

RAPPORT

Centre
Régional
Opérationnel de
Surveillance et de
Sauvetage
Atlantique

BILAN D'ACTIVITÉ

CENTRE NATIONAL DE SURVEILLANCE DES PÊCHES

2019



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Direction interrégionale de la Mer
NORD ATLANTIQUE - MANCHE OUEST



HISTORIQUE DES VERSIONS DU DOCUMENT

VERSION	DATE	COMMENTAIRE
1	13/03/20	

AFFAIRE SUIVIE PAR

AC2AM Nicolas RENAUD - CROSS-A ETEL

Tél. : 02 97 55 35 35

Courriel : nicolas.renaud@developpement-durable.gouv.fr

REDACTEURS

A1AM Jean-Baptiste MICHEL – A1AM Elsa PAFFONI – A2AM Marie VALIN

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 : cnsf-france@developpement-durable.gouv.fr

Adresse mail administrative : cross-etel@developpement-durable.gouv.fr

Table des matières

Avant-propos.....	5
Introduction.....	6
1. INSPECTIONS MER ET DÉBARQUE - CIBLAGE.....	7
1.1. Bilan DES INSPECTIONS (métropole).....	7
1.1.1. Inspections à la mer.....	8
1.1.2. Inspections au débarquement.....	9
1.2. Bilan DES INSPECTIONS (OUTRE-MER).....	11
1.2.1. Zone Antilles-Guyane.....	12
1.2.2. Zone Océan indien.....	12
1.3. Coordination des unités et ciblage.....	13
1.3.1. Bilan des moyens engagés sous la coordination du CNSP.....	13
1.3.1.1 Suivi des moyens sous ordre de mission – moyens nautiques.....	13
1.3.1.2 Suivi des moyens sous ordre de mission – moyens aériens.....	14
1.3.1.3 Réalisation des missions programmées – moyens aériens et nautiques.....	14
1.3.1.4 Taux de contrôle moyen par unité.....	16
1.3.2. Efficacité du ciblage.....	18
1.4. Contrôles croisés.....	19
1.5. Objectifs PIRC.....	20
1.5.1. Bilan des objectifs métropole.....	20
1.5.1.1 Répartition nationale des inspections par administration.....	20
1.5.1.2 Façade Manche-Est – Mer du Nord.....	21
1.5.1.3 Façade Nord-Atlantique Manche-Ouest.....	23
1.5.1.4 Façade Sud-Atlantique.....	25
1.5.1.5 Façade Méditerranée.....	27
1.5.2. Bilan des objectifs outre-mer.....	29
1.5.2.1 Zone Antilles-Guyane.....	29
1.5.2.2 Océan indien.....	33
Elles ont donné lieu à la rédaction de 77 procès-verbaux.....	33
La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle est la suivante :.....	33
1.6. Encadrement des campagnes spécifiques.....	35
1.6.1. JDP thon rouge de l'Atlantique Est et de la Méditerranée.....	35
1.6.2. JDP Mer du Nord.....	35
1.6.3. JDP Eaux occidentales de l'Atlantique Nord-Est.....	36
2. Bilan de l'activité du CNSP.....	36
2.1. Lutte contre la pêche illicite, non déclarée, non réglementée (INN).....	36
2.2. Surveillance EN Océan indien.....	37
2.2.1. Surveillance satellitaire.....	37
2.2.2. Gestion des déclarations de transit.....	38
2.2.3. Campagne du Mozambique.....	39
3. Service réglementation.....	40
3.1. Veille et diffusion réglementaire via le site « légipêche ».....	40
3.2. Synthèses réglementaires : les fiches d'aide au contrôle.....	41
3.3. Formation au contrôle des pêches.....	41
4. SERVICE SIP – traitement des données électroniques.....	42
4.1.1. Journal de Pêche Electronique (JPE) version 3.....	42
4.1.2. Système de surveillance des navires (VMS).....	42
4.1.3. Système de surveillance des navires (VMS).....	43
4.2. Perspectives 2020.....	43
5. LISTE DE DIFFUSION.....	44

Avant-propos

Service à compétence nationale, 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 centre de sauvetage et le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin (CACEM).

Le CNSP 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 bateaux sous pavillon français.

A ce titre, c'est un FMC (Fishing Monitoring Center) au sens communautaire du terme. Pour exercer cette mission, il dispose de la réception, toutes les heures en moyenne, d'une position géographique grâce au VMS (Vessel Monitoring System) ainsi que du Journal de Pêche Electronique (JPE) ou des 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 lorsque des espèces soumises à plan de reconstitution sont concernées.

Il doit aussi lutter contre la pêche non déclarée et non réglementée (INN) en octroyant, ou non, des autorisations de débarquer dans des ports français aux navires en provenance d'État 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.

Il pilote les moyens de l'État en mer, engagés dans une opération de police des pêches, qu'elle soit dédiée ou exercée en opportunité. Les éléments de surveillance pré-cités permettent au CNSP d'alimenter un ciblage des contrôles.

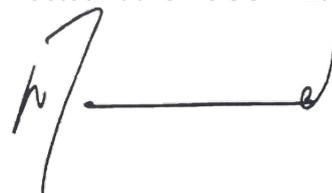
Il veille, analyse et diffuse la réglementation des pêches, notamment à travers un site intranet, LEGICEM. Il diffuse également des orientations trimestrielles de contrôle, en prenant en compte les éléments que les DIRM et la DPMA doivent lui transmettre mensuellement ou en cas de besoin.

Dans son rôle de FMC, il est l'interlocuteur unique de ses homologues étrangers et l'interlocuteur opérationnel de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches (AECF). Il rend compte à l'Agence des jours des missions des moyens français engagés dans des Joint Deployment Plans (JDP).

Pour être armé 24h/24 et 7J/7, le CNSP dispose de 24 agents, officiers des affaires maritimes, officiers mariniers de la Marine Nationale, issus de toutes spécialités et agents civils.

Etel, le 13/03/2020

L'administrateur en chef des affaires maritimes
Nicolas RENAUD
Directeur du CROSS-A Etel



Introduction

Pour le CNSP, l'année 2019 a été marquée par plusieurs nouveautés :

- La réorganisation du CNSP, composé de trois services :
 - Le service « Opérations pêche », comprenant à la fois un pôle métropole et un pôle outre-mer, assurant 24/24 h la coordination et le pilotage opérationnel des unités de contrôle en mer grâce au ciblage continu, ainsi que le prise en compte des comptes-rendus de contrôle ;
 - Le service « Réglementation et formation », chargé de la veille et de la diffusion réglementaires et de la formation initiale et continue des agents ;
 - Le service « Systèmes d'information pêche », chargé du suivi de l'équipement ERS et VMS des navires ainsi que du suivi technique et « métier » des nombreuses applications informatiques utilisées au CNSP.

De fait, la notion de « référent de façade », héritage des anciennes cellules « surpêche » des CROSS, a été supprimée. Les chefs de service assurent chacun le suivi de tous les dossiers entrant dans leur domaine de compétences qu'elle que soit la façade concernée.

- Le rapatriement complet vers le CNSP, en février 2019, des missions du CROSS Réunion. Depuis septembre 2017, le CNSP avait déjà repris une partie des missions de ce centre ultramarin, à commencer par la surveillance satellitaire des activités de pêche en Océan Indien. Il assure désormais la coordination et le pilotage des unités d'inspection en mer, le suivi des diverses campagnes (pêche thonière dite du Mozambique, pêche à la légine en Antarctique), le traitement des demandes de transit pour les ZEE sous juridiction des TAAF et la coopération avec différentes Organisations Régionales de Gestion des Pêches (ORGP). En Océan indien, le CNSP constitue désormais le seul point de contact des unités en matière de contrôle des pêches, avec le concours du CROSS RU si un relai est nécessaire (communications).

Cette nouvelle mission vient parachever le rapatriement des missions de surveillance des pêches autrefois assurées par les CROSS dans les départements d'outre-mer, en tant que « centres assistants ». Le pôle « outre-mer » du CNSP avait notamment été créé en septembre 2017 lors du transfert des missions « pêche » du CROSS Antilles Guyane.

1. INSPECTIONS MER ET DÉBARQUE - CIBLAGE

En métropole et outre-mer, le CNSP a enregistré en 2019 un total de **5144** inspections en mer, au débarquement et dans le cadre de missions aériennes, soit une diminution de **-2,4 %** par rapport à 2018. Pour toutes les façades, la baisse des inspections en mer est la plus significative.

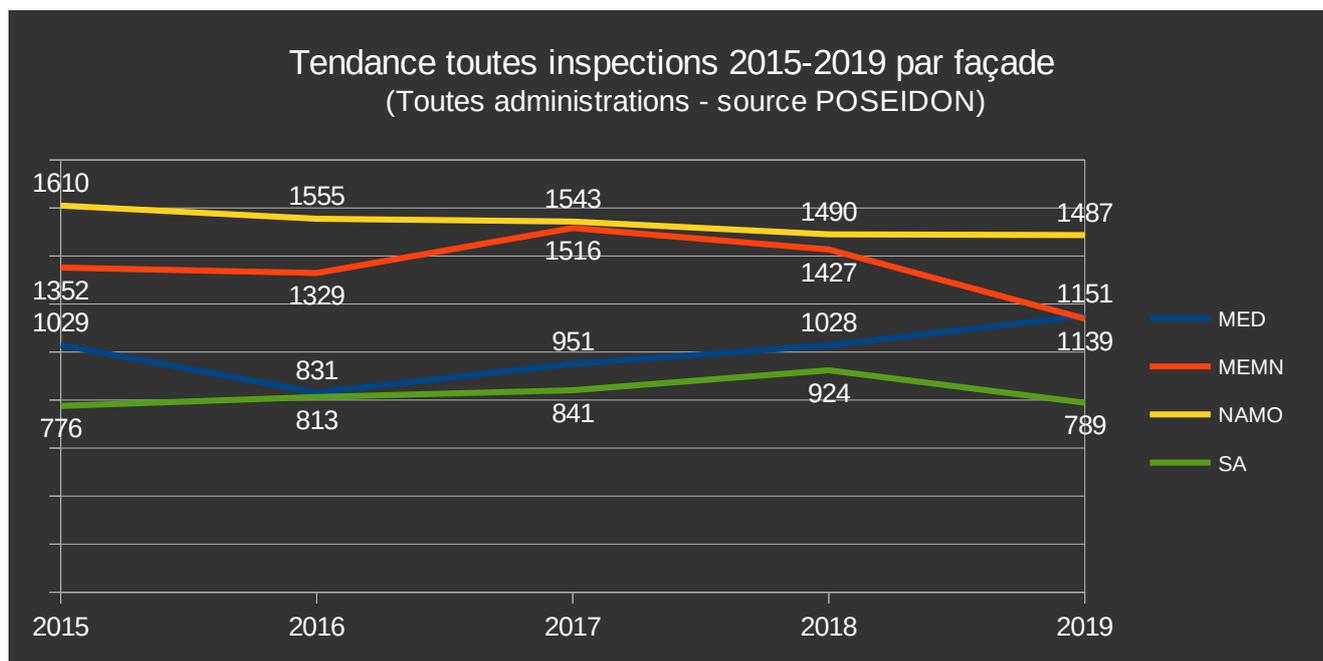
Le présent rapport présentera le bilan des inspections en deux parties distinctes, l'une portant sur la métropole et l'autre sur l'outremer, afin de tenir compte de leurs disparités respectives :

- disparités d'analyse des risques « pêche » et donc différences de construction des plans de contrôle et du calcul de l'effort de contrôle demandé associé ;
- spécificités des zones géographiques concernées ;
- disparités en termes de moyens dévolus à la police des pêches.

1.1. BILAN DES INSPECTIONS (MÉTROPOLE)

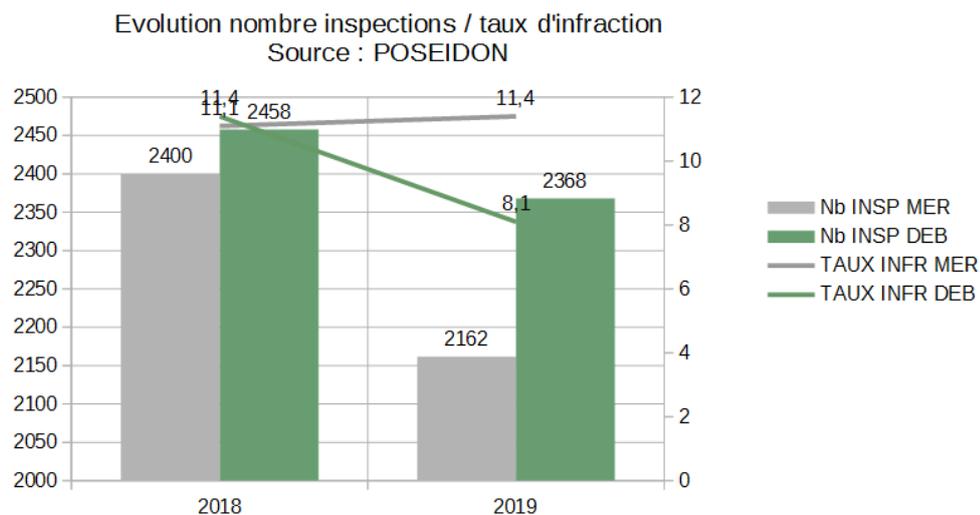
Après une stabilisation du nombre des inspections en 2018, l'année 2019 a été marquée par une baisse significative du nombre d'inspections. Sur la façade métropolitaine et toutes administrations confondues, **4 596** inspections ont été réalisées (**-5,7%**) pour un taux de verbalisation de **10,6 %** réparties en :

- **2162** inspections mer réalisées (**-10 %**) pour un taux de verbalisation de **11,4 %**
- **2 378** inspections au débarquement réalisées (**-3,3 %**) pour un taux de verbalisation de **8,1 %**
- **56** inspections air réalisées, pour **47** missions de surveillance aérienne réalisées (seul un navire survolé en infraction est enregistré dans POSEIDON, donnant un taux de verbalisation de **100%**).

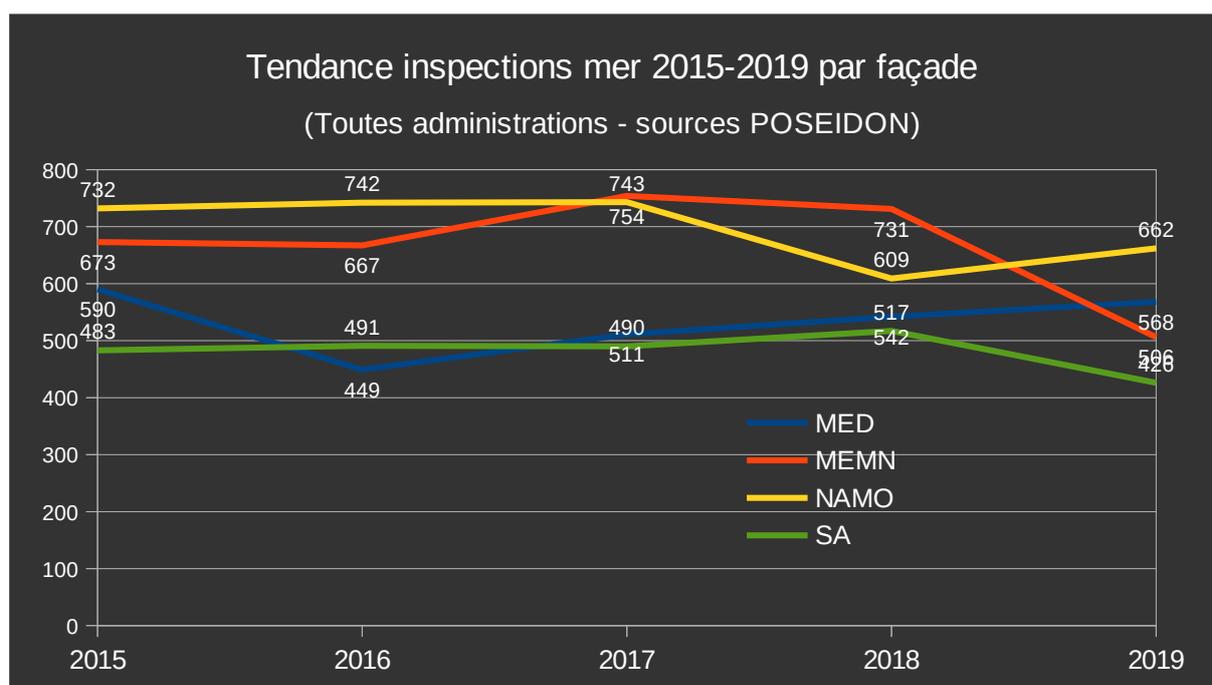


Tous types de contrôles confondus, le taux de verbalisation en 2020 était en baisse (**10,6 %**) par rapport à 2018, où il s'établissait à **11,1 %**. Cette évolution doit néanmoins être nuancée, puisque les résultats sont nettement différents entre la mer et la débarque. Le graphique ci-dessous permet de constater une augmentation du taux d'infraction à la mer (passage de **11,1 %** à **11,4%**), tandis que le taux d'infraction à la débarque diminue, pour s'établir à **8,1 %**. Si la coordination et le pilotage des moyens a pu être amélioré pour les contrôles à la mer, en dépit d'une diminution substantielle des inspections, il n'a pas pu en être autant pour les contrôles à la débarque. En effet, en tant que centre d'appui aux contrôles au débarquement qui lui est

dévolu par l'arrêté de création du 17 avril 2012, le rôle du CNSP se limite à assurer la diffusion de préavis de débarquement aux unités de contrôle. Il n'est alors pas en mesure d'assurer la bonne coordination des unités et le ciblage des navires susceptibles d'être les plus en infraction.



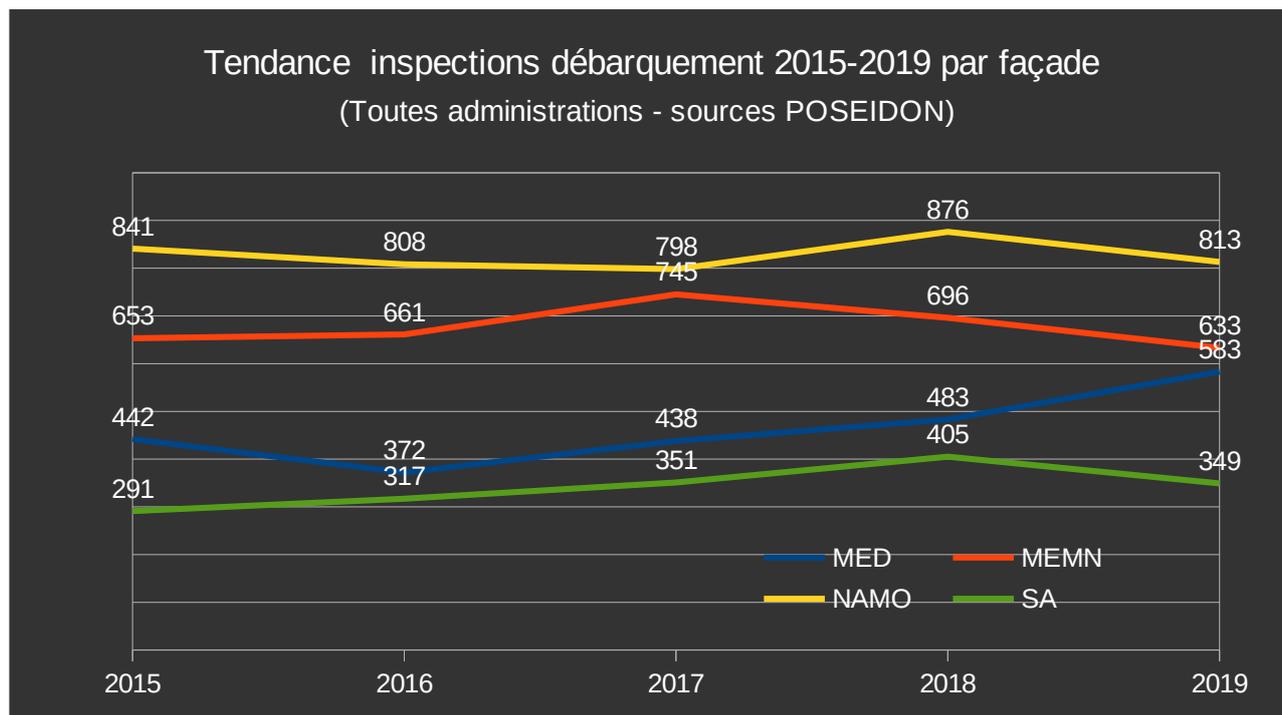
1.1.1. INSPECTIONS À LA MER



La baisse du nombre d'inspections sur les façades métropolitaines est particulièrement visible sur les façades Manche-Est Mer du Nord et Sud-Atlantique, en raison d'indisponibilités techniques et de la baisse du nombre d'heures allouées à la police des pêches pour les administrations non spécialisées. Sur les façades NAMO et SA cumulées, le nombre d'inspections en mer poursuit sa tendance continue à la baisse depuis 2013. Cette diminution s'explique en grande partie par les indisponibilités successives, au cours du dernier trimestre, de la VRS GABIAN qui totalise 68 inspections de moins qu'en 2018. Cette baisse en MEMN est beaucoup plus récente mais particulièrement marquée et confirmée cette année. Elle est notamment due à une moindre disponibilité des unités, particulièrement significative pour le PAM Thémis et les patrouilleurs de la gendarmerie maritime (194 inspections en 2018 contre 88 en 2019), réorientés sur d'autres missions. Quant à

la façade MED, les chiffres font apparaître un effort de contrôle en mer en augmentation constante depuis 2016.

