

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Paris, le 15 novembre 2018

Direction des affaires maritimes

Sous-direction des activités maritimes

Bureau du contrôle des activités maritimes

Affaire suivie par : DAMAY Yves
yves.damay@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 39 63

Objet : AM 2022 - Chantier n°4 Unités de contrôle hauturier et littoral
PJ : atlas cartographique

L'augmentation prévisible des besoins de contrôle dans les prochaines années (estimation de 15 à 20 % de hausse des besoins de contrôles de pêche et un renforcement des contrôles d'environnement marin dans les aires marines protégées au large), le vieillissement de certaines vedettes, l'inadaptation du régime de travail des vedettes régionales de surveillance (restreignant l'étendue de leur périmètre de contrôle au large) et l'évolution de la cartographie des besoins (nouveaux contrôles pour l'environnement marin, intégration de certains plans de déploiement communs, prévision du report de l'effort de pêche dans les eaux françaises en conséquence d'une éventuelle fermeture de l'accès aux eaux britanniques) ont motivé une réflexion sur la modernisation du DCS à brève échéance. Le plan de modernisation du DCS qui en découle s'inscrit dans le cadre du chantier n°4 du plan AM 2022. La réflexion porte notamment sur le volet hauturier du DCS et doit permettre de le pérenniser, sans augmentation d'effectif et avec des moyens récents.

Trois groupes de travail ont été créés par le premier comité de pilotage du chantier en mars 2018 :

- GT 1 : spatialisation des besoins de contrôle, piloté par le responsable CNSP/CACEM
- GT 2 : identification des caractéristiques techniques des moyens, piloté par l'ingénieur d'armement national
- GT 3 : accompagnement RH de la modernisation du DCS, piloté par le chef du bureau AM1

Un quatrième chantier a été ajouté et n'a pas formellement commencé ses travaux : il s'agit du rapprochement technique avec l'armement des phares et balises, afin de faire bénéficier

le DCS au mieux de l'expertise technique de l'APB et d'apporter un meilleur soutien technique à l'ensemble des ingénieurs d'armement.

Le GT 1 a élaboré un important travail de spatialisation des besoins de contrôle qu'il a confronté à l'effort de contrôle mené ces quatre dernières années. Il en a dégagé une proposition de nouvelle répartition des moyens, en lien avec le GT 2, qui a été entérinée par le comité de pilotage AM 2022 le 8 novembre 2018. En parallèle, les travaux de prospection menés par le GT 2 se poursuivent auprès de divers chantiers navals et la rédaction du cahier des charges du futur patrouilleur est largement avancée. Enfin, l'accompagnement humain de cette réforme fait l'objet de réflexions et de consultations, avant une première phase de concertation prévue une fois l'agenda précisé.

*
* *

1. Spatialisation des besoins de contrôle et nouvelle répartition géographique des moyens hauturiers

Un travail d'objectivation des besoins de contrôle, sous forme de cartes, a été mené conjointement par le CEREMA, le CNSP et le CACEM. Si les objectifs de contrôle des pêches sont les éléments les plus facilement identifiables car ils peuvent être comptabilisés sous la forme de cartes de densité de contrôles, l'étude s'est également attachée à inclure les besoins de contrôle d'environnement marin, avec une vision plus prospective. Les hypothèses de travail étaient les suivantes :

- identification des besoins de contrôle des pêches :
 - approche annuelle (bien que les objectifs de contrôle trimestriels permettent d'affiner les options choisies) ;
 - approche globale (les priorités communautaires doivent être complétées par les besoins plus régionaux et nationaux, dimensionnants eux aussi).
- identification des besoins moins quantifiés :
 - pour l'environnement marin, ont été sélectionnées les aires marines protégées (AMP) à caractère réglementaire, en particulier celles dont la zone est étendue et dont le gestionnaire est dépourvu de moyens ;
 - ajout des besoins de contrôle de pêche en zone lointaine (ie hors ZEE FR) : Mer Celtique, haute mer, Malte (thon rouge)...
 - prise en compte de l'effort de contrôle des autres administrations (forte présence en Manche, présence relative en Atlantique, quasi-absence en Méditerranée) ;
 - tentative d'inclure les perspectives du BREXIT ;
 - ajout des zones propices à l'éolien

À ces besoins identifiés, sont mis en regard les efforts de contrôle associés qui mettent en lumière les zones à déficit de contrôle plus important (Nord Bretagne, tombant du plateau continental et box merlu, sud du Golfe de Gascogne, Ouest Méditerranée et Corse).

Ces éléments factuels ont été complétés au sein du COPIL modernisation du DCS par un diagnostic technique et « nautique » des moyens du DCS.

Les réflexions engagées ont souligné la nécessité de l'intervention de deux moyens de contrôle en Manche et en Atlantique, l'un d'entre eux pouvant être partagé et intervenir sur une façade préférentielle au gré de l'évolution des besoins saisonniers. En Méditerranée, le dimensionnement de la vedette régionale apparaît insuffisant compte tenu de la superficie de la zone économique exclusive, des enjeux au large et de la très faible participation des autres administrations dans l'effort de contrôle.

