



**Editorial** par Jean Morschel

Chères lectrices et chers lecteurs,

Ce mois-ci, la lettre d’information de CPOM vous propose une lecture de Clipperton au travers des difficultés que rencontrent les hommes qui tentent d’aborder cet atoll.

Deux textes vous sont ainsi proposés : le premier relate l’aventure du Médecin de 1<sup>ère</sup> Classe Jacques Le Chuiton lors de la première tentative d’installation française prolongée à Clipperton en 1966. Le second s’intéresse aux difficultés que rencontrent les géographes face à cet espace aux humeurs changeantes.

Vous trouverez également dans cette lettre un enquête de détective qui nous permettra de résoudre l’énigme de la « Lily Marie » !

En vous en souhaitant une bonne lecture,

Clippertonnement vôtre !

Jean Morschel, Maître de conférences en géographie, géomorphologue, à l’université de la Polynésie française

**Plongée dans mes archives clippertoniennes...**  
par Alain Duchauchoy

**Extraits d’un article paru dans le périodique :**  
**« La Revue Maritime » de juillet 1967**  
**sous la plume du Médecin de 1<sup>ère</sup> Classe**  
**Jacques Le Chuiton**  
**TROIS MOIS D’ÉTÉ A CLIPPERTON**  
**« A MILLE MILLES DE TOUS LIEUX HABITÉS »**

**1<sup>ère</sup> partie :**

*« Tout à fait isolée dans la zone tropicale du Pacifique Nord-est une minuscule Terre Française fait pourtant parler d’elle périodiquement.*

*Depuis des centaines d’années, malgré sa petitesse, elle a su attirer les corsaires, les voyageurs, les industriels, les commerçants, les militaires et plus récemment les biologistes. En cent ans on y a parlé successivement les trois langues les plus répandues : l’Anglais, l’Espagnol et le Français.*

*En 1966, dans le cadre de la Campagne d’Expérimentation du Pacifique, il fut décidé d’occuper Clipperton militairement et d’y séjourner de façon prolongée. Ceci représentait une « première » française.*

*Mais l’histoire de Clipperton remonte bien en deçà de ces faits récents et comporte quelques épisodes mémorables [...].*

### **Buts de la Mission.**

*Les buts en étaient simples :*

- *Occupation réelle de l’atoll et réception éventuelle de visiteurs étrangers (Clipperton a reçu de nombreuses visites scientifiques américaines ces dernières années) ;*
- *Observations météorologiques ;*
- *Etude de l’ancienne piste américaine pour atterrissage d’avion ;*
- *Etude enfin du plan d’eau du lagon pour amerrissage d’hydravion (il existe un précédent acrobatique datant de 1944, dû à un aviateur australien venant du Honduras britannique et se dirigeant vers Sydney) ;*

*Il s’agissait peut-être aussi d’un préambule à l’installation de la station de météorologie et de séismologie, souhaitée par le Congrès du Pacifique Sud, lors de sa réunion en Nouvelle Zélande en 1949. Enfin, le Médecin devait récolter des échantillons d’animaux et observer les effets d’un produit organophosphoré sur les crabes terrestres (Grapsidés).*

### **Préparation**

*Quoi qu’il en soit la mission fut rapidement et discrètement mise sur pied et cette préparation hâtive ne fut pas sans causer quelques mécomptes. Le personnel dut être choisi par le Médecin, en moins de 10 jours, ce qui entraîna un certain nombre de difficultés au point de vue médical, et d’erreurs, sans conséquences graves heureusement, au point de vue psychologique. L’embarquement sur le Blavet à*



