



**SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction interrégionale de la mer  
Nord Atlantique-Manche Ouest

# BILAN D'ACTIVITE 2022

## CNSP

CENTRE NATIONAL DE SURVEILLANCE DES PÊCHES



## HISTORIQUE DES VERSIONS DU DOCUMENT

VERSION	DATE	COMMENTAIRE
1	26/07/23	

### AFFAIRE SUIVIE PAR

**AC2AM Alexis MOREL - CROSS-A ETEL**

Tél. : 02 97 55 35 35

Courriel : [alexis.morel@mer.gouv.fr](mailto:alexis.morel@mer.gouv.fr)

### REDACTEURS

APAM Carole GAUTRON – A1AM Célia D'HERVE - A1AM Elsa PAFFONI

### RELECTEURS

AC2AM Céline GUILLOU

### REFERENCE(S) INTRANET

<http://intra.cross.i2/etel-r31.html>

### CONTACTER LE CNSP

Tel : 02 97 55 34 27

Adresse postale : 40 avenue Louis Bougo, 56410 ETEL

Adresse mail CNSP : [cnsp-france@developpement-durable.gouv.fr](mailto:cnsp-france@developpement-durable.gouv.fr)

Adresse mail administrative : [cross-etel@developpement-durable.gouv.fr](mailto:cross-etel@developpement-durable.gouv.fr)

# Table des matières

AVANT-PROPOS.....	4
I. POINTS MARQUANTS EN 2022.....	5
II. LES OUTILS DE CIBLAGE A DISPOSITION DU CNSP.....	6
II.1. La réglementation, base de travail du contrôle des pêches.....	6
II.1.1. Veille et diffusion réglementaire.....	6
II.1.2. Appui réglementaire : analyse et synthèse.....	7
II.2. VMS : un monitoring qui tend à se généraliser et pousse à une adaptation du suivi.....	7
II.3. Un volume de préavis de débarquement en hausse constante depuis quelques années.....	8
III. ÉVOLUTION DES INSPECTIONS EN MER, AU DÉBARQUEMENT ET AÉRIENNES.....	9
III.1. En métropole.....	9
III.1.1. Une activité de contrôle moins dynamique mais plus efficiente.....	9
III.1.2. Des inspections en mer toujours moins nombreuses.....	10
III.1.3. Des inspections au débarquement qui se maintiennent en 2022.....	11
III.1.4. La Poursuite de l'essor des inspections aériennes.....	12
III.2. En outremer.....	14
III.2.1. Une progression globale et sans commune mesure des contrôles.....	14
III.2.2. L'excellente dynamique des contrôles en mer.....	15
III.2.3. Progression Des inspections au débarquement.....	15
III.2.4. La nouvelle prise en compte des contrôles aériens.....	16
IV. UNE RÉALISATION VARIABLE DES OBJECTIFS DE CONTRÔLE DES PIRC.....	17
IV.1. Façade Manche Est Mer du Nord.....	17
IV.2. Façade Nord Atlantique Manche Ouest.....	18
IV.3. Façade Sud Atlantique.....	19
IV.4. Façade Méditerranée.....	20
V. BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DES MOYENS DE CONTRÔLE DANS LE CADRE DE L'UNION EUROPÉENNE.....	22
V.1. JDP Mer du Nord.....	22
V.2. JDP Eaux Occidentales de l'Atlantique Nord Est.....	22
V.3. JDP Méditerranée : focus campagne thon rouge.....	23
VI. LUTTE CONTRE LA PÊCHE INN : UN ENJEU QUI SE RENFORCE.....	24
VI.1. AUTORISATION DE DÉBARQUEMENT DES NAVIRES TIERS EN BAISSSE et certificats de capture EN HAUSSE.....	24
VI.2. surveillance de zones potentiellement touchées par de la pêche INN.....	24
VI.2.1. Une surveillance satellitaire outremer plus étendue.....	24
VI.2.2. La mise en œuvre d'alarmes de détection de potentielles infractions.....	25
VI.3. Déroutements.....	26
VI.3.1. Reprise de la dynamique de déroutement Outremer.....	26
VI.3.2. Mise en œuvre de déroutement sur des navires communautaires en métropole.....	26
VII. COORDINATION ET CIBLAGE AU PROFIT DES UNITÉS DE CONTRÔLE DES PÊCHES.....	27
VII.1. Planification et conduite : clé de réussite des missions.....	27
VII.2. Le besoin d'un CIBLAGE efficient.....	28
VII.3. effort de contrôle.....	28
VIII. PERSPECTIVES POUR L'ACTIVITÉ 2023.....	32
VIII.1. Poursuivre l'optimisation du ciblage des CONTRÔLES.....	32
VIII.2. Continuité DES enjeux liés aux captures accidentelles de cétacés.....	32

Le Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) est implanté au sein du CROSS Atlantique, dans la commune d'Etel, département du Morbihan. En vertu de l'arrêté de création de la structure (arrêté du 17 avril 2012), le directeur du CROSS est également directeur du CNSP. Les services supports (service intérieur, RH, technique) sont mutualisés avec le CROSS et le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin (CACEM).

Le CNSP, est un service à compétence nationale. Il s'agit d'un FMC (*Fishing Monitoring Center*) qui exerce sa surveillance de l'activité de pêche :

- dans les zones économiques exclusives autour de la France métropolitaine et, depuis 2017, outremer ;
- partout dans le monde pour ce qui concerne les navires sous pavillon français.

Il est l'interlocuteur unique de ses homologues étrangers et, dans le domaine opérationnel, de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches (AECP). Il lui rend notamment compte des missions des moyens français engagés dans des *Joint Deployment Plans* (JDP).

Pour exercer cette mission, il dispose :

- de la réception d'une position géographique des navires de pêche grâce au VMS (*Vessel Monitoring System*) ;
- d'un accès au Journal de Pêche Électronique (JPE) ;
- de moyens de surveillance satellitaire.

Le VMS et le JPE équipent les navires de plus de 12 m, ce qui représente seulement une petite partie de la flotte de pêche française. Le CNSP doit donc, pour les autres navires, réaliser un ciblage sur la base des notes de vente, des contrôles passés ou des préavis déclarés.

Le système français est très intégré. Ainsi, en amont, c'est le CNSP qui réalise le loggage des balises VMS et signale toutes les avaries aux navires assujettis. En aval, il pilote les moyens de l'État, engagés dans une opération de police des pêches en mer. Cette mission peut être dédiée ou exercée en opportunité. Participent de ces missions d'appui au contrôle, la veille, l'analyse et la diffusion de la réglementation des pêches, notamment à travers un site intranet, LEGIPECHE, ou la diffusion d'orientations trimestrielles de contrôle. Enfin, il mesure l'atteinte des objectifs de contrôle et, pour cela, enregistre les comptes-rendus de mission des unités embarquée et au débarquement.

Enfin, le CNSP est chargé de lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) en octroyant, ou non, des autorisations de débarquer dans des ports français aux navires en provenance d'États tiers à l'Union Européenne. Il instruit et valide les certificats de capture pour le compte de navires français qui pêchent en eaux tiers à l'Union Européenne.

Pour être armé 24h/24 et 7J/7, le CNSP dispose de 18 officiers marinières de la Marine Nationale, 4 Administrateurs des Affaires Maritimes, 4 agents civils titulaires, 4 agents civils vacataires et 2 personnes mises à disposition dans le cadre d'un marché national.

Il fait partie du périmètre de certification qualité du CROSS et compte trois processus : pilotage opérationnel, réglementation et systèmes d'information pêche.

## I. POINTS MARQUANTS EN 2022

L'activité du CNSP en 2022 a été marquée par les principaux éléments suivants :

### **Ciblage et suivi des contrôles – MONITOR FISH**

La constitution du projet MONITOR en Start-Up d'État dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022, Start Up unique regroupant les 2 applications utilisées par le CNSP et le CACEM : Monitor Fish et Monitor Env. L'équipe s'est renforcée et compte deux développeurs, un renfort design et un stagiaire spécialiste en data.

La feuille de route de Monitor Fish a permis de développer des fonctionnalités importantes comme les alertes opérationnelles de suspicion des infractions. L'indicateur d'impact de l'application Monitor Fish, qui consiste à suivre l'évolution du taux d'infraction en mer, a considérablement évolué en conséquence, passant de 12 à près de 30 % en 2023 sur certaines façades et traduit aussi l'efficacité des sorties en mer des moyens qui contactent le CNSP avant départ en mission.

Les ULAM, patrouilleurs, services AIML et DCAM des DIRM se sont vus attribuer une version plus bas-débit de Monitor Fish, afin de consulter les positions VMS superposables à la cartographie et la réglementation, ainsi que beaucoup d'informations navires. Ils ont exprimé un satisfecit général sur l'outil. Le taux d'infraction des contrôles au débarquement s'est ainsi considérablement accru également.

### **Dispositif de contrôle**

La mise en service du patrouilleur Gyptis des Affaires Maritimes et, de façon générale, le repositionnement géographique des moyens hauturiers du DCS des Affaires Maritimes, a permis d'intensifier les contrôles dans le Golfe de Gascogne et en Méditerranée et permis de planifier plus efficacement la campagne de contrôle du thon rouge en juin.

L'inauguration de trois nouveaux patrouilleurs de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches (AECF). Ceci se traduit par la présence permanente d'au moins un patrouilleur dans les eaux sous souveraineté française et une pression supplémentaire, pour la France, pour fournir des inspecteurs nationaux à bord. Le CNSP a travaillé, avec l'AECF, pour être au centre du dispositif de coordination des patrouilleurs et leur donner leurs orientations lorsqu'ils patrouillent dans la ZEE française, au même titre que pour un navire de contrôle français.

### **Suivi des plans de contrôles**

Une nouvelle diminution de 8 % sur l'année du nombre de contrôles en mer, surtout pour la bande côtière, non compensée ou insuffisamment par le contrôle au débarquement qui reste stable. Le développement des autres missions dévolues aux administrations intervenant en mer, en particulier la surveillance de l'environnement marin, tend à concurrencer la surveillance des pêches.

Un renforcement des contrôles outre-mer avec un meilleur rapportage des missions au CNSP, notamment concernant les contrôles aériens.

### **Lutte contre la pêche INN**

L'effort de lutte contre la pêche INN s'est développé grâce notamment à l'utilisation et à l'analyse des clichés satellitaires outre-mer transmis par les agences européennes ainsi qu'au paramétrage d'alertes sur MONITOR FISH.

### **Armement du CNSP**

En termes de gestion des ressources humaines, le CNSP a connu, fin 2022, des difficultés avec des départs d'officiers-marinières non compensés entraînant un sous-effectif durable qui s'est poursuivi en 2023 et a contraint à suspendre la veille de nuit temporairement avant l'amélioration de la situation RH.

## II. LES OUTILS DE CIBLAGE A DISPOSITION DU CNSP

Le CNSP dispose de nombreuses sources d'information réglementaires et techniques dont le volume s'accroît, ce qui permet un regard plus complet sur l'activité de pêche, mais ne doit pas conduire à noyer l'information pertinente.

### II.1. LA RÉGLEMENTATION, BASE DE TRAVAIL DU CONTRÔLE DES PÊCHES

Le service réglementation a la responsabilité de la veille et de la diffusion de la réglementation des pêches. Il réalise un travail d'analyse et de synthèse, afin d'accompagner les unités de contrôle dans la réalisation de leur mission, en particulier lorsque des nouveautés réglementaires apparaissent (Fiches d'Aide au Contrôle).

#### II.1.1. VEILLE ET DIFFUSION RÉGLEMENTAIRE

Le service réglementation assure une veille des différentes sources du droit encadrant les activités de pêches maritimes : publications des organisations régionales de gestion des pêches, journal officiel de l'Union européenne, journal officiel de la République française et les registres des actes administratifs des régions et départements maritimes. Les différents textes sont ensuite diffusés sur le site *Légipêche*.

En 2022, ce site a fait l'objet de **14 450 consultations**. La fréquentation reste constante, faisant de *Légipêche* un outil bien identifié des unités de contrôle.

Le caractère opérationnel est aussi très prégnant dans les recherches effectuées sur ce site intranet :

- les rubriques réglementaires par façades
- les fiches d'aide au contrôle et en particulier le thon rouge, le bar, les obligations déclaratives et les références natinf
- les thématiques particulières, en particulier sur les espèces soumises à une réglementation spécifique (coquille Saint-Jacques, thon rouge et espadon)
- les réglementations techniques, comme le règlement (UE) 2019/1241

**La mise en place technique du passage de *Legipêche* au format extranet a été initiée en 2022 et devrait se concrétiser au début de l'année 2023.**

Le développement de Monitor Fish a également entraîné une évolution des méthodes de travail du service réglementation. Une courte synthèse réglementaire est en effet proposée dans cette application lorsqu'une réglementation est associée à une zone géographique pré-définie. La question de la source officielle de la cartographie de la réglementation des pêches continue à se poser. Le CNSP fournit une cartographie aux unités de contrôle et services qui en font la demande, sans être le dépositaire officiel de cette donnée qu'il entretient pourtant en continue.

## II.1.2. APPUI RÉGLEMENTAIRE : ANALYSE ET SYNTHÈSE

Les fiches d'aide au contrôle, FAC, réalisées en lien avec les grands objectifs de contrôle (espèces, engins) afin de synthétiser les différentes normes, sont mises à jour plusieurs fois en cours d'année, et font a minima l'objet d'une relecture annuelle (**50 FAC** actualisées en 2022).

L'une des pistes très intéressantes d'élargissement de l'activité du service réglementation serait la veille de la jurisprudence relative aux procédures de police des pêches. Des échanges avec les DIRM et les DDTM ont été réalisés en 2022 ; il en ressort que les DDTM elles-mêmes n'ont que très peu d'informations sur les suites données aux procédures.

À la suite des déroutements de navires de pêche battant pavillon étranger réalisés au cours de l'été 2022, un travail sur l'appréhension et la saisie a été initié. L'objectif est de proposer un modèle de procédure à la DGAMPA afin d'envisager sa traduction dans les langues les plus couramment utilisées par les capitaines de navires fréquentant les eaux françaises.

## II.2. VMS : UN MONITORING QUI TEND À SE GÉNÉRALISER ET POUSSE À UNE ADAPTATION DU SUIVI

Les objectifs du service sont :

- vérifier que les navires sous pavillon français sont à jour en termes d'équipements et que ceux-ci sont en bon état de fonctionnement ;
- mobiliser les données collectées grâce au VMS et au JPE dans la politique de contrôle des pêches ;
- participer au développement d'outils informatiques permettant de mener à bien ces différentes missions.