Le COPIL modernisation du DCS a ainsi adopté une organisation, soumise à la validation du COPIL AM2022 réuni le jeudi 08 novembre. Le COPIL AM2022 a adopté le schéma suivant :

1/ Compte tenu des contraintes budgétaires et organisationnelles, il sera mené une réorganisation en deux temps.

Dans un premier temps, lancement en 2019 :

- la construction d'un nouveau patrouilleur pour la Méditerranée, basé à Marseille, ce qui entraînera la suppression de la vedette *Mauve* et de la vedette *Gabian*.
- le repositionnement du patrouilleur *Iris* à La Rochelle, en remplacement de la *Gabian*, mais avec un périmètre de contrôle plus étendu.
- le maintien du patrouilleur *Thémis* à Cherbourg mais il sera engagé en opportunité sur les deux façades NAMO et MEMN selon les priorités saisonnières.
- le recentrage de l'*Armoise* sur la façade, au Havre par exemple, afin notamment de satisfaire l'effort de contrôle en baie de Seine quand le *Thémis* sera en mission sur la façade NAMO.

Dans un second temps, à l'horizon 2021-2022 :

- le remplacement de l'*Armoise* par un nouveau moyen en régime patrouilleur,
- le repositionnement du *Thémis* à Brest qui resterait engagé en opportunité sur les deux façades NAMO et MEMN selon les priorités saisonnières,

2/ En termes RH, l'objectif est de pouvoir proposer à tous les agents du DCS touchés par le chantier de rester au sein du DCS, quand bien même ils ne seraient pas en mesure d'armer un patrouilleur dans le cas où leur vedette serait sortie de flotte.

2. Diagnostics technique et nautique des moyens hauturiers et élaboration du cahier des charges du futur patrouilleur

Un premier bilan des moyens existants a pu être élaboré, et a mis en exergue la limite des vedettes régionales dans la composante hauturière du dispositif. En parallèle du cahier des charges du nouveau patrouilleur, des études sont menées sur le remplacement de la dernière vedette par un moyen de taille similaire mais aux performances supérieures (tenue à la mer, autonomie), qui passerait en régime patrouilleur. La piste de la douane (vedettes SOCARENAM de 32 mètres) et de navires d'occasion sont à l'étude pour le remplacement de l'*Armoise* en 2021-2022.

Quant au prochain patrouilleur méditerranéen, des visites de chantiers navals et des moyens des autres administrations sont en cours, en préalable à des premières propositions. Ce patrouilleur devrait mesurer entre 40 et 45 mètres et assumer les missions en Corse et à Malte. Il devra également bénéficier d'un système de propulsion économique et exemplaire sur le plan des rejets atmosphériques. Toutes les modalités de verdissement du navire devront être envisagées (panneaux solaires, éoliennes...). Le cahier des clauses techniques particulières est en cours de rédaction avec un objectif de publication d'un appel d'offres au premier semestre 2019.

En parallèle, des recherches de patrouilleurs d'occasion (pour la Méditerranée et la Manche) sont en cours et pourraient accélérer la mise en service des deux nouveaux moyens si les critères recherchés étaient satisfaits et en fonction des moyens disponibles à ce moment-là.

3. Accompagnement RH de la réforme

Une fois le schéma d'ensemble stabilisé et la date de mise en service prévisionnelle connue, une étude sera menée à partir des choix de chaque agent, avec le soutien des DIRM. L'objectif est de pouvoir proposer à tous les agents du DCS concernés par le chantier de rester au sein du DCS, quand bien même ils ne seraient pas en mesure d'armer un patrouilleur dans le cas où leur vedette serait sortie de flotte.