1.1.2. INSPECTIONS AU DÉBARQUEMENT



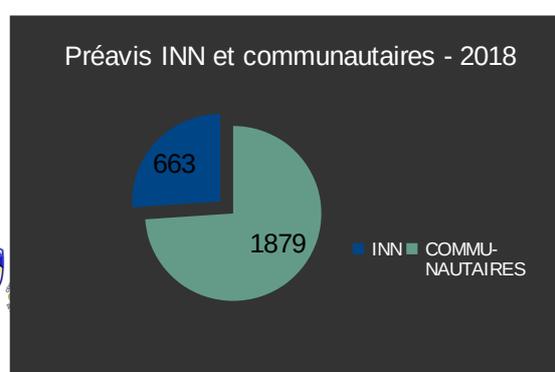
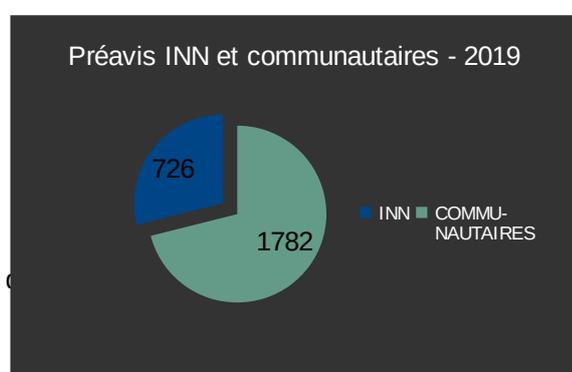
À la débarque, après une nette hausse pour les façades NAMO et SA en 2018, la baisse est de **-14 %** pour les Affaires Maritimes alors que la Gendarmerie Nationale a doublé son nombre d'inspections. La baisse se poursuit en façade MEMN **-6 %** pour les ULAM et **-15 %** pour la Gendarmerie Maritime. L'évolution positive s'accroît en façade MED, **+5 %** pour les ULAM, **+51 %** pour la Gendarmerie Maritime et **+66 %** pour la Gendarmerie Nationale.

Dans le cadre de sa mission d'appui aux contrôles au débarquement, le CNSP a traité, en 2019, **9266** préavis de débarquement (**+4,2 %** par rapport à 2018). Depuis 2011, le nombre de préavis de débarquement est sur une nette tendance à la hausse.

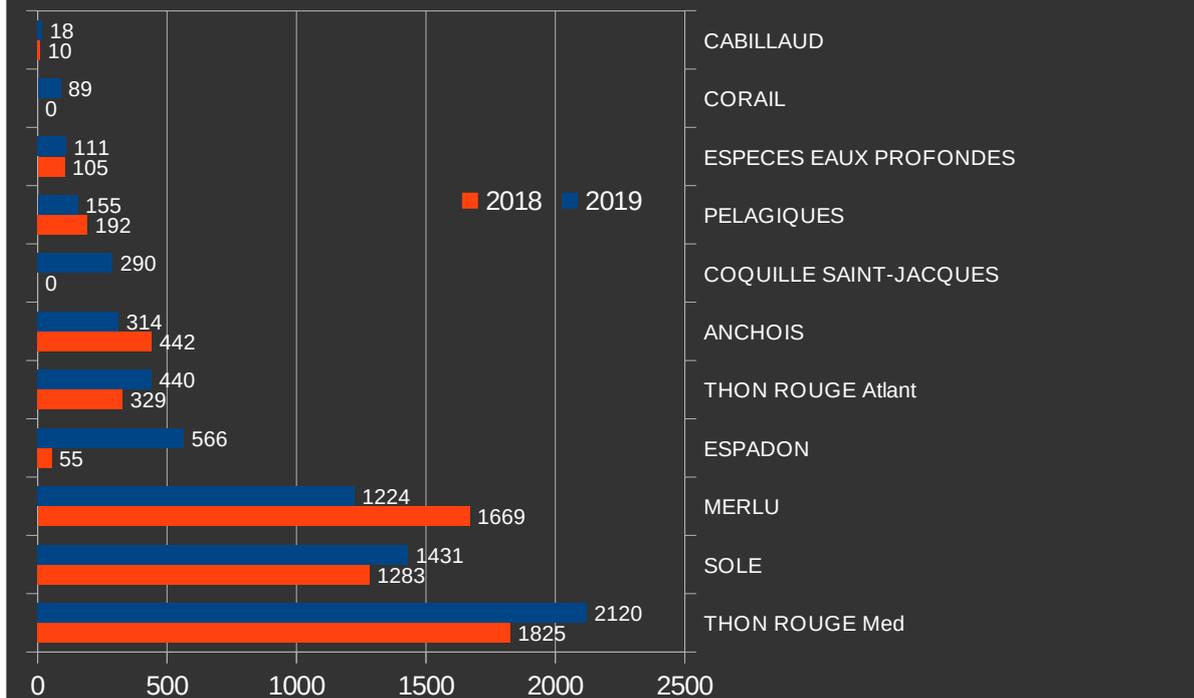
Les préavis de débarquement sont classés en trois grandes familles :

- Préavis effectués par les navires français quelle que soit leur position (cf. graphique des préavis par « espèces » ci-dessous) ;
- Préavis INN pour les navires battant pavillon d'un Etat tiers et débarquant dans un port français (outre-mer exclusivement) ;
- Préavis communautaires pour les navires battant pavillon d'un Etat-membre de l'UE et débarquant dans un port français.

Les préavis INN et communautaires représentent **27 %** du total des préavis. En 2019, les préavis INN ont augmenté de **+9,5 %** par rapport à l'année 2018. Cette hausse est principalement due à l'accroissement du nombre de débarquements en Guyane et en Martinique par des navires vénézuéliens. A l'inverse, les navires communautaires ont moins fréquenté les ports français, dans un contexte d'incertitude lié au Brexit.

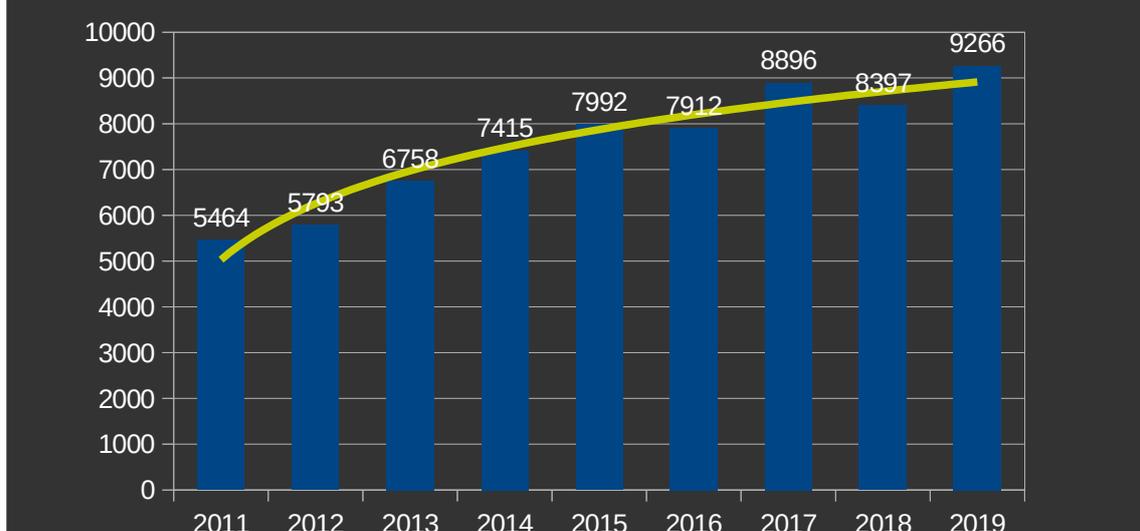


Type de préavis "espèces" traités par le CNSP en 2019 - source TRIDENT



La hausse est particulièrement marquée pour les préavis thon rouge, en Méditerranée et pour les préavis espadon et sole en Atlantique. Le thon rouge étant soumis au débarquement dans un port désigné dès le premier kilo, le CNSP a dû traiter davantage de préavis pour de faibles quantités. Cela s'explique notamment par la possibilité accordée en Méditerranée aux petits métiers côtiers de pêcher, en prises accessoires, jusqu'à 5 thons par an. La création d'un préavis « corail », qui découle de l'arrêté « ports désignés » et d'un préavis « coquille St-Jacques » (pour assurer le suivi de cette espèce d'intérêt régional) expliquent également cette hausse. À l'inverse, les préavis de certaines espèces sont en diminution, comme le merlu, les espèces pélagiques (hors anchois) et l'anchois. Les navires ont débarqué du merlu et des espèces pélagiques, mais en quantités inférieures aux seuils réglementaires qui imposent un préavis. La pêche à l'anchois a connu une baisse globale. Enfin, le cabillaud est très peu débarqué, étant très peu présent dans les zones économiques exclusives françaises.

Evolution du nombre de préavis traités par le CNSP

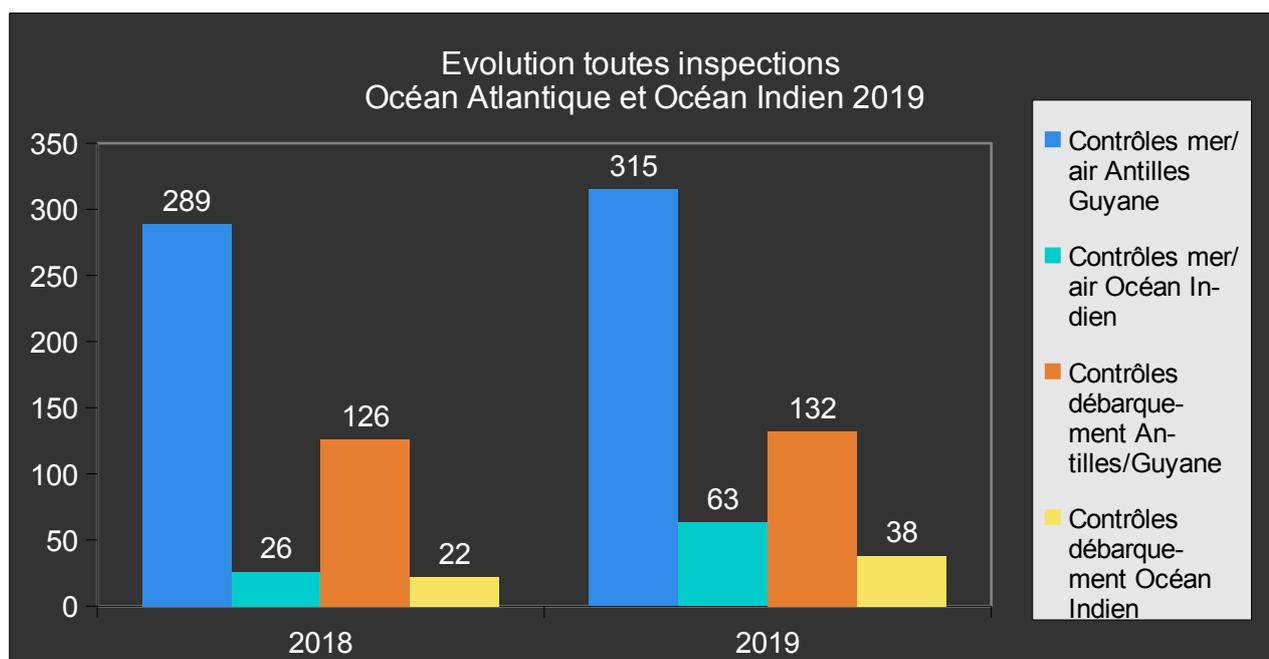


1.2. BILAN DES INSPECTIONS (OUTRE-MER)

L'outre-mer est une composante à part entière de la surveillance et du contrôle des pêches. En raison de l'éloignement géographique, de la particularité des problématiques de pêche, de la spécificité de la lutte contre la pêche INN, ou d'un moindre nombre de moyens affectés qu'en métropole, ces régions sont complexes à contrôler et doivent faire l'objet d'une adaptation spécifique.

Sur les façades ultramarines Antilles-Guyane et Océan indien, **548** inspections ont été réalisées (+20,5%) pour un taux de verbalisation de **41%**, réparties en :

- **378** inspections mer-air réalisées (+21,8%) pour un taux de verbalisation de **54,5 %**
- **170** inspections au débarquement réalisées (+14,9%) pour un taux de verbalisation de **11,4 %**

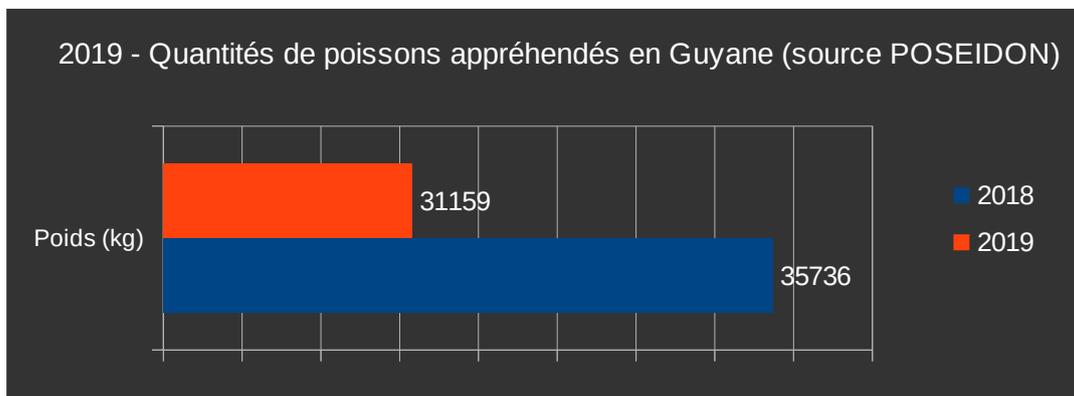
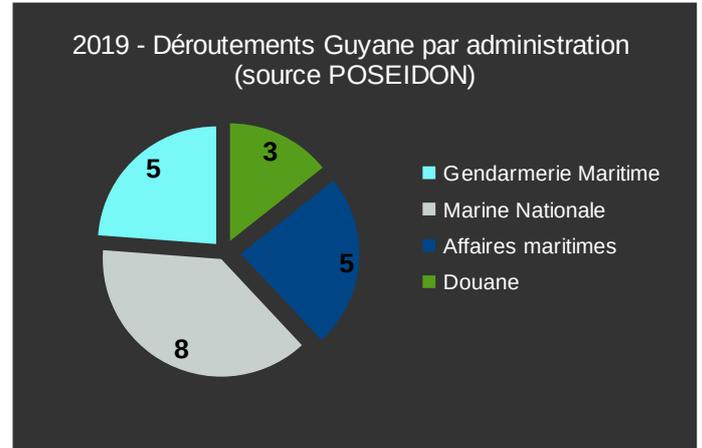
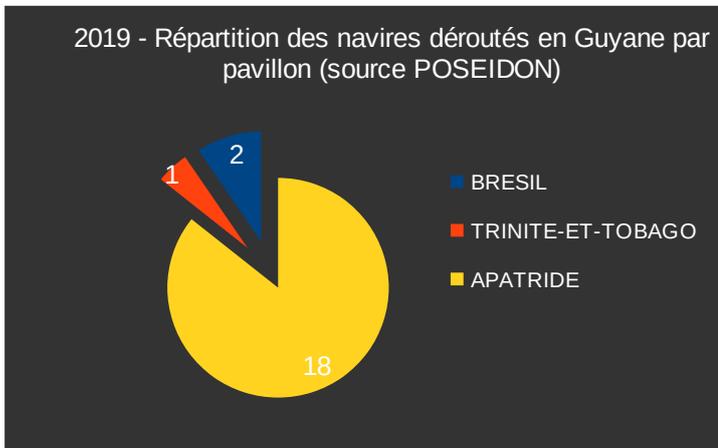


Dans la zone Antilles-Guyane (Guadeloupe, Martinique, Guyane), la hausse continue des inspections en mer et à la débarque s'explique par une hausse de l'activité de contrôle particulièrement prononcée en mer, qui pour certaines administrations s'est traduite par une diminution des contrôles à la débarque. La zone Antilles-Guyane concentre à elle seule plus de **81 %** des inspections ultramarines rapportées au CNSP et enregistrées dans la base POSEIDON.

Dans la zone Océan Indien, la hausse spectaculaire (+142%) des contrôles en mer trouve son explication dans le rapatriement des missions « pêche » du CROSS RU, avec un rapportage dorénavant directement effectué auprès du CNSP.

1.2.1. ZONE ANTILLES-GUYANE

Dans la zone Antilles-Guyane, le taux de verbalisation est de **49,5%**. En Guyane, le taux de verbalisation est de **76 %**. Ce taux important est principalement dû aux actions de contrôle ciblant la pêche INN. En 2019, une baisse du nombre de déroutements est observée par rapport à l'année passée (**21** contrôles ont donné lieu à des déroutements, contre 28 en 2018).



Le recours au déroutement est privilégié pour les navires illégaux présentant un intérêt particulier (taille importante, opposition répétée), en particulier les navires apatrides qui représentent la grande majorité des déroutements (**85%**). L'alternative au déroutement est la reconduite à la frontière. Malgré cette baisse du nombre de déroutements, les quantités appréhendées sont restées importantes en 2019 (**31** tonnes saisies).

1.2.2. ZONE OCÉAN INDIEN

La zone de surveillance en Océan Indien est immense, avec plus de 2,6 millions de kilomètres carrés de ZEE, soit le quart des ZEE françaises. Elle se compose de deux espaces : les ZEE de l'île de la Réunion et de Mayotte (eaux communautaires) et les ZEE des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), incluant les îles éparses du canal du Mozambique. Ces espaces maritimes français s'inscrivent aussi dans un maillage international, avec des ORGP que sont la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI), l'Accord relatif aux Pêches dans le Sud de l'Océan Indien (APSOI) et la Commission pour la Conservation de la Faune et la Flore Marines de l'Antarctique (CCAMLR).

Dans ces zones, le taux de verbalisation est particulièrement élevé, puisqu'il s'élève à **79 %**. Ce taux est principalement dû à l'enregistrement de contrôles sur Mayotte effectués dans le cadre de la lutte contre la pêche INN.

En 2019, on peut observer une augmentation de **+50 %** avec un total de **101** inspections, contre **48** inspections en 2018.

1.3. COORDINATION DES UNITÉS ET CIBLAGE

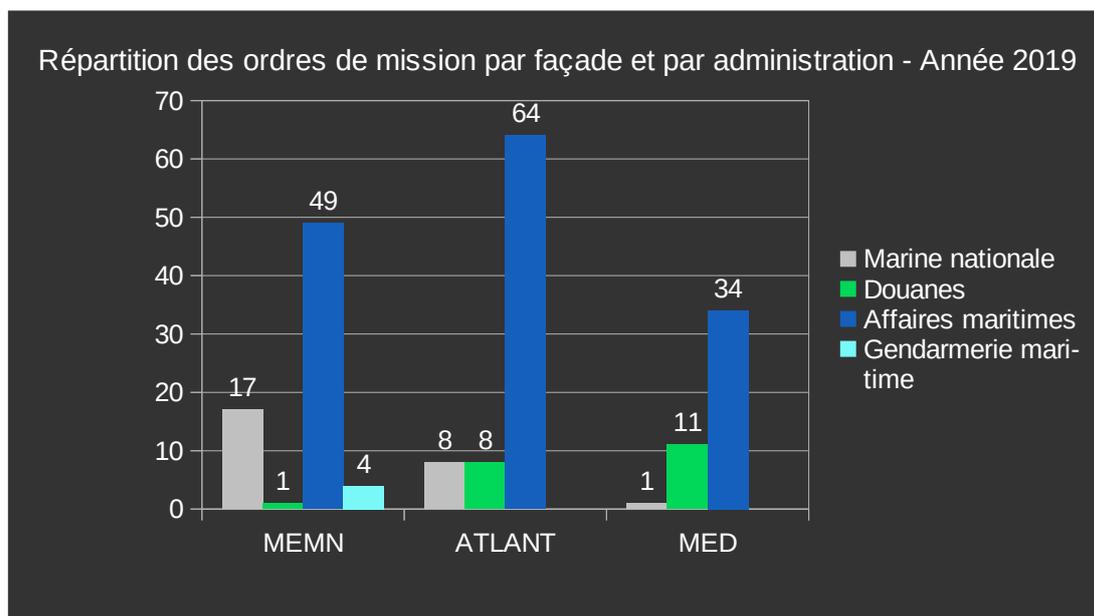
1.3.1. BILAN DES MOYENS ENGAGÉS SOUS LA COORDINATION DU CNSP

La police des pêches peut être réalisée de manière opportune par des unités compétentes ou s'inscrire dans un cadre planifié et être réalisée par des unités placées sous le pilotage opérationnel du CNSP : il s'agit de contrôles réalisés dans le cadre d'ordres de mission.

