

# RAPPORT

Centre  
Régional  
Opérationnel de  
Surveillance et de  
Sauvetage  
Atlantique

# BILAN D'ACTIVITE

## CROSS-A ETEL

CENTRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE MARITIME  
SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME

# 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
V1	19/03/20	Version originale

## AFFAIRE SUIVIE PAR

<b>AC2AM Nicolas RENAUD - Directeur</b>
Tél. : 02 97 55 35 35
Courriel : <a href="mailto:nicolas.renaud@developpement-durable.gouv.fr">nicolas.renaud@developpement-durable.gouv.fr</a>

## REDACTEURS

AC2AM Nicolas RENAUD – APAM Edern LE DORTZ - A1AM Thomas DOMENICHINI  
MP Yannick HERVIOU

## RELECTEURS

APAM Frédéric GARNAUD – PM Jérôme CHRIST

## REFERENCE INTERNET

<http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/le-c-r-o-s-s-etel-a152.html>

## REFERENCE INTRANET

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

### CONTACTER LE CROSS-A ETEL

Canal VHF 16  
**N° urgence : 196**  
Tel : 02 97 55 35 35

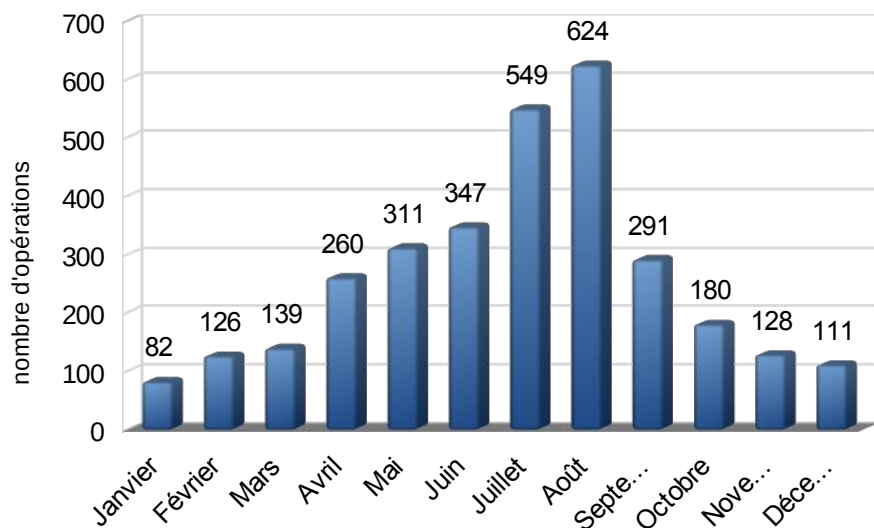
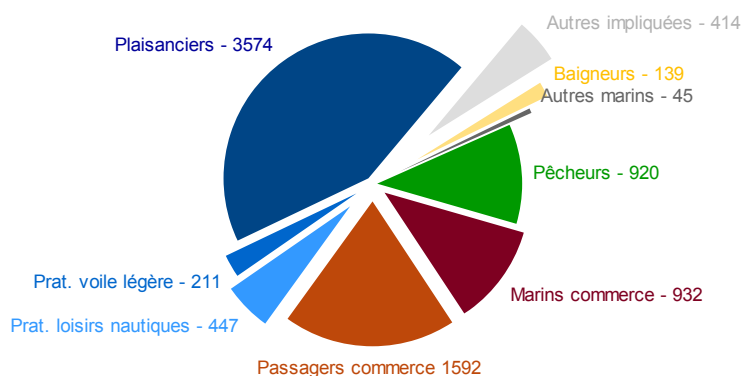
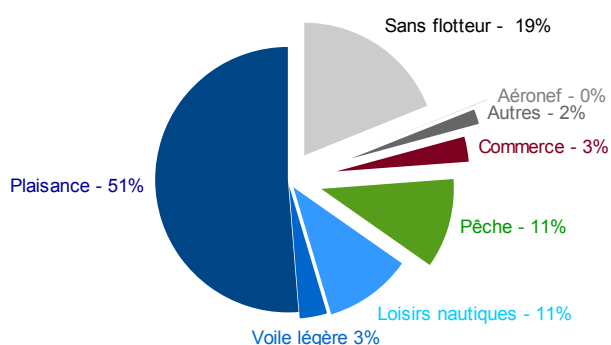
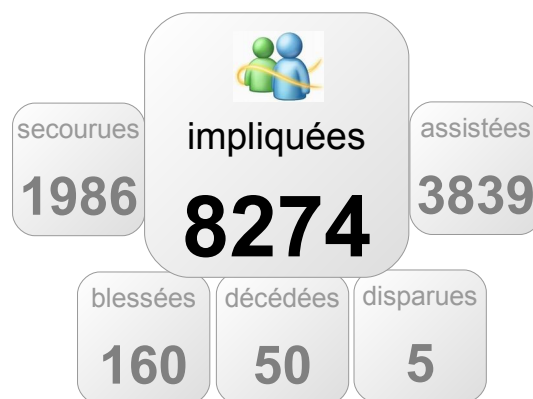
Adresse postale : 40 avenue Louis Bougo, 56410 ETEL