ANNEXE 1 : CARTOGRAPHIE DES BESOINS DE CONTRÔLE

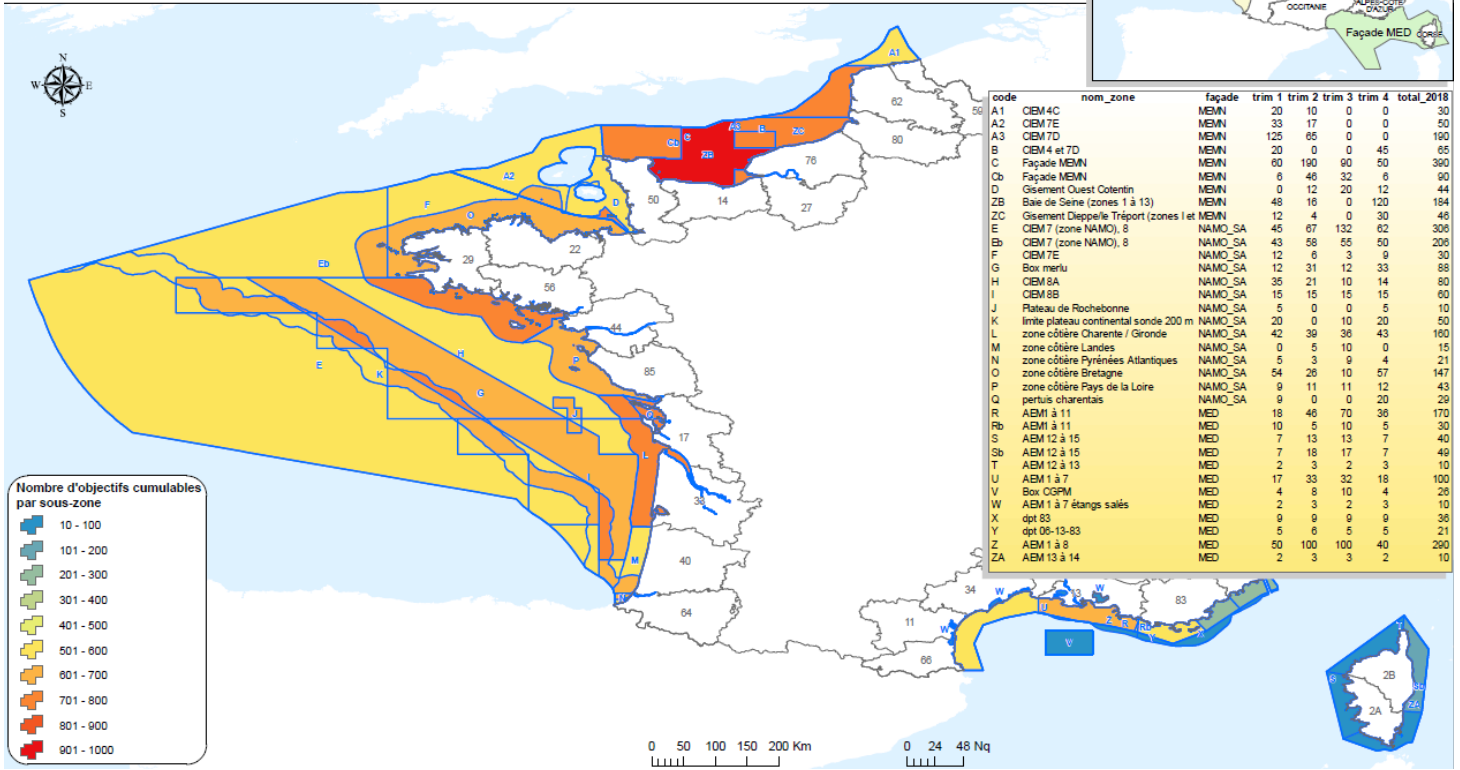
1) pêche



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Contrôle des pêches en mer : les objectifs 2018

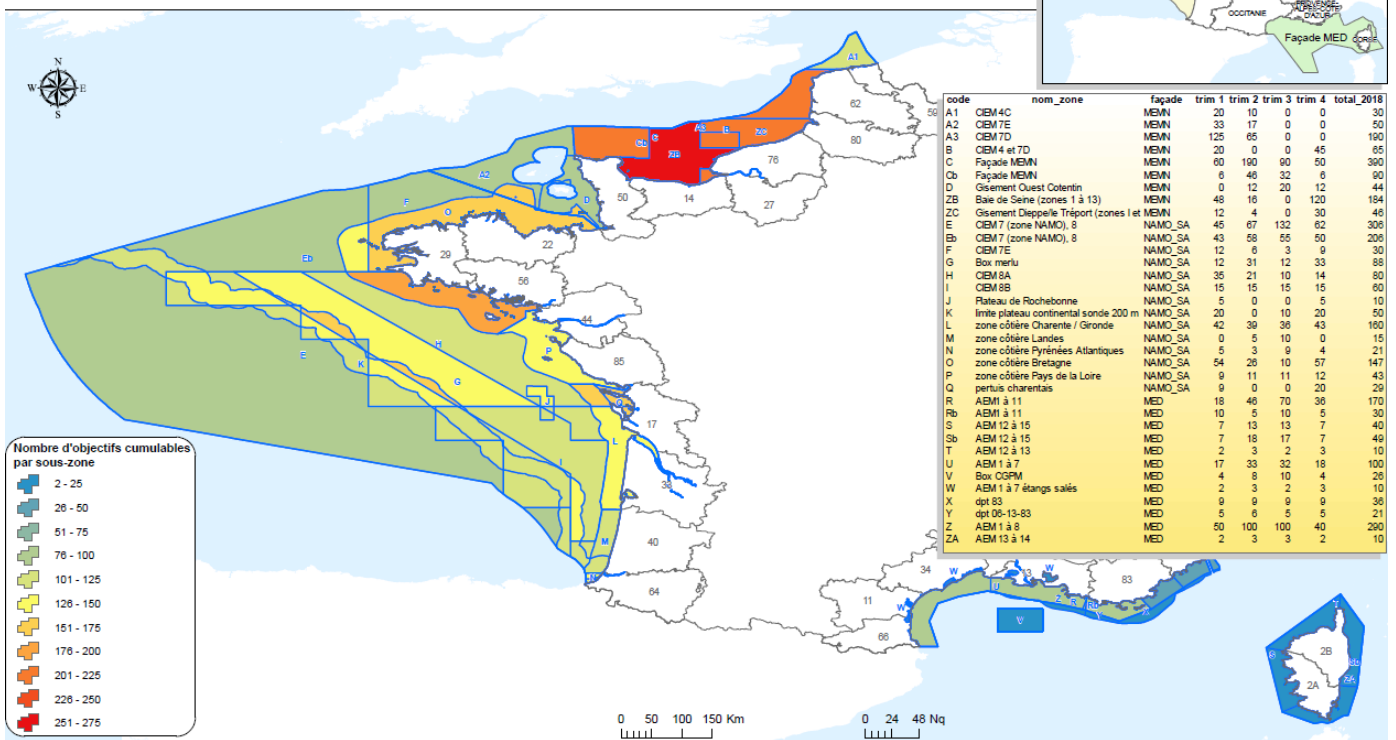
Carte d'optimum d'atteinte d'objectifs (année complète)