Au titre du VMS, le service concentre son action sur :

– le suivi des alarmes VMS (avaries et franchissement de zones réglementées) : **68 avaries d'équipements VMS en mer** ont été traitées par le CNSP en 2022 (*contre 220 en 2021*). Le CNSP en informe, dans un délai de 12 heures, les professionnels et administrations concernés.

Cette diminution d'activité sur l'année 2022 s'explique par l'évolution de la répartition des tâches relatives au traitement de ces avaries depuis le mois d'octobre 2022 : **le CNSP traite en temps réel les avaries VMS des navires de 12m et plus, ainsi que des navires équipés VMS en vertu de la licence Jersey et les DDTM/DML se chargent du traitement des avaries des navires de – de 12m grâce à des tableaux de bord mis à leur disposition, sous Metabase, par le CNSP.**

Cette évolution, effectuée en concertation avec la DGAMPA et les DDTM/DML est justifiée par la spécificité des avaries des navires de – de 12m (réurrence des problèmes de batteries). En effet, les réglementations actuelles pour les navires de - de 12m ne permettent pas de savoir à distance quand le navire doit émettre ou non, hormis en ce qui concerne la réglementation relative aux licences Jersey. En outre, ils connaissent des soucis récurrents de batterie du fait de la courte durée de leurs marées et il n'est donc pas possible de notifier correctement ces navires de leurs avaries.

Depuis le mois de décembre 2022, le déploiement du module avaries VMS de l'outil MonitorFish facilite le suivi des avaries des navires de 12m et plus par le CNSP.

- Les réponses aux réquisitions de la gendarmerie/des douanes sur les données VMS : **73 réquisitions** ont été traitées en 2022, dont **88 %** traitées en moins de 15 jours. En 2021, 95% des 66 réquisitions avaient été traitées en moins de 15 jours. Cette dégradation des délais de traitement des réquisitions provient d'un facteur externe au CNSP, à savoir le temps d'extraction des données effectuée par la direction des Systèmes d'Information de St-Malo. **Cette question du traitement des réquisitions reste délicate pour le centre puisqu'il est juridiquement réquisitionné pour produire des données dont il n'est pas propriétaire et dont il ne maîtrise pas l'extraction et les sources d'erreur possibles.** L'éclaircissement des responsabilités en la matière demeure donc un sujet récurrent.

- **196 loggages** (connexion et enregistrement d'équipement) de balises VMS au profit des navires de pêche ont été réalisés en 2022, contre 226 en 2020. Plus généralement, on compte **1410 navires français équipés VMS** au 31/12/22.

### II.3. UN VOLUME DE PRÉAVIS DE DÉBARQUEMENT EN HAUSSE CONSTANTE DEPUIS QUELQUES ANNÉES

Depuis 2011, le nombre global de préavis de débarquement a triplé.

Cette hausse est due, essentiellement à trois phénomènes :

- l'effet de la réglementation nationale : préavis imposés également aux navires de moins de 12 m pêchant des espèces soumises à plan de reconstitution, pourtant dispensés de cette obligation par la réglementation communautaire, possibilité de capturer 5 thons rouges par navire et par an en capture accessoire et obligation (recommandation ICCAT) de faire un préavis pour cette espèce ;
- le Brexit : apparition du traitement des préavis et autorisation de débarquement de près de 500 navires tiers à l'UE en plus dans l'année, sachant que les débarquements de Vénézuéliens outre-mer ont également beaucoup augmenté ;
- les professionnels qui réalisent des préavis pour des espèces non soumises et que le CNSP traite néanmoins : coquille St-Jacques.

Ce dernier type de préavis est, de surcroît, particulièrement contraignant, le centre ne disposant pas de réception automatique de ceux-ci pour les navires non équipés de JPE (exemptés ou de moins de 12 m). La saisie de ces préavis est totalement manuelle suite à réception d'un appel ou d'un SMS (nécessité de « capter »).

**Force est de constater que l'efficacité de cet outil est particulièrement faible** puisque seuls 17 % des contrôles au débarquement portent sur des espèces effectivement soumises à préavis (plans de reconstitution ou réglementation nationale) et que le taux d'infraction au débarquement est particulièrement faible. Leur exploitation est à repenser intégralement pour faire moins de volume de contrôle en les rendant plus efficace. Le CNSP a cessé de traiter les préavis non obligatoires (coquille St Jacques). Monitor Fish (feuille de route 2023) devrait également aider à une meilleure priorisation des préavis.

### III. ÉVOLUTION DES INSPECTIONS EN MER, AU DÉBARQUEMENT ET AÉRIENNES

#### III.1. EN MÉTROPOLE

Les tendances observées depuis plusieurs années se poursuivent. Les différences entre façade et type de contrôles se renforcent et soulignent la complémentarité entre inspection à la mer, au débarquement et par moyens aériens.

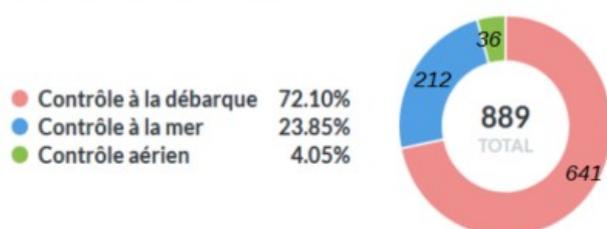
##### III.1.1. UNE ACTIVITÉ DE CONTRÔLE MOINS DYNAMIQUE MAIS PLUS EFFICIENTE

Pour l'année 2022, ont été réalisés en métropole :

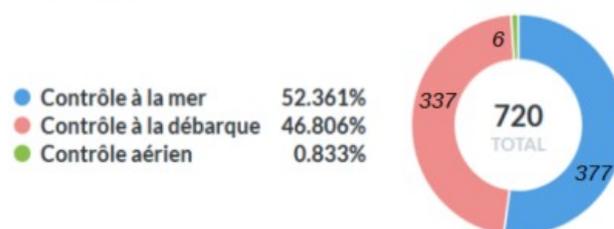
- **1662 contrôles à la mer**, soit une **diminution de 8 %** par rapport à 2021.
- **2369 contrôles au débarquement**, soit une **stabilité**.
- **89 contrôles aériens**, soit une **stabilité**.

La répartition de ces types de contrôles par façade présente de fortes disparités. En MEMN et NAMO, la part des contrôles au débarquement est prépondérante par rapport aux contrôles en mer. Seule la façade Méditerranée présente une répartition presque équitable entre les deux.

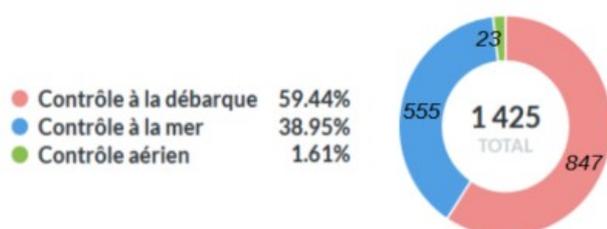
Métropole - Type de contrôles en MEMN



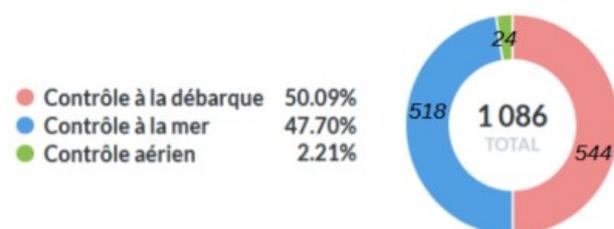
Métropole - Type de contrôles en SA



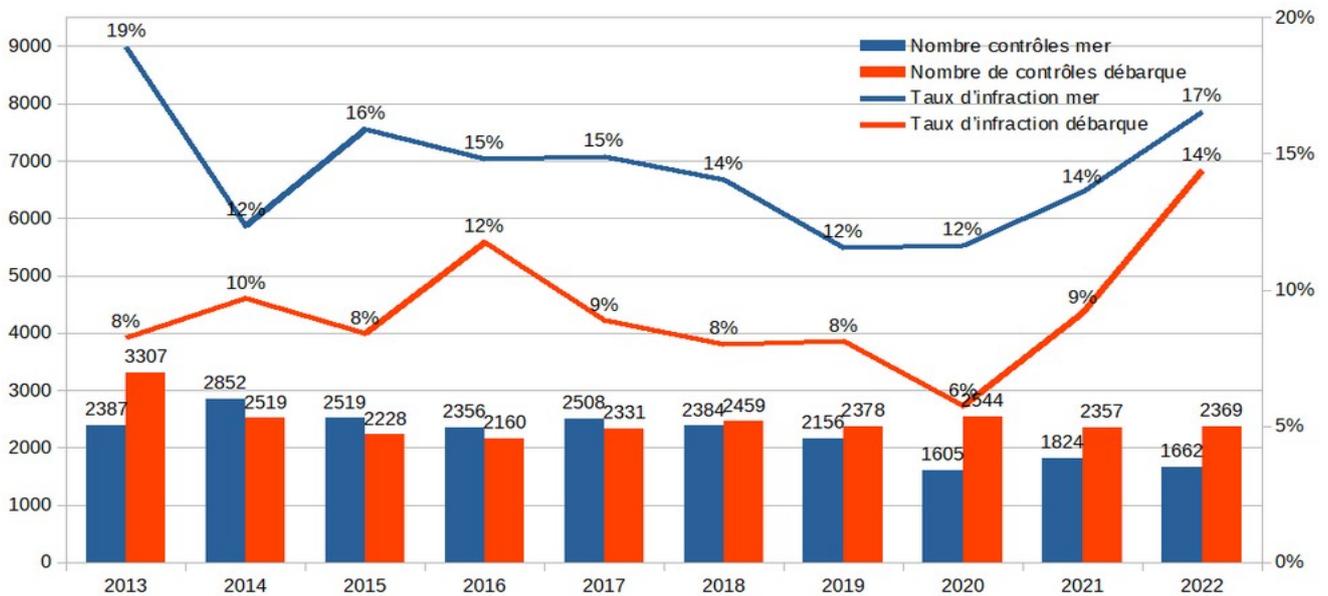
Métropole - Type de contrôles en NAMO



Métropole - Type de contrôles en MED



Si on l'observe sur une longue période, le taux d'infraction a progressivement diminué pour atteindre son plus bas niveau en 2020, pour les contrôles à la mer comme au débarquement. Cependant, la tendance s'est inversée depuis, pour atteindre en 2022 **17 % d'infraction à la mer** et **14 % d'infraction au débarquement**. Cette reprise croissante depuis 2020 s'explique en partie par le déploiement de l'outil Monitor Fish, outil indispensable pour un ciblage pertinent des navires. Ces derniers sont étudiés selon leur note de risque et une détection automatique de certaines infractions et non plus uniquement selon leur antériorité de contrôle, maximisant ainsi la chance de réaliser des contrôles révélant des infractions. Par ailleurs, depuis deux ans, le CNSP s'est engagé à renouveler sa façon de piloter les unités de contrôle concourant à la police des pêches. Les prochaines années devraient présenter la même tendance à la hausse, avant que le taux d'infraction décroisse à nouveau, signe que l'effort de contrôles aura alors été efficient.



### III.1.2. DES INSPECTIONS EN MER TOUJOURS MOINS NOMBREUSES

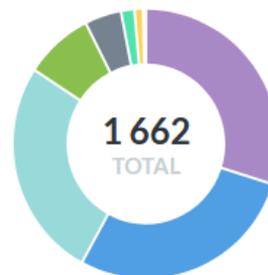
Au niveau national, par rapport à 2021, on note une baisse du nombre de contrôles en mer durant le premier trimestre, et une baisse encore plus marquée pour le dernier trimestre de 2022 (-28 %).

Sur la période 2013 – 2022, la baisse globale de l'effort de contrôle à la mer (- 22%), qui se révèle plus ou moins marquée selon les façades : -68 % en MEMN, -34% en NAMO, -23 % en SA. Seule la Méditerranée présente une tendance à la hausse sur cette même période (+77 %). De façon plus récente, la bonne dynamique de 2021 qui a fait suite à la crise sanitaire n'a pas perduré. Pour la période 2021-2022, la reprise est légère pour les façades NAMO (+3 %) et SA (+2 %), et la décroissance confirmée pour la MEMN (-27 %). Cette baisse s'explique en partie par l'indisponibilité des moyens nautiques en Manche, mais aussi la priorisation de l'emploi des moyens côtiers du DCS.

En 2022, la majorité des inspections à la mer reste réalisée par les Affaires maritimes (58 %) et par la Gendarmerie maritime (26 %). Sur une période 2019-2022, on constate que seule la participation de la Douane s'est accrue (+6 %), contre une baisse de 36 % pour les PAM et VRS, de 11 % pour la Gendarmerie maritime et 56 % pour la Marine nationale (explications géopolitiques pour la participation des unités en Atlantique en 2022).