Lorient d’un matériel très abondant et de grande qualité, avait bénéficié des priorités nécessaires pour que l’appareillage puisse avoir lieu le 28 avril 1966, mais ce programme ne fut pas respecté. Le Blavet connaissait alors une activité fébrile et une surchauffe dangereuse. Il était donc inévitable, que, dans les derniers jours, le circuit d’eau principal se déversât largement dans la soute coopérative, mêlant intimement dans une même dilution des stocks entiers de tabac et de lessive en paillettes. On comprend aussi qu’il ait fallu refaire la vidange et le plein des 2 immenses camions réservoirs de kérosène, arrimés dans la cuve du Blavet, jusqu’à ce que la dernière fuite fût obstruée. Ces quelques incidents retardèrent l’appareillage jusqu’au 3 mai et permirent à la zone de très beau temps, qui intéressait la Bretagne jusque là, de s’éloigner vers l’Est. Ainsi le Blavet, appareillait face à des vents et à une houle se sud-ouest, après s’être félicité, pendant six jours, de sa chance, devant un calme plat qui s’étendait jusqu’à l’horizon. La Traversée de l’Atlantique, particulièrement longue et agitée sur un bâtiment de débarquement de chars le conduisit en Martinique, pour la première étape du voyage.

A Fort-de-France, en préambule au Pacifique, 3 baleinières de récif et leur équipage tahitiens et marquisiens étaient embarqués. Dès lors, la traversée s’agrémentait de guitares et de chants. Le golfe du Mexique, ensoleillé, puis le canal de Panama, gris et pluvieux, enfin le port de Bilbao très brève escale de ravitaillement, constituaient les dernières étapes avant Clipperton.

### Premier contact avec Clipperton

Enfin, le lundi matin 6 juin au lever du jour, on put voir la houle du Pacifique briser sur un long récif, premier aspect de Clipperton qui, peu après, montrait ses terres émergées.

Prévenus par les nombreux rapports des précédentes visites, par les bulletins d’information de la Marine, par les écrits du Colonel Castex et enfin par l’atlas colonial, nous ne pouvions être déçus [...].

### Débarquement – Installation

Les vents dominants et la houle du S.W. d’une part, les trop grands fonds empêchant tout

mouillage d’autre part, obligèrent le Blavet à croiser en permanence, au large, à l’abri de la côte N.E., pendant 10 jours du premier déchargement. Puis il partit se ravitailler en Californie, à San Diégo, et revint à la fin du mois pour terminer le débarquement. Cette installation, placée sous le commandement et la direction effective d’un capitaine de vaisseau, ayant déjà l’expérience des atolls, comporta 3 aspects simultanés :

- le débarquement,
- la manutention et la préparation du terrain,
- la construction des logements et dépendances.

Le débarquement du personnel et du matériel était confié d’une part à un groupe de l’Aéronavale, disposant de 2 hélicoptères « Alouette III », d’autre part aux 15 Polynésiens avec 3 baleinières de récif. Les pilotes d’hélicoptères, véritables virtuoses, déployèrent des prodiges d’adresse et de rapidité, malgré un vent parfois très fort, qui les faisait alors osciller en désaccord avec leur charge. En plusieurs occasions, on put craindre le pire mais il n’y eut heureusement que des craintes. Les Tahitiens et les Marquisiens, n’obéissant qu’à leur « tawanas » (chefs) respectifs, sauvegardaient leur amour-propre en recevant leur ordre du « tawana » blanc, le capitaine de vaisseau. Ils firent de nombreux voyages mais ne purent transporter en 10 jours que 30 des 210 tonnes du total débarqué. Les 10 jours des baleinières correspondaient au record journalier des hélicoptères. Par ailleurs, le seul point d’accostage possible de l’île étant une plage de sable dépourvue d’écueils, située sur la côte N.E. à l’opposé du bois de cocotiers, il fallait ensuite transporter à dos d’hommes et jusqu’à une embarcation sur le lagon, des charges pesant souvent plus de 50 kg sous un soleil de plomb ou sous une pluie battante. Tout ceci contribua à rendre très impopulaire l’usage des baleinières, non parmi les Tahitiens, qui portaient des charges au moins doubles, mais parmi les Européens peu entraînés à ces travaux de force. Il fallait pourtant utiliser tous les moyens pour gagner du temps.