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

# Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

## MEMENTO 2019

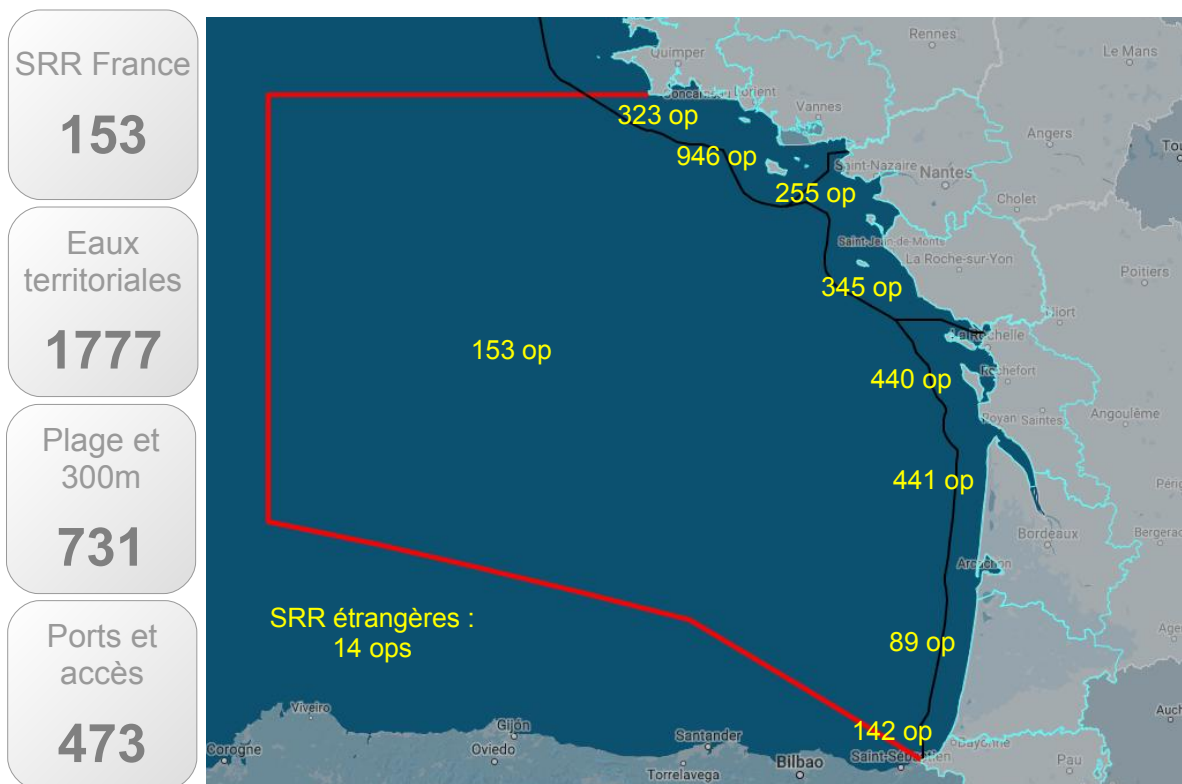
### RECHERCHE ET SAUVETAGE



# Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

## MEMENTO 2019

### RECHERCHE ET SAUVETAGE



# Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

## MEMENTO 2019

### SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

**2 685**

CR surnav traités

**296**

Opérations SURNAV  
dont

**110**

Événements suivis

**150**

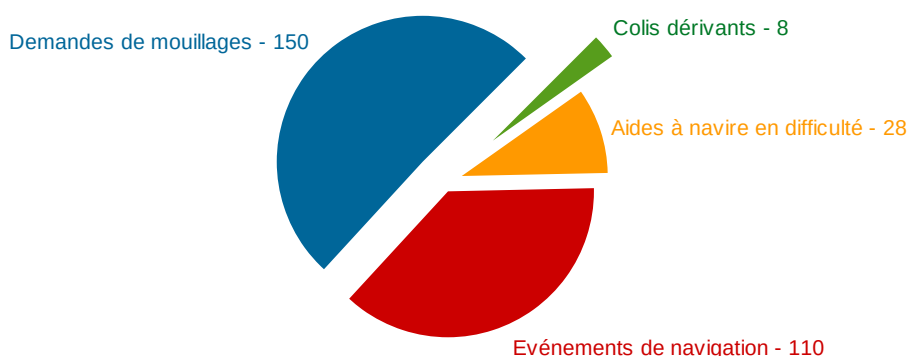
Demandes de mouillage régulées

**28**

Aides à navire en difficultés

**8**

Événements COLDER



### RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME

**330**

Bulletins météo spéciale

**14 235**

Bulletins côtiers

**608**

Bulletins bassin Arcachon

**116**

Demandes d'AVURNAV

# Table des matières

Avant-propos.....	7
1. RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	9
1.1. Synthèse de l'année.....	9
1.1.1. Evolution des opérations.....	9
1.1.2. Répartition mensuelle des opérations.....	10
1.2. Bilan humain.....	11
1.2.1. Répartition par catégories.....	12
1.2.2. Résultats sur les personnes.....	12
1.3. Bilan par activités :.....	16
1.3.1. Typologie des événements impliquant des navires de commerce.....	16
1.3.2. Typologie des événements impliquant des navires de pêche.....	17
1.3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance.....	17
1.3.4. Typologie des événements impliquant des loisirs nautiques.....	18
1.4. Répartition géographique des opérations.....	21
1.4.1. Répartition des opérations par département.....	21
1.5. Transmission de l'alerte.....	23
1.5.1. Moyens d'alerte utilisés.....	23
1.5.2. Qui donne l'alerte au cross.....	24
1.5.3. Fausses alertes et incertitudes.....	25
1.6. Moyens de sauvetage.....	26
1.6.1. Moyens aériens.....	27
1.6.2. Moyens nautiques.....	27
1.6.3. Moyens terrestres.....	28
1.7. opérations marquantes.....	29
2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME.....	32
2.1. Généralités.....	32
2.2 Synthèse chiffrée de l'année.....	33
2.1.1. Veille visuelle, veille radar et ais.....	33
2.1.2. Traitement des compte-rendus surnav.....	34
2.1.3. Gestion des demandes de mouillages.....	35
2.2. Service d'assistance maritime.....	37
2.3. Événements marquants en 2019.....	39
3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME.....	43
3.1. RECUEIL DE L'INFORMATION NAUTIQUE.....	43
3.2. diffusion DE L'INFORMATION NAUTIQUE.....	43
4. TECHNIQUE.....	44
4.1. Introduction.....	44
4.2. Bilan de l'année.....	44
4.3. Opérations marquantes.....	45
5. LISTE DE DIFFUSION.....	46

## Avant-propos

Service spécialisé de la Direction interrégionale de la Mer nord-Atlantique – Manche-ouest (DIRM NAMO), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique d'Etel (CROSS-A Etel), est implanté au bord de la Ria de la commune d'Etel dans le département du Morbihan. Dirigé par un administrateur des affaires maritimes – corps d'officiers de la marine administré par le ministère chargé de la mer – le CROSS-A Etel est armé par un équipage de 72 personnes composé de 11 administrateurs, 48 officiers-mariniers et 13 civils du ministère de la transition écologique et solidaire. Le CROSS-A Etel héberge le Centre National de Surveillance des Pêches et le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin. Ces deux centres font l'objet d'un bilan d'activité séparé.

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI conclue à Hambourg le 27 avril 1979), le CROSS-A Etel assure la fonction de **Centre de Coordination de Sauvetage Maritime**. Sous l'autorité du Préfet maritime de l'Atlantique, il assure la veille des fréquences de détresse et de sécurité et coordonne l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans la zone de responsabilité qui lui est attribuée. La zone de recherche et de sauvetage du CROSS-A Etel (*SRR : Search and rescue Region*) s'étend de la pointe de Penmarc'h (Sud Finistère) à la frontière espagnole (Pyrénées-Atlantique) et jusqu'au 8°W au large. D'une superficie de 190 000 km<sup>2</sup>, elle comprend un linéaire côtier de 2 600 km répartis sur les régions Bretagne (1 177 km), Pays de la Loire (450 km) et Nouvelle Aquitaine (973 km). Ces trois régions possèdent 8 départements côtiers, 340 communes littorales et 38 communes insulaires.



Désignés par le directeur du CROSS, les coordonnateurs de missions de sauvetage (CMS) ont la responsabilité générale des opérations de sauvetage. Ils recueillent à ce titre les éléments nécessaires au traitement de l'alerte et coordonnent, par délégation du Préfet maritime, l'ensemble des moyens engagés.

Destinataire de l'ensemble des alertes maritimes, le CROSS-A Etel dispose d'un réseau de veille permanent composé de 14 stations VHF Marine ASN et phonie couvrant l'ensemble de son littoral. Il dispose en outre de deux stations MF, lui offrant une couverture hertzienne sur le domaine hauturier de sa zone de responsabilité.

En cas de sinistre majeur en mer et d'activation du dispositif ORSEC Maritime, le CROSS, sous l'autorité du Préfet maritime et de son directeur, endosserait le rôle d'équipe de gestion de l'intervention (EGI). Il lui reviendrait alors la responsabilité de la coordination d'opérations complexes, impliquant un grand nombre de moyens, en relation étroite avec les autres acteurs de la sécurité civile.



Le CROSS-A Etel assure, sous l'appellation « **Etel Traffic** » et sous l'autorité opérationnelle du Préfet maritime, la mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité. Cette surveillance, mettant en œuvre le dispositif réglementaire arrêté par le Préfet maritime, vise à prévenir les accidents en identifiant au plus tôt les situations à risques avec notamment le concours de la chaîne sémaphorique. Cette mission intègre le suivi général de la navigation, le suivi des navires transportant des marchandises dangereuses, de la navigation dans les eaux territoriales, intérieures et dans les chenaux et le suivi des mouillages dans les eaux intérieures et territoriales.

En tant que **Service d'Assistance Maritime** (MAS : *Maritime assistance service*), le CROSS-A Etel, dans la zone économique exclusive française, est destinataire de l'ensemble des compte-rendus d'avaries, de pollutions ou de pertes de marchandises prévus par les conventions SOLAS et MARPOL. Le CROSS-A Etel est ainsi le point de contact unique entre le navire et les autorités chargées de l'assistance aux navires.

Ce bilan est destiné à présenter l'activité opérationnelle du CROSS-A Etel, fruit du travail permanent des officiers, officiers-mariniers, quartiers-maîtres et agents civils affectés dans des fonctions opérationnelles ou des services supports. Il doit également contribuer à l'élaboration d'une politique de prévention des risques maritimes.

Etel, le 19 mars 2020

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



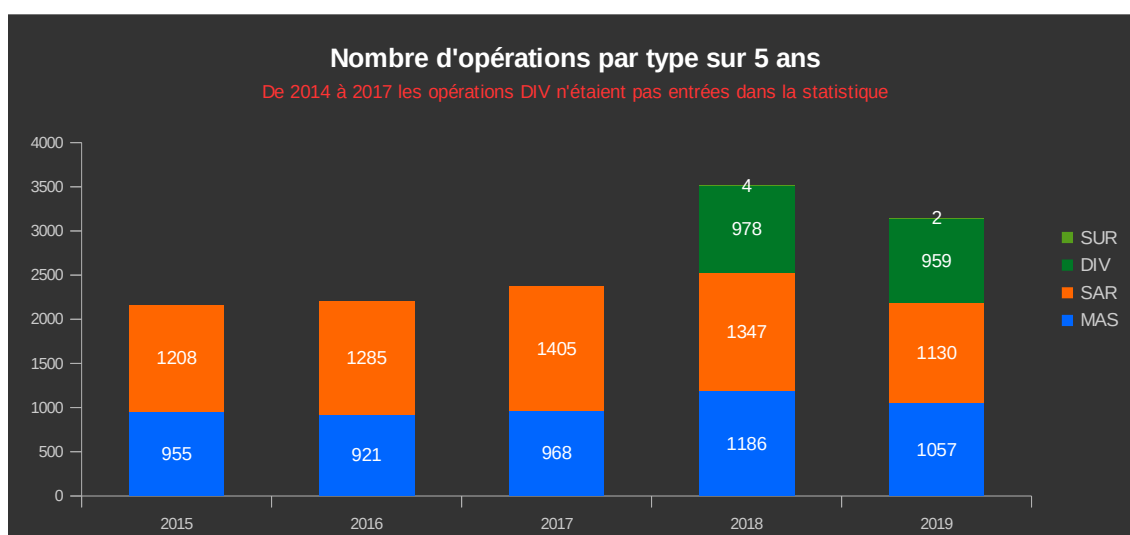


# 1. RECHERCHE ET SAUVETAGE

## 1.1. SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

En 2019, le CROSS Etel a coordonné **3148 opérations SECMAR**.

