandi et pèse trois ou quatre kilogrammes. L'anguille européenne est d'autant plus appréciée des gourmets chinois que son homologue locale, *Anguilla japonica*, autrefois commune, a chuté de 95 % en un demi-siècle dans les estuaires asiatiques. Si au départ de France, le prix au kilo de civelle tourne autour de 250 à 400 euros, en Chine, le kilo d'anguille adulte, considérée comme un mets de choix, peut atteindre

1300 euros. Le marché se chiffre donc probablement en milliards d'euros, car un seul kilo de civelle compte de 2500 à 3000 individus.

« On a toujours connu une évasion de l'autre côté des Pyrénées, mais à ce tarif-là, les civelles ne restent plus en Espagne, elles partent en Asie », rapporte le lieutenant-colonel de gendarmerie Jérôme Lacour, de l'office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique. Ses agents décrivent des modes opératoires comparables à ceux d'autres trafics criminels avec des « go fast » qui foncent dans la nuit, des mules que les douaniers interceptent parfois dans les aéroports, du blanchiment d'argent...

« Rien ne ressemble plus à une civelle légale qu'une civelle illégale, avec des factures qui peuvent servir deux fois, par exemple », glisse le gendarme. Or, le poisson voyage décidément beaucoup, pas seulement de façon clandestine. A la suite d'un plan français de sauvegarde et de règlements communautaires, 60 % de la pêche réalisée dans l'Hexagone sont censés aller au repeuplement, remonant, en camion cette fois, en

amont de rivières françaises et européennes. Tandis qu'une bonne partie des 40 % restants sont destinés à l'aquaculture néerlandaise et surtout allemande. L'anguille fumée est un plat prisé en Europe du Nord. Autant dire qu'on y est très attentif à la façon dont Paris gère et contrôle ses jeunes anguilles.

Conférence internationale

Le 31 mai a eu lieu à Londres une conférence internationale à laquelle étaient invités représentants des pêcheurs, mareyeurs et scientifiques étudiant ce poisson migrateur au cycle mystérieux. Elle était organisée par le Groupe pour une anguille durable (Sustainable Eel Group, SEG), qui ambitionne de réconcilier tout ce monde autour d'un objectif commun : sauver à la fois *Anguilla anguilla* et l'activité de pêche. Andrew Kerr, le président du SEG, y a présenté quelques calculs édifiants : durant la saison 2015-2016, qui court grosso modo du 15 novembre au 15 avril, 61 tonnes de civelles ont été officiellement déclarées par les pêcheurs européens : 46 t en France, 4 t au

Royaume-Uni, ainsi que 10 t environ en Espagne et une au Portugal. Mais les autorités n'ont retrouvé les factures que pour moins de 40 t. Une vingtaine de tonnes se sont volatilisées, sans compter le braconnage.

L'administration française recueille, elle aussi, les statistiques du secteur, comme le lui demande Bruxelles. En 2014-2015, les pêcheurs ont officiellement capturé 81 % du quota de 30 tonnes prévu pour la consommation (dont on ne peut être sûr que leur destination finale était vraiment l'Europe) et tout juste un quart des 45 t en principe destinées au repeuplement. Au final, malin qui pourrait dire combien d'alevins sont effectivement sortis de rivières où ils rencontrent d'ailleurs bien d'autres obstacles avec la multiplication des barrages et des sources de pollution. Mais chacun peut constater que l'espèce a terriblement diminué.

« Autrefois en Angleterre, il y avait tant d'anguilles qu'on en faisait de la colle, on s'en servait même d'engrais dans les champs, se souvient M. Kerr. Aujourd'hui, manger de la civelle, c'est un peu comme se faire

« Aujourd'hui, manger de la civelle, c'est un peu comme se faire un sandwich au panda ! »

ANDREW KERR
président du Groupement pour une anguille durable

un sandwich au panda ! » Son organisation a déjà certifié une première pêcherie de civelles, celle du barrage d'Arzal, en Ille-et-Vilaine. L'Aquitaine, où la civelle prend le nom de pibale, constitue une terre de mission bien plus ardue.

Le long des verdoyantes rives de l'Adour, Benat Itoiz, qui souhaite devenir le relais du SEG dans le Sud-Ouest, montre d'ingénieuses passes à poissons migrateurs auxquelles les agences de l'eau consacrent des millions d'euros. Il pointe d'un doigt soupçonneux une ferme d'allure pimpante « sans doute pas seulement grâce aux revenus de l'agriculture ». L'homme n'est pas avare d'anecdotes, comme celle de ce plombier du coin surpris de trouver chez un particulier dix-sept baignoires branchées sur un système d'oxygénation...

Non loin de là, à Hendaye (Pyrénées-Atlantiques), Jérôme Gurruchaga, le plus important mareyeur sur le marché français, tente de convaincre le président de l'association interdépartementale des pêcheurs professionnels en eau douce de l'Adour, Alain Caзаux, que bientôt « plus une caisse d'anguilles ne se vendra sans une pastille de certification ». Son interlocuteur semble sceptique.