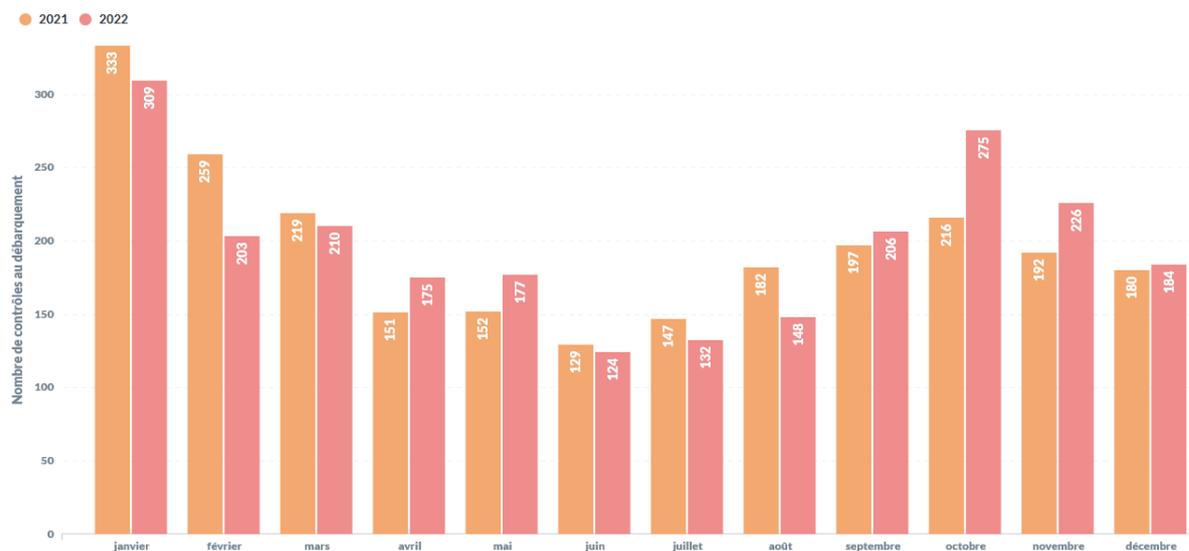
Métropole - Contrôles mer par administration

DIRM DM	30.2046%
DDTM	28.5199%
Gendarmerie Maritime	26.5343%
Douane	8.2431%
Marine Nationale	4.2720%
Gendarmerie Nationale	1.3839%
Etranger	0.7822%
Parc(s) naturel(s) marin(s)	0.0602%

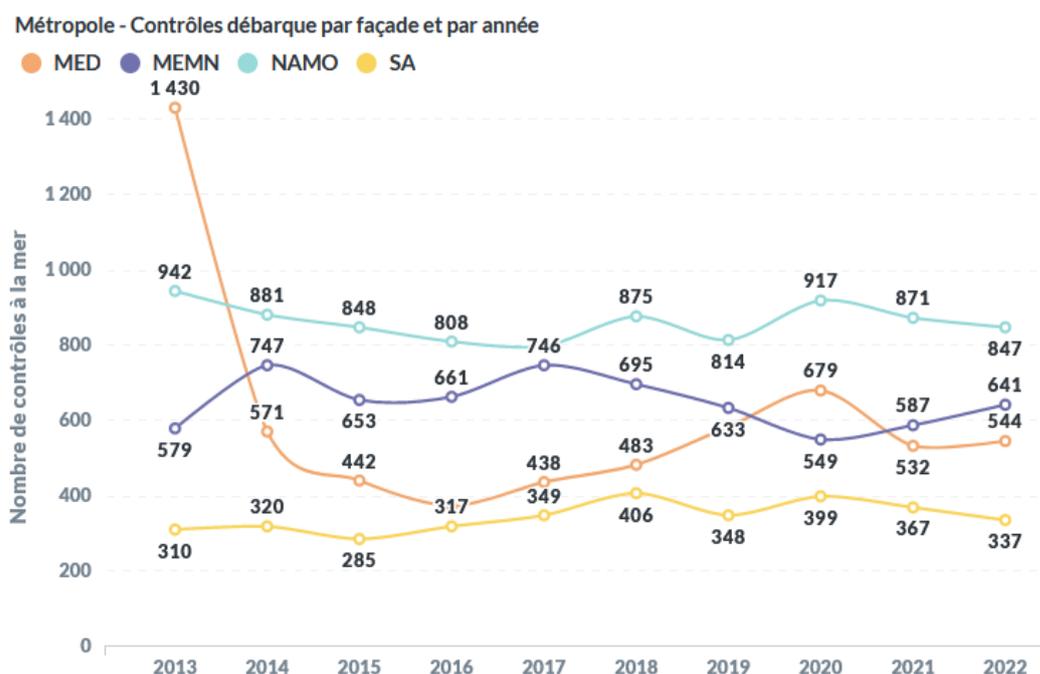


### III.1.3. DES INSPECTIONS AU DÉBARQUEMENT QUI SE MAINTIENNENT EN 2022

Pour ce qui concerne les contrôles au débarquement en 2022, la période estivale reste celle durant laquelle le nombre de contrôles décroît, les unités ayant alors d'autres priorités. Un bon rattrapage s'est cependant opéré sur le dernier trimestre (+ 16 %).



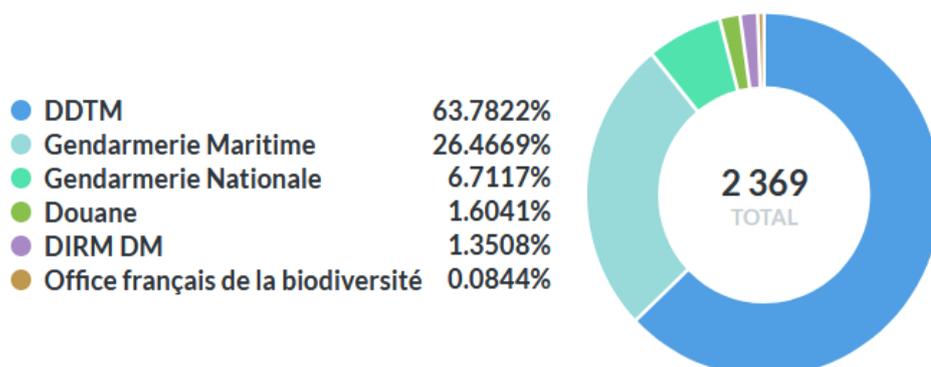
Entre 2013 et 2022, le nombre d'inspections au débarquement a eu tendance à légèrement décroître.



Seule la façade MEMN présente une évolution à la hausse (+10%), mais qui demeure loin des chiffres réalisés en 2017. Les enjeux de contrôle sur les flottilles communautaires et britanniques depuis le Brexit expliquent en partie cette progression. Pour la façade NAMO, on compte une baisse de -10 % sur cette même période alors que la dynamique était très positive en 2020. En Sud Atlantique, le nombre de contrôles à la mer reste faible, mais la progression est de +8 %. Les très bons chiffres pour la façade Méditerranée en 2013 correspondent à l'obligation de 100 % de contrôles des prises de thon rouge au débarquement, réglementation qui n'est plus en vigueur. En dehors de cette particularité, alors que les contrôles étaient très bas en 2016, on dénote une progression.

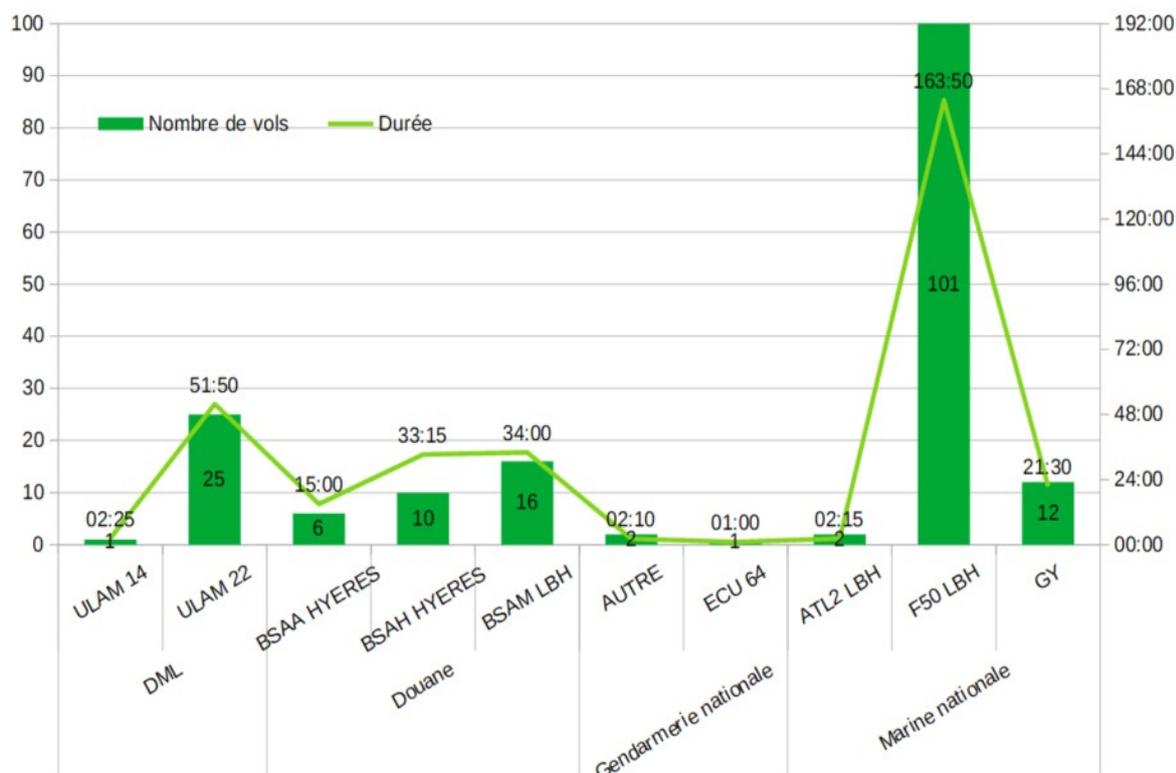
En 2022, les contrôles au débarquement restent classiquement réalisés par les ULAM (63 %) et la gendarmerie maritime (26 %). Mais la participation de cette dernière s'est fortement accrue (+17%). L'année 2022 a aussi été l'occasion de redéployer au débarquement les équipages de certains PAM, lorsqu'on déplorait une indisponibilité à naviguer. Les résultats de ces contrôles se révèlent très pertinents, car souvent complémentaires de l'activité des ULAM.

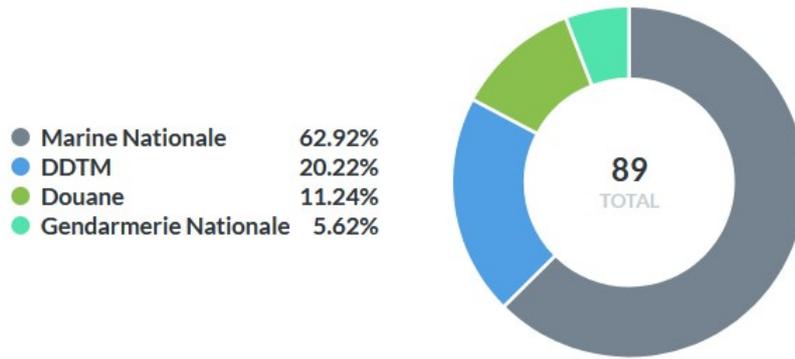
Métropole - Contrôles débarque par administration



### III.1.4. LA POURSUITE DE L'ESSOR DES INSPECTIONS AÉRIENNES

La très bonne dynamique des contrôles réalisés par des moyens aériens se poursuit, grâce à l'engagement des administrations partenaires (Marine nationale, Douane). En 2022, **176 missions de surveillance aériennes** ont été rapportées au CNSP pour 327 heures de surveillance. Le nombre de navires contrôlés en infraction continue de progresser : 61 en 2020, 76 en 2021 et 89 en 2022, soit une hausse de + 42 %.





L'action de contrôles des DML, qui représente 20 % des navires verbalisés en 2022 par moyens aériens, se concentre sur le suivi de la campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques, afin de s'assurer du bon respect des horaires de pêche. Des contrôles réalisés par la Gendarmerie nationale ont été rapportés au CNSP en 2022, mais cela n'est sans doute pas exhaustif. Un travail d'identification des partenaires qui ne rapportent toujours pas leurs contrôles au CNSP et n'appellent pas pour obtenir des orientations avant mission doit encore être mené auprès d'elle.

## III.2. EN OUTREMER

La police des pêches conforte sa dynamique en outremer, grâce à un fort engagement des administrations, mais également d'une montée en compétence du CNSP qui a progressé dans le travail de coordination et encouragé le rapportage des contrôles.

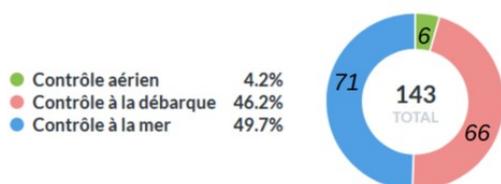
### III.2.1. UNE PROGRESSION GLOBALE ET SANS COMMUNE MESURE DES CONTRÔLES

Pour l'année 2022, ont été réalisés en outremer :

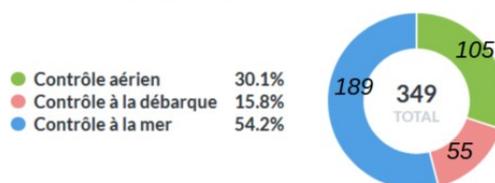
- **436 contrôles à la mer**, soit une **progression de +53 %** par rapport à 2021,
- **253 contrôles au débarquement**, soit une **progression de +25 %**,
- **112 contrôles aériens**, soit une très forte augmentation liée à un meilleur rapportage.

Encore plus qu'en métropole, la typologie des contrôles est très marquée selon les façades, du fait des différents types de flottille et de l'organisation portuaire. Ainsi, la part des contrôles au débarquement est plus importante en Martinique comme en Océan Indien, au contraire de la Guadeloupe. Du fait d'une priorité accordée à la lutte contre la pêche INN, la Guyane favorise les contrôles aériens et en mer.