- 1130 (35,9%) opérations de recherche et de sauvetage (SAR) : les personnes sont exposées à un danger grave, imminent ou probable. [1347 en 2018, soit une diminution de 16 %]
- 1057 (33,6%) opérations d'assistance (MAS) : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc.) [1186 en 2018, soit une diminution de 10,9 %]
- 959 (30,5%) opérations diverses (DIV) : toute activité ne relevant pas d'une des trois autres catégories mais ayant nécessité une intervention du CROSS. [978 en 2018, soit une diminution de 1,9 %]
- 2 (0,1%) opérations relatives à la sûreté des navires (SUR) : alerte de sûreté comprenant la piraterie, le terrorisme ou les troubles à l'ordre public)



Les opérations SECMAR font l'objet d'une qualification de la part du CMS en fonction du degré d'urgence des actions à conduire. Cette classification s'opère en fonction de critères objectifs permettant d'évaluer la dangerosité de la situation présente et de son évolution probable.

### 1.1.1. EVOLUTION DES OPÉRATIONS

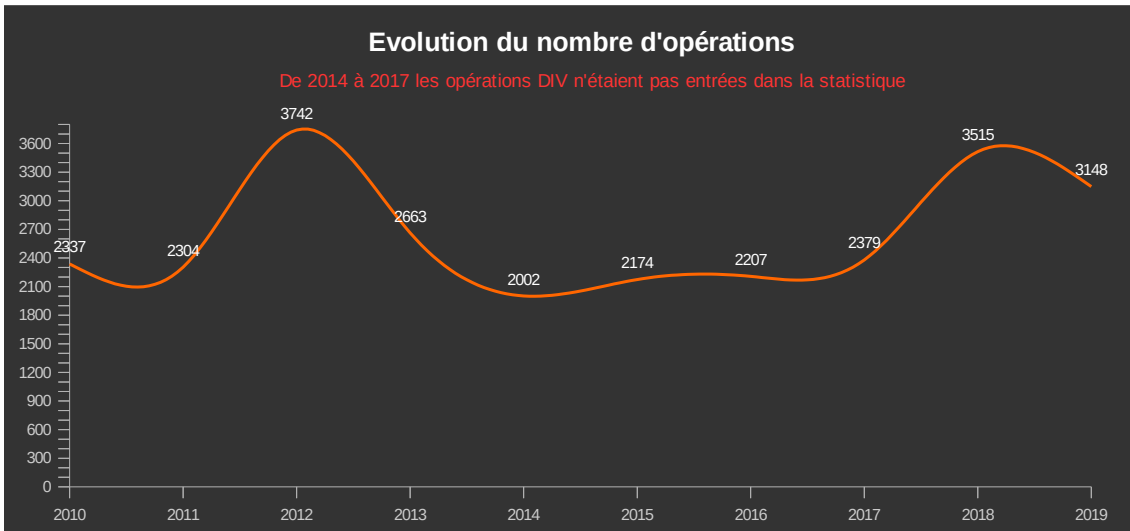
Cette année le nombre d'opérations a diminué d'environ 10 %.

Le facteur météo a très certainement joué un rôle dans cette diminution lors des périodes traditionnellement « chargées » opérationnellement.

Les très bonnes conditions générales du mois de juillet (vent et houle faibles) ont offerts des conditions de navigation peu accidentogènes.

A l'inverse, les conditions météorologiques souvent médiocres du mois d'août ont probablement dissuadés nombre de pratiquants de loisirs nautiques à prendre la mer.

On peut également souligner l'impact des campagnes de sécurité des loisirs nautiques, pilotées par la préfecture maritime et relayées par le CROSS, qui peut influencer les comportements des plaisanciers et des pratiquants de loisirs nautiques. : entretien du matériel, appels à la prudence liée à la météo ou non surpassement de ses capacités.

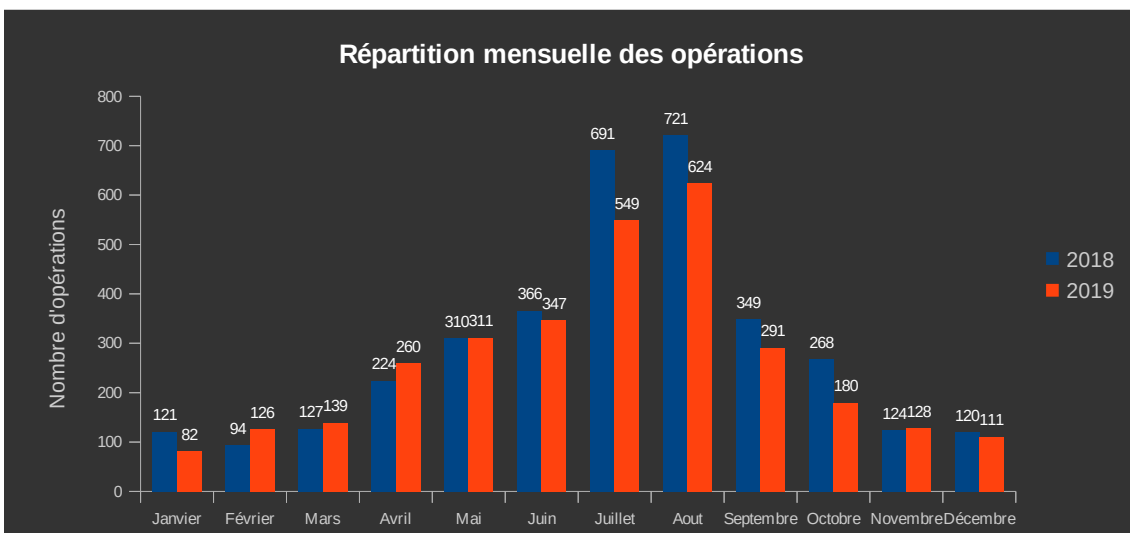


### 1.1.2. RÉPARTITION MENSUELLE DES OPÉRATIONS

La répartition mensuelle des opérations, présentée dans le graphique ci-dessous, confirme l'activité saisonnière du CROSS-A Etel. La saison estivale, s'étalant du début du mois de juin à la fin septembre, représente **58 %** (1812) de l'activité annuelle (3148).

Comme en 2018, on observe une accélération de l'activité opérationnelle dès le mois d'avril. L'arrière-saison a en revanche été particulièrement calme par rapport à 2018 avec une baisse de 16 % en septembre et de 30 % en octobre. Il n'est pas possible en revanche de faire de corrélation entre cette diminution objective du nombre d'opérations et des facteurs exogènes identifiés (conditions météorologiques ou autres).

Cette année, avec 549 opérations, le mois de juillet a été largement moins chargé que l'année précédente (691 en 2018, soit -20%). Le mois d'août, avec 624 opérations, reste néanmoins le mois le plus chargé de l'année malgré une baisse par rapport en 2018 (721 opérations, soit -13%).