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

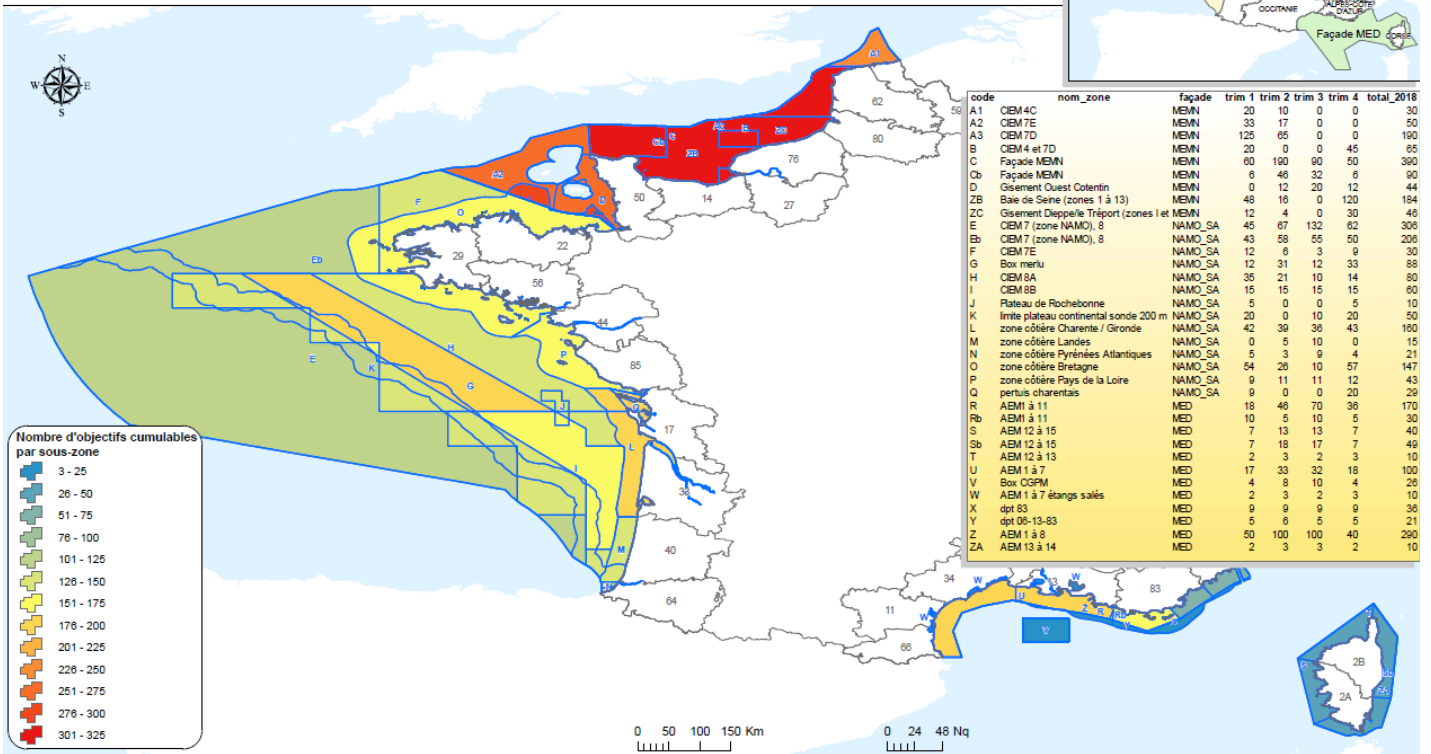
Contrôle des pêches en mer : les objectifs 2018

Carte d'optimum d'atteinte d'objectifs (1er trimestre)