1.3.1.1 Suivi des moyens sous ordre de mission – moyens nautiques

En 2019, **197** ordres de mission (moyens sous contrôle opérationnel du CNSP) ont été établis au profit de **moyens nautiques (+2 %** par rapport à 2018). La quasi-intégralité des moyens placés sous ordre de mission est en métropole. Outre-mer, seul l'OSIRIS II situé à La Réunion a été placé sous ordre de mission du CNSP pour une mission en Océan Indien fin 2019.

Le diagramme suivant détaille la répartition des ordres de missions établis par le CNSP par façade et par administration en 2019.



L'indisponibilité technique des moyens des Affaires maritimes est la principale explication à la diminution du nombre d'ordres de missions établis à leur encontre, en particulier en MEMN et MED. En Atlantique, si la bonne disponibilité du PAM IRIS a permis de réaliser la plupart des missions initialement prévues, l'indisponibilité technique et les problèmes de personnels sur la VRS Gabian expliquent la diminution du nombre d'ordres de mission. Sur la façade MEMN, la diminution des missions dédiées à la police des pêches s'explique également par la participation du PAM THEMIS à des missions de présence de l'État pour le compte de la Préfecture maritime (BAAEM – bâtiment d'alerte Action de l'État en mer). À l'inverse, une augmentation du nombre d'ordres de mission est à constater pour les moyens nautiques de la Marine

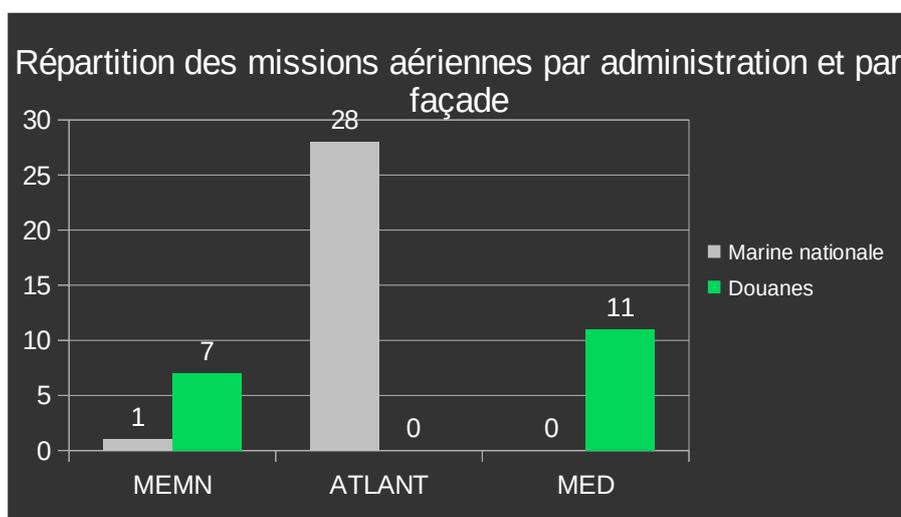
Nationale sur toutes les façades, sauf en Méditerranée où une seule mission a été réalisée malgré les besoins. La Douane a une bonne disponibilité sur toutes les façades au regard de ses objectifs de contrôle à la mer ; le placement sous ordre de mission pourrait largement être renforcé sur la façade MEMN. Enfin, la Gendarmerie Maritime n'a été placée sous ordre de mission qu'en MEMN, ce qui n'a pas permis d'assurer un pilotage opérationnel resserré de nature à réaliser les objectifs de contrôle.

1.3.1.2 Suivi des moyens sous ordre de mission – moyens aériens

47 missions aériennes dédiées ont été réalisées au profit du CNSP en 2019.

Un ordre de mission est établi par le CNSP au profit des moyens aériens lorsque la mission principale porte sur la surveillance des pêches. Dans ce cadre, il est convenu que :

- l'unité prenne contact avec le CNSP avant la mission et lui adresse un compte-rendu de mission ;
- l'unité surveille l'absence d'activités illégales telles que la pêche en zone interdite ou le transbordement à la mer ;
- l'unité s'assure du respect des réglementations liées au bon fonctionnement VMS et AIS.



En Atlantique, le retour de disponibilité en police des pêches des avions de surveillance maritime *Falcon 50* de la Marine Nationale a permis de couvrir des zones hauturières largement peu accessibles aux moyens nautiques, en particulier dans le Golfe de Gascogne. Cette nouvelle présence a également permis de compenser les nombreuses indisponibilités techniques de l'hélicoptère Dauphin basé à La Rochelle. S'agissant des moyens aériens de la Douane, il est à constater une augmentation globale du nombre de missions, excepté en Atlantique. En MEMN, la mise à profit de l'hélicoptère basé au Havre, en fin d'année 2019, pour des missions de surveillance en Manche a permis ces bons résultats. La disponibilité du *Beechcraft* en 2020 pour des missions de police des pêches devrait permettre de renouer avec les vols dédiés à la police des pêches en Atlantique.

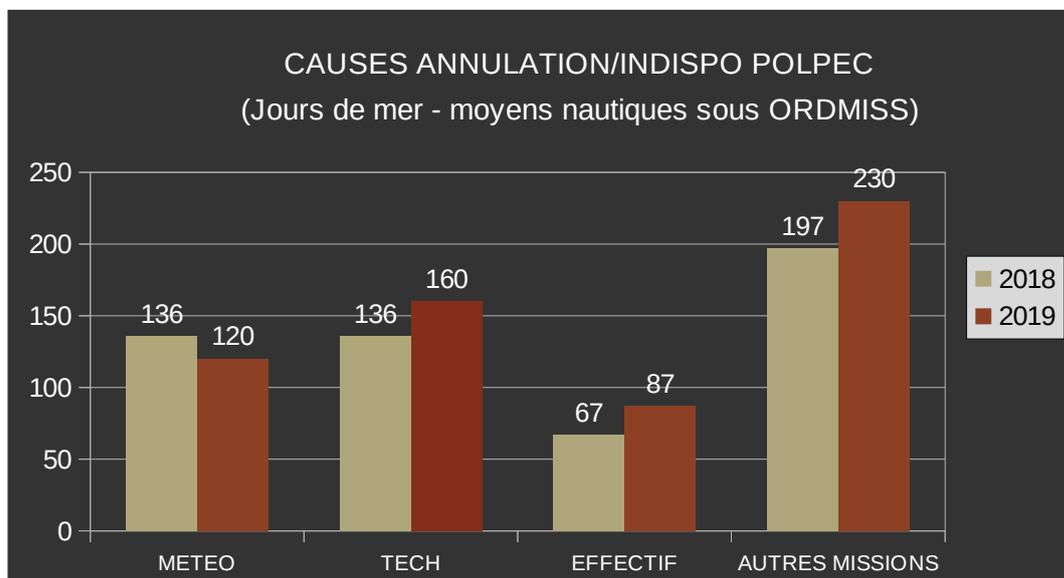
1.3.1.3 Réalisation des missions programmées – moyens aériens et nautiques

Qu'elles soient assurées par les moyens nautiques ou aériens, les missions dédiées à la police des pêches sont sujettes à divers aléas (techniques, météorologiques, effectif insuffisant, sollicitations pour d'autres missions). En lien avec les différents centres opérationnels, le CNSP doit donc programmer davantage de jours de mer ou de missions de surveillance aérienne, en vue de réaliser les objectifs de contrôle. Afin de connaître la disponibilité des divers moyens des administrations, le CNSP calcule le ratio entre les missions

programmées et les missions effectivement réalisées. Ce taux de réalisation de missions oscille entre **47 %** et **83 %**, variant d'une administration et d'une façade à une autre, comme le montre le graphique ci-après :

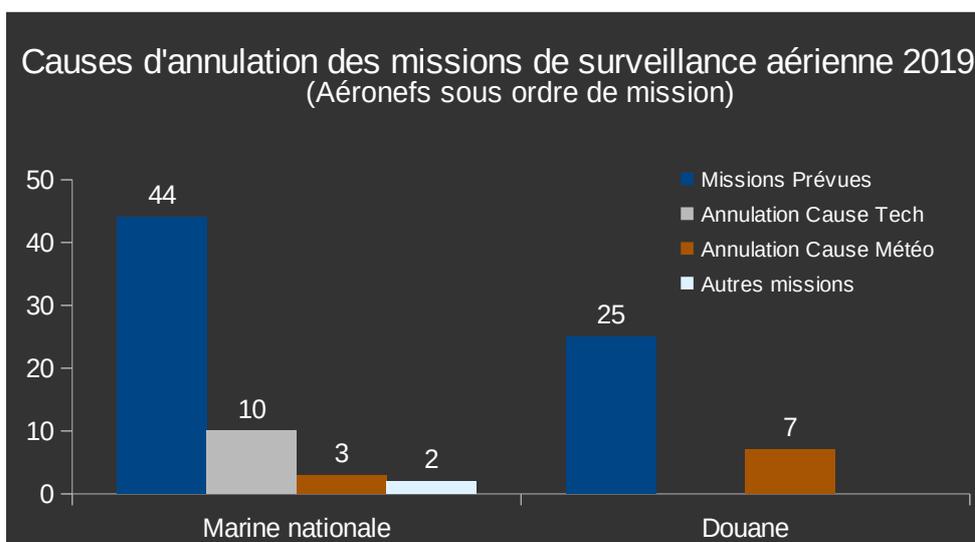
Réalisation des jours de mer programmés sous ordre de mission en 2019															
Façades	Affaires maritimes			Marine nationale			Gendarmerie maritime			Douanes			Total		
	Programmés	Réalisés	Taux	Programmés	Réalisés	Taux	Programmés	Réalisés	Taux	Programmés	Réalisés	Taux	Programmés	Réalisés	Taux
MEMN	345	150	43,48 %	80	49	61,25 %	14	8	57,14 %	1	0	0,00 %	440	207	47,05 %
ATL	407	193	47,42 %	78	44	56,41 %			/	18	15	83,33 %	503	252	50,10 %
MED	184	90	48,91 %	24	13	54,17 %			/	23	16	69,57 %	231	119	51,52 %
TOTAL	936	433	46,26 %	182	106	58,24 %	14	8	57,14 %	42	31	73,81 %	1174	578	49,23 %

Le graphique ci-dessous détaille les causes d'annulation et d'indisponibilité des moyens nautiques en 2019.



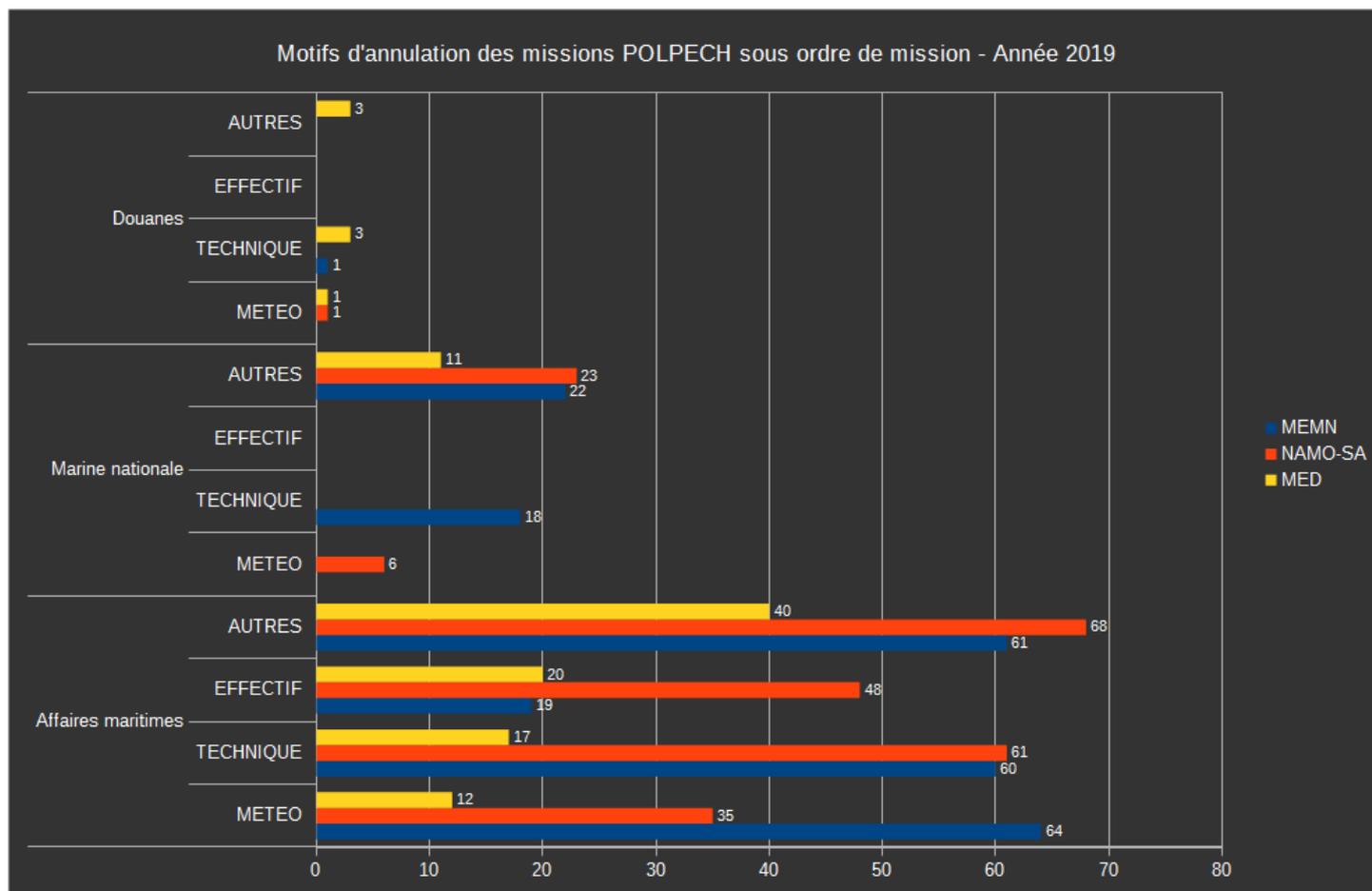
Les jours de POLPECH annulés ont progressé en 2019. C'est particulièrement visible pour les indisponibilités pour cause technique (+17,5 %) ou pour cause d'effectif insuffisant (+29,8%). Mais avec **38,5 %** des annulations de jours programmés en POLPECH en 2019, les « autres missions » représentent la cause principale de non-réalisation des missions dédiées à la police des pêches (+16,7%). Les moyens sont alors sollicités par leurs centres opérationnels sur des missions autres que la police des pêches (surveillance des approches maritimes, lutte contre le narco-trafic ou l'immigration illégale, missions de représentation ou de surveillance), soit avant, soit en cours de mission POLPECHE.

Les chiffres relatifs aux ratios des missions aériennes sont présentés ci-après :



En 2019, la Marine nationale a réalisé **66 %** des missions programmées, tandis que la Douane en a réalisé **72 %**.

Dans le détail par administration, les motifs d'annulation des trois administrations principalement concernées par les missions dédiées POLPECH (Affaires maritimes, Douanes, Marine nationale) sont détaillés ci-dessous :



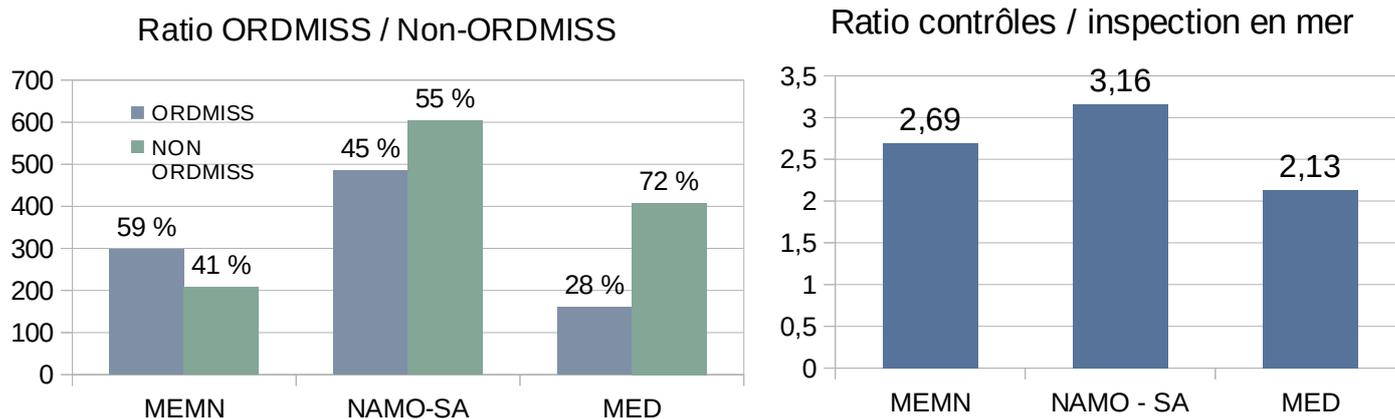
De manière générale, les difficultés des moyens placés sous ordre de mission sont compensées par la réalisation d'inspections sous orientations trimestrielles du CNSP. Toutefois, ces contrôles d'opportunité ne sont pas planifiés par le CNSP et ne s'inscrivent pas nécessairement dans la réalisation qualitative des objectifs de contrôle issus de l'analyse de risque des plans de contrôle.

1.3.1.4 Taux de contrôle moyen par unité

En 2019, **44 %** des missions de police des pêches étaient sous ordre de mission, contre **56 %** en opportunité, suivant une baisse continue depuis 2016.

Les unités placées sous ordre de mission du CNSP réalisent habituellement davantage de contrôles que les moyens d'opportunité. Pour rappel, une inspection d'un navire de pêche peut donner lieu à plusieurs contrôles qui correspondent à autant d'objectifs de contrôles définis dans les plans de contrôle. Par exemple, une inspection dans le périmètre du PIRC NAMO sur un navire ayant capturé de la sole, du merlu et du bar permet de décompter 3 contrôles, chacune de ces espèces étant identifiée dans le PIRC NAMO 2019.

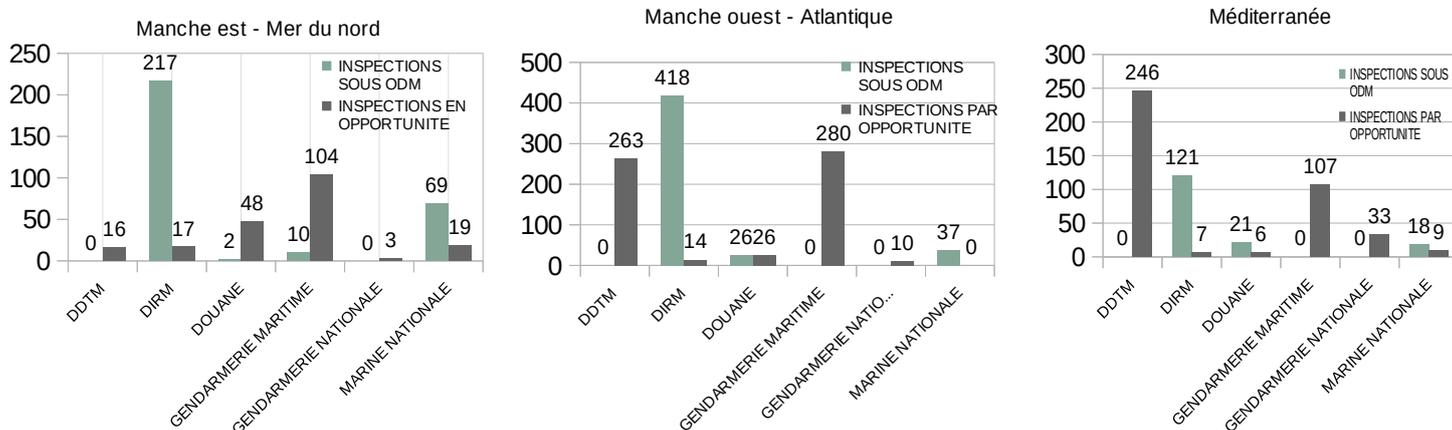
Les deux graphiques ci-dessous mettent en relation les ratios du nombre de contrôles par inspection et les ratios d'unités placés sous ordre de mission ou en opportunité.



Si les résultats sont à nuancer entre les différentes façades, plus les moyens sont placés sous ordre de mission, plus ils sont en mesure d'atteindre les objectifs de contrôle. En effet, en Méditerranée seulement **28 %** des missions ont été dédiées à la police des pêches pour une réalisation moyenne de 2,13 contrôles par inspection, alors qu'en NAMO et SA, pour **45 %** d'ordres de mission, un ratio de 3,16 contrôles par inspection a été atteint.

Le fait d'être placé sous ordre de mission permet un meilleur pilotage par le CNSP sur des cibles intéressantes, avec transmission et actualisation de listes de ciblage. De manière générale, la préparation des missions de manière conjointe entre le CNSP et le centre opérationnel de l'unité, la définition des zones et des périodes, la définition des priorités de contrôle et le contact permanent avec ce type d'unité permettent d'optimiser l'utilisation des créneaux dédiés à la police des pêches.

Les graphiques suivants présentent, par façade et par administration, le ratio des inspections sous ordre de mission et des inspections en opportunité.