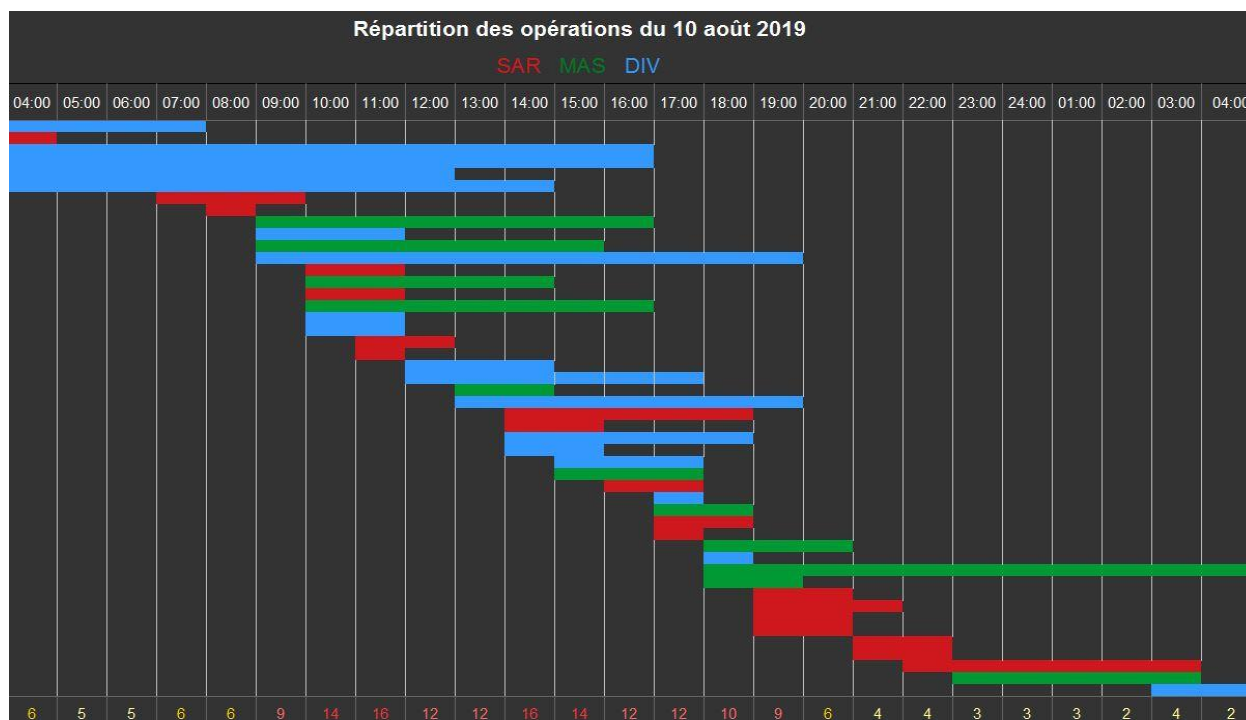
Le samedi 10 août a été la journée la plus chargée de l'année avec **48 opérations** SAR, MAS et DIV coordonnées ou suivies par le CROSS et **20 dossiers** ouverts puis classés en « sans suite ». Le lundi 29 a été la journée la plus chargée du mois de juillet avec **35 opérations** SAR, MAS et DIV coordonnées ou suivies par le CROSS puis **22 dossiers** ouverts et classés en « sans suite ».

A titre de comparaison, la journée la plus chargée de 2018 avait enregistré 52 opérations effectives. Le seuil des 30 opérations coordonnées a été atteint durant 2 jours en juillet [3 en 2018] et 3 jours en août [8 en 2018].

Il convient de noter qu'une opération n'est classée « sans suite » qu'après réception et analyse complète des éléments de l'alerte. Cette analyse débouchant :

- sur un transfert de compétence aux services terrestres (baignade dans les 300m par exemple),
- sur un non-événement (confusion entre un balisage maritime et un signal de détresse) ou
- sur une résolution du problème en cours de prise d'alerte (redémarrage du moteur par exemple).

Chaque information fait malgré tout l'objet d'une attention particulière, et donc prend plus ou moins de temps à être traitée.

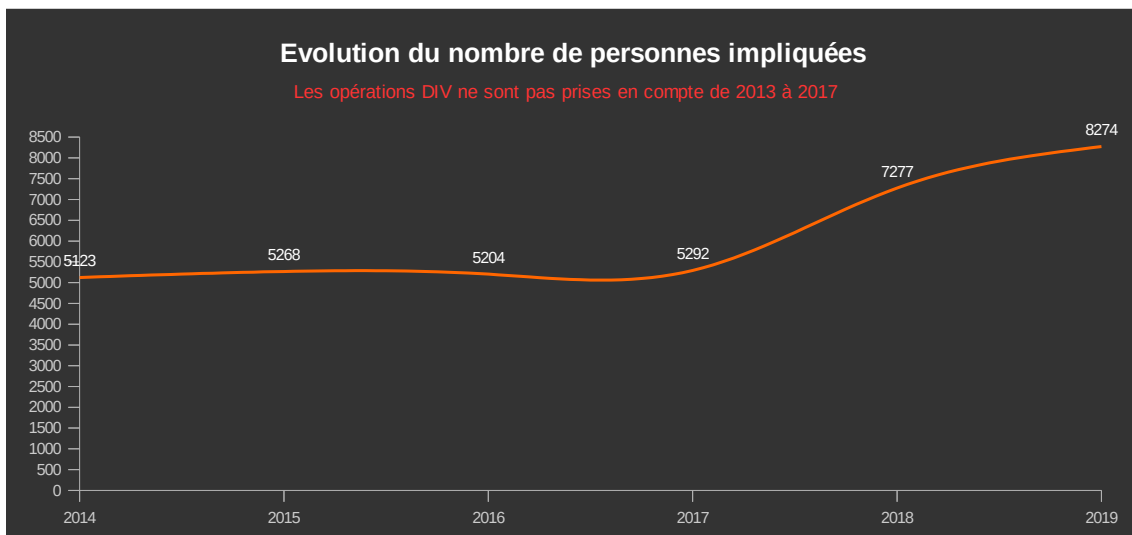


Outre le nombre important d'opérations en 24 heures, c'est typiquement la simultanéité des alertes et des suivis qui rend le travail des équipes de quart difficile. Cette journée a connu un pic d'activité sur le créneau de fin de matinée et de début d'après midi, avec **12 à 16** opérations simultanées à conduire entre 10h et 15h. A noter que les dossiers ouverts sans déboucher sur une opération représentent néanmoins systématiquement une prise d'information, voire d'alerte initiale, et mobilisent malgré tout les équipes.

## 1.2. BILAN HUMAIN

**8274 personnes** [7277 en 2018] ont été impliquées cette année dans les 3148 opérations conduites par le CROSS-A Etel. Malgré une baisse significative du nombre d'opérations, cette augmentation s'explique par la comptabilisation des passagers d'un navire roulier, d'abord victime d'une avarie technique puis, quelques jours plus tard, d'un début d'incendie, et d'un transbordeur ayant talonné.

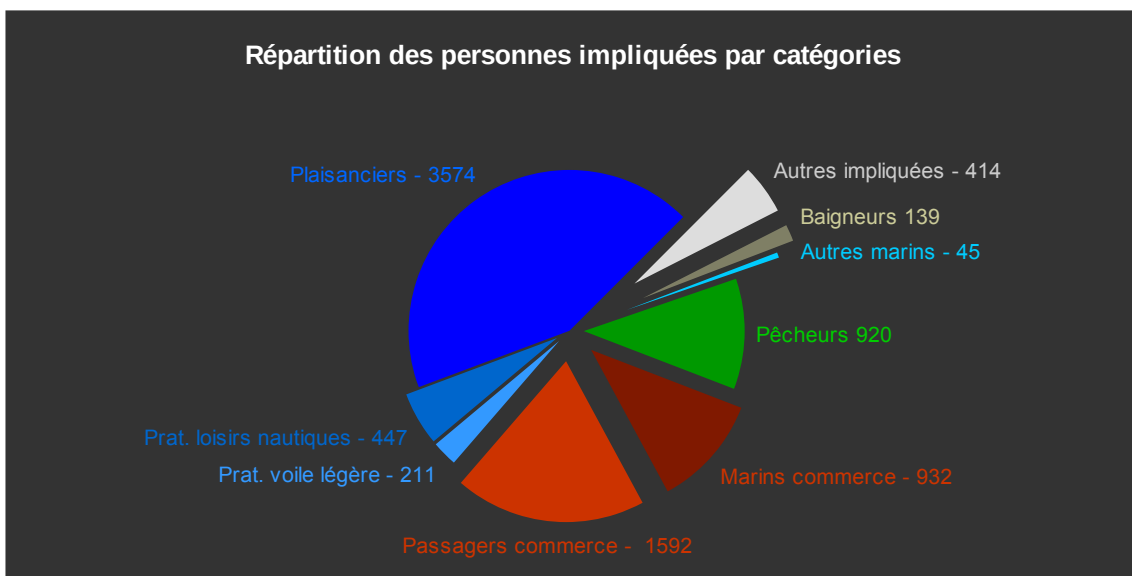
Aucune de ces 3 opérations n'a fait de victime et l'application des procédures, tant à bord qu'au CROSS, a permis un traitement efficace des événements et un retour à quai en toute sécurité.



### 1.2.1. RÉPARTITION PAR CATÉGORIES

L'étude de la répartition par catégorie des personnes fait du segment de la plaisance, des loisirs nautiques et de la baignade, la principale source d'activité pour le CROSS-A Etel sur la façade Atlantique. Cette population représente cette année 51 % des personnes impliquées, respectivement 43,2 % et 5,3 % pour la plaisance et les loisirs nautiques.