En cette période d’installation, la manutention, le colportage et la préparation du terrain étaient bien entendu le fait du personnel de la mission.

Celui-ci comprenait deux groupes de 2 officiers, dont un médecin, et 13 officiers marinières de toutes



spécialités, chaque groupe devant occuper l’île pendant 3 mois. Ce sont donc 30 hommes, qui ont trié, rangé et entassé les caisses de vivres, médicaments et matériels divers, pendant 10 jours et fourni la main-d’œuvre non spécialisée pour les constructions et le déblaiement du terrain.

Enfin la mise en place d’une Unité de vie avec services publics de « l’E.G.E.C. » (eau, gaz, électricité de Clipperton) était confiée à un détachement du Génie de l’Armée de Terre comprenant 40 hommes sous la responsabilité d’un lieutenant. Ainsi en un mois, en bordure de la cocoteraie, fut montée, sur une dalle de béton, une baraque Filliod, à double paroi et double toit, alimenté en eau potable à partir du lagon, par une station de pompage et d’épuration d’eau et une citerne de 1.000 litres, en électricité, sous tension de 220 volts, par une batterie de 2 groupes électrogènes, et, en gaz, par un ensemble de v10 bouteilles industrielles de butane, destinées au fonctionnement des fourneaux et des frigidaires [...].

Autour de ce bâtiment principal furent élevées les dépendances sous la forme de farés tahitiens construits avec des plaques de palmes tressées, les Niau [...].

Le 1<sup>er</sup> juillet le Blavet quittait les eaux de Clipperton ne laissant à terre que les 15 hommes du premier groupe, assurés de n’avoir pendant 2 mois, ni courrier, ni intervention française à moins de 10 jours en cas de nécessité grave, ni nouvelles si ce n’est par un très bref contact radio quotidien. Alors seulement commença la mission [...].

#### **Clipperton, cet atoll qui résiste même aux géographes !**

par Jean Morschel et Christian Jost, géographes

Comme le prouve sa triste histoire, la Passion n’aime pas les hommes... Ceux qui s’y sont frotté l’ont bien compris ! Il y a déjà la tragique histoire des « Oubliés de Clipperton », mais elle n’est pas la seule : depuis cette époque, les tentatives d’occupation et d’aménagement de l’atoll ont souvent abouti à un échec. Même les américains, fort de leur puissance n’y sont pas

restés plus d’un an, laissant au passage de nombreux vestiges encore visibles aujourd’hui. Après le départ des américains, vint le temps des missions Bougainville françaises. Le texte proposé par Alain Duchauchoy (dans cette même lettre d’information) relate à ce titre la difficulté d’aborder l’atoll. De ces missions, il reste peu, si ce n’est une stèle entretenue par la Marine française, quelques dalles de béton, quelques débris en tous genres, et l’émouvante gravure « rupestre », inscrite dans une dalle de béton, attestant du passage du Bâtiment de Débarquement de Chars « Trieux » en 1968. Les visiteurs suivants ont laissé encore moins de traces : même le célèbre Commandant Cousteau qui a tenté de planter quelques cocotiers le long de la côte sud de l’atoll a échoué. Finalement, seul Jean-Louis Étienne a laissé des marques encore facilement identifiables : des cuves en plastique, des plaques ondulées en plastique de toiture et une cuisinière rouillée témoignent de son installation temporaire, et à grand frais, à Clipperton.

Mais au-delà de ces échecs d’implantation humaine, force est de constater que Clipperton résiste encore et toujours à l’envahisseur : même les géographes y progressent difficilement !

Au sens propre d’abord car le débarquement, l’absence d’eau potable, la lutte contre les crabes terrestres le soir au campement et les blattes qui envahissent volontiers les sacs de couchage rendent la vie sur l’atoll difficile... Même le simple fait de marcher à Clipperton pour y faire des relevés s’apparente à un défi : soleil de plomb que même les lézards fuient, pieds roulant sous les grèves instables ou s’enfonçant profondément dans le « sol » lorsque celui-ci est truffé de galeries de crabes, sont autant d’épreuves à affronter pour « mesurer » Clipperton.