Outremer - Contrôles par type en Martinique



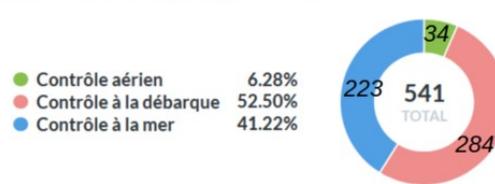
Outremer - Contrôles par type en Guyane



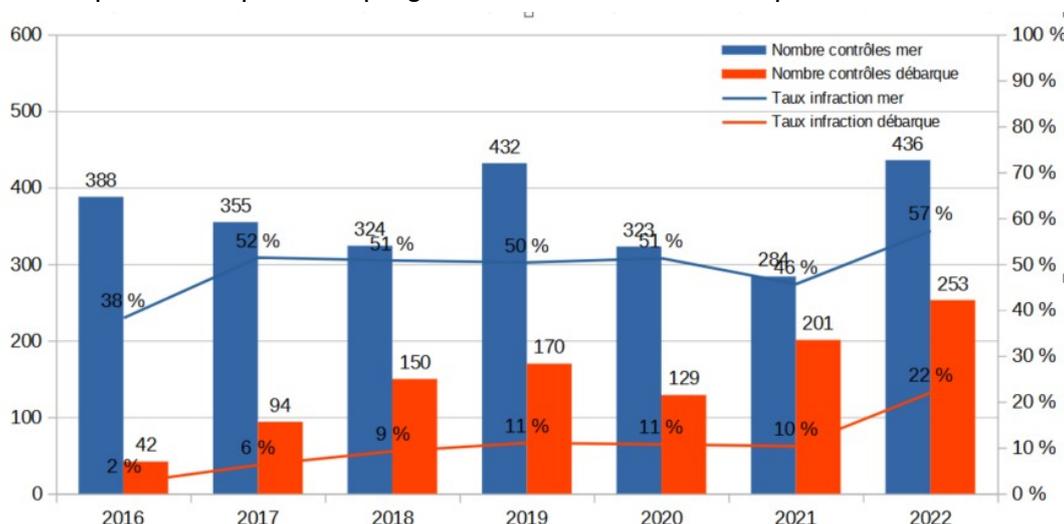
Outremer - Contrôles par type en Guadeloupe



Outremer - Contrôles par type en Sud Ocean Indien

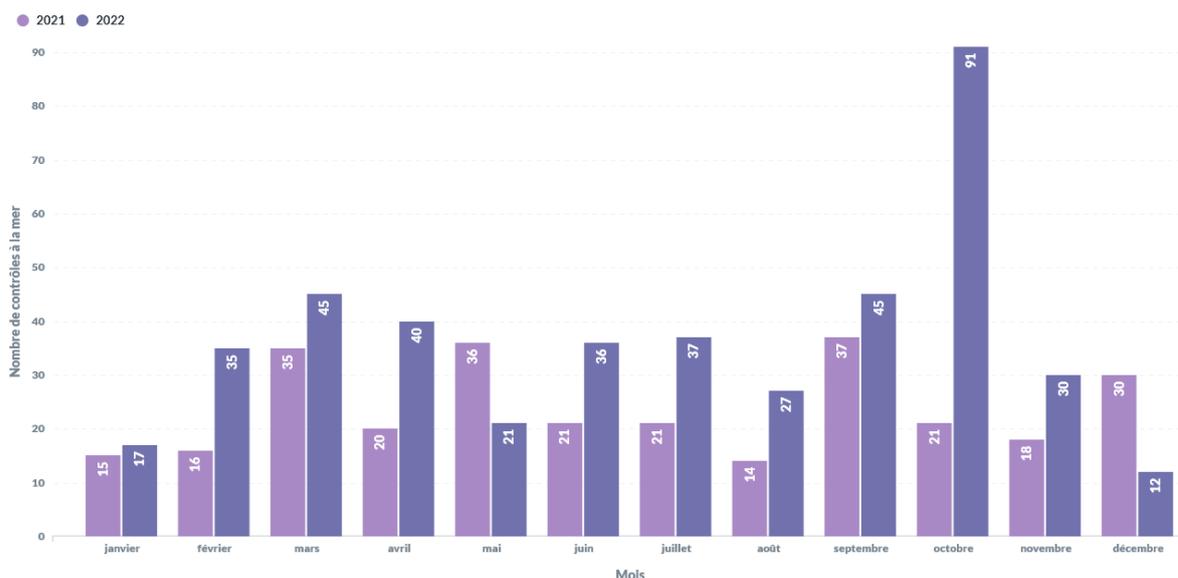


Le **taux d'infraction pour les contrôles en mer** a toujours été élevé, jusqu'à atteindre **57 % en 2022**. Ce niveau s'explique par les caractéristiques des flottilles ciblées, pratiquant la pêche INN, et donc mécaniquement plus souvent contrôlées en infraction. Le **taux de verbalisation au débarquement (22%)** est également plus élevé qu'en métropole et a progressé sur l'ensemble de la période 2016-2022.



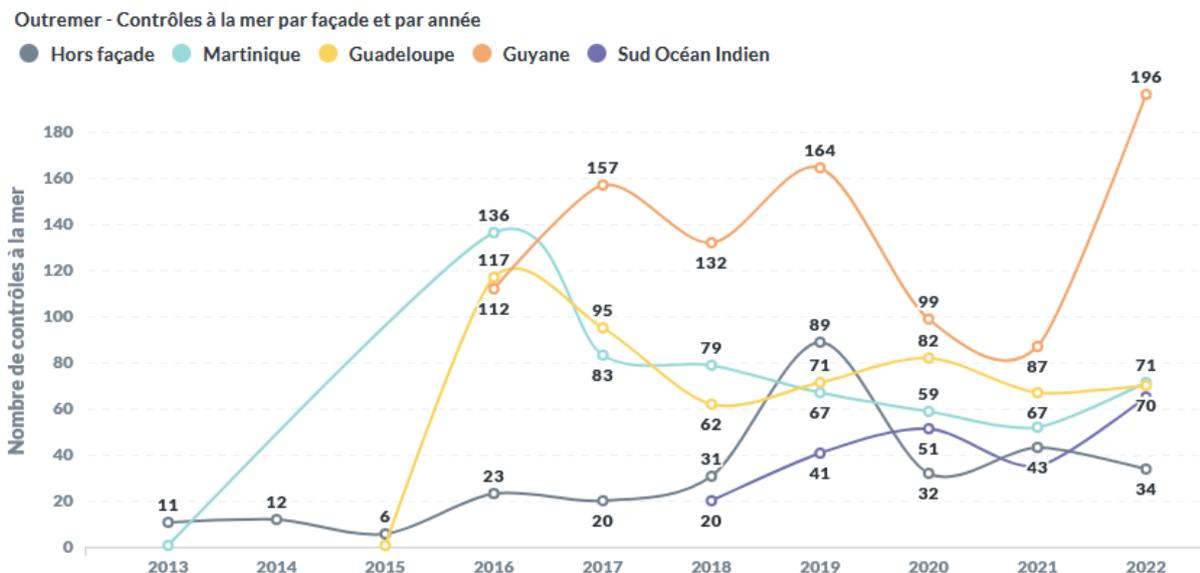
### III.2.2. L'EXCELLENTE DYNAMIQUE DES CONTRÔLES EN MER

En 2022, **436 inspections en mer** ont été réalisées, soit une **hausse de +53 %** par rapport à l'année passée.



On constate aussi une saisonnalité marquée pour les mois de mars et octobre, qui correspondent aux opérations spécifiques de lutte contre la pêche INN (MAKKO et MOKKARAN) organisée par la Marine nationale, en Guyane. Pour l'Océan Indien, le volume de contrôles est en grande partie lié aux patrouilles réalisées par le patrouilleur Osiris.

Les variations entre 2021 et 2022 sont assez marquées pour la plupart des façades : +117 % en Guyane, +85 % en Océan Indien et +36 % en Martinique.



On note la prédominance des moyens des affaires maritimes (27%), suivie de la gendarmerie maritime (19 %) et nationale (17 %), et de la Marine nationale (17%). Mais la répartition des contrôles à la mer par administration est en réalité très variée selon les façades. La Marine est par exemple bien présente sur les façades Guyane et Océan Indien. Au contraire, son activité en Martinique de remontages des filets non

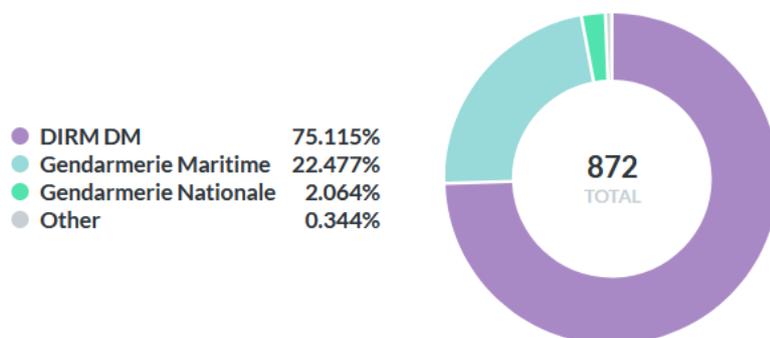
marqués n'est pas assimilée à un contrôle des pêches, en l'absence de navires de pêche identifiés. Elle est néanmoins valorisée au titre du contrôle de l'environnement marin auprès du CACEM.

### III.2.3. PROGRESSION DES INSPECTIONS AU DÉBARQUEMENT

Sur la période 2018-2022, on constate une progression constante de l'effort de contrôles, notamment en Océan Indien du fait de la création d'une ULAM dédiée à La Réunion.

DPlus de 75 % des contrôles au débarquement sont réalisés par les ULAM et 22 % réalisés par la gendarmerie maritime.

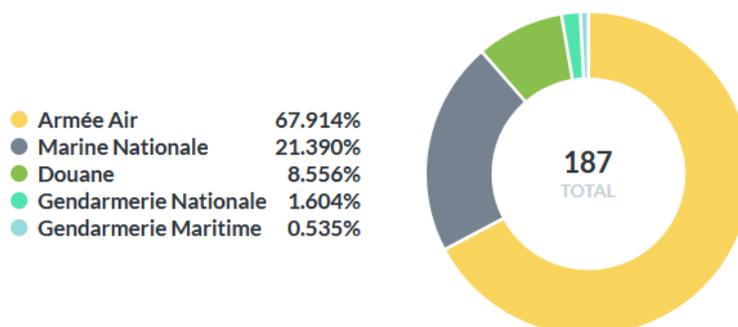
Outremer - Contrôles débarque par administration



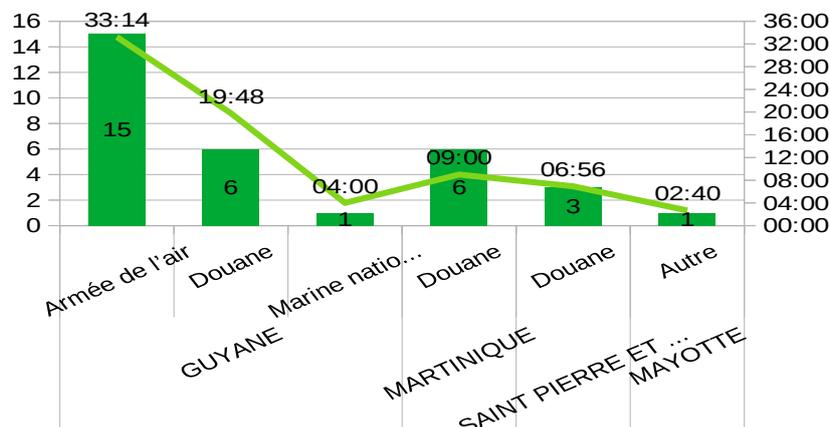
### III.2.4. LA NOUVELLE PRISE EN COMPTE DES CONTRÔLES AÉRIENS

L'année 2022 a été l'occasion d'encourager le rapportage des missions de surveillance aérienne réalisées en outremer. Ainsi, 32 missions ont été rapportées pour 75h de surveillance. Elles ont abouti au constat de 187 navires en infraction.

Outremer - Contrôles aériens par administration



Cette activité se concentre essentiellement en Guyane, où l'Armée de l'air effectue des vols de surveillance dédiés à la lutte contre la pêche INN. Dans les autres façades outremer, des missions réalisées par la Douane ont été valorisées.

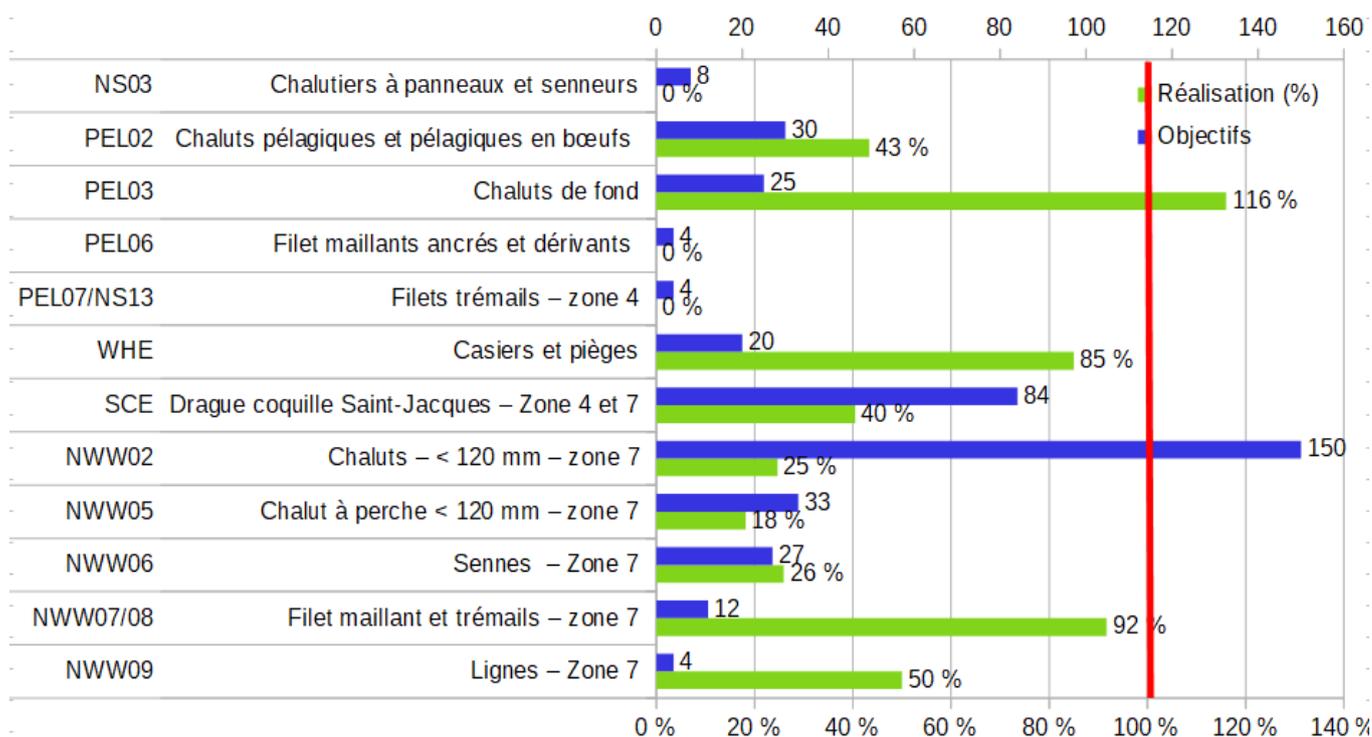


## IV. UNE RÉALISATION VARIABLE DES OBJECTIFS DE CONTRÔLE DES PIRC

La bonne réalisation des objectifs des PIRC repose à la fois sur un ciblage efficace basé une connaissance fine des segments de flotte, combiné à une planification opérationnelle poussée.