Les marins professionnels (commerce, pêcheurs et autres) représentent 22,9 % des personnes impliquées. La catégorie « Passagers commerce » prend une part très importante cette année avec les trois opérations évoquées ci-dessus.

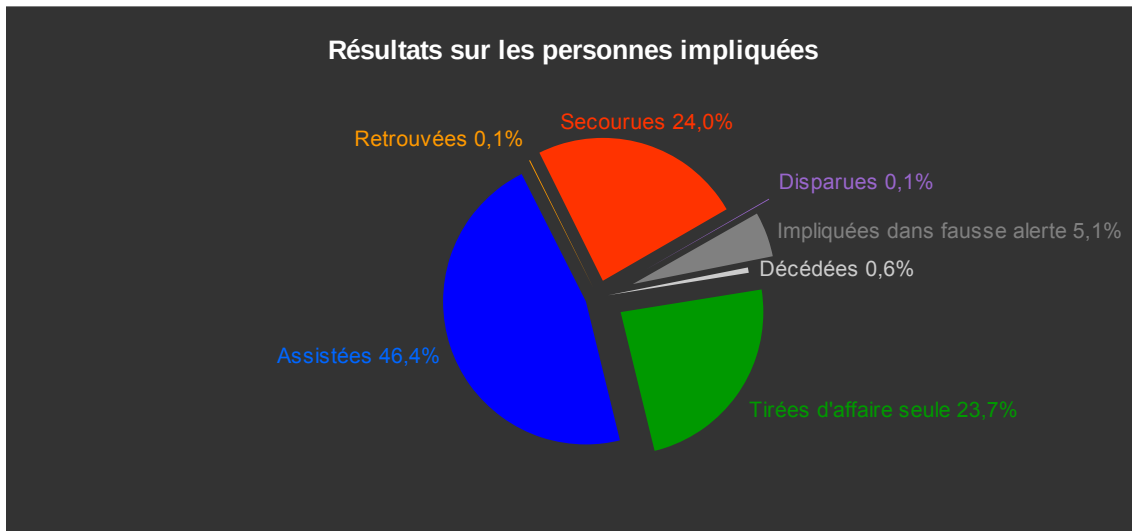


### 1.2.2. RÉSULTATS SUR LES PERSONNES

Sur les **8274** personnes impliquées, **160** ont été blessées. La répartition par résultat est le suivant :

- **1986** personnes ont été secourues, **11** ont été retrouvées suite à la mise en place et à la coordination par le CROSS-A Etel d'un dispositif de recherche important,
- **3839** personnes ont été assistées,
- **1957** personnes n'ont pas eu besoin d'assistance extérieure,

- **426** personnes ont été impliquées dans une fausse alerte,
- **45** personnes sont décédées accidentellement,
- **5** personnes sont décédées naturellement,
- **5** personnes sont portées disparues.



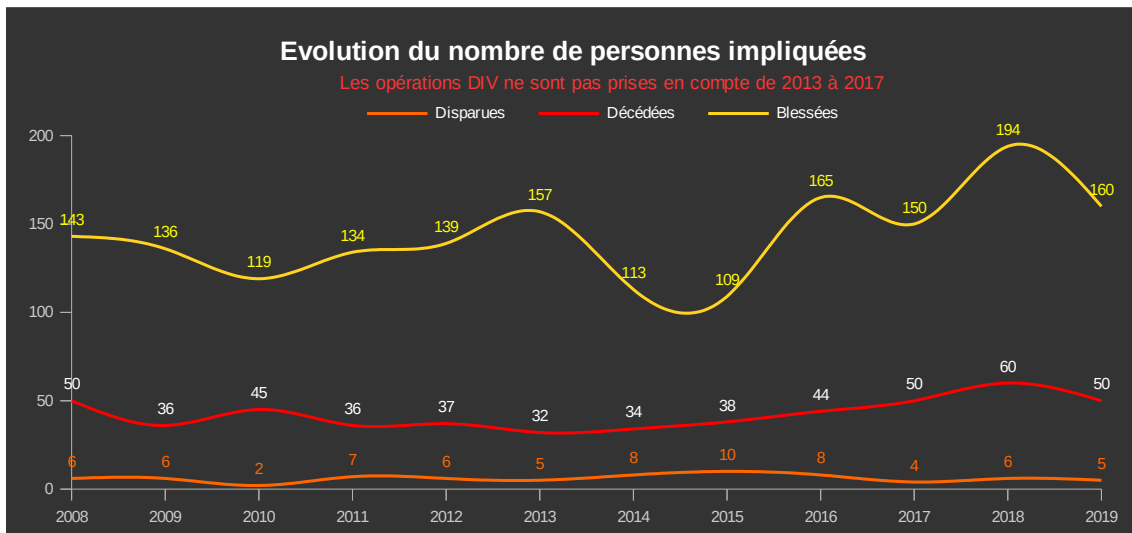
L'analyse des événements mortels révèle 50 décès :

- le décès d'un pêcheur professionnel français suite au naufrage de son navire,
- le décès d'un pêcheur professionnel français suite à un accident du travail,
- les huit décès de plaisanciers français suite à des chavirements,
- le décès d'un plaisancier français suite à une chute à la mer,
- le décès d'un plaisancier français suite à un échouement,
- le décès d'un passager de causes naturelles sur un navire à passagers,
- le décès d'un plaisancier français de causes naturelles,
- les deux décès de chasseurs sous-marins,
- les dix décès de baigneurs,
- le décès d'un pêcheur à pied suite à sa disparition,
- le décès de quatre personnes suite à une chute à la mer depuis la côte,
- les cinq décès de personnes suite à des suicides,
- les quatre découvertes de corps,
- le décès des trois sauveteurs de la SNSM des Sables d'Olonne,
- le décès d'une personne emportée par une lame en voulant porter assistance à son chien,
- le décès d'un kite surfeur emporté par une baine,
- le décès d'un pratiquant de pirogue hawaïenne suite à son chavirement,
- le décès de deux pratiquants de loisirs nautiques passés dans une hélice,
- le décès d'un pratiquant de loisirs nautiques suite à un malaise,
- le décès d'une personne suite à la chute de son véhicule depuis un pont.

*Nota : La mort est dite naturelle quand elle résulte d'un état pathologique ou physiologique connu ou non.*

Par ailleurs, 5 disparitions sont à déplorer :

- un plaisancier français en allant sécuriser par la terre son navire échoué,
- un plaisancier français suite à une chute à la mer,
- un plaisancier étranger suite à une chute à la mer,
- deux personnes suite à un suicide



### In memoriam

Le 7 juin 2019 à 11h20, alors que la tempête « Miguel » fait rage sur la côte atlantique française et sur la Vendée, les membres de la station de sauvetage du port des Sables d'Olonne s'inquiètent de ne pas voir rentrer le navire de pêche polyvalent « Carrera » avec lequel ils ont perdu le contact téléphonique. Ce navire, de 11,55 mètres de longueur, armé par un seul marin-pêcheur, a quitté le port des Sables d'Olonne le matin même.

Compte-tenu des conditions météorologiques extrêmes et des rafales qui soufflent à près de 45 nd, les marins, au port, constatent rapidement que le navire aura de grandes difficultés à rentrer au port, une barre se formant par vent de Sud-Ouest dans la baie.

Afin de prévenir toute difficulté, et d'être au plus proche d'une situation d'urgence pouvant concerner le navire de pêche, l'équipage, composé de 7 sauveteurs-bénévoles, décide d'appareiller avec leur canot tout-temps SNS 061 « Jack Morisseau » pour se repositionner au bout de la digue, à l'entrée du port.

Alors que le canot tout-temps remonte le chenal du port des Sables d'Olonne, le CROSS-A Etel réceptionne le message de détresse provenant de la balise de détresse Cospas-Sarsat du navire de pêche « Carrera ».

Cette information est échangée avec l'équipage et confirme l'inquiétude des marins du port sur les difficultés de regagner Les Sables d'Olonne par fort coup de vent de Sud-Ouest.

Une deuxième détection de la balise arrive au CROSS-A Etel. Malgré les conditions météorologiques extrêmement difficiles, et n'écouter que leur courage, l'ensemble de l'équipage accepte la mission, très risquée, confiée par le CROSS. Il faut affronter les éléments pour investiguer la baie des Sables d'Olonne où le navire de pêche est confirmé en difficulté.

Après quelques minutes dans une mer déchaînée, remontant dans l'ouest comme l'équipage l'a appris de ses anciens, la SNS 061 est heurtée par une énorme vague, brisant les vitrages de la passerelle. L'eau entre dans le poste de pilotage et la vedette devient rapidement impossible à manœuvrer. Ballottée par la houle immense, elle chavire à plusieurs reprises pour finalement finir la quille en l'air.