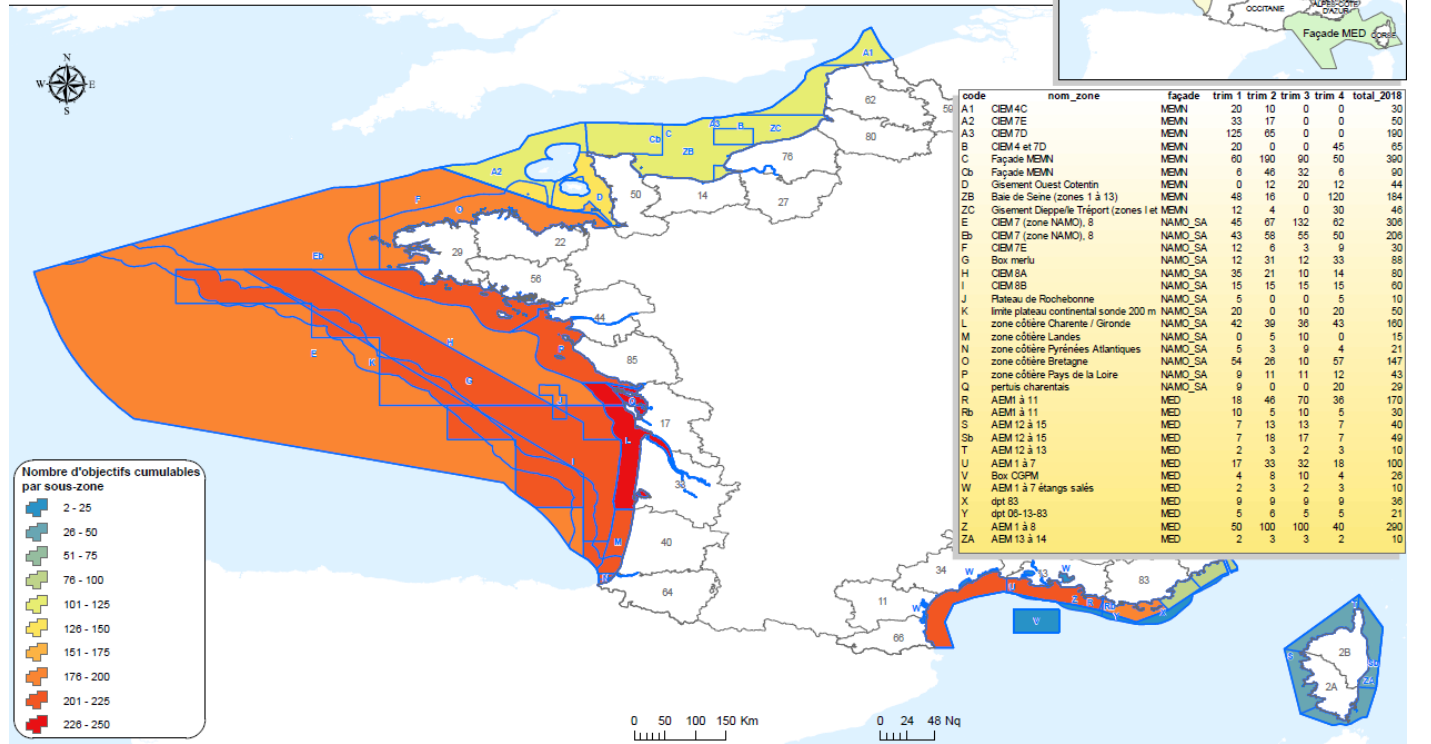
Contrôle des pêches en mer : les objectifs 2018

Carte d'optimum d'atteinte d'objectifs (2nd trimestre)



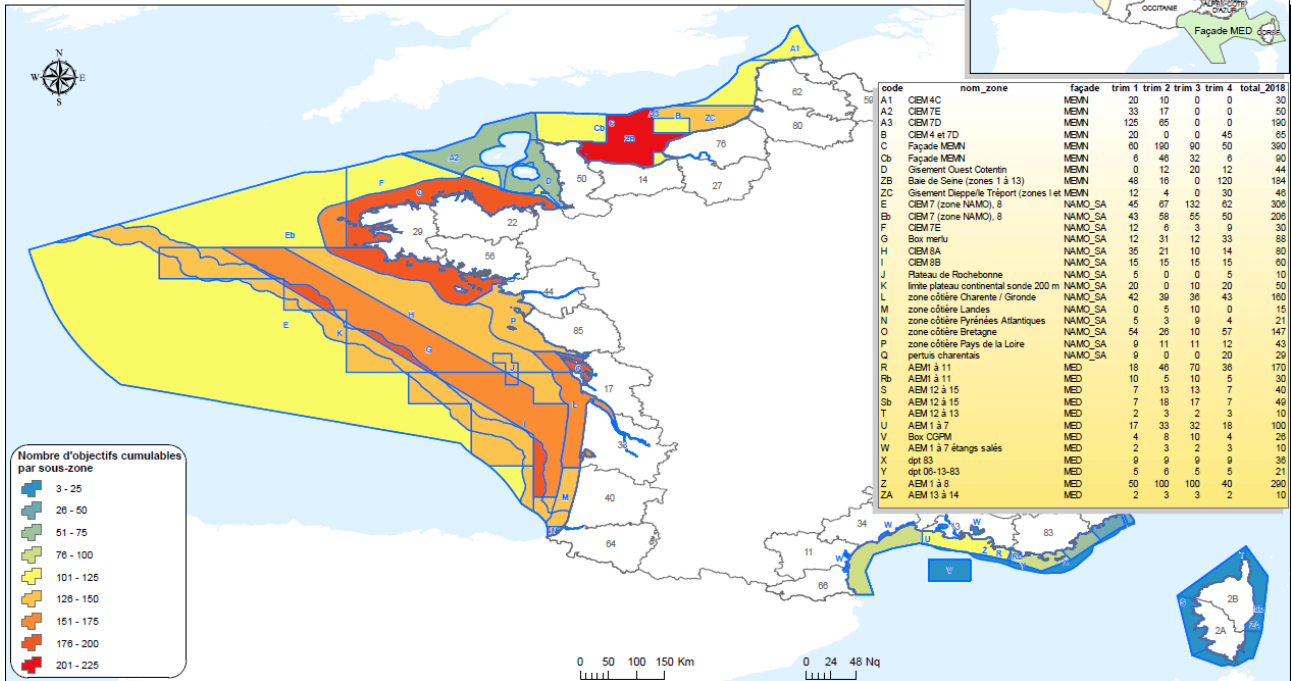
Contrôle des pêches en mer : les objectifs 2018