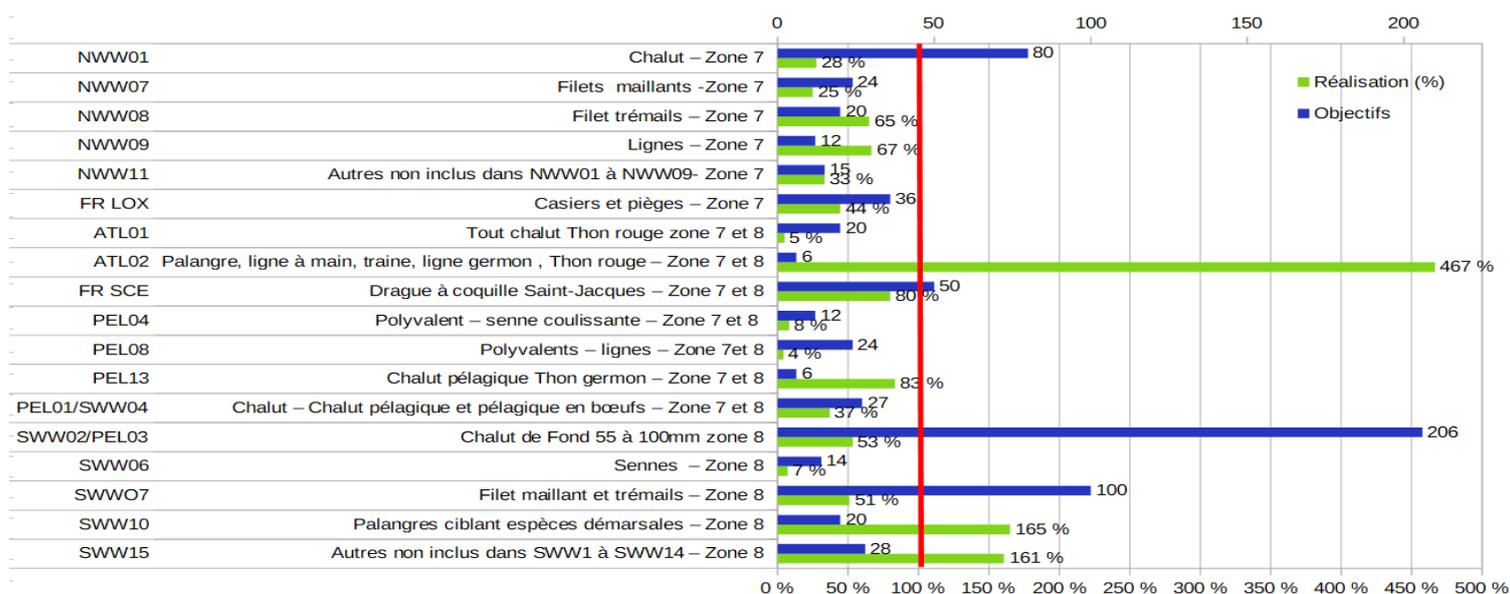
### IV.1. FAÇADE MANCHE EST MER DU NORD

La faible réalisation des objectifs de contrôles en mer s'explique par une disponibilité restreinte du PAM Jeanne Barret, due à de nombreuses indisponibilités techniques et à son emploi croissant au profit de la Préfecture Maritime (mission BAAEM). Cela n'est pas compensé par les moyens nautiques des autres administrations partenaires : toutes sont également prioritaires sur cet enjeu et rencontrent des difficultés techniques.

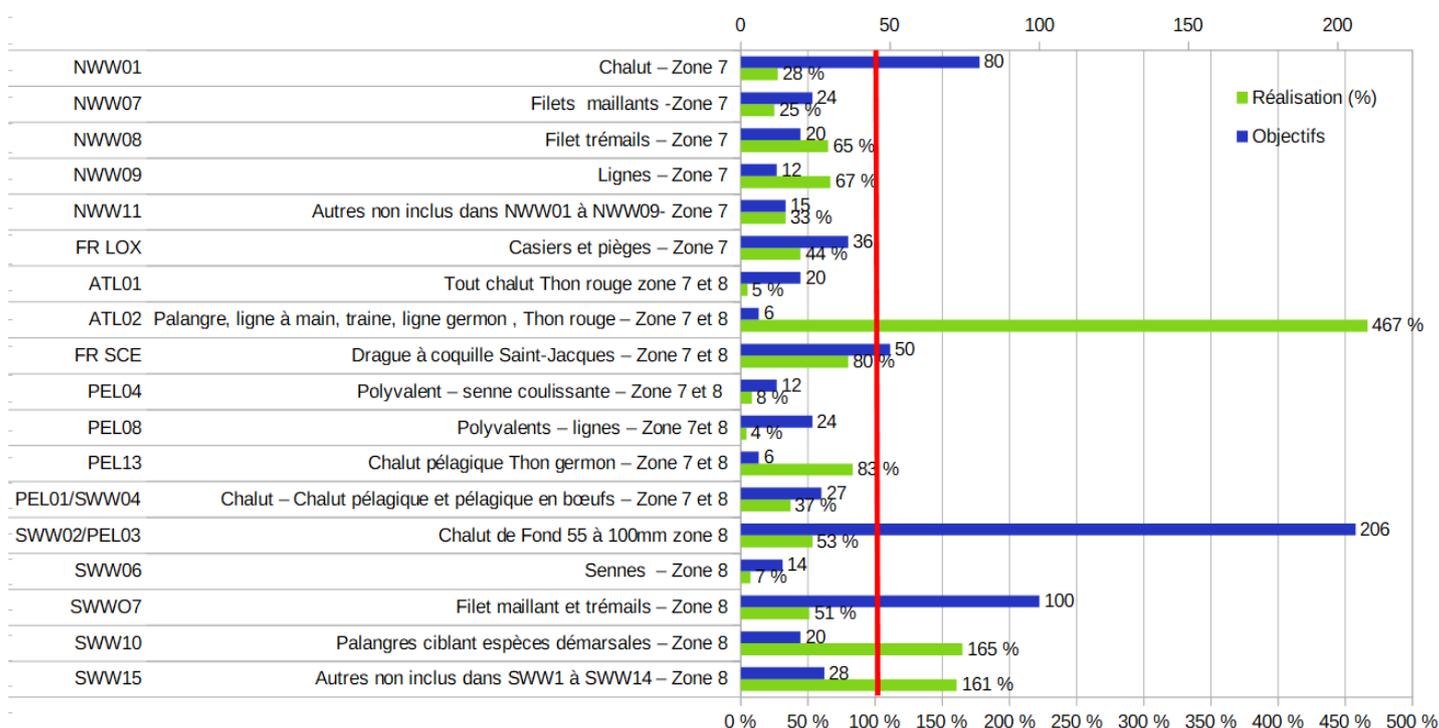


Par ailleurs, la difficulté de réalisation des objectifs liés à des segments de flotte rattachés à la Mer du Nord, en zone CIEM IV (NS03, PEL07/NS13) persiste, avec le retrait de la VRS Armoise à Boulogne-sur-Mer. Si les segments de flotte hauturiers sont peu contrôlés à la mer, il en est de même pour les segments côtiers (PEL06-17, NWW07-08-09), car les unités côtières de la façade MEMN se concentrent sur les contrôles au débarquement, sans-doute du fait des conditions météo.

## IV.2. FAÇADE NORD ATLANTIQUE MANCHE OUEST



Les niveaux de réalisation différents des objectifs hauteuriers s'expliquent par une orientation volontaire du PAM Themis pour contrôler les flottilles espagnoles présentes sur le tombant du plateau continental. Ces flottilles rattachées aux segments de flotte ALT02 et SWW10, exercent une importante pression de pêche et n'avaient jusqu'alors jamais été contrôlées par des moyens de contrôle français. De façon mécanique ainsi qu'en raison de la faiblesse du niveau de contrôle en mer dans la zone côtière, on note la sous réalisation des objectifs de contrôle des segments chalutiers (NWW01, ATL01, SWW02/PEL03, PEL01).

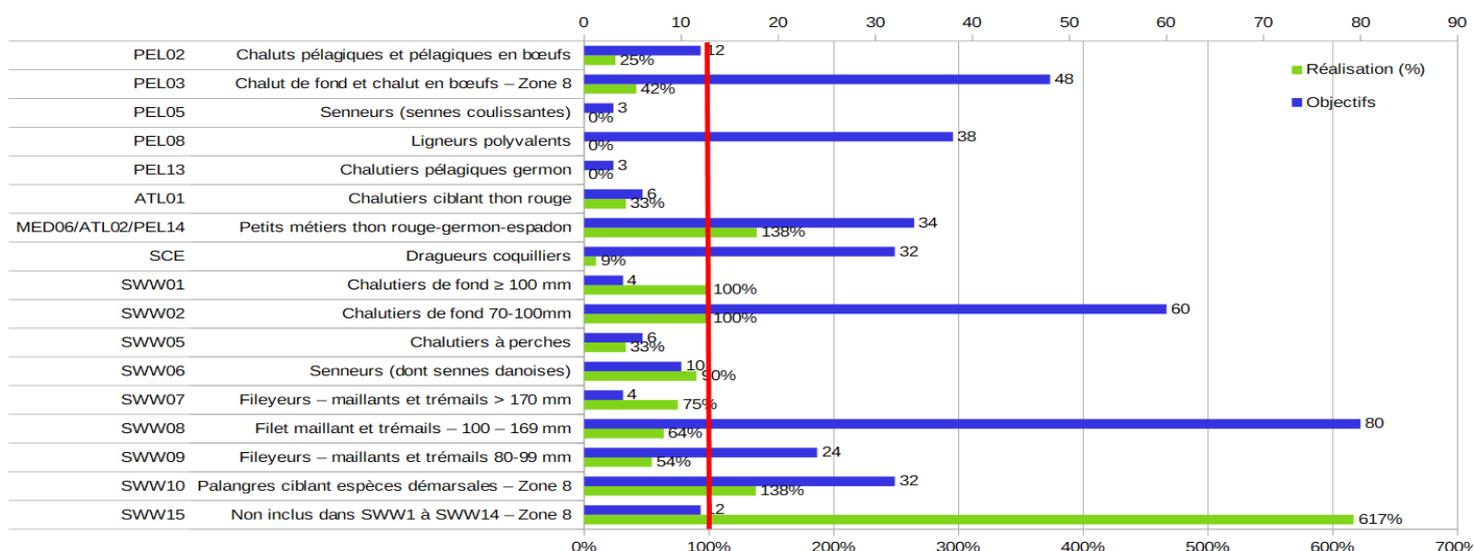


Les segments de flotte présents en Manche Occidentale en zone CIEM VII (NWW01-07-08-09), sont également moins bien réalisés : les unités de contrôles sont plutôt orientées en zone VIII pour des raisons de ciblage et de conditions météo. Enfin, depuis le Brexit, les flottilles travaillant en Bretagne Nord sont devenues

moins accessibles au contrôle, car travaillant souvent en ZEE anglaise. Dans ce contexte, la moindre disponibilité des moyens nautiques de la Marine nationale, du fait du contexte géopolitique, n'a pas permis de compléter le dispositif hauturier. Enfin, comme au niveau national, les segments plus côtiers sont peu contrôlés (FR LOX, FR SCE, NWW07...) du fait d'une faible participation des unités côtières aux contrôles en mer.

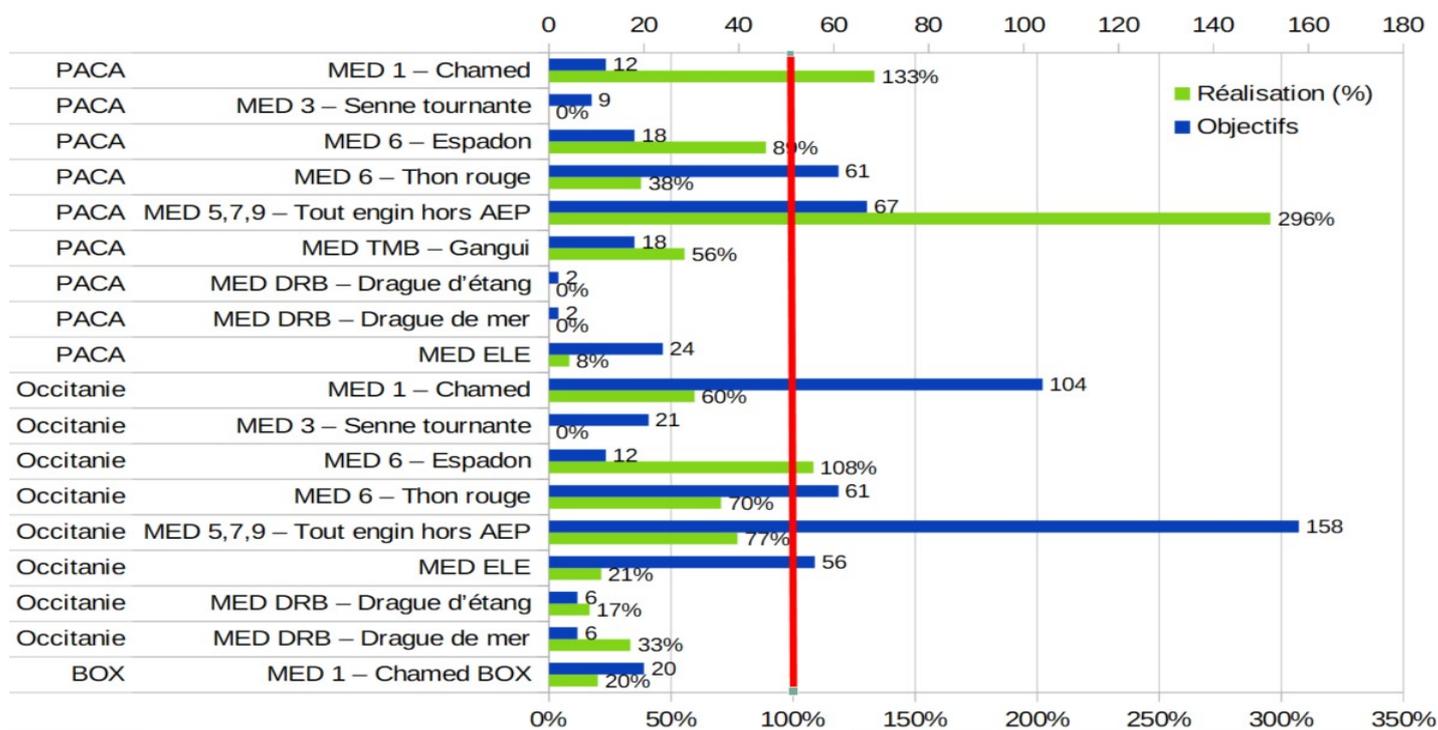
### IV.3. FAÇADE SUD ATLANTIQUE

Tout comme pour la façade NAMO, une priorité de ciblage a été donnée au PAM Iris pour contrôler au mieux les flottilles espagnoles fortement présentes dans la zone Sud Atlantique. On retrouve donc une bonne réalisation des objectifs sur les segments palangriers (ATL02, SWW10). L'année 2023 devra permettre de compléter ce premier état des lieux, en orientant des patrouilles encore plus au sud de la zone. L'absence de disponibilité de moyens hauturiers durant la période estivale n'a pas permis de réaliser les objectifs attendus sur les segments de flotte thoniers (PEL13, ATL01).