Entre temps, la force des vagues a projeté, à l'extérieur de la vedette, quatre des sept sauveteurs. Durant 25 minutes, 3 d'entre eux luttent pour regagner la côte à la nage, en accompagnant un quatrième en arrêt cardio-ventilatoire. Il sera déclaré décédé après avoir été pris en charge par les secours à terre.

Un des sauveteurs est quant à lui pris au piège dans la coque retournée et drossée à la côte. Il en sera extrait sain et sauf.

Deux sauveteurs sont retrouvés décédés, pris au piège, dans la timonerie.

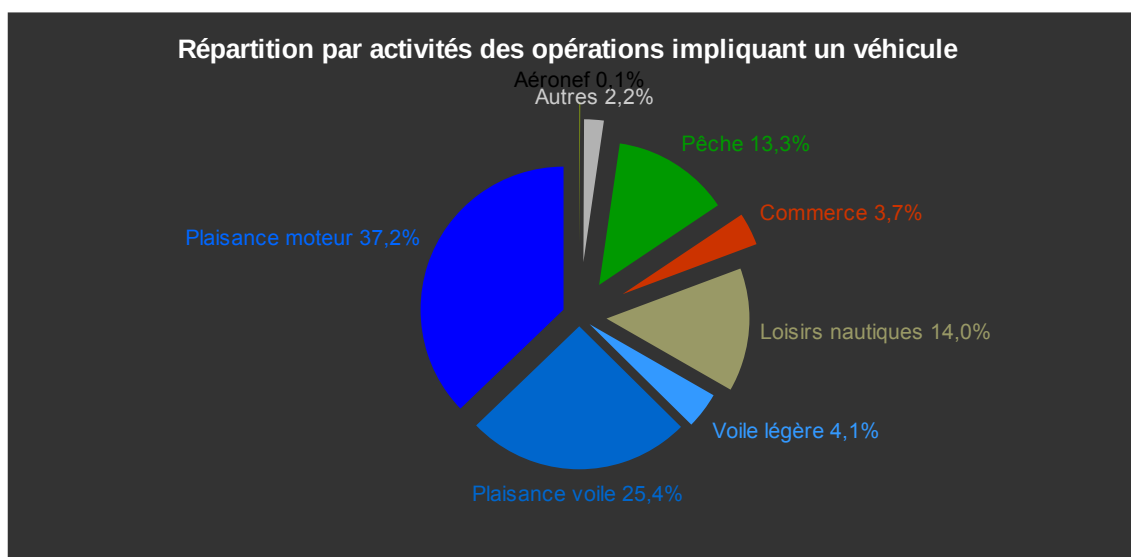
Le dispositif de recherche mis en place et coordonné par le CROSS-A Etel confirmera le naufrage du navire de pêche dans le chenal d'accès au port des Sables d'Olonne. Le corps du pêcheur ne sera quant à lui retrouvé que 9 jours plus tard.

Par leur courage et leur abnégation, les sauveteurs bénévoles sont allés au bout de leurs convictions pour porter héroïquement secours à un marin en détresse. Trois d'entre eux, âgés de 28, 51 et 55 ans, l'ont payé de leur vie.

En leur mémoire, les survivants œuvrent néanmoins quotidiennement pour continuer de faire vivre l'esprit de solidarité des gens de mer au travers de leur station SNSM, et ce en dépit du traumatisme de la perte de leurs camarades.

### 1.3. BILAN PAR ACTIVITÉS :

La plaisance et les loisirs nautiques représentent **81,4 %** des opérations impliquant un flotteur. Les flotteurs professionnels (commerce et pêche) représentent **17 %**.

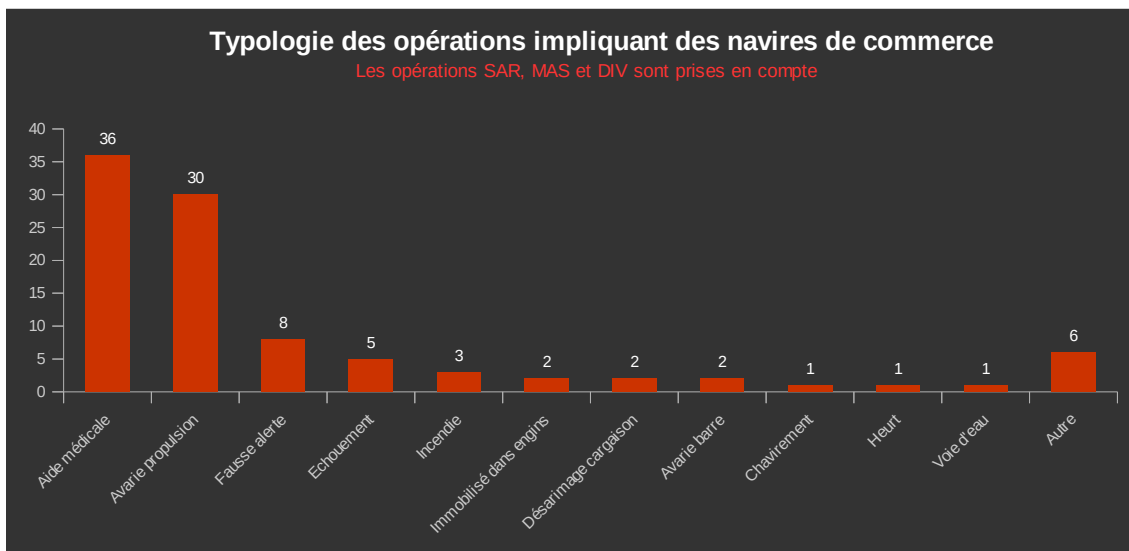


**2652** flotteurs et aéronefs ont été impliqués dans les opérations SAR, MAS ou DIV du CROSS-A Etel dont :

- 986 navires de plaisance à moteur (862 < à 8 m et 124 > à 8 m),
- 674 navires de plaisance à voile,
- 109 navires de voile légère,
- 371 engins de loisirs nautiques,
- 98 navires de commerce (57 navires de charge ou de servitude et 41 navires à passagers),
- 353 navires de pêche professionnelle,
- 59 autres flotteurs,
- 2 aéronefs.

#### 1.3.1. TYPLOGIE DES ÉVÉNEMENTS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE COMMERCE

Les **98** navires de commerce (charge, servitude et passagers) ont été impliqués dans **97** opérations réparties dans le graphique ci-dessous :



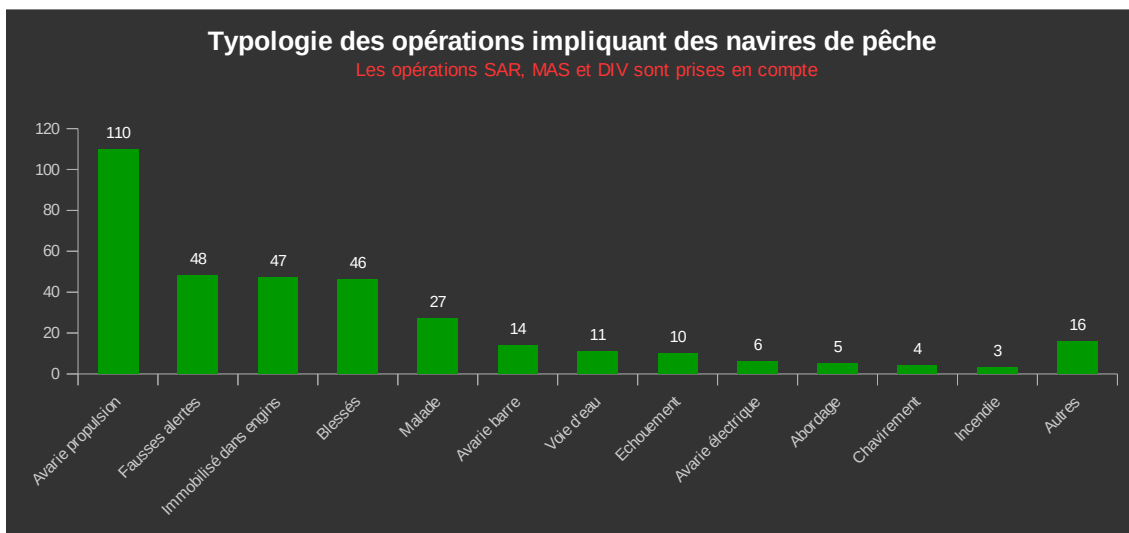
Ces **97** opérations se répartissent en **11** accidents de navire, **36** accidents à personnes, **36** avaries, **6** autres affaires et **8** fausses alertes.