« Les mafias chinoises, russes, tout ça a commencé avec l'interdiction de la Cites », raconte M. Gurruchaga. Comme les Etats rechignent à s'organiser pour acheter la civelle destinée au repeuplement, le marché n'existe pas. Sans la vente illégale, les pêcheurs et les collecteurs fermentaient boutique, ils n'ont pas le choix », affirme le mareyeur. Si lui-même domine le secteur sans avoir besoin de sortir des clous, prétend-il, c'est qu'il a su avant ses concurrents que l'exportation hors d'Europe allait être interdite. Son entreprise a alors créé une filiale d'élevage de jeunes anguilles au Maroc, confie-t-il. Elle y réalise 70 % de son chiffre d'affaires avec la Chine. ■

MARTINE VALO

A Paris, la moitié de la voirie sera en « zone 30 » à l'été 2017

D'ici à 2020, 90 % des 1700 kilomètres du réseau parisien seront limités à 30 km/h et seuls les grands axes seront maintenus à 50 km/h

Les automobilistes vont devoir lever le pied dans Paris. A l'été 2017, dans la moitié de la capitale, la vitesse autorisée sera limitée à 30 km/h. Mardi 5 juillet, le Conseil de Paris a approuvé l'extension des zones de réduction de vitesse pour les véhicules : 150 kilomètres de voies supplémentaires vont être classés en « zone 30 » d'ici au premier semestre 2017. Si la norme dominante reste encore aujourd'hui la limitation à 50 km/h, « en 2017, nous basculerons vers une ville majoritairement à 30 km/h », assure Christophe Najdovski, adjoint Europe Ecologie-Les Verts (EELV) chargé des transports à la mairie de Paris.

En 2015 déjà, un ensemble de zones 30 avait été créé dans les quatre premiers arrondissements de la capitale ainsi que dans les 8^e, 11^e, 12^e, 13^e, 17^e et 20^e, portant le li-

néaire de voirie où s'applique cette limitation de vitesse à plus d'un tiers des 1700 kilomètres que représente le réseau parisien. Les 150 km de nouvelles voies à 30 km/h concerneront les 8^e, 9^e, 10^e, 13^e, 14^e, 15^e, 18^e et 19^e arrondissements.

Ce n'est encore qu'une étape. La municipalité veut généraliser, d'ici à 2020, l'abaissement de la vitesse à 90 % du territoire parisien. Devenant une exception, l'autorisation de rouler à 50 km/h sera maintenue sur les seuls grands axes de circulation.

Les nouvelles zones seront identifiées par des panneaux de circulation et un marquage au sol, les vélos seront autorisés à y rouler en double sens. L'ensemble de ces nouveaux aménagements devrait coûter 7,7 millions d'euros, cofinancés par la Ville de Paris et la région Ile-de-France. Sur la pé-

riode 2015-2020, le plan est doté au total d'une enveloppe de 30 millions d'euros.

« La limitation de la vitesse à 30 km/h contribue à rendre la ville plus apaisée et à favoriser les modes doux de déplacement en les rendant plus faciles et en les sécurisant », plaide M. Najdovski. Nous allons pouvoir accélérer le développement des linéaires de voies cyclables. Notre objectif est de doubler leur nombre », insiste-t-il.

Améliorer la sécurité routière

Ce plan s'inscrit dans la politique de reconquête de la qualité de l'air de la ville. Si aucune évaluation précise d'une telle mesure n'existe toutefois sur la baisse de la pollution, on sait que plus une voiture roule à une vitesse en de sous de scie, plus elle pollue. « Entre une ville où l'on roule à 50 km/h et une autre majoritairement à

30 km/h, la vitesse moyenne de circulation n'enregistre certes qu'une baisse de 1,6 km/h (passant de 18,9 km/h à 17,3 km/h), observe Dominique Riou, ingénieur transports à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France, mais à 50 km/h les conducteurs font du « stop and go », enchaînant accélérations et freinages, alors qu'à 30 km/h la conduite est plus apaisée et la circulation beaucoup plus homogène. »

Il s'agit aussi de réduire la pollution sonore et d'améliorer la sécurité routière. Entre une circulation à 50 km/h et une circulation à 30 km/h, le bruit est divisé par deux. Surtout, insiste Dominique Riou, « diminuer la vitesse autorisée entraîne une baisse des accidents et de leur gravité. Un choc à 30 km/h revient à une chute d'un étage, un choc à 50 km/h à une chute de cinq étages ».

Cette extension des zones 30 devrait contribuer au recul de la circulation des voitures dans la capitale

Cette extension des zones 30 devrait contribuer au recul, déjà bien engagé, de la circulation des voitures dans Paris. Selon l'observatoire des déplacements à Paris, le trafic automobile a enregistré depuis 2003 une baisse de 25 %, tandis que celui des vélos a bondi de 80 %. Pour autant, la part modale du vélo dans les déplacements ne représente encore que 4 %. Les difficultés de circulation

créées par la redistribution de l'espace public au profit de modes de déplacement doux ne sont pas étrangères à ce repli de l'automobile dans Paris.

Interdictions de circulation des véhicules les plus polluants, zones 30, piétonisation des voies sur berges, restrictions de stationnement... la maire socialiste de Paris, Anne Hidalgo, est bien décidée à mettre fin à la suprématie de la voiture. Mardi, en Conseil de Paris, elle a aussi ouvert le dossier de la transformation du périphérique en « boulevard urbain » arboré, accessible aux vélos et aux piétons. Et fait adopter un vœu proposé par le groupe EELV, demandant que la « municipalité saisisse le gouvernement en vue du déclassement » de cette autoroute urbaine, qui fait partie du réseau routier national. ■

LAETITIA VAN ECKHOOT