Par ailleurs, leur caractère imprévisible en termes de géographie, du fait du caractère migratoire des espèces ciblées, rend la planification complexe : en 2022, les flottilles ont pêché dans la zone Nord-ouest Espagne (zone CIE VIIIc), alors qu'elles étaient présentes au Sud Irlande auparavant. Enfin, la participation moindre des ULAM sur le volet mer persiste et explique la sous réalisation des objectifs rattachés à des segments de flotte côtiers (SCE, PEL08).

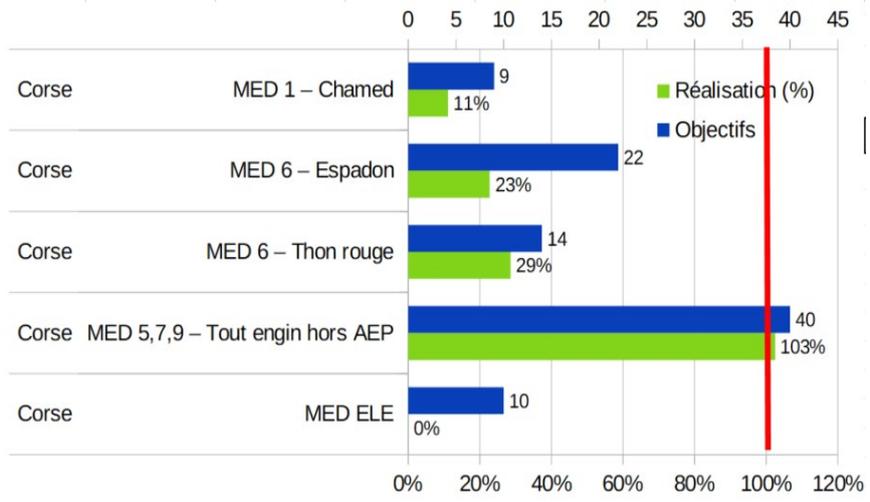
## IV.4. FAÇADE MÉDITERRANÉE



Pour sa première année de mise en œuvre, le PAM Gyptis a été efficacement mobilisé pour la campagne JDP senneurs thon rouge, jusqu'alors réalisée par un moyen de la Marine nationale. Il a ensuite bien travaillé sur le segment de flotte CHAMED, mais son indisponibilité technique n'a pas permis un meilleur emploi au profit de la réalisation du PIRC. On observe une forte participation des ULAM dans les contrôles en mer.

En Méditerranée, la réalisation des objectifs liés aux segments thon rouge est variable. On constate le besoin de cartographier les zones de pêche pour proposer un meilleur ciblage en mer, cette flottille étant difficile à contrôler car non équipée de VMS et souvent très proche de la côte. De même, certains segments atypiques (DRB, ELE) sont difficilement réalisés, faute de ciblage possible.

Pour la Corse, l'absence de moyens nautiques dédiés explique la faible réalisation des objectifs. L'instauration de la DMLC et la rédaction d'un plan de contrôle propre à la zone Corse en 2023, devrait permettre un pilotage plus fin des contrôles en mer, au regard des enjeux locaux liés à des pêcheries spécifiques (langouste, corail) et une flotte de navires difficile à cibler faute de VMS et de JPE.



## V. BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DES MOYENS DE CONTRÔLE DANS LE CADRE DE L'UNION EUROPÉENNE

Dans le cadre des programmes spécifiques de contrôle et d'inspection de la politique commune des pêches, le CNSP est le point de contact pour les plans de déploiement commun (Joint Deployment Plan - JDP) qui concernent la France (mer du Nord, eaux occidentales et Méditerranée). En 2022, au-delà des aléas liés aux conditions météorologiques, l'indisponibilité de certains moyens hauturiers a eu des répercussions sur les engagements français, en particulier en mer du Nord. Chaque JDP comprend des actions spécifiques. Ces dernières viennent répondre à une analyse de risques, en fonction des segments de flotte.

### V.1. JDP MER DU NORD

Le plan de déploiement commun « mer du Nord » regroupe sous le pilotage de l'Agence Européenne du Contrôle des Pêches la France, la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suède. Ce plan concerne les zones et divisions CIEM 3a et 4 et recouvre les pêcheries démersales et pélagiques.

En 2022, les engagements français n'ont pas été remplis. Aucun échange d'inspecteur n'a pu être réalisé ; les missions à bord des moyens de l'AECP étaient transmises sous un délai trop restreint pour être en mesure d'identifier un inspecteur disponible.

### V.2. JDP EAUX OCCIDENTALES

Le plan de déploiement commun « eaux occidentales de l'Atlantique Nord Est » concerne les espèces pélagiques et démersales et est organisé en deux campagnes géographiques : Nord (CIEM V, VI, VII) et Sud (CIEM VIII, IX et les eaux de l'Union de la zone COPACE 34.1.11). Dans le cadre de ce JDP, l'Agence Européenne regroupe autour d'elle la France, la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie, l'Espagne, l'Irlande, la Lituanie, la Lettonie, les Pays-Bas, la Pologne et le Portugal.

En 2022, la France a réalisé **53 jours de mer** dédiés à ce JDP. L'engagement initial de 56 jours a ainsi presque été complété. Le repositionnement des patrouilleurs THEMIS à Brest et IRIS à La Rochelle a permis de renforcer la présence à la mer. La réalisation des jours de mer est donc en nette progression par rapport à 2021 où les conséquences de la crise sanitaire liée au COVID avaient entraîné l'annulation de plus de la moitié des missions identifiées. Tout comme l'an passé, **les engagements relatifs aux échanges d'inspecteurs, à la mer ou au débarquement ont été remplis à 100 %**. Ils représentent des embarquements sur les navires Allemand SEEFALKE et Belge CASTOR ; une mission a été réalisée en Irlande, dans le port de Castletownbere où de nombreux navires français débarquent dans le cadre du programme de contrôle commun Franco-Irlandais. **3 vols** dédiés au JDP ont par ailleurs été réalisés, permettant de remplir cet objectif à 50 %.

**144 inspections à la mer** et **997 inspections au débarquement ont été réalisées** dans le cadre de cette action spécifique. Le nombre d'inspections en forte augmentation par rapport à 2021 peut s'expliquer la fin des mesures liées au protocole sanitaire COVID ainsi qu'au repositionnement des patrouilleurs des affaires maritimes, principaux moyens de contrôle à la mer placés en JDP. Les vols réalisés ont quant à eux permis la réalisation de **115 observations**.

### V.3. JDP MÉDITERRANÉE : FOCUS CAMPAGNE THON ROUGE

En 2022, la France a réalisé 14 jours de mer en Méditerranée sur la période de la campagne des thoniers senneurs.

Les unités de contrôle françaises ont réalisé **18 inspections à la mer** et **275 inspections au débarquement**.

La campagne des thoniers-senneurs en Méditerranée constitue le pic d'activité du JDP, au cours de la période mai/juin. Afin de répondre efficacement aux moyens de contrôle et aux navires de pêche engagés dans cette campagne, un pôle dédié composé d'un opérateur et d'un superviseur est mis en place dès le début de la campagne. Les 21 thoniers senneurs français disposaient en 2022 d'un quota de 4690,6 tonnes.

Durant cette campagne, le CNSP assure les missions suivantes :

- instruction et autorisation du transfert des captures décomptées du quota français ainsi que des transferts de cage effectués par les remorqueurs français (20 autorisations de premier transfert délivrées) ;
- suivi de la consommation individuelle des senneurs français ;
- réception des rapports de capture ou d'activité émis par les navires français impliqués dans la campagne ou les observateurs à bord ;
- instruction et validation des eBCD (*electronic Bluefintuna Catch Document*) émis pour les captures de thons rouges transférés vivants et débarqués à l'étranger ;
- vérification du respect des obligations VMS et JPE des navires français ;
- déclenchement des enquêtes et suivi des transferts de contrôle ;
- contrôle tactique du moyen français en lien avec l'Agence Européenne du Contrôle des Pêches et le représentant français auprès de l'agence.

Le patrouilleur des affaires maritimes GYPTIS a réalisé un total de **14 jours de mer** dans le cadre spécifique de cette campagne donnant lieu à **16 inspections**.

En 2022, la France a également participé aux actions spécifiques dans le cadre du Golfe du Lion et de l'espadon, en particulier par une présence au sein des vidéo-conférences de suivi et par deux missions à la mer de la DF 23 CERS de la Douane et de l'ULAM 34/30 représentant 8 jours de mer.

## VI. LUTTE CONTRE LA PÊCHE INN : UN ENJEU QUI SE RENFORCE

### VI.1. AUTORISATION DE DÉBARQUEMENT DES NAVIRES TIERS EN BAISSÉ ET CERTIFICATS DE CAPTURE EN HAUSSE

Le CNSP a validé **535 certificats de capture pour les thoniers océaniques (Afrique de l'ouest, Seychelles), ce qui représente une hausse de 10 % par rapport à l'année 2021**. Les espèces concernées sont essentiellement le thon albacore (YFT), le thon listao (SKJ), le thon obèse (BET), et le thon germon (ALB), pour un volume de 123 548 tonnes réimportées par les armements français sur le territoire de l'UE. L'activité de certification des débarquements des armements hauturiers présents en Ouest Écosse ou en Ouest Irlande, a légèrement progressé. Le CNSP a ainsi validé **346 certificats de capture en 2022**, contre 296 en 2021.

Le CNSP a validé **627 autorisations d'entrée au port et de débarquement** pour les navires battant pavillon d'un pays tiers et débarquant dans un port français d'outremer. La tendance est stable mais révèle de fortes disparités entre façades : -10 % en Martinique mais +4 % en Guyane. Le taux de contrôle de ces navires est de 21 % au débarquement et ces flottilles présentent en général peu d'infractions. Ainsi, sur les 133 contrôles réalisés au débarquement, 9 infractions ont été retenues.

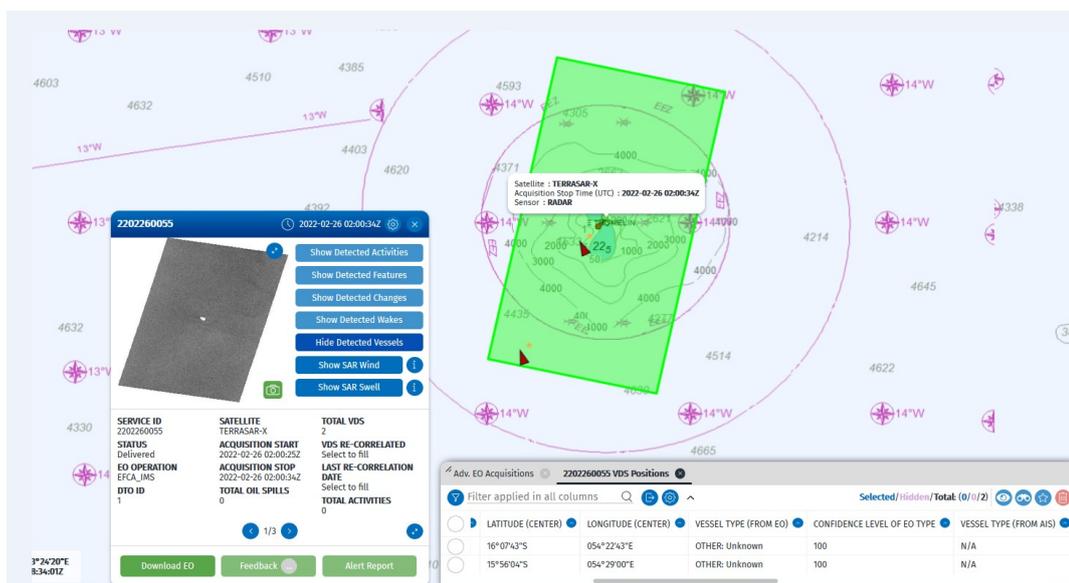
Les navires hauturiers sous pavillon britannique mais sous capitaux et équipages néerlandais qui débarquaient jusqu'alors massivement sur Boulogne-sur-Mer, pêchent plus en Mer du Nord qu'en Manche, du fait de la raréfaction de la ressource. Les navires anglo-normands ont moins débarqué en France en 2022. Il convient de noter que l'un des navires réalisant le plus de débarquements a subi en fin d'année un évènement de mer, stoppant donc son activité. En 2021, 507 préavis de débarquement de navires tiers ont été instruits en métropole contre **268 préavis en 2022, soit une baisse de 47 %**.

Pour l'année 2022, le **taux de contrôle au débarquement est de 26,5 %**. Sur les 71 contrôles au débarquement, une seule infraction a été relevée. Seulement 8 contrôles en mer ont été réalisés pour révéler deux infractions. Pour 2023, l'enjeu de contrôle porte plutôt sur l'activité à la mer de navires britanniques, soupçonnés de pêcher des espèces de type thonidés gérées par l'ICCAT, pour lesquelles le Royaume-Uni ne dispose pas de licences dans les eaux européennes. Plusieurs débarquements de ces navires ont été réalisés à Brest en 2022, mais seul un contrôle en mer permettra de confirmer cette suspicion.