1.3.2. EFFICACITÉ DU CIBLAGE

Au cours de l'année 2019, le CNSP a cherché à améliorer l'efficacité et le suivi du ciblage fourni aux unités. A ce titre, plusieurs indicateurs ont soit évolué, soit été créés :

- **Suivi des navires contrôlés en infraction pêche l'année N-1** : l'objectif est que 100 % de ces navires en infraction l'année précédente soient recontrôlés, car le taux de récurrence est important. En 2019, seulement 63,3 % de ces navires l'ont été. La liste des navires ciblés à ce titre est transmise en marge des orientations trimestrielles de contrôle diffusées par le CNSP.
- **Suivi des contrôles « ciblés »** : ce nouvel indicateur permet de calculer la part des inspections « ciblées » sur le total des inspections réalisées par les navires placés sous ordre de mission du CNSP. Un contrôle est considéré comme « ciblé » quand il correspond aux priorités de contrôle définies par le CNSP sur l'ordre de mission et à la liste de ciblage transmise par le CNSP à l'unité en début de mission, et réactualisée tout au long de la mission. Des contrôles sur des cibles non identifiées par le CNSP mais pertinentes au vu de la réalisation des objectifs de contrôle fixés dans les PIRC sont également considérés comme « ciblés ». Par exemple, un navire de pêche pêchant l'anchois à la bolinche dans le Golfe de Gascogne et faisant moins de 12m, donc non identifié au VMS, proposé par l'unité de contrôle au CNSP, peut être « ciblé » tant que l'objectif chiffré du PIRC n'est pas atteint. Pour l'année 2019, l'objectif était que 100 % des inspections effectuées par des navires sous ordre de mission soient ciblées. Au résultat, seulement 62,5 % des inspections ont été ciblées en 2019.

Deux autres indicateurs ont été créés en 2019, mais leur mise en place n'est effective que depuis le 1^{er} janvier 2020 :

- **Suivi des appels du CNSP vers les centres opérationnels** : l'objectif est pour le CNSP de s'assurer de l'exactitude des plannings des moyens prévus en mission de police des pêches ou susceptibles de l'être, auprès des différents centres opérationnels (Marine, Douane, Gendarmerie maritime). Chaque semaine, à chaque début de service, les superviseurs de façade doivent assurer 100 % des appels vers les centres opérationnels.
- **Suivi des appels du CNSP vers les unités sous ordre de mission** : afin de s'assurer de la bonne disponibilité des unités de contrôle prévues en police des pêches et de renforcer le pilotage opérationnel des moyens et la transmission de listes de ciblage, l'objectif est d'atteindre au moins 60 % d'appel du CNSP vers les moyens hauturiers et semi-hauturiers avant départ en mission.

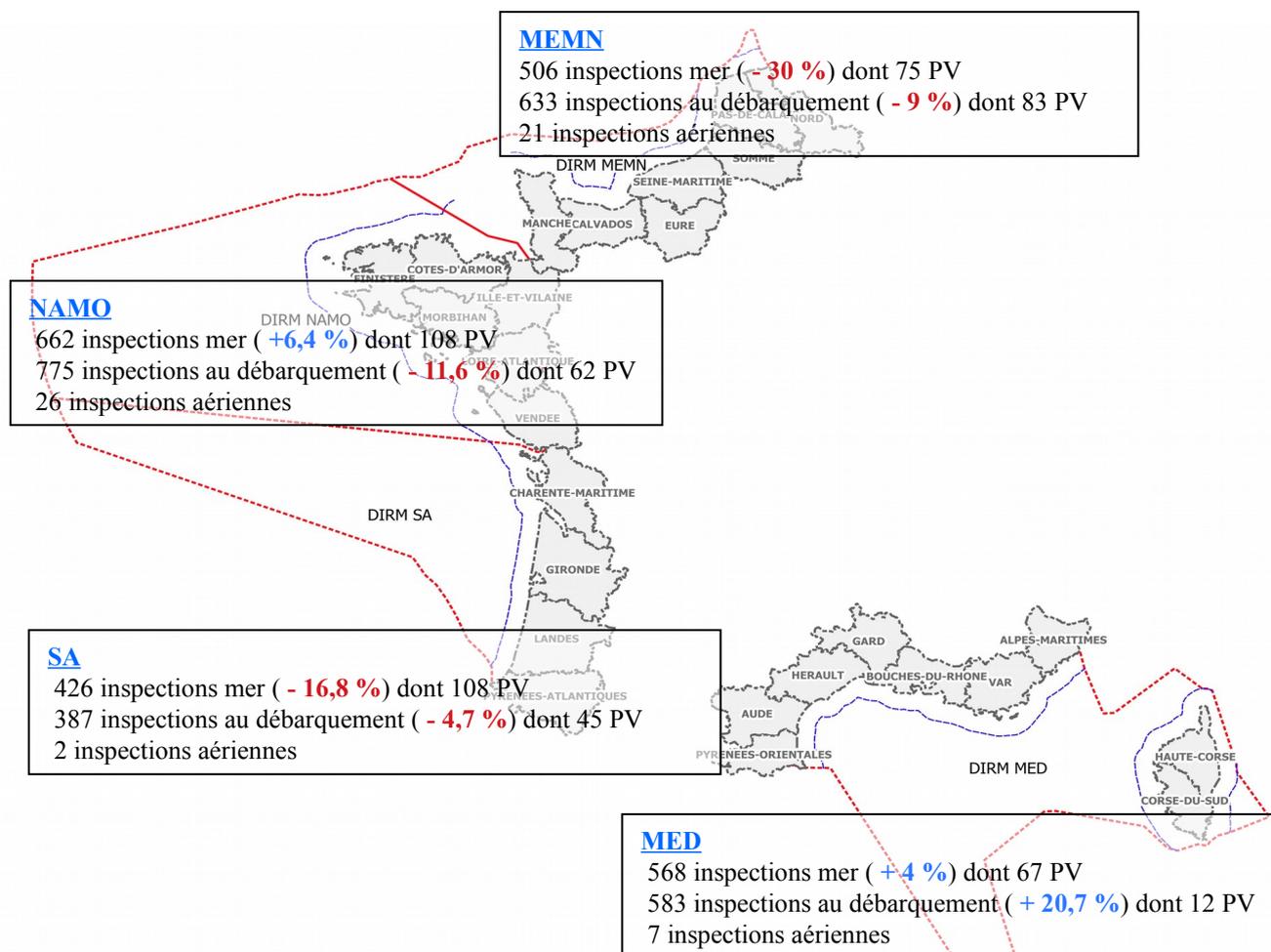
1.4. CONTRÔLES CROISÉS

Le contrôle croisé est mis en œuvre à partir des principales données suivantes : trajectographie VMS, données de captures, données de commercialisation, droits de pêche, consommation des quotas. Le CNSP porte une attention particulière sur les espèces soumises à plans pluriannuels.

L'ensemble des contrôles croisés effectués depuis Etel sont diffusés aux DML et DIRM concernées pour suite à donner. En 2019, le CNSP a réalisé et transmis vers les services concernés **103** procédures de contrôles croisés (**+56%**) concernant **90** navires permettant de détecter des suspicions d'infractions. Le retour d'information sur les suites données à ces contrôles croisés reste faible, environ **25 %**.

1.5. OBJECTIFS PIRC

1.5.1. BILAN DES OBJECTIFS MÉTROPOLE

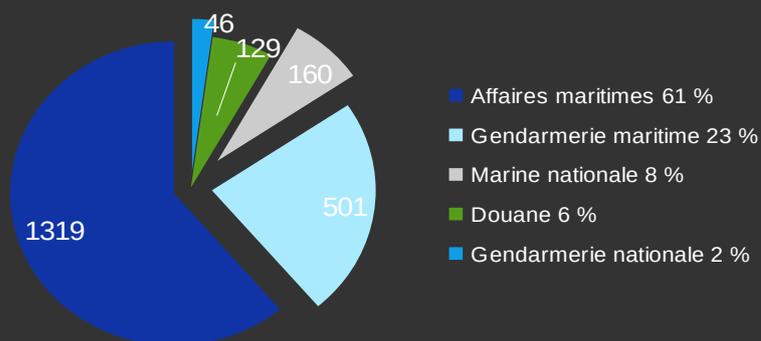


NB : Les inspections aériennes correspondent aux navires détectés en infraction lors d'une patrouille de surveillance, rapportés au CNSP et enregistrés dans la base POSEIDON.

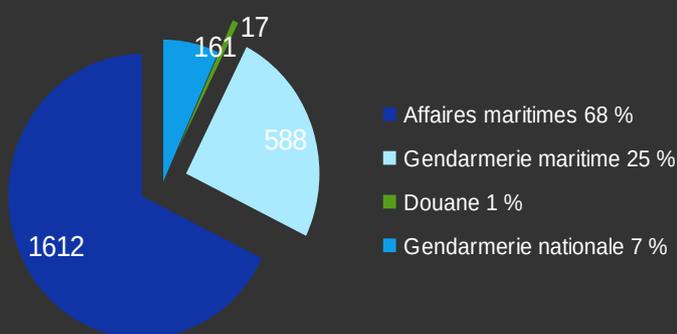
1.5.1.1 Répartition nationale des inspections par administration

Les inspections en mer et au débarquement se répartissent entre administrations de la façon suivante :

Répartition nationale des inspections en mer par administration
2019



Répartition des inspections au débarquement par administration

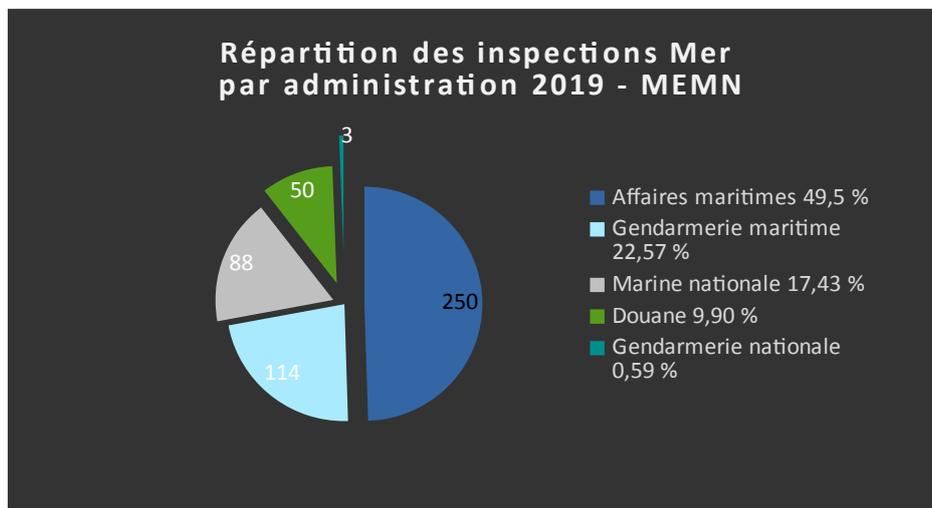


1.5.1.2 Façade Manche-Est – Mer du Nord

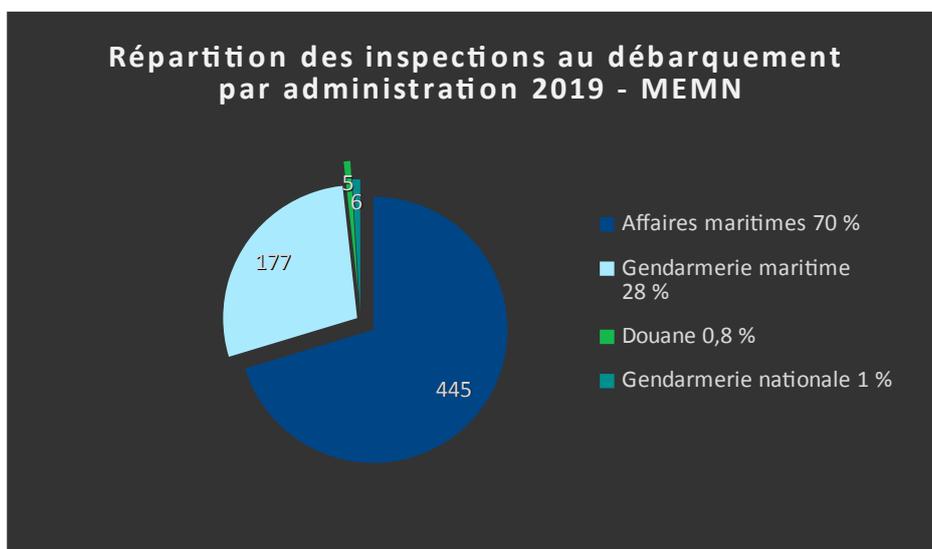
Toutes administrations confondues, **1 161** inspections ont été effectuées en 2019 sur la façade Manche Est-Mer du Nord :

- **506** inspections en mer
- **633** inspections au débarquement
- **21** inspections aériennes.

La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle (mer – débarquement) est décrite dans les diagrammes suivants :

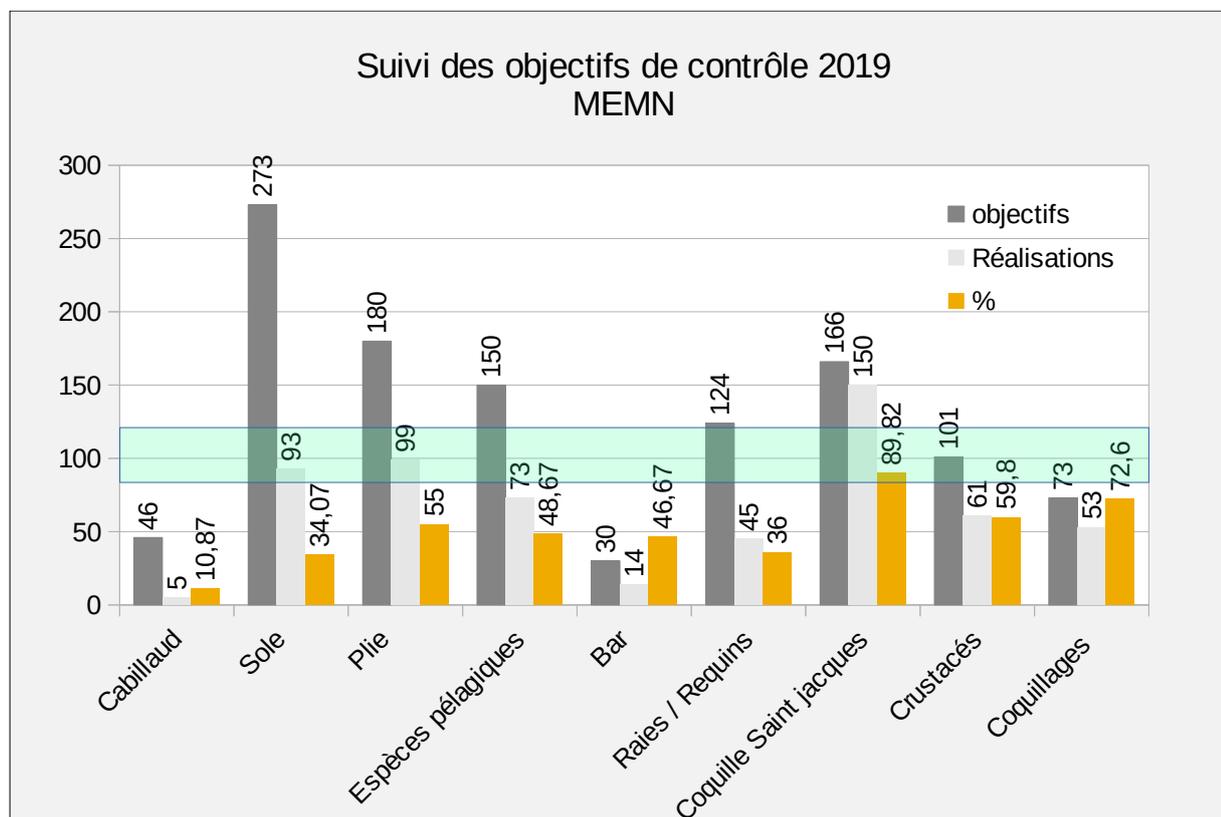


La forte diminution du nombre des inspections en mer par rapport à l'année 2018 (-30 %) s'explique par une moindre disponibilité des moyens nautiques sur la zone. La longue indisponibilité du PAM Thémis (237 inspections en 2018 contre 132 en 2019) et l'augmentation des missions liées à l'AEM justifient en grande partie cette baisse.



La diminution des inspections au débarquement est moins marquée qu'en mer mais reste significative (-9%). Elle s'explique en grande partie par une moindre disponibilité des moyens de la Gendarmerie maritime, qui aura effectué 177 inspections en 2019, contre 208 l'année précédente.

Malgré une baisse de -5 % du nombre d'inspections, les Affaires maritimes assurent plus de 70% des contrôles à la débarque, grâce notamment à la mobilisation des moyens ULAM (Unités littorales des Affaires Maritimes) qui dépendent des DDTM. La hausse des contrôles enregistrés par la Douane en 2018 ne s'est pas poursuivie et revient à son niveau de 2017.



Pour rappel, une « inspection » en mer peut donner lieu à la réalisation d'un ou plusieurs « contrôles » sur les espèces identifiées dans le PIRC et présentes au moment de l'inspection. Lorsque le nombre de contrôles est dans la fourchette 80-120 %, l'objectif est considéré comme réalisé ().

Sur la façade de la DIRM Manche Est – Mer du Nord, les objectifs de contrôle n'ont pas été réalisés, en particulier sur les espèces d'intérêt communautaire (cabillaud, sole, plie, espèces pélagiques, bar, raies et requins).

La forte baisse du nombre d'inspections en mer explique en grande partie la non atteinte des objectifs, puisque le ratio du nombre de contrôles par inspection était à un niveau correct (2,69 contrôles/inspection). Les forts enjeux sur la coquille Saint-Jacques en fin d'année ne permettent pas de rattraper les retards accumulés sur les autres objectifs.

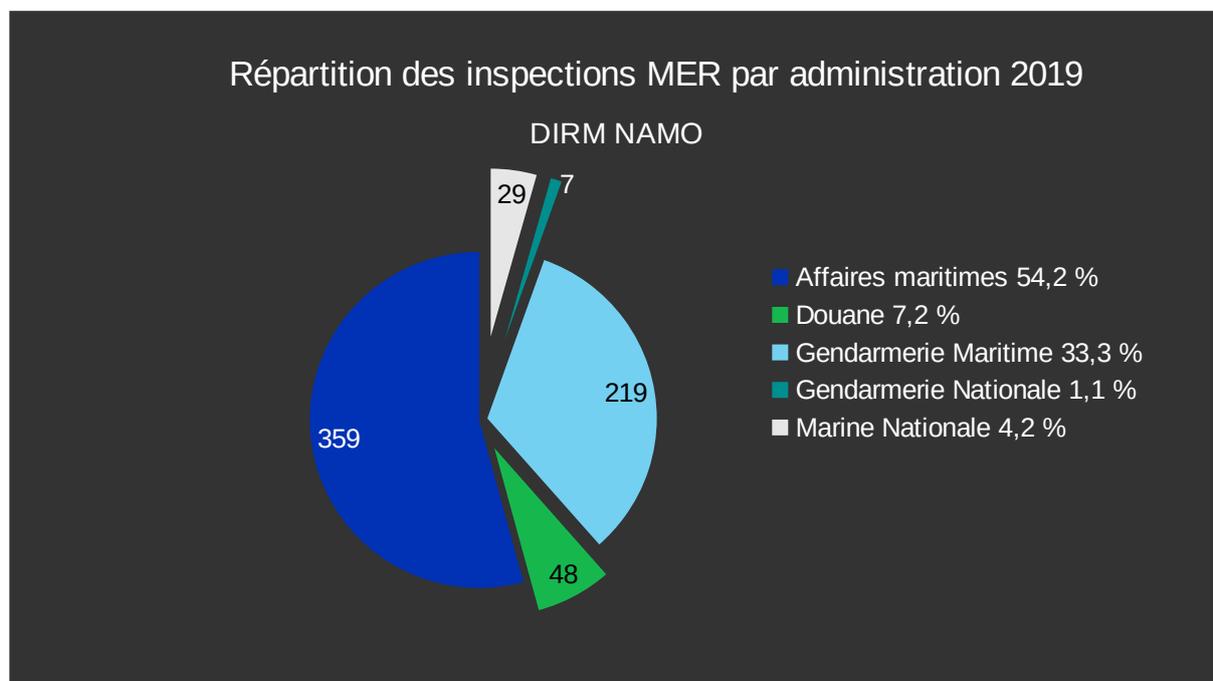
1.5.1.3 Façade Nord-Atlantique Manche-Ouest

Toutes administrations confondues, **1463** inspections ont été effectuées en 2019 sur la façade NAMO :

- **662** inspections en mer
- **775** inspections au débarquement
- **26** inspections aériennes sur la façade NAMO-SA

La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle (mer – débarquement) est la suivante :

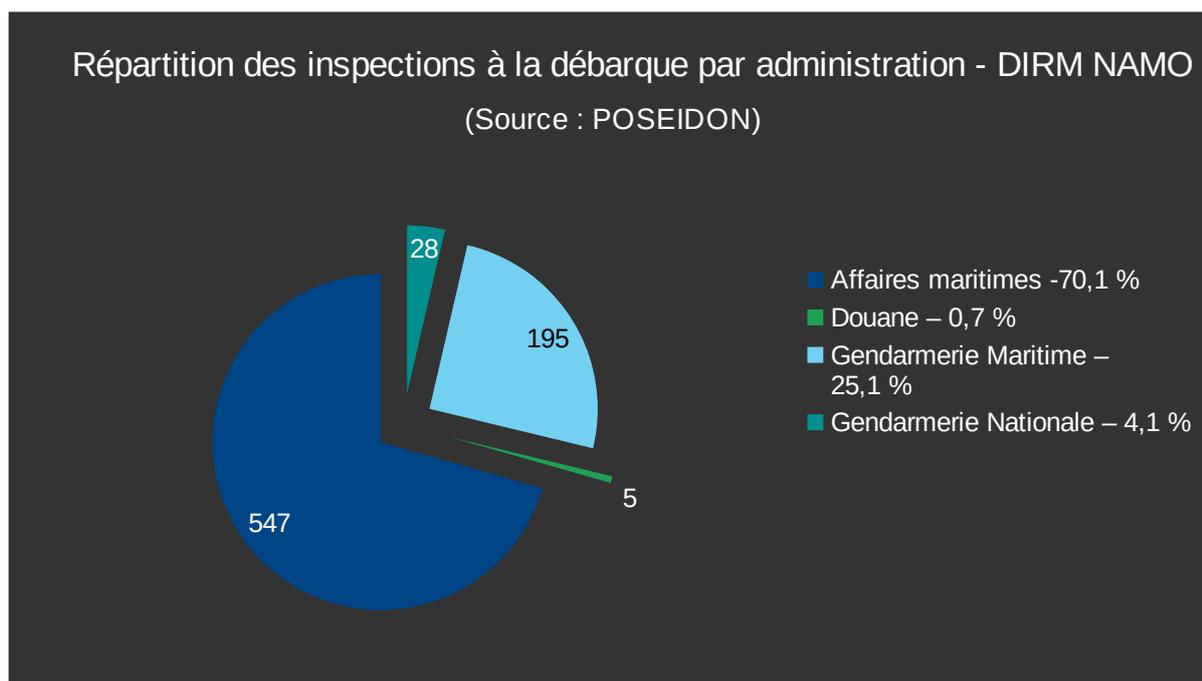
Répartition des inspections MER par administration 2019



La chute de la courbe des inspections observée en 2018 en NAMO s'est bien rétablie (+ 8,7% en 2019), grâce notamment au bon retour de disponibilité du PAM IRIS. Les Affaires maritimes assurent d'ailleurs plus de la moitié des inspections en mer en NAMO (54%). Alors que la Gendarmerie Maritime et la Douane soutiennent fortement leurs efforts en mer, la Marine Nationale n'a pas pu être suffisamment présente.