Au sens figuré ensuite car les missions géographiques sont rares : seulement quatre ont eu lieu entre 1997 et 2013 ! Il résulte de



cela, un manque de données permettant de d’appréhender avec certitude les dynamiques spatiales de l’Île de La Passion, qu’il s’agisse de ses aspects biogéographiques comme l’évolution de la végétation, ou géomorphologiques puisque le littoral de Clipperton, côté océan comme côté lagon, change « constamment » ! Or, sans donnée, il est ardu de mettre en place des analyses pertinentes et d’en tirer des conclusions solides. Toutefois, il est vrai que les géographes disposent d’outils tels que l’imagerie satellitale et aérienne qui leur permettent de combler partiellement ce manque d’information. Dès lors, la combinaison des données de terrain et de télédétection, et l’élaboration d’un système d’information géographique (SIG) leur permettent de « progresser » plus efficacement... Mais même à ce niveau « virtuel » La Passion nous échappe : le manque de points géodésiques, l’absence d’un niveau « zéro » Clipperton et la difficulté de trouver des points de repères stables et traversant le temps rendent difficile le calage des différentes images disponibles (1935, 2001, 2005, 2012 et prochainement 2014) et leur superposition avec les relevés de terrain.

Ceci étant, les géographes cheminent dans leurs analyses et dans la compréhension des dynamiques de cet espace. L’étude diachronique des données disponibles permet de mettre en évidence, avec une quasi-certitude, les nombreux changements que connaît l’atoll. Les résultats préliminaires faisant suite à l’expédition « Passion 2013 » montrent un certain nombre d’évolutions :

- une forte reconquête de la couronne par la végétation : entièrement nu en 2001, à l’exception de quelques bosquets de cocotiers, Clipperton se voit désormais couverte sur près d’un tiers de sa surface par des végétaux herbacés et sous ligneux ;
- un très net changement de l’ancienne passe sud-est : à cet endroit, le cordon littoral s’est

déplacé vers le nord-est, sur près de 60 mètres, réduisant significativement la lagune qui sépare le tombolo et le rocher de la bande de grève qui ferme cette ancienne passe,

- une forte érosion côtière sur l’ensemble de la couronne externe de l’atoll et en parallèle, un déplacement de près de 50 mètres, survenu entre 2001 et 2013, de la limite interne de la couronne le long de la côte est de l’atoll.

Il reste désormais aux géographes à répondre, entre autre, à la question : quels phénomènes sont responsables de ces dynamiques ? Pour la végétation, il est probable que la diminution de la population des crabes terrestres soit la cause de cette explosion végétale, Mais comment se fait-il que les crabes aient connu un tel déclin démographique ? Christian Jost l’explique ainsi : *« Tout d’abord les comptages réalisés en 1968 par Ehrhardt et évaluant la population des crabes à 11 millions et celui effectué en 2005 par Bouchard qui l’estime à 1,25 millions n’ont pas procédé des même procédures et il est possible qu’en 1968 il y ait eu une surévaluation de la population ; ensuite et surtout, le simple fait que les crabes ont dévoré toute la végétation herbacée (désert en 1997 et 2001 lors des visites de C. Jost) explique qu’ils n’ont tout simplement plus assez pour se nourrir. C’est le seuil de « capacité de charge » qu’a atteint le milieu. Les noix de cocos et les œufs des oiseaux étaient insuffisants pour nourrir toute la colonie de crabes. Les rats apparus vers 2000 y contribuent aussi à la réduction de la population de *Gecarcinus Planatus Stimpson* (20 carcasses de crabes retrouvés sous un chariot où nichait un couple de rats), mais dans une proportion insuffisante pour expliquer la chute démographique »*. Pour l’évolution du littoral, il s’agit peut-être de tempêtes ou de très fortes houles, peut-être aussi la surrection marine liée au réchauffement climatique... Mais comment le prouver ? Autant de nouvelles énigmes à résoudre pour expliquer tous ces changements maintenant qu’ils sont identifiés.