Elles ont impliqué **932 marins** de commerce français et étrangers, **182** ont été secourus (dont 8 blessés), **278** ont été assistés, **25** ont été impliqués dans une fausse alerte et **447** n'ont pas eu besoin d'assistance extérieure.

Sur les **41** opérations impliquant des navires à passagers, **27** sont des opérations d'aide médicale en mer. Sur les **56** opérations impliquant des navires de charge ou de servitude, **26** sont des avaries de propulsion et **9** sont des opérations d'aide médicale en mer.

### 1.3.2. TYPLOGIE DES ÉVÉNEMENTS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PÊCHE

Les **353** navires de pêche ont été impliqués dans **347** opérations réparties dans le graphique ci-dessous :



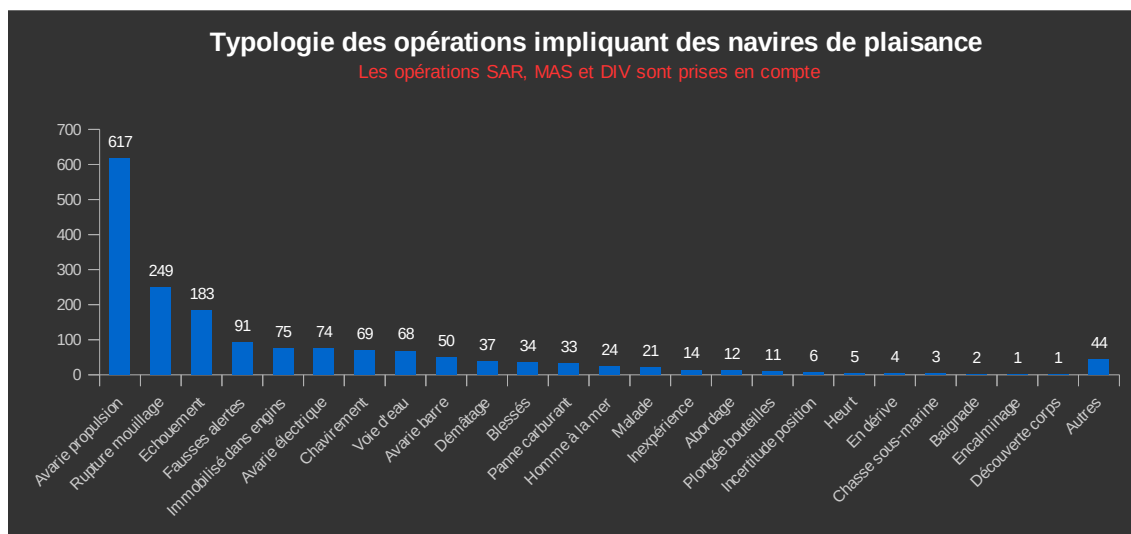
Ces 347 opérations se répartissent en **33** accidents de navire, **73** accidents à personnes, **177** avaries, **16** autres affaires et **48** fausses alertes.

Elles ont impliqué **920 marins-pêcheurs** français et étrangers, **118** ont été secourus (dont **51** blessés), **564** ont été assistés, **122** ont été impliqués dans une fausse alerte et **111** n'ont pas eu besoin d'assistance extérieure. Nous déplorons **2** marins-pêcheurs décédés.



### 1.3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance

Les **1769** navires de plaisance (moteur, voile et voile légère) ont été impliqués dans **1737** opérations réparties dans le graphique ci-dessous :



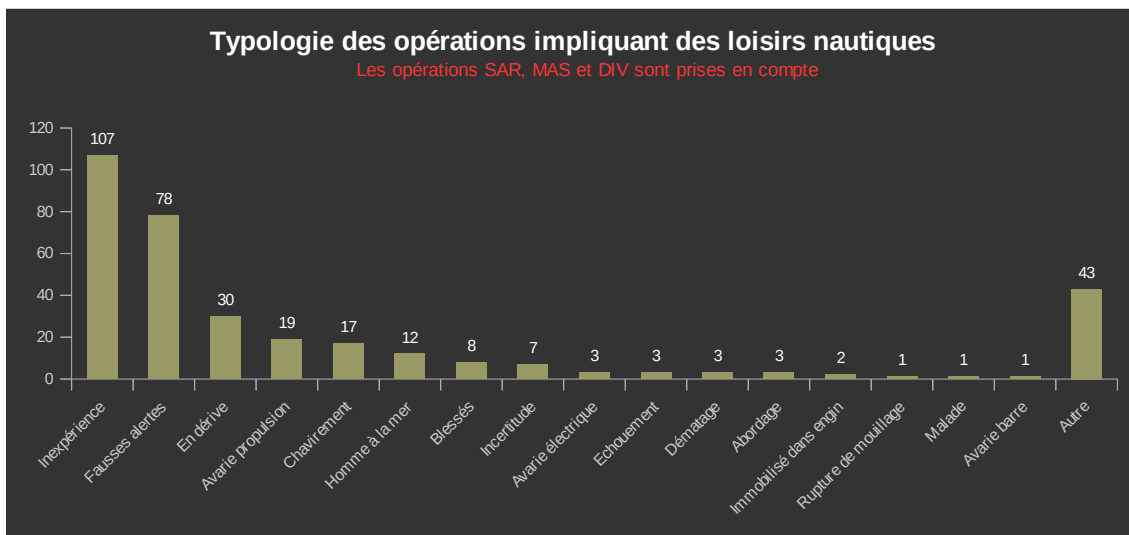
Ces 1737 opérations se répartissent en **381** accidents de navire, **96** accidents à personnes, **849** avaries, **320** autres affaires et **91** fausses alertes. **986** concernent la plaisance à moteur, **674** la plaisance à voile et **109** la plaisance voile légère.

Elles ont impliqué **3785 plaisanciers** français et étrangers, **546** ont été secourus (dont **60** blessés), **2561** ont été assistés, **125** ont été impliqués dans une fausse alerte et **529** n'ont pas eu besoin d'assistance extérieure. Nous déplorons **16** plaisanciers décédés [2 chasseurs sous-marins, 3 tombées à la mer, 8 victimes d'un chavirement et 3 morts naturelles] et **3** portés disparus.

On constate qu'environ **30 %** des opérations conduites au profit des navires de plaisance sont des opérations pour lesquelles la vie des personnes impliquées est engagée. **La moitié** relève des demandes d'assistance pour raisons techniques : avarie ou pannes diverses résultant la plupart du temps d'un défaut d'entretien et d'un degré de préparation ou de connaissance insuffisant. Le reste (**20%**) représente en très grande majorité des affaires liées à des ruptures de mouillage. Ce dernier type d'opération nécessite le plus souvent de mener des investigations nécessitant un travail d'investigation pouvant s'avérer chronophage pour les équipes de quart, voire générant l'engagement de moyens de recherches afin de lever le doute sur un possible naufrage.

### 1.3.4. Typologie des événements impliquant des loisirs nautiques

Les **376** engins de loisirs nautiques (Véhicule nautique à moteur, planche à voile, kitesurf, surf, kayak, canoé...) ont été impliqués dans **374** opérations réparties dans le graphique ci-dessous :

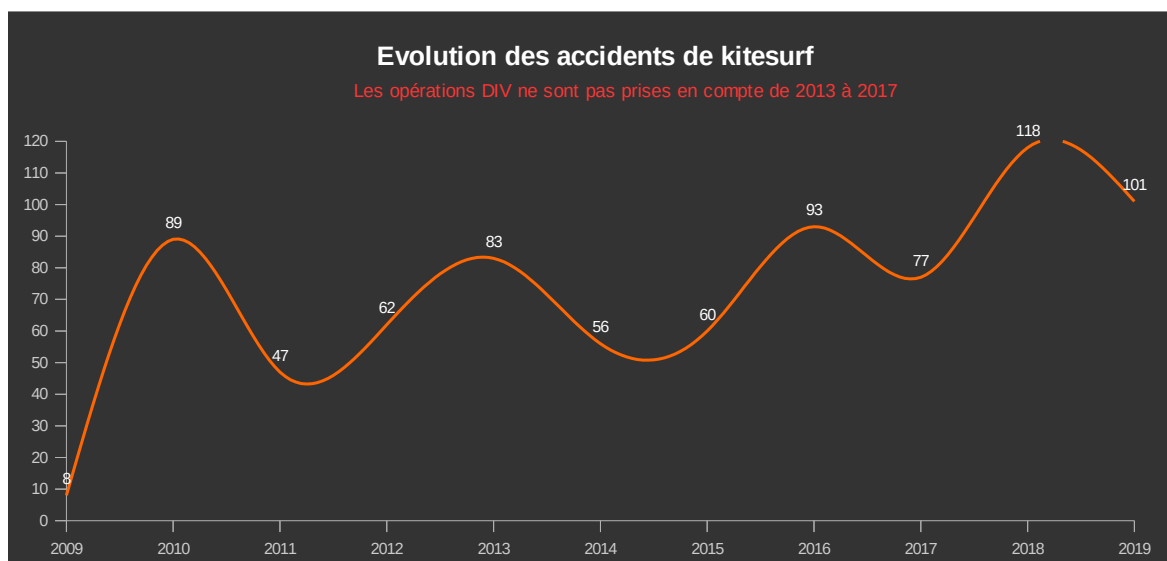


Ces 339 opérations se répartissent en **28** accidents de flotteurs, **22** accidents à personnes, **25** avaries, **186** autres affaires et **78** fausses alertes. **101** concernent le kitesurf, **55** les planches à voile et **33** le surf, **27** les kayaks, **43** les véhicules nautiques à moteur et **80** les autres loisirs nautiques.