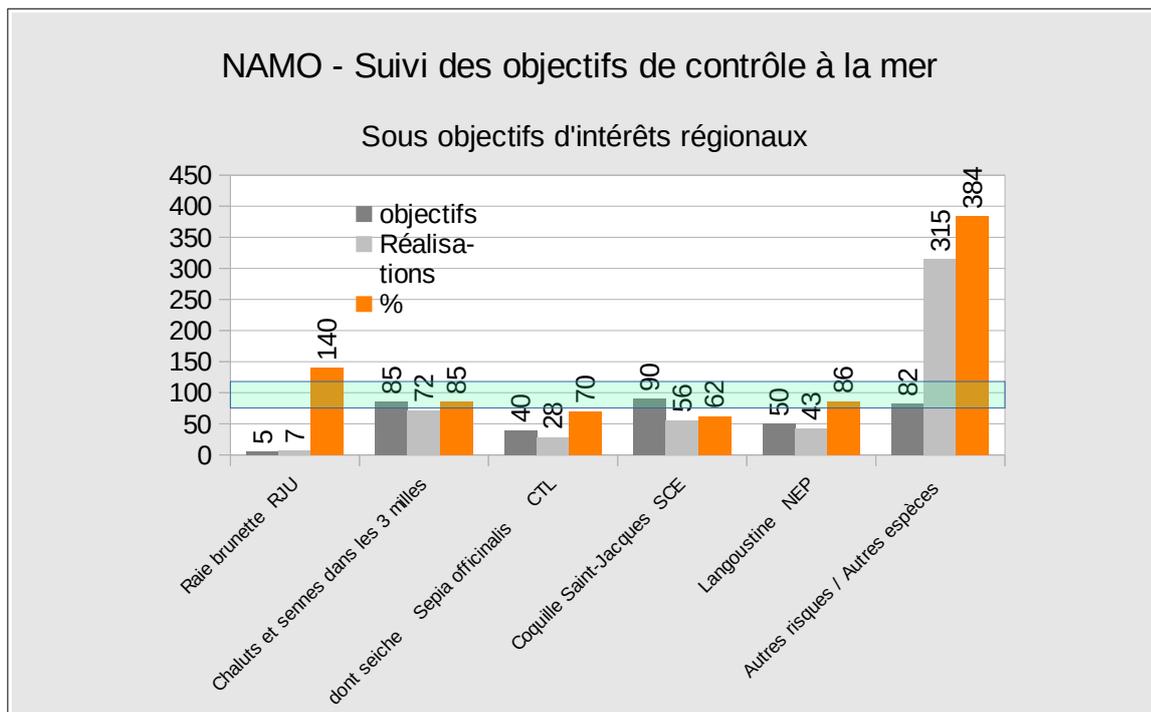
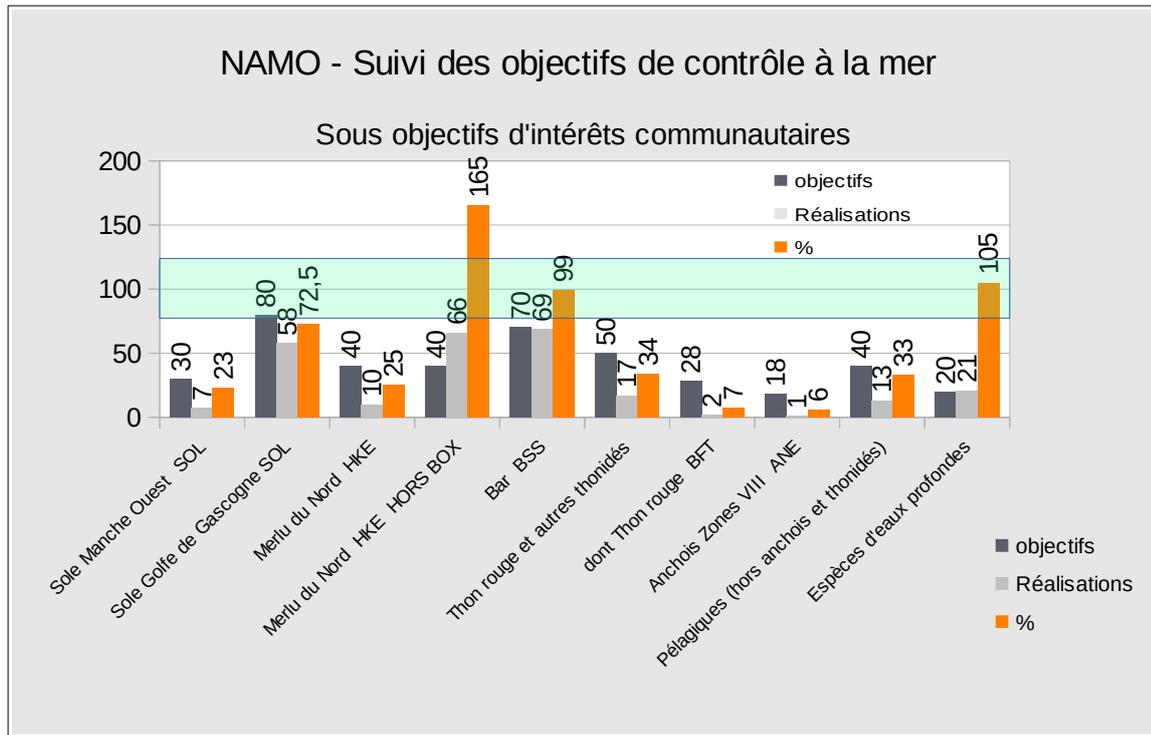
Répartition des inspections à la débarque par administration - DIRM NAMO

(Source : POSEIDON)



Le nombre de contrôles au débarquement a fortement baissé pour les Affaires maritimes, à un niveau légèrement supérieur à celui de 2017. La contribution de la Gendarmerie Nationale est en très nette augmentation puisqu'elle a quasiment doublé son nombre d'inspections. Le nombre d'inspection réalisé par la Gendarmerie Maritime est en légère hausse, alors qu'il a été divisé par deux pour la Douane.

Bilan des objectifs de contrôles en mer NAMO



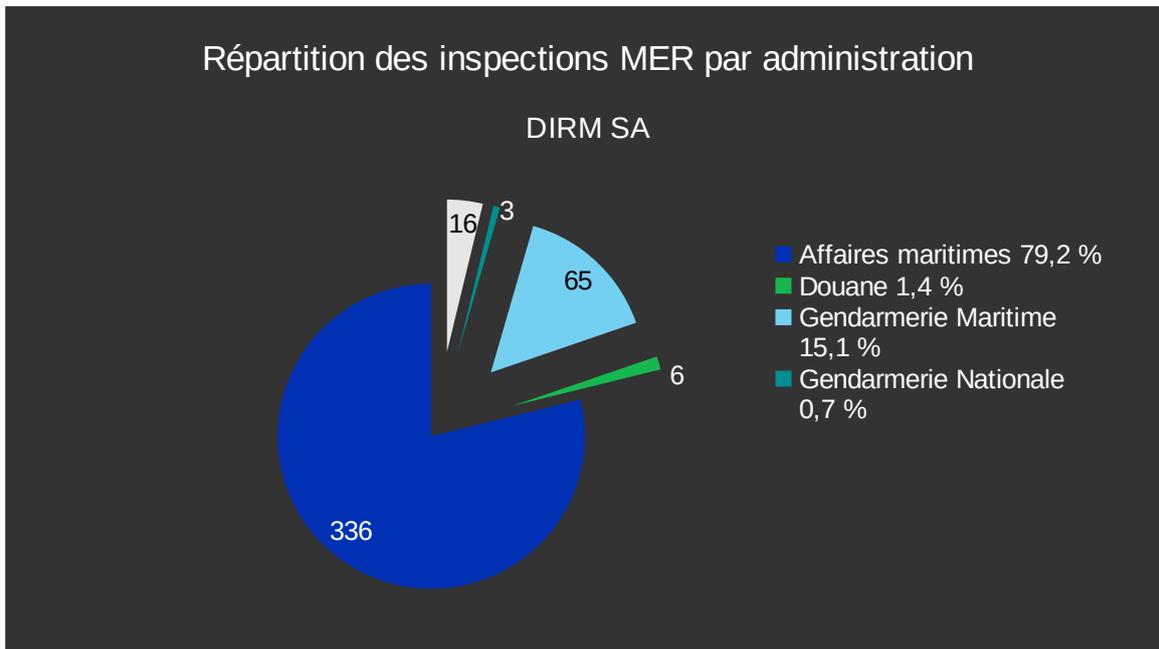
Sur la façade NAMO, 7 objectifs ont été réalisés (dont 2 dépassés) et 2 atteignent les 70 %. Les objectifs d'intérêt communautaire portant sur la Sole Manche Ouest, le Merlu du Nord dans le BOX, Thon Rouge, Autres Thonidés, Anchois et Pélagiques hors anchois et thonidés et les objectifs d'intérêt régional et la Coquille Saint-Jacques sont sous-réalisés.

1.5.1.4 Façade Sud-Atlantique

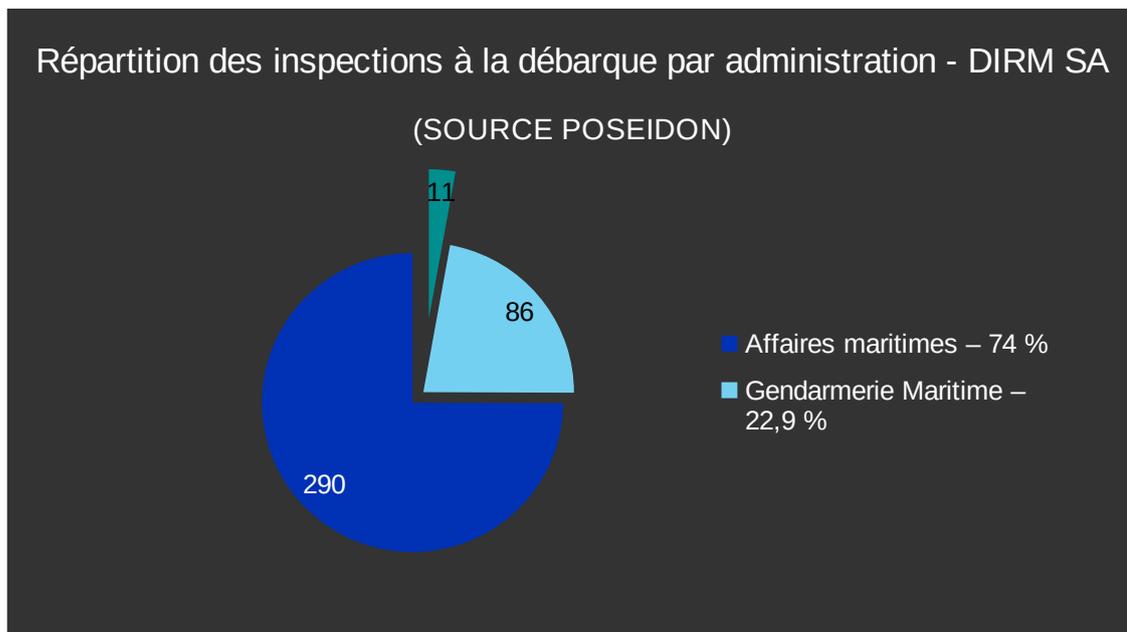
Toutes administrations confondues, **815** inspections ont été effectuées en 2019 sur la façade SA :

- 426 inspections en mer
- 387 inspections au débarquement
- 2 inspections aériennes

La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle (mer – débarquement) est la suivante :

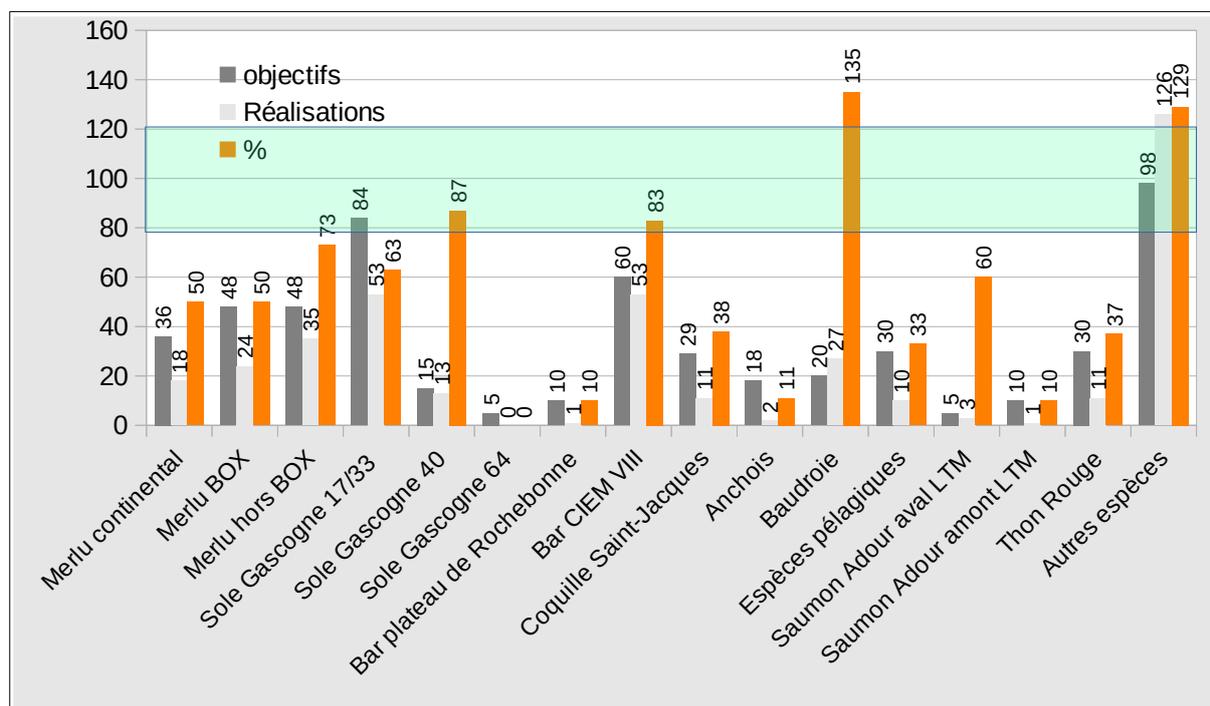


Sur la façade SA, une baisse de **-21 %** de l'effort de contrôle en mer est à constater. Si les Affaires Maritimes et la Gendarmerie Maritime assurent l'immense majorité des contrôles en mer, l'indisponibilité de la VRS Gabian sur une partie de l'année ainsi que la moindre disponibilité de la Gendarmerie maritime et de la Douane expliquent ces résultats. Alors qu'une hausse du nombre d'inspections était constatée au cours des premiers trimestres de l'année 2019, les conditions météo, des problèmes techniques et d'effectifs ont achevé d'inverser la tendance.



Les inspections à la débarque chutent drastiquement de près de **-14 %** sur la façade, et ce malgré la hausse du nombre de préavis (thon rouge Atlantique, sole). Toutes les administrations sont en diminution de leur effort de contrôle.

Suivi des objectifs de contrôles en mer SA



Sur la façade Sud-Atlantique, 4 objectifs sont réalisés. Les objectifs sole Pyrénées Atlantiques, bar plateau de Rochebonne, anchois, espèces pélagiques, saumon et thon rouge sont nettement sous-réalisés.

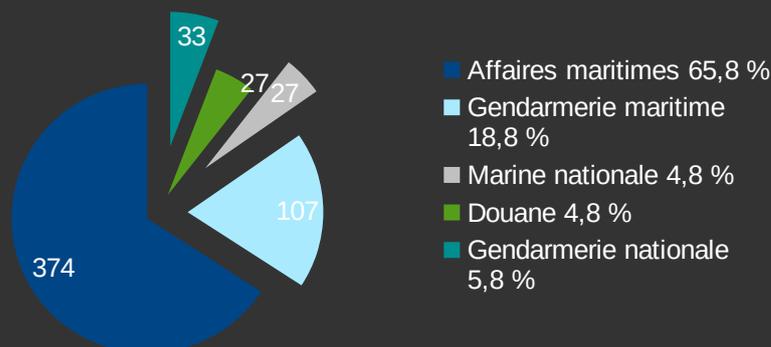
1.5.1.5 Façade Méditerranée

Toutes administrations confondues, **1151** contrôles ont été effectués en 2019 sur la façade Méditerranée :

- **568** inspections en mer
- **583** inspections au débarquement
- **7** inspections aériennes.

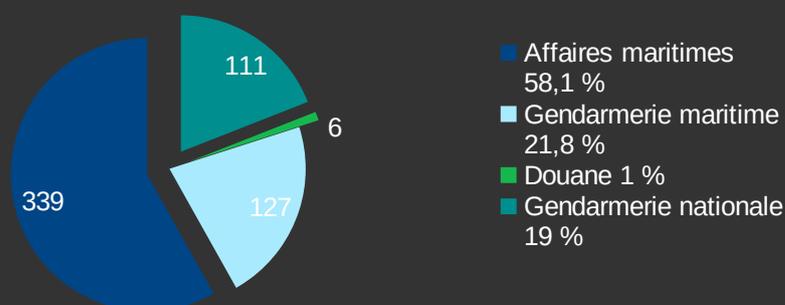
La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle (mer – débarquement) est la suivante :

Répartition des inspections en mer par administration 2019 - MED

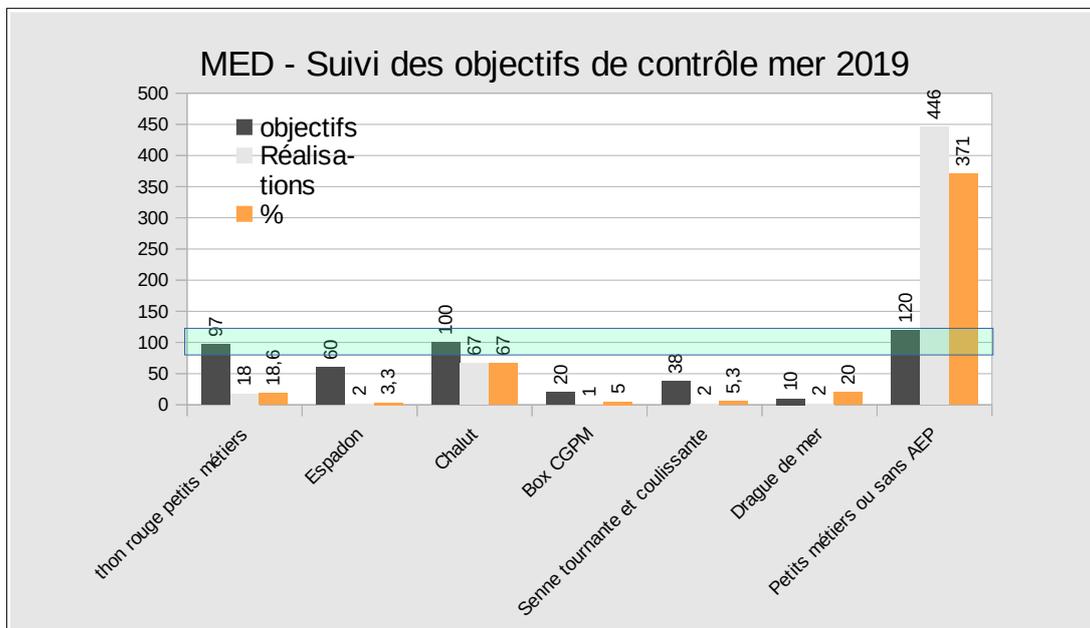


Alors que le nombre d'inspections en mer est en hausse de **+5,5 %** sur la façade, les Affaires Maritimes ne réalisent plus que 65,8 % du total de ces inspections contre 76 % en 2018 et 80 % en 2017. La Gendarmerie Maritime confirme sa présence à la mer, avec une augmentation de 57 à 107 contrôles, soit une augmentation proche de 88 %. La progression de la Gendarmerie Nationale est également très forte, multipliant par deux son nombre d'inspections tout comme la Douane (**+42%**). La Marine Nationale dénombre 5 contrôles de moins qu'en 2018.