Et là encore Clipperton nous résiste car une fois de plus, nous nous trouvons confrontés au manque de données : il n’existe pas de station météorologique permettant d’établir des chroniques climatiques, ni d’identifier les événements extrêmes qu’a pu connaître l’atoll, quoique la NOAA délivre des cartes des trajectoires des dépressions tropicales et cyclones dans la région. Il n’existe pas non plus de données suffisamment conséquentes relatives aux mouvements verticaux et aux houles de l’Océan Pacifique, les marégraphes installés par le SHOM n’ayant pas enregistré sur un temps suffisamment long pour autoriser de quelconques analyses.

Mais nous, géographes, ne nous décourageons pas face à une telle adversité ! Les travaux de recherche continuent et le projet d’expédition *Passion 2015* du Pr. Christian Jost assurera la collecte de nouvelles données grâce auxquelles nous ne pourrons qu’avancer dans la compréhension de milieu si particulier, du moins nous l’espérons !

### Enigme à Clipperton

La « Lily Marie » est une des épaves qui parsèment la couronne corallienne de Clipperton. Elle s’est échouée sur la côte nord-est, vraisemblablement entre 1997 et 2000 : le Pr. Christian Jost, lors de sa première visite à Clipperton en 1997, n’a pas signalé sa présence et cette dernière apparaît pour la première fois, en 2000, dans le reportage photographique de l’expédition radio amateur « DX Expedition » (<http://www.qsl.net/clipperton2000/images/Shi pwreck2.jpg>). Sur cette image, son état général semble indiquer un échouage récent.

Un an plus tard, lors de la mission « Passion 2001 » dirigée par le Pr. Christian Jost, la « Lily Marie » est de nouveau identifiée. Sa position fait alors l’objet d’un géoréférencement précis sur les cartes qui résultent de cette mission (<http://www.clipperton.fr/incagen.html?carteactuelle.htm~main>). Toutefois, comme le montre

la photographie (<http://www.clipperton.fr/incagen.html?visites.htm~main>) du Pr. Christian Jost, son état s’est considérablement dégradé, en un an seulement. Lors de l’expédition de Jean-Louis Étienne, en 2005, la « Lily Marie » est de nouveau signalée à la même position sur les cartes proposées à l’issue de cette mission (<http://www.jeanlouisetienne.com/clipperton/> : lien vers « la carte de l’île »). Mais son état général s’est considérablement dégradé : son étrave gît sur son flanc bâbord et semble séparée du reste du navire. Mais son nom est toujours bien visible à tribord ([http://www.jeanlouisetienne.com/clipperton/encyclo2.cfm?rub=7&ss\\_rub=71](http://www.jeanlouisetienne.com/clipperton/encyclo2.cfm?rub=7&ss_rub=71)).

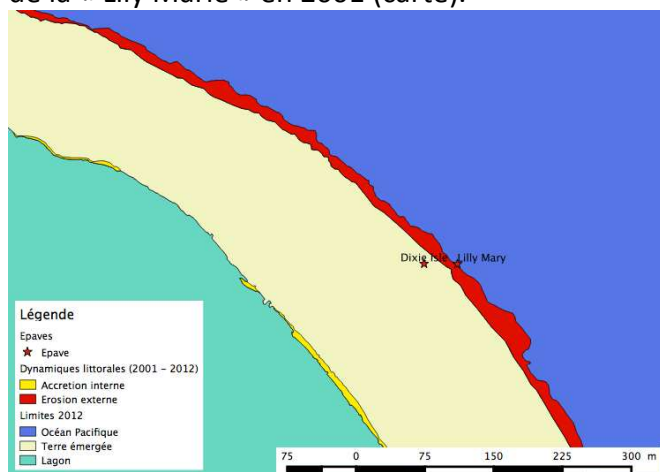
Puis... plus rien... « Lily Marie » disparaît des chroniques ! Plus aucune image ou signalement, jusqu’en 2012 où Éric Chevreuil, puis Jean Morschel attestent de la présence d’une épave dans le secteur de la « Lily Marie »... Mais entre-temps, cette dernière a été rebaptisée : elle répond désormais au doux prénom de « Dixie Isle II », ce dernier étant soudé, en relief, sur le flanc tribord de son étrave rouillée (photo).