Carte d'optimum d'atteinte d'objectifs (3ème trimestre)

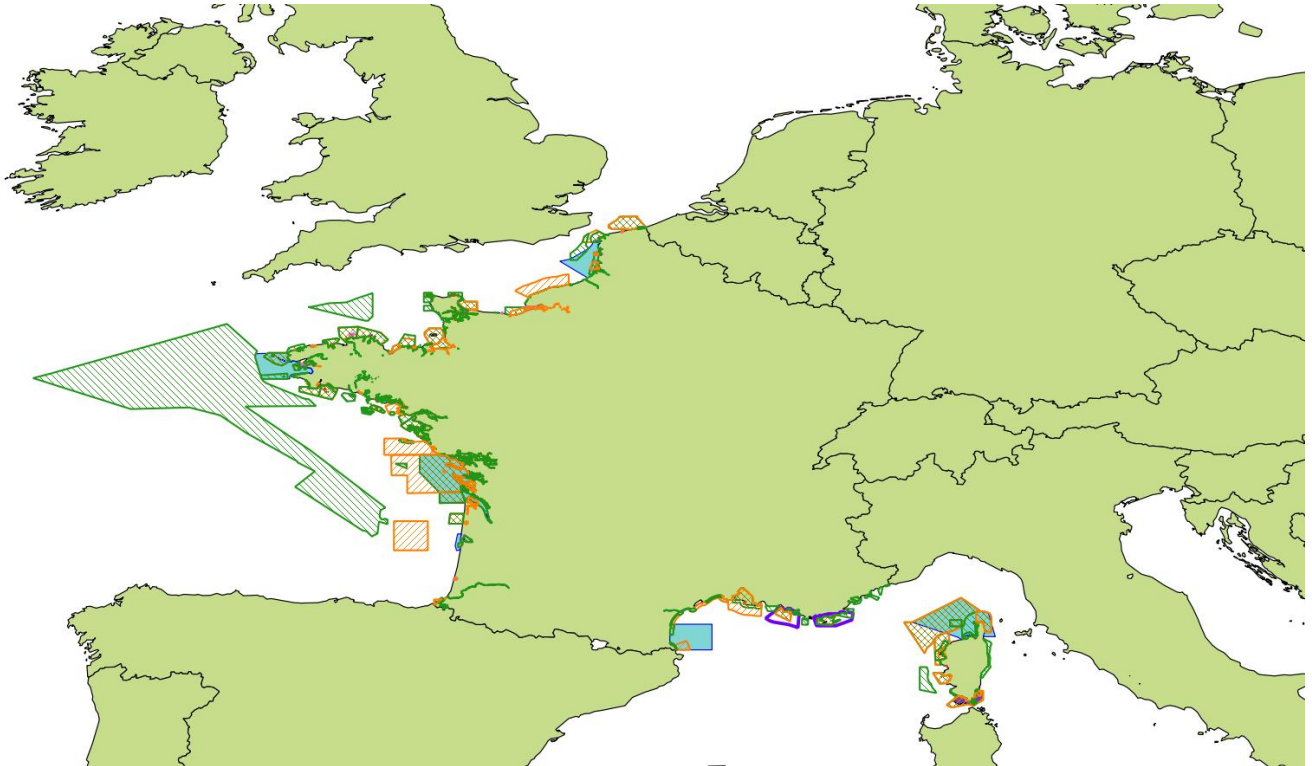


Contrôle des pêches en mer : les objectifs 2018

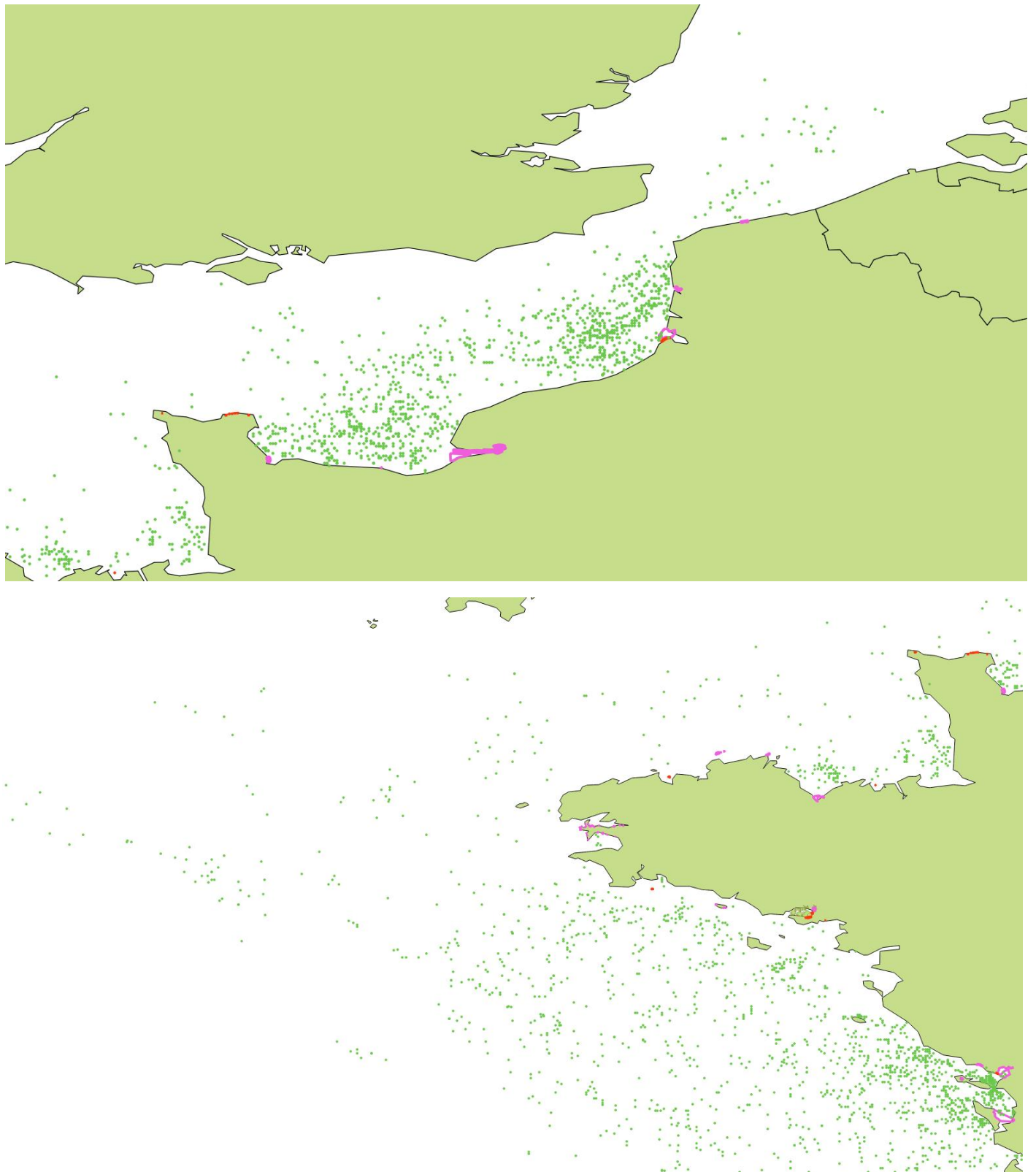
Carte d'optimum d'atteinte d'objectifs (4ème trimestre)