Répartition des inspections au débarquement par administration 2019 - MED



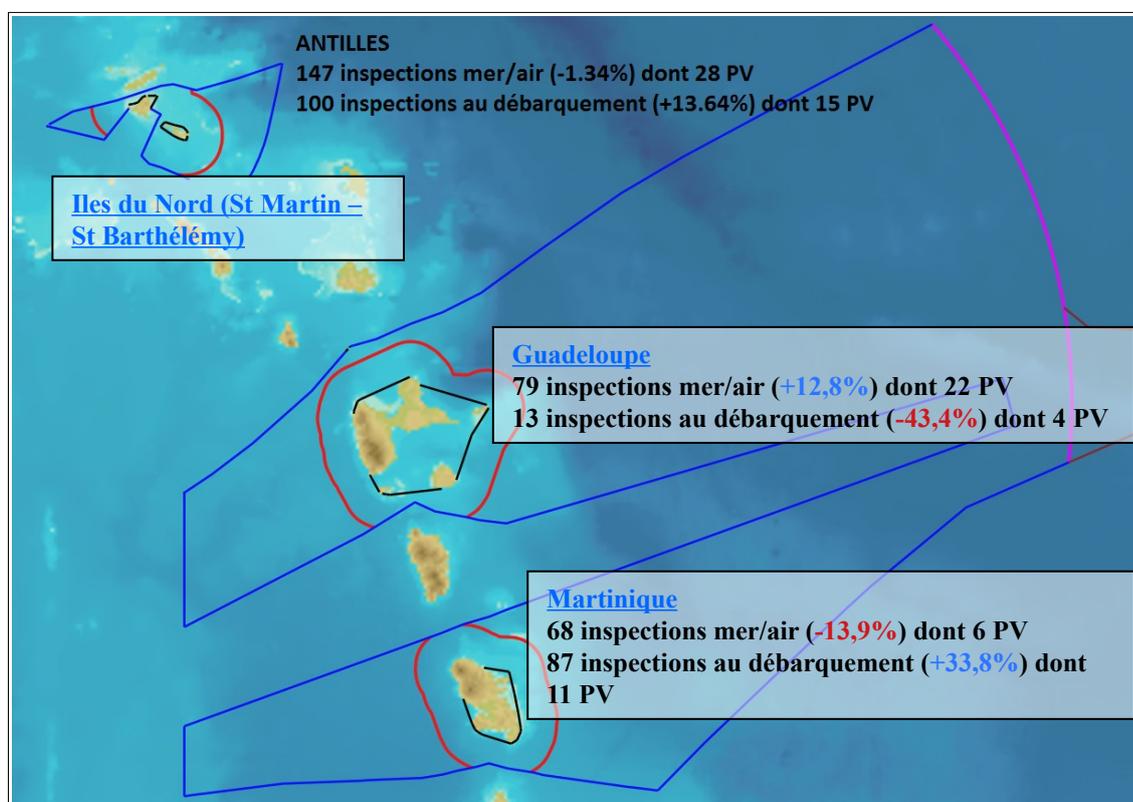
Au débarquement, les Affaires maritimes ont renforcé leur présence, avec une hausse de **+6,6 %** du nombre d'inspections réalisées. La Gendarmerie Maritime (**+51%**) et la Gendarmerie Nationale (**+65%**) affichent une hausse substantielle du nombre d'inspections réalisées alors que la Douane est en forte baisse (6 inspections contre 14 en 2018).



Sur la façade de la DIRM Méditerranée, seul l'objectif « petits métiers » est réalisé et largement dépassé. Les indicateurs du CNSP mettent en avant que le ciblage proposé par le CNSP est peu pris en compte sur la façade, ce qui contribue à la difficulté à atteindre les objectifs.

1.5.2. BILAN DES OBJECTIFS OUTRE-MER

1.5.2.1 Zone Antilles-Guyane



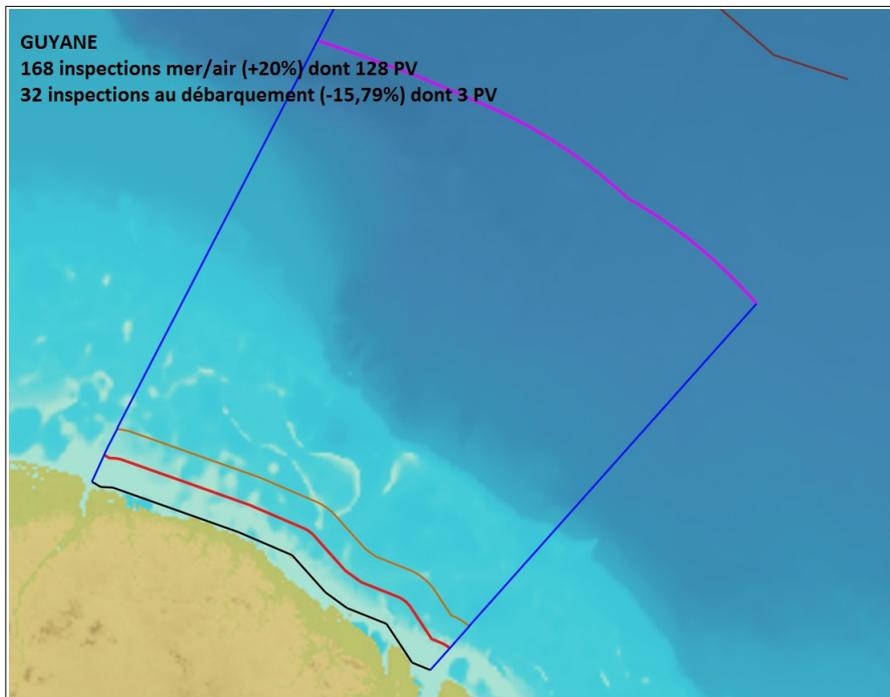
En Guadeloupe, **92** inspections ont été réalisées en 2019, toutes administrations confondues :

- **79** inspections en mer (70 en 2018)
 - **13** inspections au débarquement
- Elles ont donné lieu à 26 procès verbaux.

En Martinique, **155** inspections ont été réalisées en 2019 (144 en 2018), toutes administrations confondues :

- **68** inspections en mer
- **87** inspections au débarquement

Elles ont donné lieu à 17 procès-verbaux.

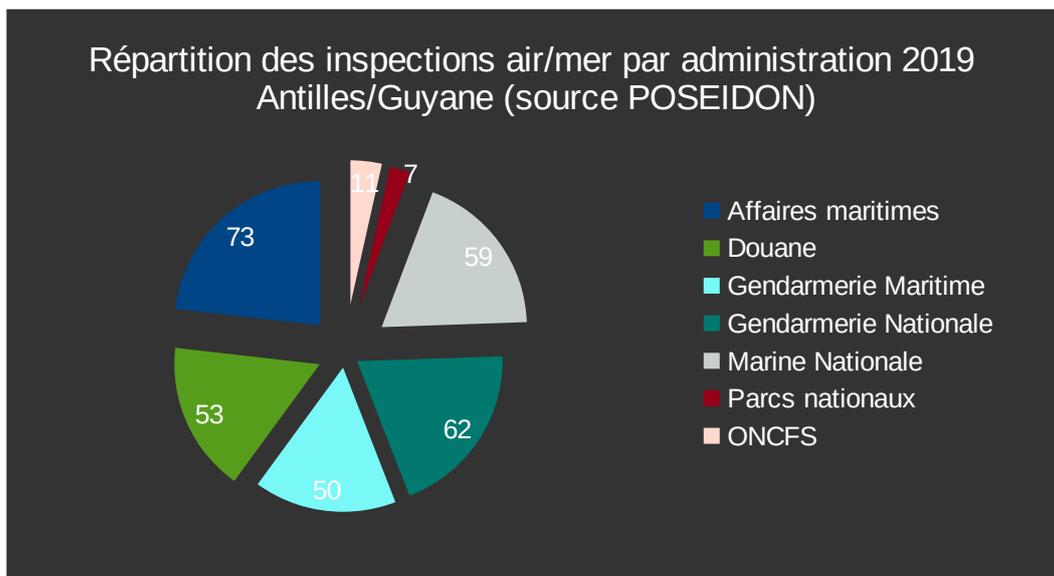


En Guyane, **200** inspections ont été réalisées en 2019 (176 en 2018), toutes administrations confondues :

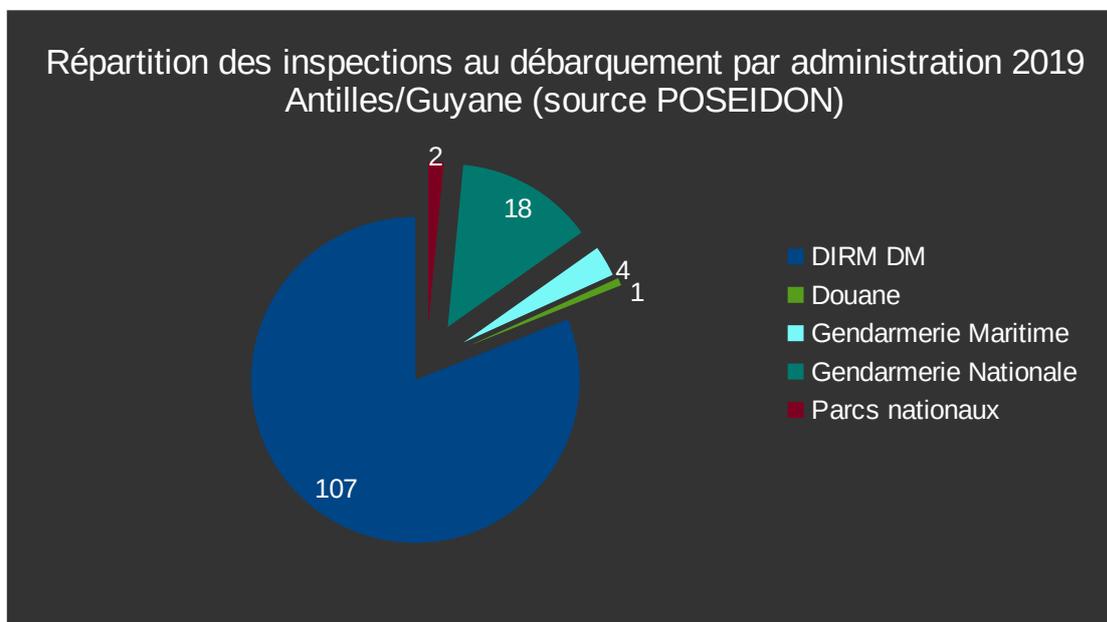
- **168** inspections en mer
- **32** inspections au débarquement.

Elles ont donné lieu à **131** procès-verbaux, dont 128 en mer.

La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle est la suivante :

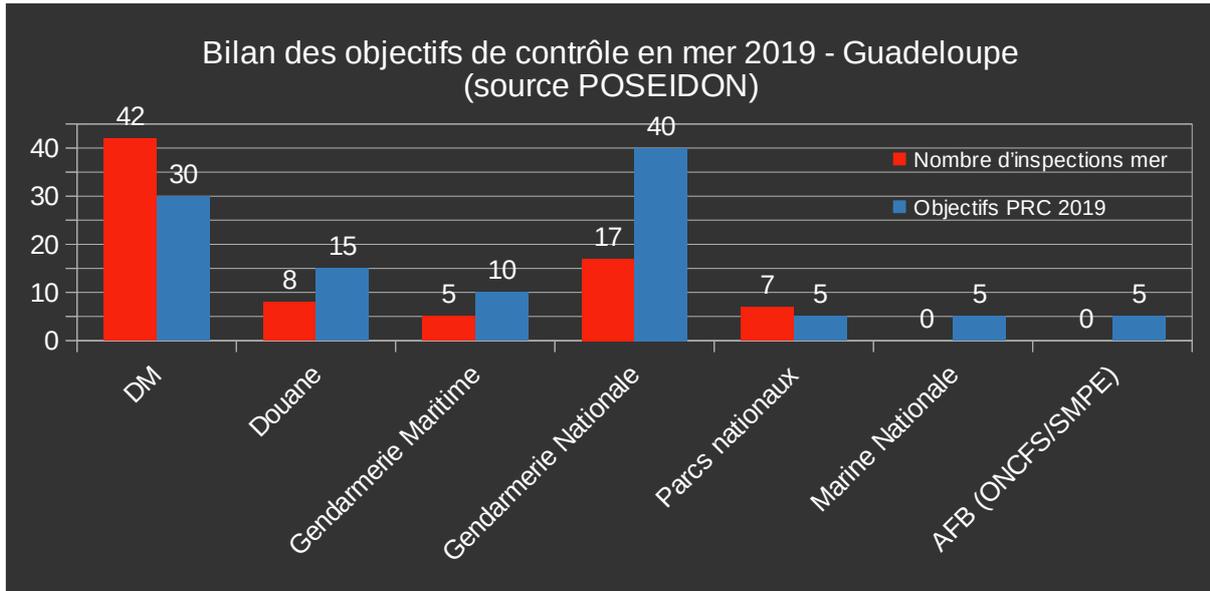


Les inspections à la mer ont particulièrement progressé en 2019, pour toutes les administrations (+20%). Sur la Guyane, la présence de la Marine Nationale et de la Gendarmerie Maritime dans le cadre de la lutte contre la pêche INN a permis une augmentation de +32 % des contrôles en mer pour chacune. Pour la DM, la montée en puissance de l'ULAM 973 a notamment permis de multiplier par 6 l'effort de contrôle en mer, passant de 2 à 12 inspections, avec des contrôles désormais opérés sur Saint-Laurent-du-Maroni. En Guadeloupe, même constat de hausse de l'effort avec une augmentation de +75 % des contrôles en mer pour les moyens de la DM. L'action de la Gendarmerie Nationale s'est plutôt concentrée sur la Martinique et dans une moindre mesure la Guadeloupe. Enfin, l'action de la Douane est en légère baisse du fait d'une moindre présence en Guyane en mer (-10%).



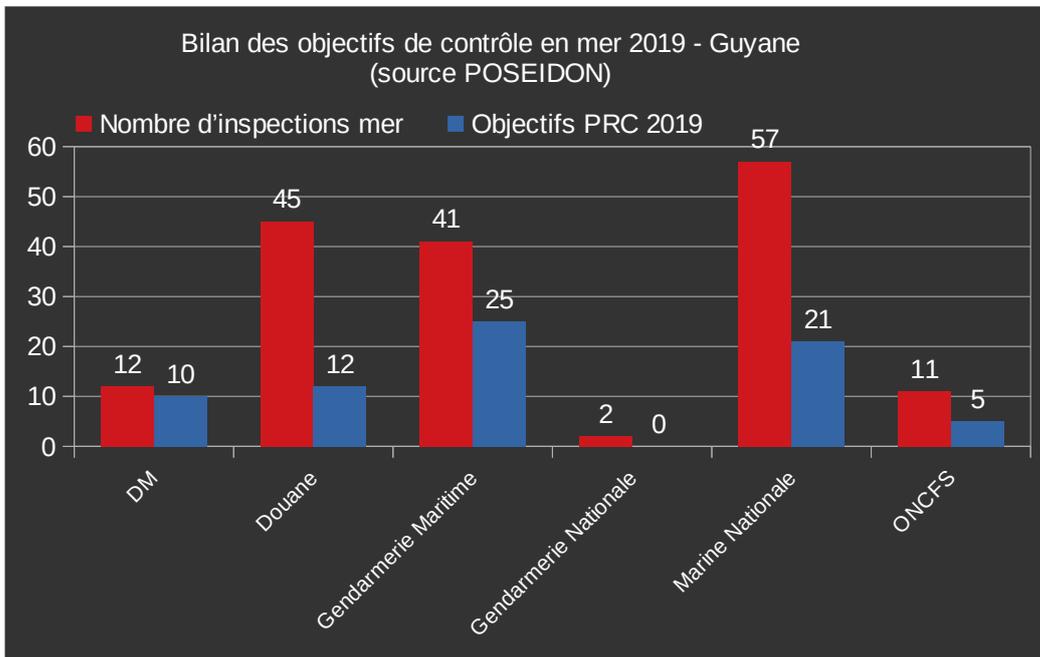
Le nombre d'inspections à la débarque est de 132 (+6,4%), due principalement à une hausse très importante des contrôles effectués par les ULAM en Martinique et en Guyane. Les ULAM contribuent pour 81 % aux inspections dans la zone Antilles-Guyane. En Martinique, les ULAM ont largement accentué leurs contrôles (+51 %), ciblant en particulier les navires Vénézuéliens débarquant à Fort-de-France. L'effort de contrôle de la Gendarmerie Nationale a dans le même temps légèrement diminué de -11 %. En Guyane, le nombre d'inspections à la débarque a baissé de -15 % (32 en 2019, contre 36 en 2018). Si l'ULAM 973 a régulièrement renforcé ses contrôles ses dernières années, il est à constater un effondrement des contrôles réalisés par la Gendarmerie Maritime, qui a concentré son effort de contrôle en mer (-72%).

En Guadeloupe, la répartition des inspections à la mer est la suivante :



Comme indiqué plus haut, les Affaires Maritimes (Direction de la Mer) ont renforcé leur effort de contrôle et dépassent de **+140 %** leurs objectifs de contrôle à la mer. En revanche, la Gendarmerie Nationale, la Gendarmerie Maritime et la Douane ne réalisent respectivement que 42 %, 53 % et 50 % de leurs objectifs. Au total, seulement 72% des objectifs de contrôle du PRC Guadeloupe sont réalisés.

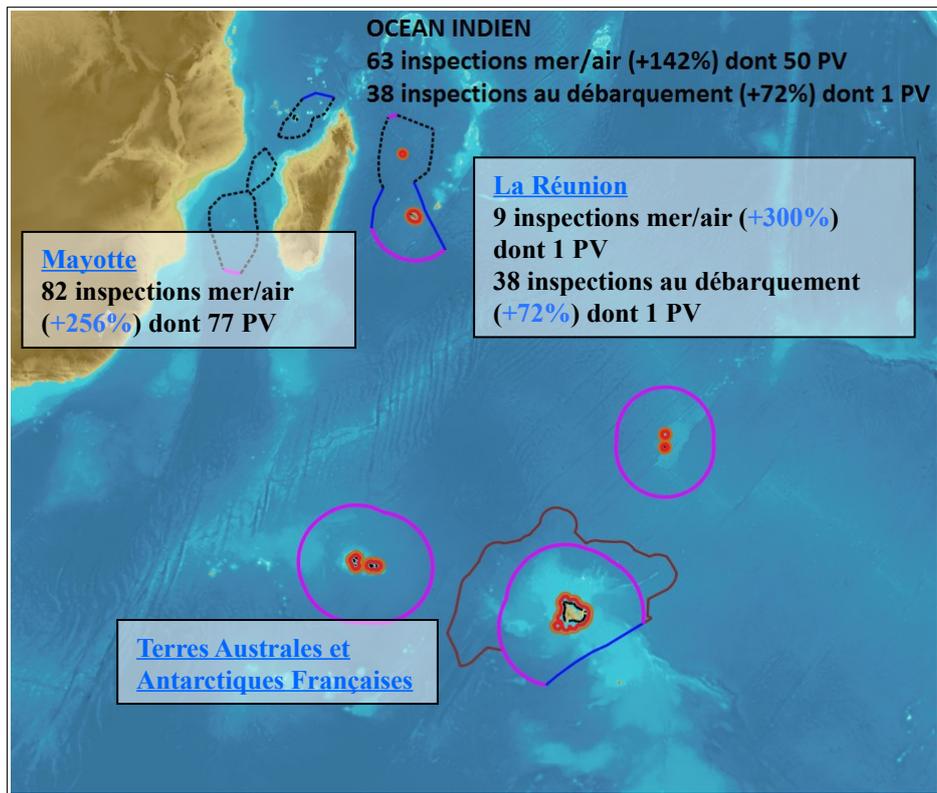
En Guyane, la répartition des inspections à la mer est la suivante :



Toutes les administrations dépassent leurs objectifs de contrôle à la mer, en particulier la Douane (**+275%**), la Marine Nationale (**+171%**) et la Gendarmerie Maritime (**+64%**).