Lors de la mission *Passion 2013*, la « Dixie Isle II » fait à son tour l’objet d’un géoréférencement précis en vue d’une nouvelle cartographie de Clipperton.



Il en résulte que cette dernière se situe approximativement 30 m à l’ouest de la position de la « Lily Marie » en 2001 (carte).



La position, l’aspect général et de nombreuses autres similitudes existent entre ces deux épaves, alors le doute s’installe !

Les géographes (encore eux) se posent désormais de nombreuses questions quant à cette (ces) épave(s) : s’agit-il de deux épaves différentes qui se seraient échouées au même endroit ? S’agit-il du même navire, rebaptisée avant son échouage, et qu’une tempête aurait déplacé sur quelques dizaines de mètres ? Comment le prouver ?

Si les géographes se posent ces questions, c’est qu’elles vont bien au-delà de l’identification de « simples épaves » : celle(s)-ci est (sont) visible(s) sur les images satellites de 2001 et 2012 et pourrai(en)t ainsi constituer des

indicateurs permettant de justifier la dynamique littorale de cette portion de l’atoll !

Aussi, si vous disposez d’images ou de témoignages qui nous aideraient à éclaircir le mystère de la « Lily Marie », ceux-ci sont les bienvenus !!!

...

PS : Nous vous donnerons la solution à cette énigme dans notre prochaine lettre d’information, car, eh oui... ! Nous avons finalement trouvé la réponse !

### Dernières nouvelles de Clipperton

➤ L’émission *Thalassa* de France 3 sur la Mer de Cortès et Clipperton réalisée par Ramon Gutierrez, grand Reporter, a été programmée en principe pour l’automne. Nous y sommes... Espérons qu’un nouveau report n’aura pas lieu.

➤ Notre ami Jean-Yves Gaudart, qui « traque » les informations sur Clipperton nous a communiqué ces liens et ce texte :

<http://www.monnaiesdetections.com/?p=4543>

<http://envelopmer.blogspot.fr/2014/08/le-de-grasse-clipperton-en-1962.html>

<http://www.lepetitjournal.com/mexico/societe/histoire-et-traditions/191774-clipperton-l-ile-francaise-convoitee-par-le-mexique>

[http://www.outre-mer.gouv.fr/?presentation-de-clipperton.html&decoupe\\_recherche=clipperton](http://www.outre-mer.gouv.fr/?presentation-de-clipperton.html&decoupe_recherche=clipperton)

<http://www.tahiti-pacifique.com/archivesTPM/27215.html>

### 14e législature de l’AN

**Question écrite n° : 56192 de M. Gilbert Le Bris (Socialiste, républicain et citoyen - Finistère)**

**Ministère interrogé** > Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire** > Transports, mer et pêche

**Rubrique** > outre-mer **Tête d’analyse** > Clipperton et TAAF **Analyse** > souveraineté, Accord intergouvernemental franco-mexicain, mise en œuvre

Question publiée au JO le : **27/05/2014** page : **4205**

Réponse publiée au JO le : **02/09/2014** page : **7453**



### Texte de la question

*M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la situation de l'île française de Clipperton et l'accord signé entre la France et le Mexique. Les conditions de cet accord, qui fera l'objet en 2014 d'un point d'étape, autorisent notamment le Mexique à pêcher dans la ZEE*