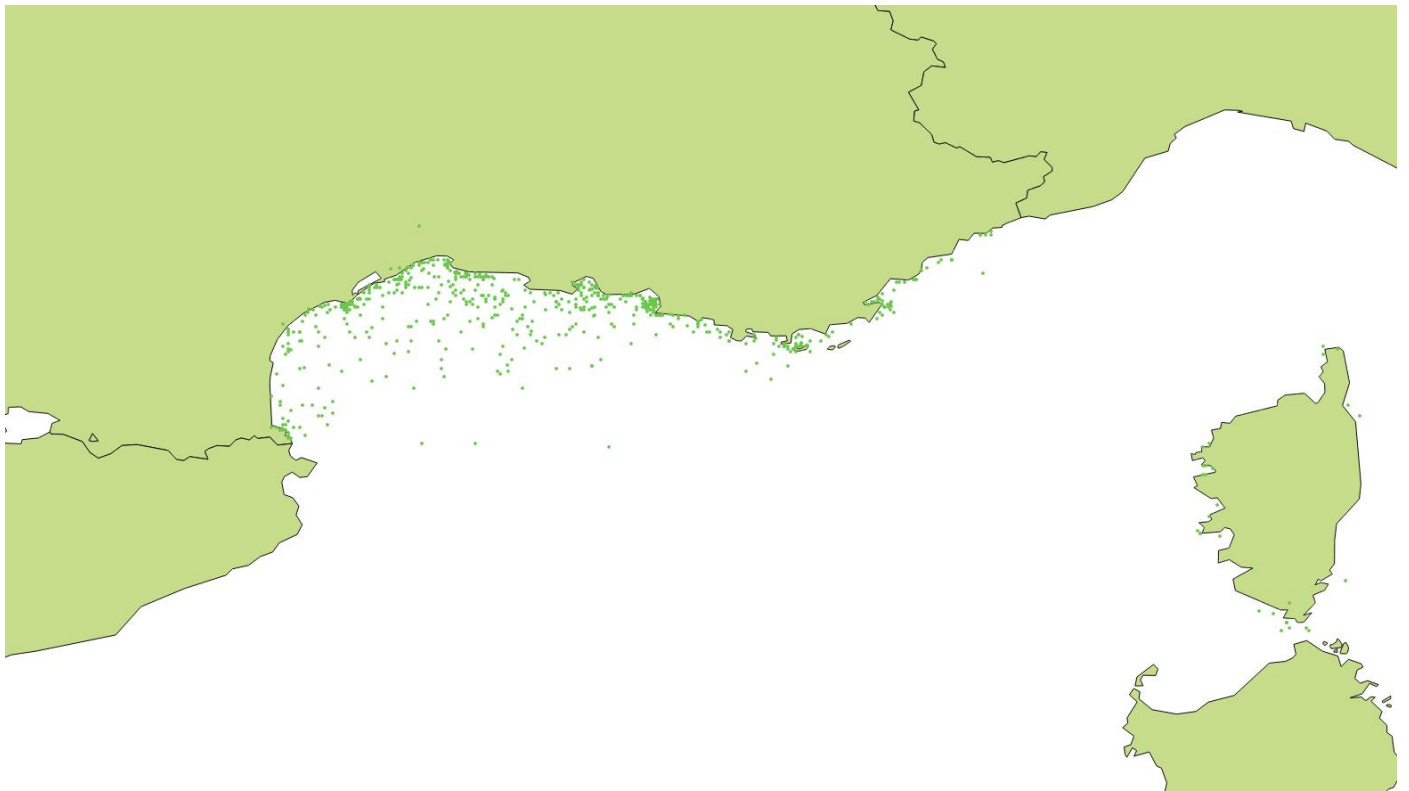
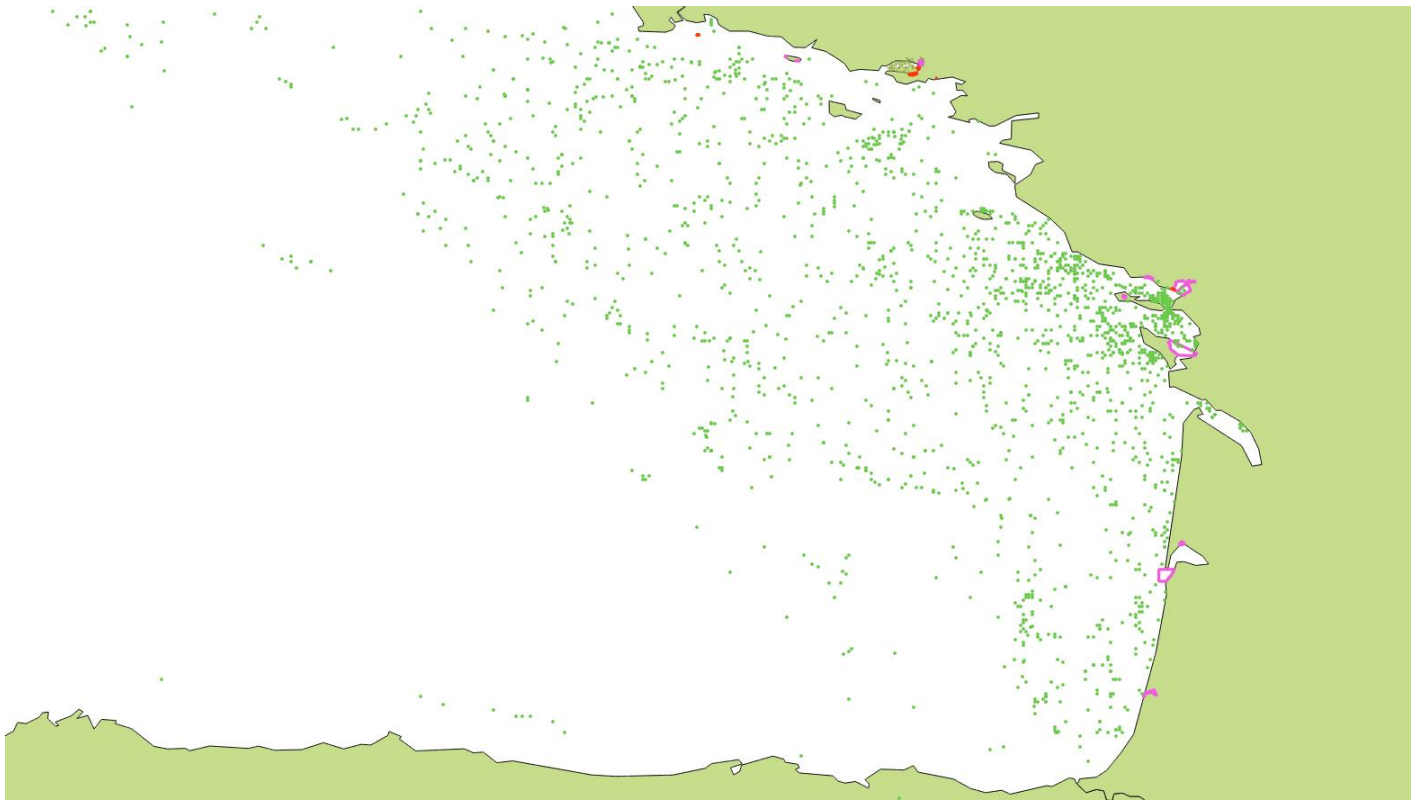


2) Environnement marin (AMP réglementaires)



ANNEXE 2 : CARTOGRAPHIE DES EFFORTS DE CONTRÔLE DES MOYENS HAUTURIERS DU DCS (2015-2018)





ANNEXE 3 : ZONES A FORT DÉFICIT DE CONTRÔLE