S'agissant de la Martinique, les objectifs de contrôle à la mer du PRC étant formulés en jours de mer par administration, et non pas en nombre d'inspections, le CNSP n'est pas en mesure de présenter les résultats.

1.5.2.2 Océan indien



A la Réunion, **47** inspections ont été réalisées en 2019, toutes administrations confondues :

- **9** inspections en mer (3 en 2018)
- **38** inspections au débarquement

Elles ont donné lieu à 2 procès verbaux.

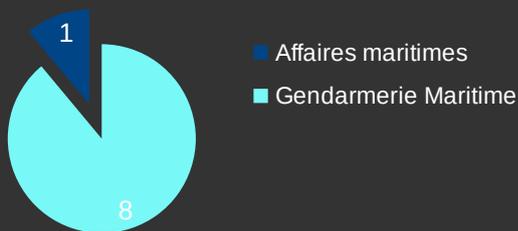
A Mayotte, **82** inspections ont été réalisées en 2019 (23 en 2018), toutes administrations confondues :

- **63** inspections en mer
- **19** inspections aériennes

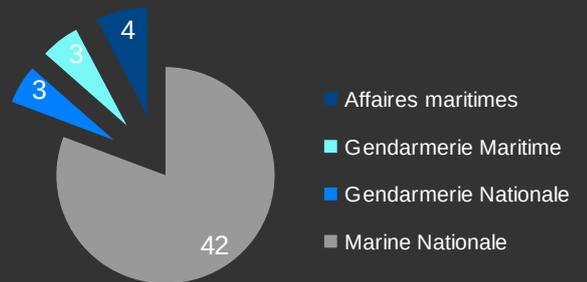
Elles ont donné lieu à la rédaction de 77 procès-verbaux.

La répartition des contrôles par administration et par type de contrôle est la suivante :

2019 - Répartition des inspections air/mer par administration - La Réunion (source POSEIDON)



Répartition des inspections air/mer par administration - Mayotte (source POSEIDON)



A la Réunion, la plupart des inspections en mer ont été effectuées par la Gendarmerie Maritime. De son côté, la Marine Nationale a rehaussé ses inspections en mer (+177%), renforçant sa présence dans les ZEE Mayotte et Eparses.

En ce qui concerne les inspections au débarquement pour l'Océan Indien (38), elles ont été réalisées par la Gendarmerie Maritime dans leur intégralité à La Réunion. Cette hausse est imputable à l'augmentation du nombre de débarquements des navires pêchant dans les TAAF, ces navires devant systématiquement être contrôlés pour le compte de la CCAMLR lorsqu'ils pêchent dans ces zones.

Ces résultats doivent néanmoins être nuancés, puisque l'augmentation des inspections rapportées au CNSP est aussi liée au rapportage direct des unités vers le CNSP et non plus vers le CROSS Réunion.

1.6. ENCADREMENT DES CAMPAGNES SPÉCIFIQUES

1.6.1. JDP THON ROUGE DE L'ATLANTIQUE EST ET DE LA MÉDITERRANÉE

En 2019, la France a réalisé 19 jours de mer en Atlantique et 31 jours de mer en Méditerranée dédiés au JDP, soit un total de **50** jours de mer.

Les unités de contrôle françaises ont réalisé **169** inspections à la mer et **491** inspections au débarquement entrant dans le cadre du JDP.

Concernant les contrôles au débarquement, 2120 préavis représentant 397 tonnes ont été reçus et traités par le CNSP pour la Méditerranée. En Atlantique, le CNSP a reçu et traité 440 préavis représentant 434 tonnes.

La campagne des thoniers-senneurs en Méditerranée constitue le pic d'activité du JDP 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 présents entre 07h00 et 20h00 et assurant une astreinte téléphonique la nuit a été mis en place au sein du CNSP entre le 26 mai et le 01 juillet 2019.

Les thoniers-senneurs français disposaient en 2019 d'un quota de 4374,3 tonnes. Ce quota a été consommé en 14 jours, impliquant une activité intense pendant cette période au sein du pôle dédié.

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 ;
- 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 à l'agence.

Le BSAM « Loire » de la Marine Nationale a réalisé **13** jours de mer dans le cadre spécifique de cette campagne donnant lieu à **17** inspections.

Le CNSP a quant à lui instruit et délivré **46** autorisations de transfert.

1.6.2. 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, la Suède et le Royaume-Uni. Ce plan concerne les divisions CIEM 2a, 3a et 4 et recouvre les pêcheries démersales et pélagiques.

La France participe à la campagne des pêcheries démersales du JDP Mer du Nord.

La France a contribué à hauteur de **8** jours de mer dédiés à ce JDP. Les services français ont réalisé **7** inspections à la mer et **1** inspections au débarquement entrant dans le cadre de cette pêche.

1.6.3. JDP EAUX OCCIDENTALES DE L'ATLANTIQUE NORD-EST

Le plan de déploiement commun « Eaux Occidentales de l'Atlantique Nord Est » concerne les espèces pélagiques 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, le Portugal, l'Espagne, l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Lituanie, la Lettonie, les Pays-Bas, la Pologne et le Royaume-Uni.

En 2019, la France a réalisé **38** jours de mer dédiés au profit du JDP.

Les services français ont réalisé **192** inspections à la mer, **82** inspections au débarquement entrant dans le cadre de cette pêche.

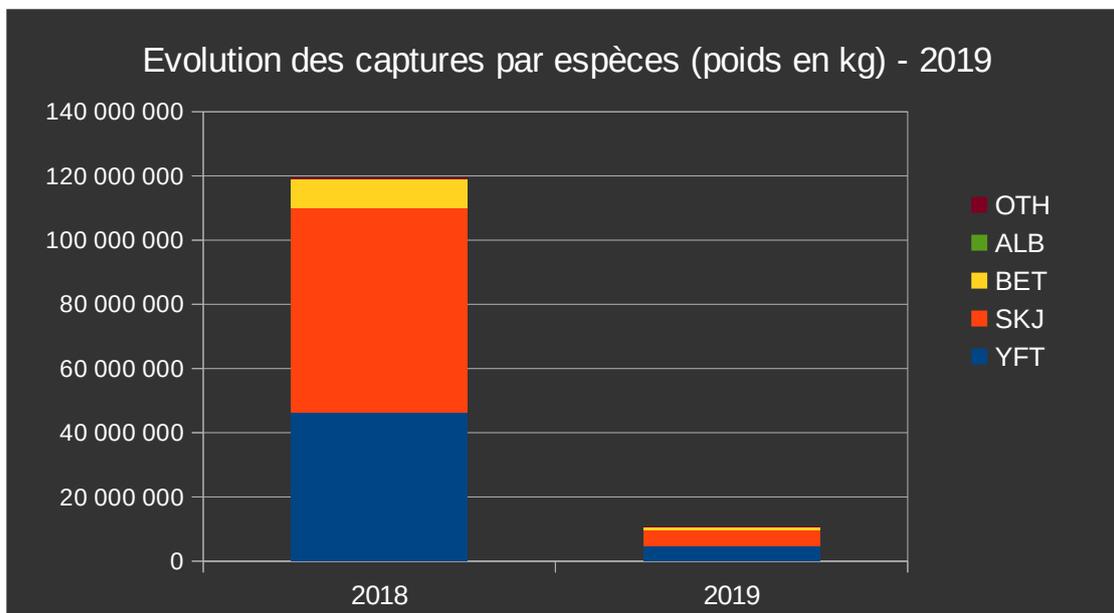
2. Bilan de l'activité du CNSP

2.1. LUTTE CONTRE LA PÊCHE ILLICITE, NON DÉCLARÉE, NON RÉGLEMENTÉE (INN)

En 2019, conformément aux règles prévues par le R(CE) 1005/2008 ainsi que son règlement d'application 1010/2009, le CNSP a validé :

- **806** certificats de captures pour des navires battant pavillon français et débarquant ou transbordant dans des pays tiers, soit une augmentation de **+7,5 %** par rapport à 2018. Il s'agit principalement de certification des captures des thoniers océaniques opérant en Océan Indien et en Atlantique Sud-Ouest.

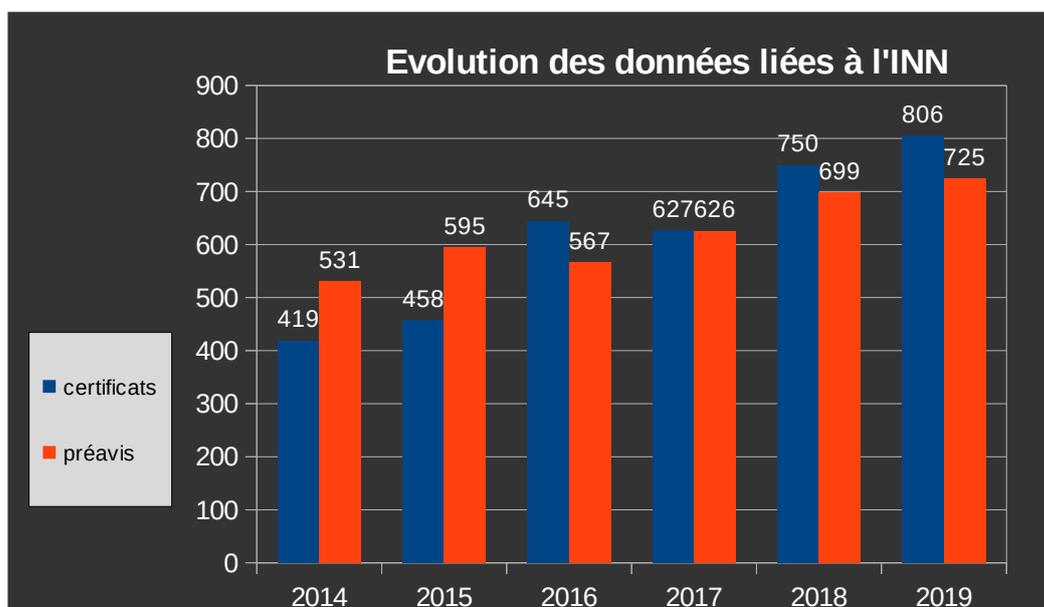
Cela représente environ **10 621** tonnes de produits de la mer certifiés au profit d'armements français qui sont importés sur le territoire de l'UE. Les espèces concernées sont le thon albacore, le thon listao, le thon obèse et le thon germon.



Ainsi, le CNSP aura certifié **12 fois moins** de captures qu'en 2018, puisque **134 046** tonnes de produits de la mer avaient alors été certifiés. S'il a porté sur de plus petits volumes, le travail mené par le CNSP aura pourtant nécessité les mêmes vérifications et donc un temps d'instruction substantiel pour chaque capture. Plusieurs raisons pourraient expliquer cette différence importante dans les volumes : fermetures de quotas (thons obèses en Atlantique), un thonier de la flotte océanique n'est plus opérationnel (naufrage de l'Avel Vor en octobre 2019) ou encore la vente de poisson sur le marché local dans les ports de débarquement d'Etats tiers.

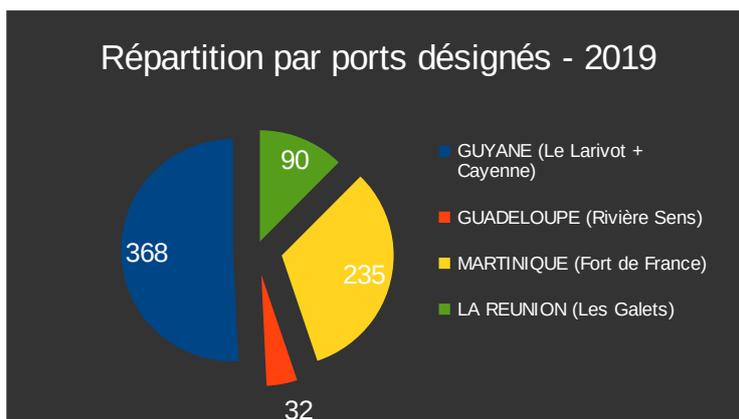
- **725** autorisations d'entrée au port et de débarquement pour les navires battant pavillon pays tiers et débarquant dans un port français, contre 699 en 2018 (+3,7%). Ces autorisations concernent principalement les navires vénézuéliens (80%). Les principaux ports de débarquement sont Le Larivot pour la Guyane et Fort de France pour la Martinique.

Au total, l'activité du CNSP en matière de lutte contre la pêche INN ne fait que confirmer sa hausse d'année en année, comme en témoigne le graphique ci-dessous.



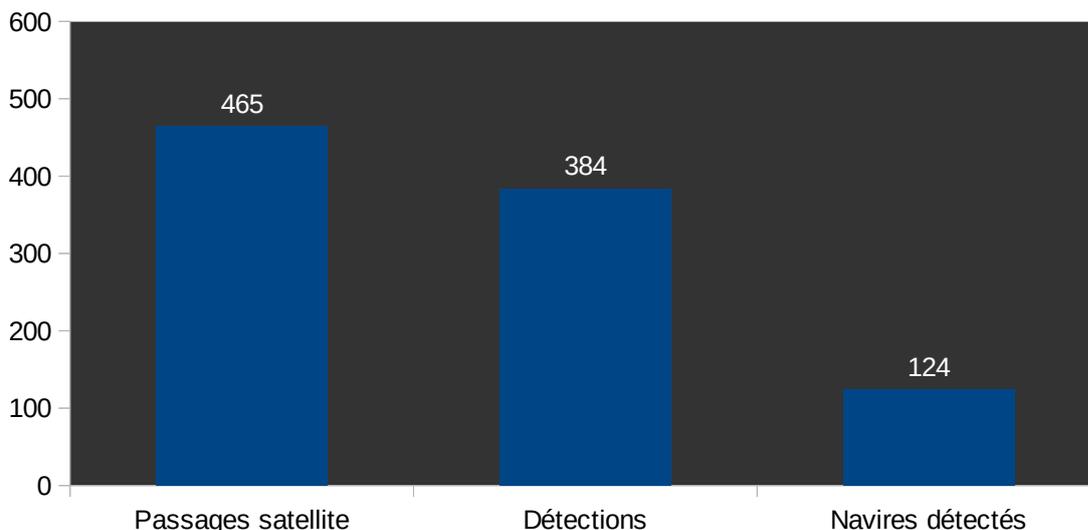
2.2. SURVEILLANCE EN OCÉAN INDIEN

2.2.1. SURVEILLANCE SATELLITAIRE



La surveillance satellitaire des eaux françaises en Océan Indien exercée auparavant par le CROSS Réunion est assurée par le CNSP depuis le mois de janvier 2019. L'outil satellitaire est déployé par la société Telespazio, attributaire d'un marché public. Les fauchées des satellites permettent d'avoir un visuel sur un espace maritime conséquent, allant jusqu'aux îles Kerguelen. Il s'agit d'un outil précieux qui permet de mieux suivre l'activité dans ces zones très éloignées et peu visitables par les moyens nautiques de contrôle français. La ZEE Kerguelen est couverte en moyenne à 100 % sur un cycle de douze jours incluant neuf passages. La ZEE Crozet est couverte en moyenne à 90 % sur un cycle de douze jours incluant sept passages sur orbite.

Surveillance satellitaire en ZEE TAAF 2019 (source LEXURSAT)

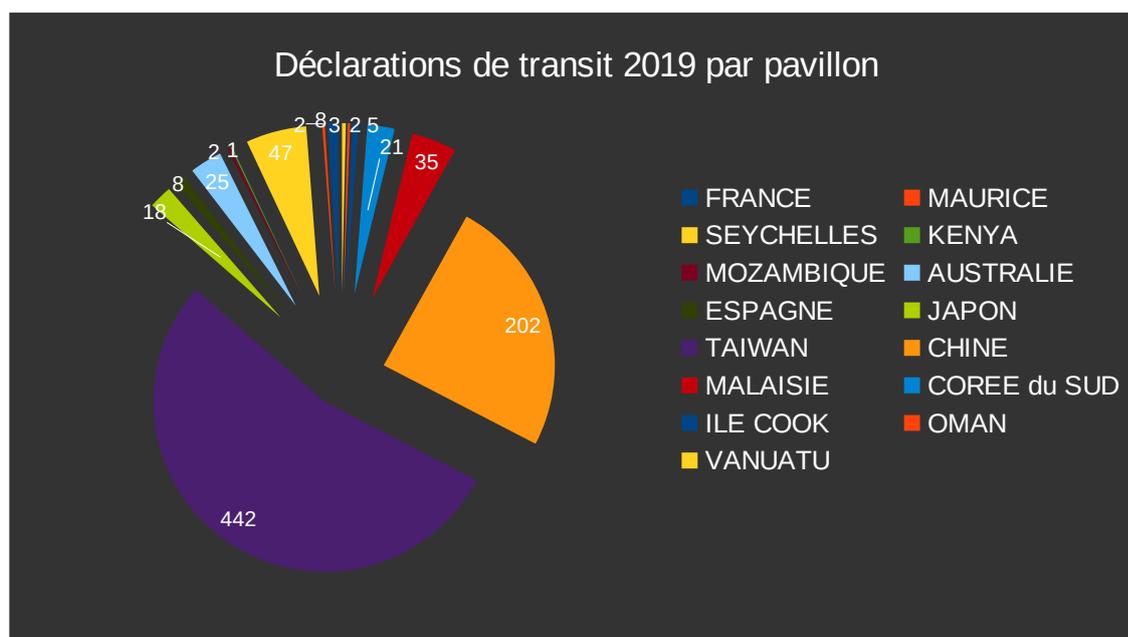
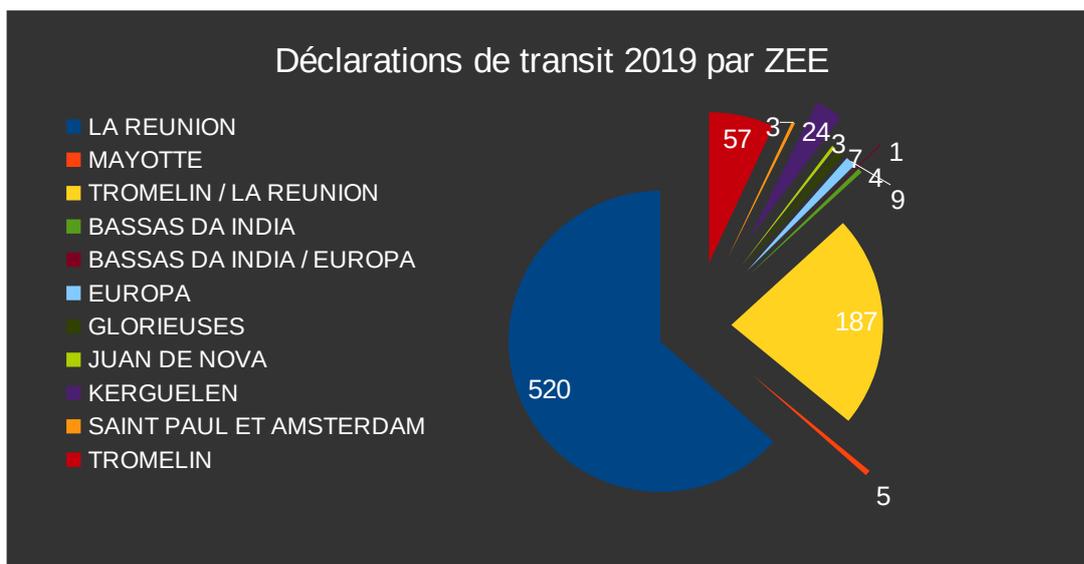


Il y aura donc eu une diminution importante des passages satellitaires et détections en 2019. En effet, le bilan 2018 du CROSS RU sur la gestion des données satellite faisait état de 1233 passages satellites, de 429 détections dont 3 suspects.

2.2.2. GESTION DES DÉCLARATIONS DE TRANSIT

Les navires de pêche étrangers ont une obligation déclarative de transit pour les ZEE des Terres Australes et Antarctique Françaises prévue par le Code rural et des pêches maritimes. Certains élargissent leurs déclarations à la ZEE de la Réunion.