*(Zone économique exclusive). Faute de surveillance ou de contrôle adapté, il n'y a aucun respect de cet accord.*

*Différents rapports et témoignages attestent que certains des navires, des senneurs mexicains, pouvant embarquer jusque 1 500 tonnes de poissons chacun, multiplient les pratiques illégales de pêche (pêche jusque dans les eaux territoriales, pêche de nuit, utilisation d'explosifs, balise de localisation éteinte...). Sans quotas fixés, sans surveillance efficace, sans sanctions définies, l'île française de Clipperton est aujourd'hui pillée de ses ressources, par cet accord profitable uniquement au Mexique, et c'est l'écosystème de l'atoll qui demeure aujourd'hui menacé. Aussi, il souhaite savoir les mesures qu'envisage le Gouvernement tant pour assurer notre souveraineté sur Clipperton que pour garantir nos intérêts et une gestion halieutique responsable dans le cas d'une renégociation de cet accord.*

### Texte de la réponse

*L'attention du secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, est appelée sur la situation particulière des pêcheries thonières exercées par des navires battant pavillon mexicain autour de l'île de Clipperton. Un accord sur les activités de pêche des navires mexicains dans les 200 milles marins entourant l'île de Clipperton a été signé entre la France et le Mexique le 29 mars 2007. Sur la base de ce texte, le Gouvernement français octroie chaque année, sur demande du Gouvernement du Mexique, des licences de pêche aux navires mexicains qui sont inscrits au registre de la Commission interaméricaine sur le thon tropical (CIATT), organisation régionale*

*de gestion des pêches, mandatée pour gérer les thons et les espèces apparentées dans l'océan Pacifique entre les parallèles 50° N et 50° S, et entre le méridien 150° O et la côte ouest américaine, dont la France et le Mexique sont tous deux membres. L'accord constitue une forme de reconnaissance de la zone économique exclusive française par le Mexique. Le bon fonctionnement de l'accord contribue aussi à la bonne qualité des relations diplomatiques franco-mexicaines. En plus d'être conditionnée à la délivrance d'autorisations de pêches annuelles et au respect des obligations déclaratives en matière de communication des volumes capturés, les navires autorisés doivent respecter les règles de la CIATT. Celles-ci portent notamment sur les modalités de captures, la gestion des stocks, la surveillance et le contrôle. L'activité s'exerce dans le cadre des plafonds de captures et d'effort de pêche octroyés au pavillon mexicain. Les senneurs actifs doivent embarquer des observateurs désignés par l'organisation, les éventuelles infractions relevées étant portées à la connaissance du comité de surveillance de la CIATT, auquel la France participe. Les navires sont soumis aux contrôles opérés par les frégates de surveillance basées en Polynésie française. La France fait procéder de manière régulière à une patrouille de surveillance en haute mer et dans la zone économique exclusive. Le volume global des captures par les navires mexicains titulaires de licences a été variable. D'environ 2 500 à 3 000 tonnes de captures en 2008 et 2009, l'utilisation est passée à environ 8 000 tonnes en 2010 et 2011.*

*Les captures sont redescendues à des niveaux plus limités en 2012 et 2013, respectivement à 3 000 et 1 700 tonnes. Cette situation s'explique par les mouvements interannuels des stocks de thonidés tropicaux et l'évolution de la distribution des captures dans l'océan Pacifique oriental, relevées dans les publications du comité scientifique de la CIATT. Le bilan d'étape à mi-parcours, prévu par l'accord, s'est tenu au début du mois de juillet dernier entre les services diplomatiques français et mexicains, assistés des administrations techniques concernées. Les deux parties ont échangé sur les perspectives d'augmentation de la fréquence de transmission des informations déclaratives, la transmission des données de position et la communication des observations du personnel*