### VI.2. SURVEILLANCE DE ZONES POTENTIELLEMENT TOUCHÉES PAR DE LA PÊCHE INN

#### VI.2.1. **UNE SURVEILLANCE SATELLITAIRE OUTREMER PLUS ÉTENDUE**

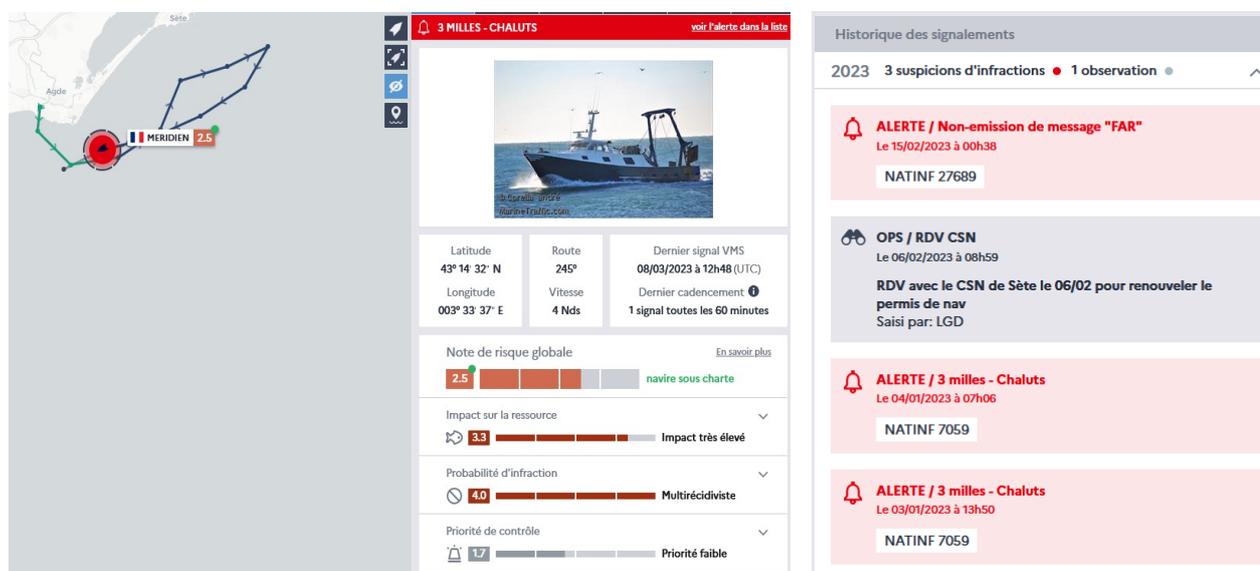
L'année 2022 a été l'occasion d'utiliser pleinement les clichés satellitaires fournis par l'Agence européenne de surveillance maritime et l'Agence européenne de contrôles des pêches. Les clichés fournis, de source optique ou radar, sont planifiés pour la préparation et le suivi des missions en Océan Indien, ils permettent également de constituer une analyse des tendances de fréquentations des zones à enjeu (Tromelin, Juan de Nova...) Le CNSP a d'ailleurs étendu son suivi satellitaire à la Guyane, en se coordonnant avec les clichés *Trimaran* de l'État major Inter-armée des Forces Armées en Guyane.



Exemple de détection satellitaire sur la zone de Tromelin avec une piste corrélée

## VI.2.2. LA MISE EN ŒUVRE D'ALARMES DE DÉTECTION DE POTENTIELLES INFRACTIONS

La fin de l'année 2022 a vu la mise en œuvre des premières alarmes de Monitor Fish, à l'aide du croisement des informations issues du VMS et du JPE. Elles portent sur le chalutage dans la bande des trois nautiques, le non-respect des droits historiques par les navires européens, la présence des navires tiers ou encore le non respect de certains points des obligations déclaratives du JPE.



Ces alarmes permettent de détecter des situations anormales : elles doivent mener à un contrôle de terrain en flagrant délit. Le recours aux unités aériennes est un atout du fait de leur facilité de déploiement. Lorsque ce n'est pas possible, ces signalements sont transmis aux DML pour venir alimenter leur travail de contrôle croisé. La consolidation de ces signalements vient s'ajouter aux éléments de ciblage des navires, en plus de leur segment de flotte et de leur note de risque. En 2023, d'autres alarmes paramétrables devraient compléter le dispositif.

## **VI.3. DÉROUTEMENTS**

Quelle que soit la façade, outremer comme métropolitaine, les différentes opérations de contrôle ayant mené à un déroutement ont progressé en 2022. Leur nombre croissant confirme la meilleure maîtrise de cette procédure, tant par le CNSP que par les unités de contrôle.

### **VI.3.1. REPRISE DE LA DYNAMIQUE DE DÉROUTEMENT OUTREMER**

En 2022 on décompte 14 déroutements au total. La grande majorité est réalisée en Guyane (12) par la Marine nationale et la gendarmerie maritime, une à Mayotte et une au niveau des îles Glorieuses, par les affaires maritimes (ULAM 976 et PAM OSIRIS II).

En Guyane, les déroutements concernent avant tout la flottille brésilienne. Cette bonne dynamique est notamment permise par l'appui des surveillances aériennes réalisées par l'Armée de l'air, permettant d'investiguer le plan d'eau pour disposer d'un meilleur ciblage pour les moyens nautiques.

### **VI.3.2. MISE EN ŒUVRE DE DÉROUTEMENT SUR DES NAVIRES COMMUNAUTAIRES EN MÉTROPOLE**

Depuis plusieurs années, le CNSP n'avait pas piloté de déroutement en métropole. L'année 2022 a été un tournant avec le déroutement de plusieurs navires communautaires en métropole. Ainsi, durant l'été, deux navires espagnols et un navire irlandais ont été déroutés vers les ports de Lorient par le patrouilleur des affaires maritimes Iris, alors qu'ils ciblaient activement le germon. Le navire irlandais présentait un transfilage et un écart de 33 % entre la déclaration et la pesée des captures. Les deux navires espagnols présentaient tous les deux en défaut de VMS et de JPE.

Par ailleurs, en octobre, un navire britannique a été détecté en situation d'infraction pour pêche sans licence dans les eaux françaises en Manche, grâce aux alarmes de Monitor Fish. Faute de moyens disponibles, le navire a été contrôlé par un navire de contrôle néerlandais, sans que l'infraction puisse être relevée. La coordination avec les autorités britanniques révèle une mise à jour tout à long de l'année des navires détenteurs des autorisations de pêche dans les eaux de l'UE.

## VII. COORDINATION ET CIBLAGE AU PROFIT DES UNITÉS DE CONTRÔLE DES PÊCHES

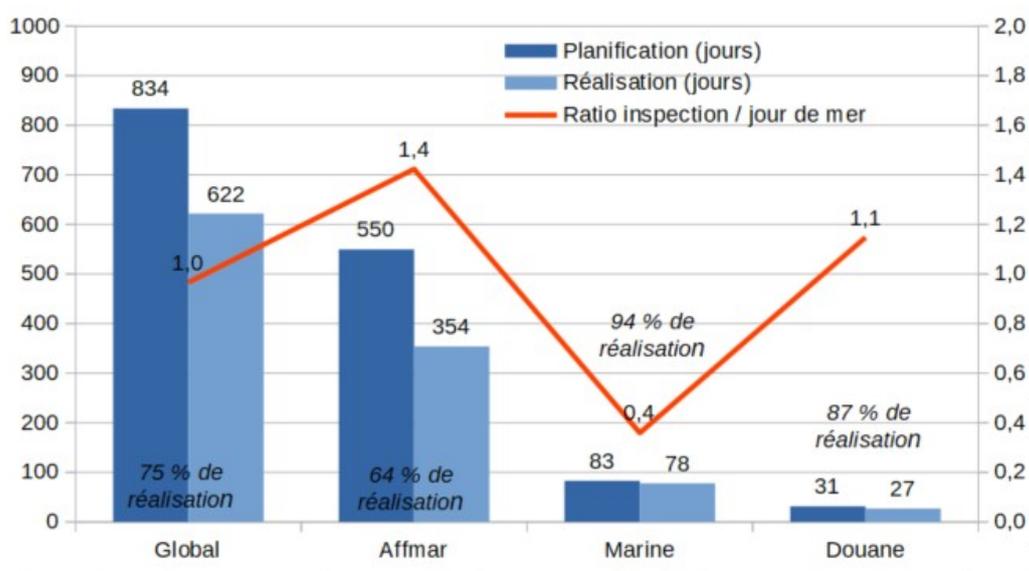
### VII.1. PLANIFICATION ET CONDUITE : CLÉ DE RÉUSSITE DES MISSIONS

En 2022, **36 % des contrôles en métropole** à la mer ont été réalisés dans le cadre d'un ordre de mission ou d'orientations de police des pêches.

Cette répartition est variable selon les administrations et les façades. Les patrouilleurs des affaires maritimes sont automatiquement placés sous ordre de mission du CNSP. La terminologie d'« orientations de contrôles » se substitue parfois à celle d'ordre de mission dans le cadre de patrouilles multi-missions pour des moyens de la Marine nationale. Cependant, la même démarche de préparation est réalisée : planification anticipée des missions, rédaction d'orientations de contrôle intégrant une cinématique et des ciblage, briefing opérationnel.

La réalisation des missions planifiées a largement progressé par rapport à 2021, passant de **46 % à 72 % de réalisation des jours planifiés en police des pêches**, au niveau national. Cette évolution cache cependant des éléments d'explication : moindre planification en termes de jour de mer pour certaines administrations au regard de leurs priorités opérationnelles, diminution des objectifs pour la façade MEMN.

Dans le détail, on constate une variation très importante selon les administrations, ce qui révèle des problèmes d'indisponibilité. Celle-ci est plus marquée pour les affaires maritimes : **40 % des missions réalisées en moyenne contre 69 % pour la Marine et 89 % pour la douane**.



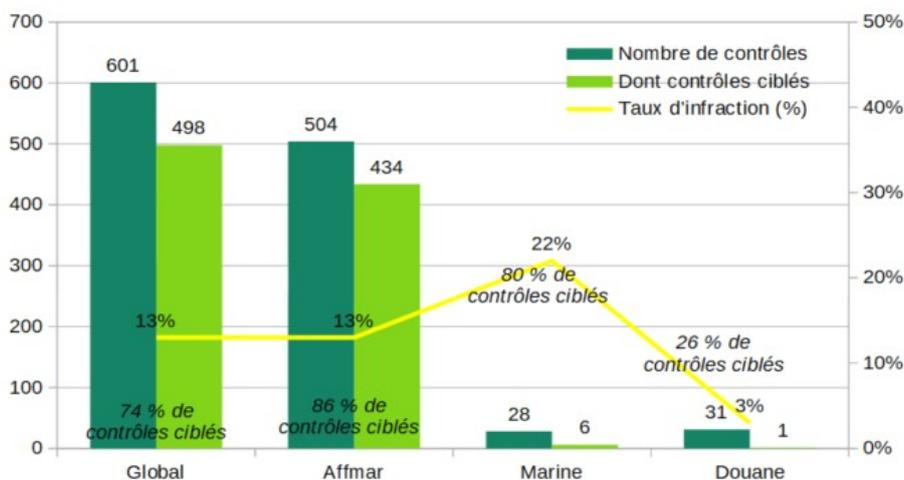
Les PAM Jeanne Barret et Gyptis, déployés seulement en cours d'année 2022, ont connu de nombreuses contraintes techniques, expliquant leurs taux de réalisation inférieur à 60 %. A contrario, le PAM Themis a réalisé 70 % de sa planification et le PAM IRIS 67 %.

Le ratio de contrôles par jour de mer est aussi un des éléments de suivi de l'efficacité des missions. Il peut être très variable selon les administrations et les unités. L'intégration du rapportage des missions et des contrôles au sein de Monitor Fish pour l'année 2023 permettra d'avoir un meilleur regard statistique sur la performance des moyens.

## VII.2. LE BESOIN D'UN CIBLAGE EFFICIENT

Le taux d'infraction des **navires ciblés (14,5 %)** est plus de deux fois supérieur à celui des **navires non ciblés (4,55 %)**. Cette différence s'explique par l'efficacité du ciblage CNSP pour les moyens à la mer, grâce au recours à Monitor Fish. Le segment de flotte, la note de risque individuelle des navires, les alarmes automatiques sont autant d'atout pour un ciblage efficace sur les navires les plus en infraction.

Pour les moyens de contrôle sous ordre de mission ou orientation, on constate que la part des contrôles respectant les objectifs du PIRC est bien meilleure lorsque le ciblage est donné par le CNSP. Ainsi, on compte **89 % de contrôles ciblés respectant les objectifs du PIRC, contre 23 % pour les contrôles non ciblés**. Le CNSP a l'avantage de disposer d'une vision globale sur les objectifs de contrôle et sur leur suivi. Cette façon de travailler doit cependant être approfondie, pour un ciblage encore plus pertinent, au regard de la saisonnalité des segments de flotte et de l'effort de contrôle par navires. On doit aussi progresser dans le ciblage par zones, notamment pour les moins de 12m en l'absence de moyens de positionnement.

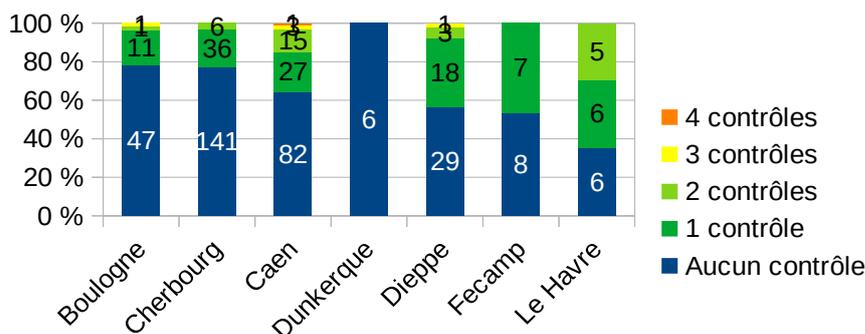


Des outils comme la liste des navires non contrôlés par segment de flotte, le suivi des segments de flotte sous contrôlés ou encore le taux d'infraction par segment de flotte par administration devront permettre de mieux piloter les moyens de contrôles et de leur proposer des ciblage encore plus pertinents.

## VII.3. EFFORT DE CONTRÔLE

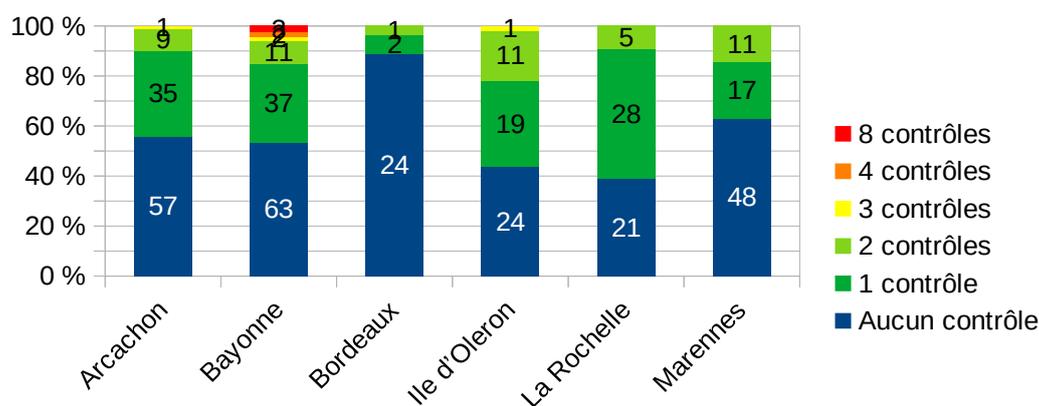
Durant l'année 2022, **18 % des navires français actifs à la pêche ont été contrôlés en mer et 23 % au débarquement**. Les effets de surcontrôle sont assez localisés par façade et par segment de flotte. Ainsi, on constate un effort de contrôle en Atlantique sur les navires civiliers. L'organisation du contrôle de ce segment de flotte en opération dédiée de certaines administrations, explique ce très fort taux de contrôle.