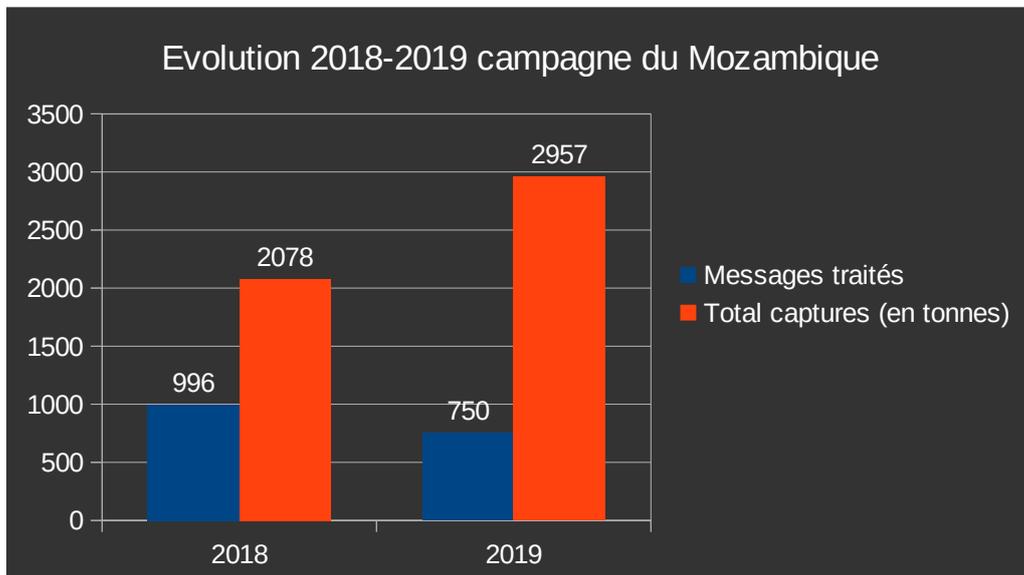
En 2019, **822** déclarations de transit ont été traitées par le CNSP (704 en 2018). **9** cas de non-déclarations ont fait l'objet d'un rappel à la réglementation à l'encontre du navire et/ou de l'armement concerné. Pour mémoire, en 2018, 20 navires n'avaient pas déclaré leur transit. Les ZEE Réunion et Tromelin sont les plus fréquentées avec 93 % de demandes.



Les Taïwanais représentent à eux seuls **54 %** de ces déclarations, les Chinois **24,6 %**.

2.2.3. CAMPAGNE DU MOZAMBIQUE

Le CNSP assure également le suivi de la campagne thonière dite du « Mozambique », qui a lieu dans les TAAF dites « chaudes » et dans les eaux de Mayotte chaque année (canal du Mozambique). Le CNSP en assure le suivi pour le compte de l'administration des TAAF, au travers du traitement de messages de signalement et de déclarations de captures.



En 2019, le nombre de messages traités par le CNSP était de **750**, soit une diminution de **-32,8 %**, car un nombre moins important de licences a été délivré par l'administration des TAAF. Pour le pavillon français, seul le navire « Le Clipperton » a participé à la campagne. Dans le même temps, le tonnage déclaré plus important (**2957** tonnes de captures, soit une variation de **+42 %** par rapport à 2018). Malgré les enjeux importants associés à cette campagne, des défauts récurrents d'émission VMS de navires seychellois n'ont pas permis d'opérer un suivi fin de cette campagne.

3. Service réglementation

Le service Réglementation a la responsabilité de la veille et de la diffusion de la réglementation des pêches. Il réalise également 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).

Fin 2019, cette mission « Réglementation du contrôle des pêches » a intégré le cadre du périmètre de certification qualité du CROSS Etel. Par ailleurs, un important travail de formation initiale et continue interne a été mis en œuvre au profit des équipes du CNSP.

3.1. VEILLE ET DIFFUSION RÉGLEMENTAIRE VIA LE SITE « LÉGIPÊCHE »

Le service Réglementation assure la veille réglementaire et réalise la diffusion des textes sur le site intranet dédié « *Légipêche* ». En 2019, ce sont **1 847** textes réglementaires qui ont été publiés sur *Légipêche*. Cela représente **7%** de textes supplémentaires par rapport à 2018.

Le site *Légipêche* a été consulté **14 503** fois en 2019, soit **22%** de plus qu'en 2018.

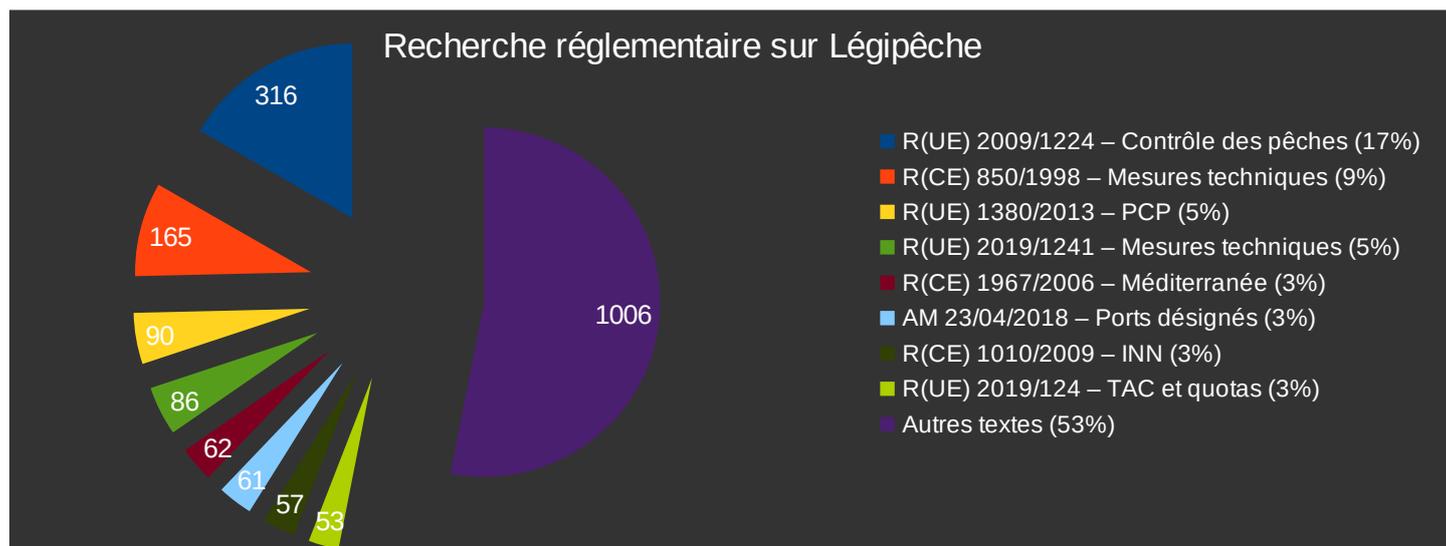
La rubrique la plus attractive est celle des fiches d'aide au contrôle (FAC), qui représente 25 % des visites sur *Légipêche*. Ces outils sont prisés tant par les équipes du CNSP que par les unités de contrôle, pour leur utilité opérationnelle.

Les mots clés recherchés dans *Légipêche* révèlent un intérêt marqué pour les sujets opérationnels tels que les codes NATINF (**68** occurrences), les espèces interdites ou les tailles minimales. Les espèces particulières faisant l'objet d'une réglementation dédiée, comme le thon rouge (**45** occurrences) ou le bar (**43** occurrences), sont également les plus recherchées. Enfin, on constate que les nouvelles réglementations comme l'obligation de débarquement (**31** occurrences) sont aussi très présentes.

Fréquence des principaux mots-clés recherchés dans *Légipêche*

NATINF Raie brunette
Thon rouge bar Espèces interdites
Corail Box CGPM Taille minimale Dorade rose
Obligation de débarquement Ports désignés Salicorne
Civelle Code rural Coquille Saint-Jacques Langouste
Dérogation à la pesée Oursins Quotas Baudroie VMS Anguille Raie Obligations
déclaratives Maquereau Anchois Droits historiques Avis de fermeture Coquillages
Pouces pieds Seiche Sole

Enfin, parmi les recherches réglementaires, les principaux règlements européens restent les plus consultés.



En 2019, le service Réglementation a pleinement intégré, dans son domaine de veille les réglementations concernant la pêche outremer, suivies jusqu'alors par le pôle outremer du CNSP. Ce nouveau champ a été l'occasion d'identifier des partenaires présents dans les Directions de la Mer sur les sujets réglementaires.

2020 sera l'occasion de basculer le site sur un réseau extérieur au ministère de la transition écologique et solidaire, afin que les autres administrations concourant au contrôle des pêches disposent d'un accès facilité à la réglementation.

3.2. SYNTHÈSES RÉGLEMENTAIRES : LES FICHES D'AIDE AU CONTRÔLE

Durant l'année 2019, de nombreuses réglementations ont réformé le cadre du contrôle des pêches, notamment :

- le règlement européen (UE) 2019 /1241 relatif à la conservation des ressources halieutiques et à la protection des écosystèmes marins par des mesures techniques,
- la mise en œuvre du contrôle de l'obligation de débarquement définie par le règlement européen (UE) 1380/2013.

Sur ces thématiques, le service Réglementation a rédigé 5 fiches d'aide au contrôle et une double fiche de synthèse. Par ailleurs, 40 fiches d'aide au contrôle ont été actualisées en 2019.

3.3. FORMATION AU CONTRÔLE DES PÊCHES

Le CNSP s'est également engagé dans la formation interne initiale et continue de ses équipes. L'année 2019 a été l'occasion de créer un parcours d'intégration dédié pour les opérateurs du CNSP.

Depuis le mois de mai 2019, 32 heures de formation continue ont été réalisées auprès des équipes du CNSP, portant à la fois sur de la réglementation, des cas pratiques ou des outils.

L'année 2020 portera sur l'actualisation du parcours d'intégration dédié aux superviseurs du CNSP. Le champ d'application géographique portera à la fois sur la métropole et l'outremer.

4. SERVICE SIP – traitement des données électroniques

En 2019, le pôle ERS est rebaptisé **Service des Systèmes d'Information Pêche (SIP)** afin d'englober l'ensemble des missions du service liées aussi bien au JPE qu'au VMS et au pilotage de projets informatiques.

Dans le cadre de la politique commune des pêches, le service SIP participe au dispositif de suivi et de contrôle des navires de pêche sous pavillon français et étrangers ayant des autorisations de pêche dans les eaux sous juridiction française.

Les objectifs du service sont :

- d'assurer la collecte des données de pêche relatives au VMS et au JPE ;
- de vérifier que les navires sous pavillon français respectent bien leurs obligations déclaratives en étant à jour en termes d'équipements ;
- d'exercer une mission de surveillance en mobilisant ces données dans la politique de contrôle des pêches ;
- de participer au développement d'outils informatiques permettant de mener à bien ces différentes missions.

4.1.1. JOURNAL DE PÊCHE ELECTRONIQUE (JPE) VERSION 3

2019 a été marquée par l'important travail de certification de l'équipement des navires de pêche de plus de 12 mètres en Journal de Pêche Electronique V3 (obligation réglementaire). Un prestataire avait été désigné à partir de 2017 dans le cadre d'un marché public de la DPMA afin d'apporter son soutien au CNSP.

Le taux d'équipement JPE V3 pour la flotte française est de **98 %** au 31/12/19, soit **828 navires** sur un total de **846**. Les **18 navires restants** se trouvent tous à quai.

Au titre du JPE, le service reste fortement sollicité en matière de :

- Soutien auprès des patrons sur l'utilisation des logiciels ;
- Validation des changements d'équipement ou de versions ;
- Installation de la solution de secours au JPE « E-Sacapt » (fin de la V1 et passage prochain à la V3) ;
- Extractions de données JPE.

Le début de l'année 2020 marque la réception par **le CNSP d'un flux des données JPE des navires en temps réel**. Cette évolution était essentielle dans la poursuite de son objectif d'amélioration du ciblage.

4.1.2. SYSTÈME DE SURVEILLANCE DES NAVIRES (VMS)

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

- Le suivi des alarmes VMS (avaries et franchissement de zones réglementées) : **168 avaries** en mer d'équipements VMS ont été traitées par le CNSP en 2019 (contre 101 en 2018) afin d'informer dans un délai de 12 heures les professionnels et administrations concernées. Ces avaries concernaient **146 navires** (92 en 2018). Cette hausse d'activité sur l'année s'explique par le **roll-over** (réinitialisation de la numérotation du calendrier GPS) survenu au mois d'avril et ayant provoqué de nombreux bugs sur les balises VMS.
- Le référencement des zones maritimes sur Neptune-QGIS ;
- Les réponses aux réquisitions de la gendarmerie/douanes sur les données VMS : **45 réquisitions** ont été traitées en 2019 dont **91 %** traitées en moins de 15 jours.

En 2018, 75 % des 48 réquisitions avaient été traitées en moins de 15 jours.

- Le loggages de balises effectués pour les navires : **322 loggages** ont été réalisés en 2019, contre 283 en 2018. Une telle différence s'explique par l'équipement en balises VMS de 40 navires goémoniers en 2019.

Plus généralement, le nombre de navires équipés VMS est de **1450** au 31/12/19. Il s'élevait à 1421 en 2018.

Pour suivre le bon fonctionnement de ces flux VMS, le CNSP gère **36** liaisons sécurisées avec les FMC étrangers et les ORGP.

4.1.3. SYSTÈME DE SURVEILLANCE DES NAVIRES (VMS)

Neptune est l'outil de visualisation et de contrôle opérationnel du CNSP. Initialement développé sur l'interface Google Earth, son passage sur le système d'information géographique QGIS a été amorcé en 2019. Cette transition implique la maîtrise de l'outil QGIS par l'ensemble des équipes et se traduit par un important effort de formation en interne démarré en 2019 (**46 heures** de formations dispensées pour **12 agents** en 2019, sur un **total de 19 agents** à former), ainsi que par un travail de référencement des zones maritimes sur sa cartographie.

Poseidon est l'outil de supervision des flux VMS, de gestion des avaries VMS et de saisie des contrôles pour le CNSP et le CACEM. L'application a connu une constante évolution au cours de l'année 2019 avec la livraison d'une version 4.5 en juillet puis d'une version 4.6 en octobre, ainsi qu'avec l'amorçage de réflexions quant à la création d'un onglet de contrôle Pêche de loisir.

4.2. PERSPECTIVES 2020

L'année 2020 sera caractérisée par une nouvelle manière de formuler les objectifs de contrôle des pêches : le raisonnement sera opéré par segment de flotte (association d'une zone de pêche, d'un engin et des espèces visées). Il nécessitera pour les services déconcentrés comme pour le CNSP, une grande capacité d'adaptation, notamment technique, pour cibler les segments de flotte pertinents et améliorer la réalisation des objectifs par rapport à 2019.

Compte-tenu de la faiblesse des moyens à la mer, le CNSP souhaite également réaliser un travail plus qualité de ciblage continu et dynamique afin d'améliorer la réalisation des objectifs des PIRC mais aussi le taux de verbalisation. Un nouvel outil de ciblage sera mis en place à cette occasion.

L'année 2020 est également l'année de transition vis-à-vis du Royaume-Uni dans le cadre du Brexit. Elle permettra au CNSP de préparer le Brexit effectif en 2021 qui se traduira par une augmentation du nombre de certificats de capture à instruire, lorsque les eaux du Royaume-Uni seront des eaux extérieures à l'Union Européenne, dans le cas des navires français qui pêcheront en eaux britanniques, débarqueront ailleurs que dans un port français et réimporteront sur le territoire de l'UE.

5. LISTE DE DIFFUSION

SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ALIMENTATION

- Directeur des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
- Sous-Direction des Ressources Halieutiques
- Bureau du Contrôle des Pêches

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

- Directeur des Affaires Maritimes
- Sous-direction des Activités Maritimes
- Bureau du Contrôle des Activités Maritimes
- Directeur de l'Eau et de la Biodiversité
- Inspection générale des Affaires maritimes
- École Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer (ENSAM)

MINISTÈRE DES ARMÉES

- État-major de la Marine / Bureau Action de l'État en Mer (EMM/AEM)

PRÉFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE

- Préfet maritime de l'Atlantique
- Division Action de l'État en Mer

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

- Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord
- Division Action de l'État en Mer

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MÉDITERRANÉE

- Préfet maritime de la Méditerranée
- Division Action de l'État en Mer

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER NORD ATLANTIQUE MANCHE OUEST

- Directeur interrégional
- Division Contrôle des Activités Maritimes

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER SUD ATLANTIQUE

- Directeur interrégional
- Division Contrôle des Activités Maritimes

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST MER DU NORD

- Directeur interrégional
- Service du Contrôle des Activités Maritimes

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MÉDITERRANÉE

- Directeur interrégional
- Division développement durable des Activités Maritimes
- Service Réglementation et Contrôle

DIRECTIONS DE LA MER

- Direction de la Mer Martinique
- Direction de la Mer Guadeloupe
- Direction de la Mer Guyane
- Direction de la Mer Réunion

SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

- Service des Affaires maritimes de Polynésie Française
- Service des Affaires maritimes de Nouvelle-Calédonie
- Service des Affaires maritimes de Saint-Pierre et Miquelon

DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER

- Délégation à la Mer et au Littoral Nord
- Délégation à la Mer et au Littoral Pas-de-Calais / Somme

- Délégation à la Mer et au Littoral Seine-Maritime
- Délégation à la Mer et au Littoral Calvados
- Délégation à la Mer et au Littoral Manche
- Délégation à la Mer et au Littoral Ille-et-Vilaine
- Délégation à la Mer et au Littoral Côtes d'Armor
- Délégation à la Mer et au Littoral Finistère
- Délégation à la Mer et au Littoral Morbihan
- Délégation à la Mer et au Littoral Loire-Atlantique
- Délégation à la Mer et au Littoral Vendée
- Délégation à la Mer et au Littoral Charente-Maritime
- Délégation à la Mer et au Littoral Gironde
- Délégation à la Mer et au Littoral Landes / Pyrénées – Atlantiques
- Délégation à la Mer et au Littoral Pyrénées Orientales / Aude
- Délégation à la Mer et au Littoral Hérault / Gard
- Délégation à la Mer et au Littoral Bouches-du-Rhône
- Délégation à la Mer et au Littoral Var
- Délégation à la Mer et au Littoral Alpes Maritimes
- Délégation à la Mer et au Littoral Corse du Sud
- Délégation à la Mer et au Littoral Haute-Corse

PRÉFECTURES DE RÉGION

- Préfecture de Région Nord-Pas-de-Calais-Picardie
- Préfecture de Région Normandie
- Préfecture de Région Bretagne
- Préfecture de Région Pays de la Loire
- Préfecture de Région Bretagne
- Préfecture de Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes
- Préfecture de Région Midi-Pyrénées Languedoc Roussillon
- Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Préfecture de Région Corse
- Préfecture de Région Guadeloupe
- Préfecture de Région Martinique
- Préfecture de Région Guyane

PRÉFECTURES DE DÉPARTEMENT

- Préfecture de département Nord
- Préfecture de département Pas-de-Calais / Somme
- Préfecture de département Seine-Maritime
- Préfecture de département Calvados
- Préfecture de département Manche
- Préfecture de département Ille-et-Vilaine
- Préfecture de département Côtes d'Armor
- Préfecture de département Finistère
- Préfecture de département Morbihan
- Préfecture de département Loire-Atlantique
- Préfecture de département Vendée
- Préfecture de département Charente-Maritime
- Préfecture de département Gironde
- Préfecture de département Landes / Pyrénées – Atlantiques
- Préfecture de département Pyrénées Orientales / Aude
- Préfecture de département Hérault / Gard
- Préfecture de département Bouches-du-Rhône
- Préfecture de département Var
- Préfecture de département Alpes Maritimes
- Préfecture de département Corse du Sud
- Préfecture de département Haute-Corse
- Préfecture de département Mayotte
- Préfecture de département La Réunion

PRÉFECTURE DE SAINT PIERRE ET MIQUELON

ADMINISTRATION DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES (TAAF)

ADMINISTRATION SUPÉRIEURE DES ÎLES WALLIS ET FUTUNA

HAUT-COMMISSARIATS

- Haut-commissariat de Nouvelle-Calédonie

- Haut-commissariat de Polynésie française

CENTRES RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE

- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Gris-Nez
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Jobourg
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Corsen
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage La Garde
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles – Guyane
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Réunion
- Maritime Rescue Coordination Centre Nouméa
- Joint Rescue Coordination Centre Tahiti

DOUANES

- Centre Opérationnel des Douanes Le Havre
- Centre Opérationnel des Douanes Marseille

GENDARMERIE MARITIME

- Centre d'Opérations et de Renseignement Cherbourg
- Centre d'Opérations et de Renseignement Brest
- Centre d'Opérations et de Renseignement Toulon

GENDARMERIE NATIONALE

- Région de Gendarmerie Hauts-de-France
- Région de Gendarmerie Normandie
- Région de Gendarmerie Bretagne
- Région de Gendarmerie Pays de la Loire
- Région de Gendarmerie Nouvelle-Aquitaine
- Région de Gendarmerie Occitanie
- Région de Gendarmerie Provence Alpes Côtes d'Azur
- Région de Gendarmerie Corse

MARINE NATIONALE

- Centre opérationnel de la Marine Cherbourg
- Centre opérationnel de la Marine Brest
- Centre opérationnel de la Marine Toulon
- Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT BREST)

COMITÉ NATIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS (CNPMM)

COMITÉS RÉGIONAUX DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS (CRPMEM)

- Comité régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Nord / Pas-de-Calais / Picardie
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Haute Normandie
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Basse Normandie
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Bretagne
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Pays de Loire
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Poitou-Charentes
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Aquitaine
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Languedoc-Roussillon
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Corse