scientifique embarqué à bord des navires mexicains, conformément au cadre réglementaire de la CIATT. Ces différentes mesures sont en effet privilégiées par la France afin d'améliorer le fonctionnement de l'accord, avant son éventuelle renégociation décennale. Les autorités françaises sont à l'initiative ou concourent activement à l'adoption de mesures à la CIATT afin de réformer le cadre régional relatif à la surveillance et au contrôle, les mesures qui y sont adoptées étant immédiatement applicables aux activités de pêche conduites dans le cadre de l'accord. Lors de la session 2014, qui s'est récemment clôturée, la France - au titre de ses territoires d'outre-mer - et l'Union européenne ont œuvré à rendre obligatoire l'emport d'un système de surveillance satellitaire (SSN) pour l'ensemble des navires de longueur supérieure à 24 mètres et l'obligation pour chaque navire d'être inscrit au registre de l'Organisation maritime internationale. Elles ont par ailleurs continué à défendre la modernisation des réglementations de la CIATT relatives aux contrôles de l'état du port et à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. La mise en oeuvre d'un SSN régional avec transmission des données à l'État côtier fera partie des priorités de la France lors de la prochaine session. En parallèle, un régime d'autorisations délivrées par le Haut-commissaire de la République en Polynésie française pour l'accès à la zone économique exclusive (ZEE) de Clipperton a été établi en 2013, dans le cadre du décret n° 2010-728 du 29 juin 2010 fixant les conditions dans lesquelles des navires battant pavillon d'un État étranger peuvent être autorisés à pêcher dans la zone économique située au large de l'île de Clipperton. Il permet d'octroyer jusqu'à huit licences à des navires palangriers ou senneurs contre une contrepartie financière, dans un cadre technique arrêté par le préfet. Ce régime contribue au développement de la pêche en Polynésie française et aux activités d'observation et d'évaluation de la ressource autour de Clipperton.

### Colloque Clipperton à Assemblée Nationale

Monsieur le Député Philippe Folliot, nous a informés qu'en l'attente de soutien financier, l'organisation du colloque à l'AN était reportée.

### La tribune de nos adhérents et sympathisants.

Cette rubrique est destinée à tous nos membres et sympathisants : Merci de nous faire part de vos expériences, de vos ressentis et de vos attentes sur Clipperton et les publier dans votre lettre d'information.

Si vous le souhaitez répondez à ces questions et faites-nous parvenir votre texte :

- 1/ A quelle occasion avez-vous découvert Clipperton ?
- 2/ Y avez-vous séjourné? A quelle occasion et à quelles dates ?
- 3/ Quels souvenirs gardez-vous de ce séjour ?
- 4/ Quels sont vos centres d'intérêts sur Clipperton ?
- 5/ Texte à votre convenance.

### Le mot du Secrétaire.

N'oubliez pas, en cas de changement d'adresse postale ou Internet de nous communiquer vos nouvelles coordonnées : [secretaire@cpom.fr](mailto:secretaire@cpom.fr)

### Annonces

- Cette *Lettre d'information* est la vôtre, ces pages vous sont ouvertes, envoyez-nous vos réactions, avis, récits, témoignages, impressions, images, sur : [servcom@cpom.fr](mailto:servcom@cpom.fr)
- Notre site <http://clipperton.cpom.fr> continue de s'enrichir, si vous possédez des documents écrits ou photographiques, vous pouvez nous les faire parvenir soit à l'adresse Internet : [servcom@cpom.fr](mailto:servcom@cpom.fr) soit à l'adresse postale : Alain Duchauchoy, 21 rue de la République 76420 Bihorel.
- Pour tous renseignements sur l'atoll, [www.clipperton.fr](http://www.clipperton.fr)  
Le site est rénové et vous sera proposé dans une version plus actuelle et actualisé.

Clippertonnement vôtre !

Papeete et Bihorel, le 30 septembre 2014.

Christian Jost

Alain Duchauchoy

Président

Vice-Président

Chargé de communication