Concernant le contrôle à la mer, sur l'ensemble des quartiers maritimes, seuls les navires immatriculés à Dunkerque n'ont connu aucun contrôle. 23 quartiers maritimes ont vu au moins 30 % de leur flottille contrôlée et 6 quartiers au moins 50 % de leur flottille contrôlée. En Nord Atlantique Manche Ouest, la part de contrôles

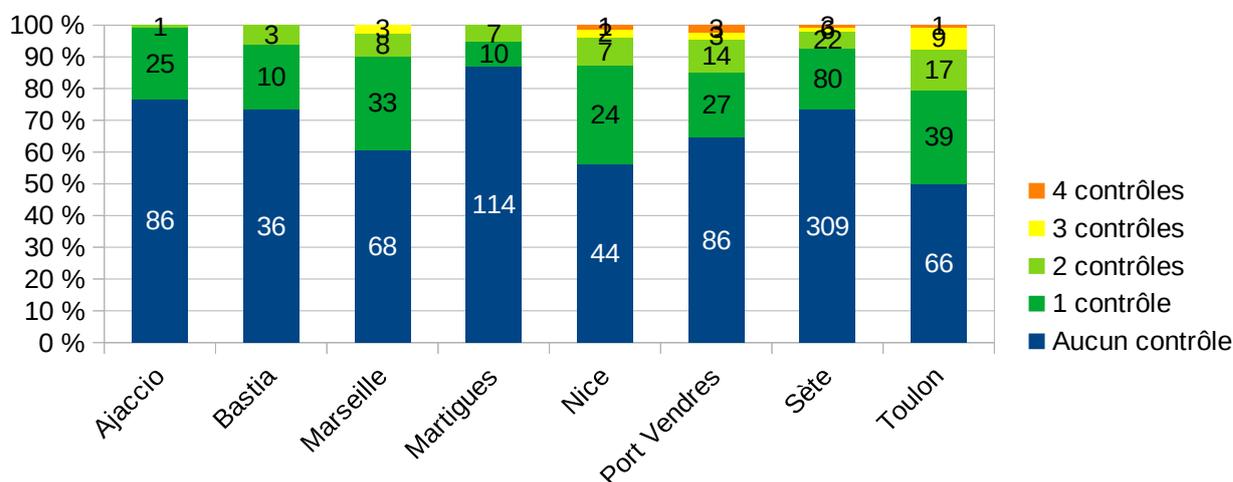


par quartier maritime est plus élevée, avec 50 % des quartiers maritimes où on décompte au moins 30 % de contrôles des navires. On observe peu d'effets de surcontrôles pour ces deux façades.

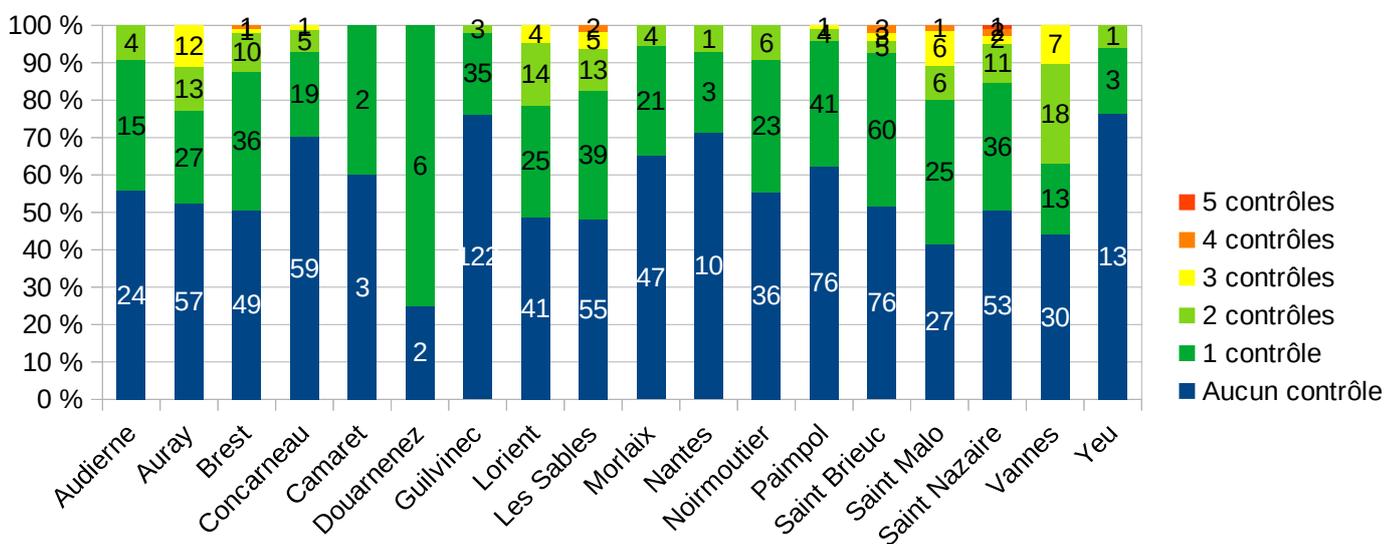
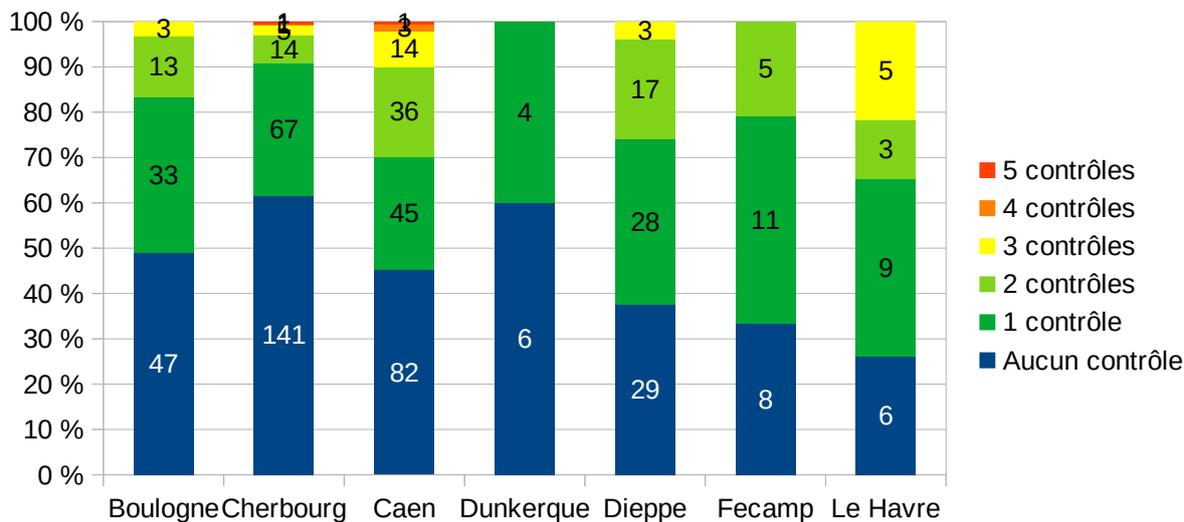
En Sud Atlantique, l'effort de contrôle est assez marqué : 5 quartiers maritimes ont été contrôlés à hauteur de 30 % des navires. Pour les navires de Bayonne, il s'agit de contrôles ciblés et répétés dans le cadre de la pêche du saumon.

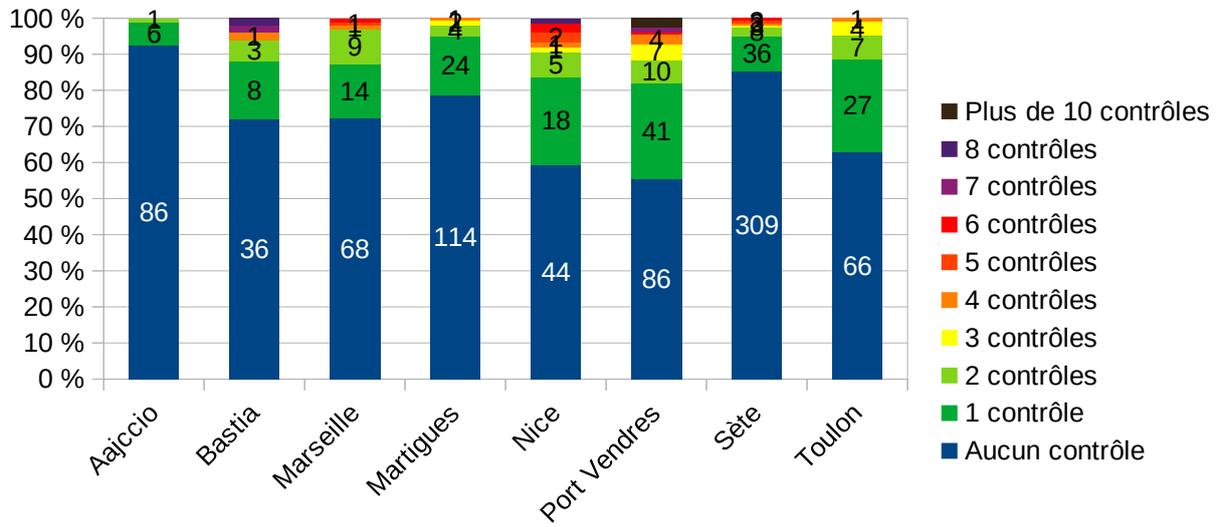
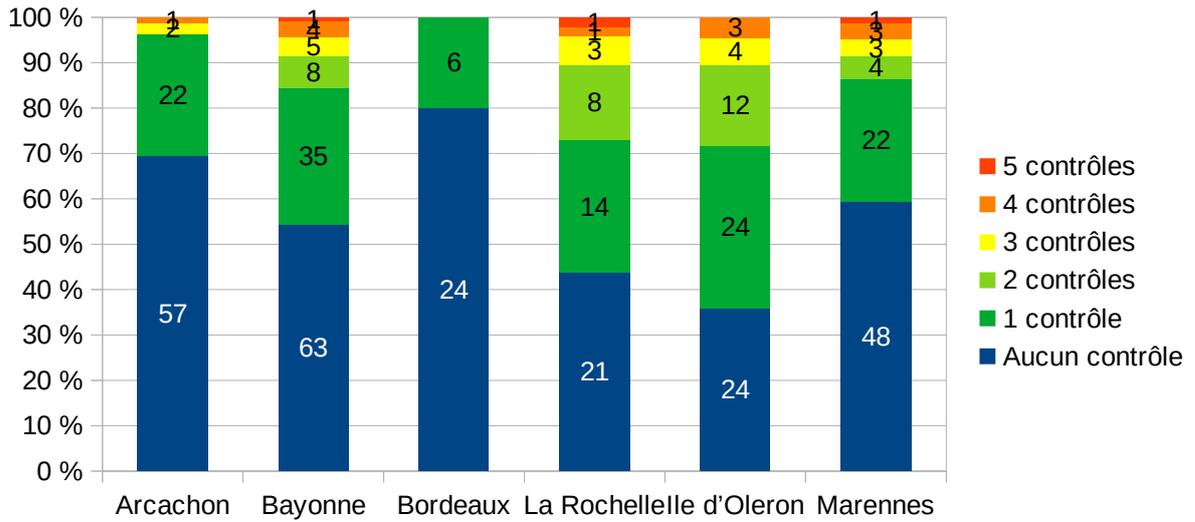


En Méditerranée, on constate la même tendance avec 4 quartiers maritimes dont le taux de contrôles à la mer est supérieur à 30 % des navires.



Le surcontrôle a plutôt lieu au débarquement, en raison d'un manque de ciblage. Le CNSP voit ainsi sa mission renforcée au débarquement : la modification de son arrêté de création en 2023 lui permettra d'assurer également une mission de pilotage au débarquement, pour éviter le surcontrôle et améliorer le taux d'infraction.





## VIII. PERSPECTIVES POUR L'ACTIVITÉ 2023

### VIII.1. POURSUIVRE L'OPTIMISATION DU CIBLAGE DES CONTRÔLES

Le CNSP a dépassé ses objectifs en matière d'efficience des missions de contrôle caractérisé par la hausse du taux d'infraction en 2022. Cependant dans un contexte de déficit du nombre de contrôles en mer permettant d'atteindre les objectifs programmés, la feuille de route 2023 de développement de l'outil MONITOR FISH devra s'appliquer à poursuivre la mise au point des fonctionnalités relatives aux briefings de contrôle et aux préavis de débarquement. La bonne assimilation des procédures de travail par les équipes du CNSP, ainsi que le respect de l'appel avant mission par les unités de contrôles, et non juste avant le contrôle voire une fois à bord, seront aussi garants d'une meilleure réactivité dans un contexte parfois compétitif des missions de surveillance en mer liées à la pêche et à l'environnement marin. Le développement des relations avec les autorités des moyens intervenant en mer est également un axe d'effort à poursuivre.

Enfin les interactions entre l'outil MONITOR FISH et l'outil Rapport Nav dont le développement est sous la coordination de SNC3 et la prise en compte de la difficulté que représentent les multiples reportages peu ergonomiques pour les équipages (SATI notamment) devra faire partie des réflexions de l'intrapreneure en 2023.

### VIII.2. CONTINUITÉ DES ENJEUX LIÉS AUX CAPTURES ACCIDENTELLES DE CÉTACÉS

Un objectif de 100 % de contrôle de l'équipement des navires en dispositif de dissuasion acoustique a été affiché sur certains segments de flotte en 2022.

L'année 2023 verra les priorités de contrôle se renforcer sur cet aspect. Le CNSP sera sollicité pour l'équipement progressif en VMS des flottilles concernées par l'équipement des moins de 12 m dans le golfe de Gascogne. Il devra veiller à ce que l'activité de l'équipe ne soit pas déstabilisée par un afflux de logages au même moment sans possibilité d'honorer la totalité des demandes.