Elles ont impliqué **447 pratiquants**, **138** ont été secourus (dont **17** blessés), **64** ont été assistés, **89** ont été impliqués dans une fausse alerte et **151** se sont tirés d'affaire seuls. Nous déplorons **3** pratiquants décédés.

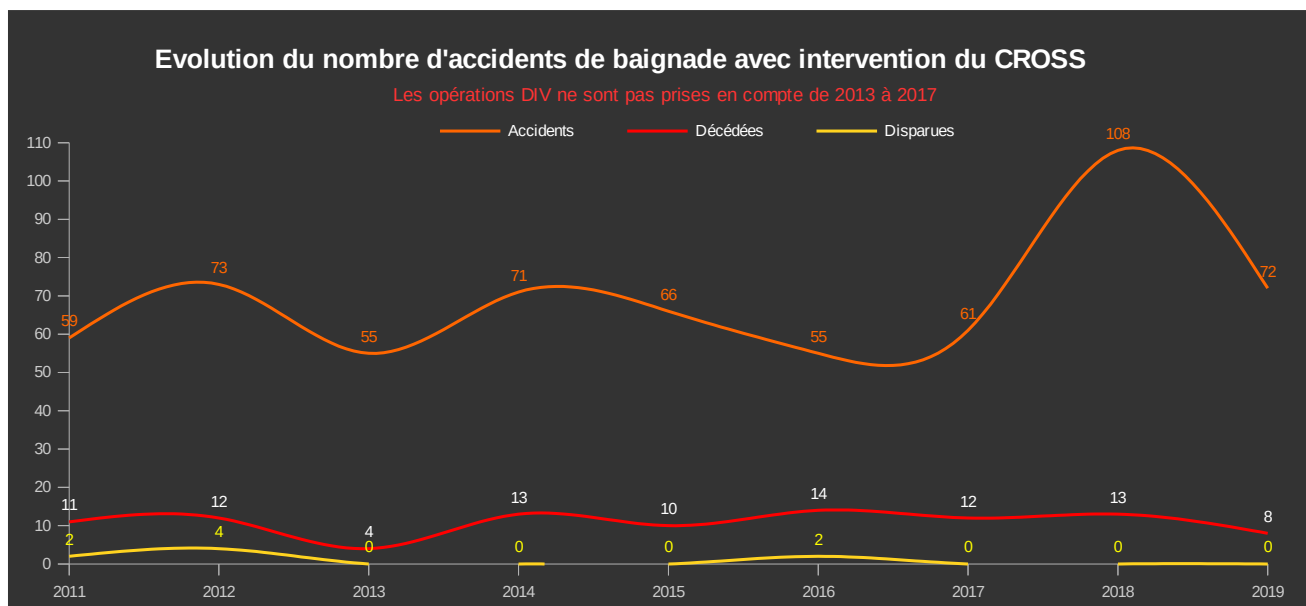
L'inexpérience représente la première cause de déclenchement des secours. Ces activités sont aussi à l'origine de nombreuses fausses alertes la plupart du temps déclenchées par des témoins à terre n'ayant pas de lien avec les impliqués et qui pensent relayer une situation de détresse.

Alors que l'activité de kitesurf était à ses débuts très accidentogènes, les formations et l'évolution des matériels ont permis de faire stagner cette accidentologie entre 50 et 90 accidents par an. L'année 2018 avait été néanmoins marquée par une très forte augmentation du nombre d'opérations impliquant des kitesurfs par rapport à 2017. Elle avait été expliquée par la hausse du nombre de pratiquants. Nous observons cette année une diminution de 15 % du nombre de ce type d'opération, peut être due en partie à l'action de prévention menées par les clubs et la Fédération.



Les 43 opérations coordonnées au profit des véhicules à moteur ont impliqué 81 personnes dont 8 ont été blessées.

Le nombre d'accidents de baignade pour lesquels l'intervention du CROSS-A Etel a été nécessaire a connu une diminution par rapport à 2018 mais reste élevé après une forte hausse par rapport à 2017. Les conditions météorologiques estivales (beau temps du mois de juillet et temps maussade des mois d'août et septembre) en sont probablement une des raisons.

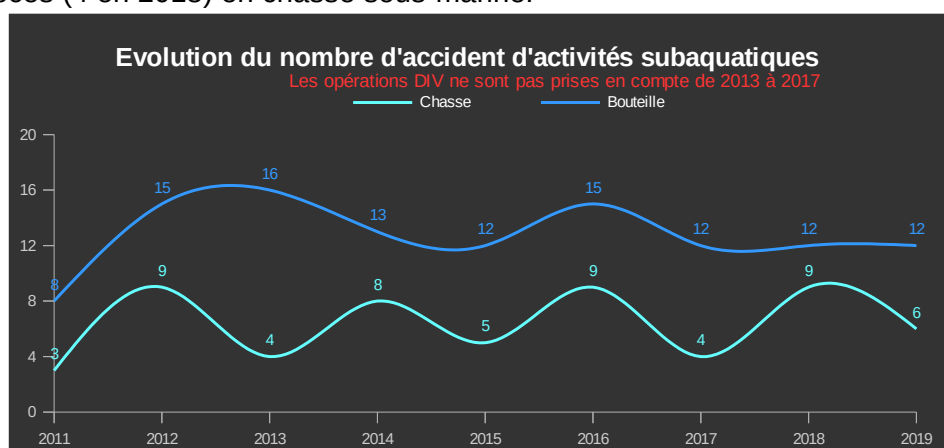


### L'indispensable flottabilité individuelle

Le port d'un gilet gonflable ou d'un VFI est vivement recommandé, en particulier dans les cas suivants :

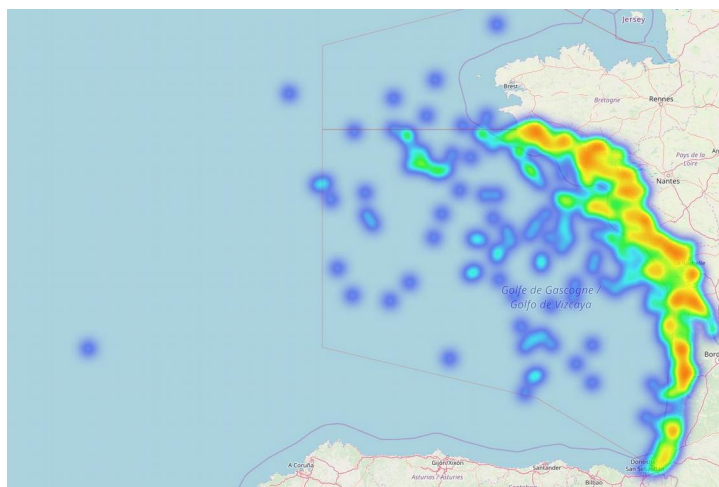
- navigation en solitaire ou en compagnie de personnes inexpérimentée ;
- équipier ou invité ne sachant pas nager ;
- navigation à bord de petites embarcations, y compris en annexe ;
- navigation et pêche dans des secteurs dangereux (barres, hauts fonds, courants) ;
- bateau non manœuvrant, volontairement (pêche en dérive) ou non (avarie) ;
- navigation de nuit.

Le nombre d'opérations concernant les activités subaquatiques est sensiblement stable avec **18** opérations de plongée bouteille, plongée apnée et chasse sous-marine, cependant le bilan humain est lourd pour ces activités avec 2 décès (4 en 2018) en chasse sous-marine.



## 1.4. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

Les opérations coordonnées par le CROSS-A Etel sont associées au département côtier lorsque celles-ci se situent dans les ports et accès, dans la bande des 300 m des plages ou dans les eaux territoriales. Dans les autres cas elles sont associées soit à la SRR (*Search & Rescue Region*) d'Etel soit à une SRR étrangère.

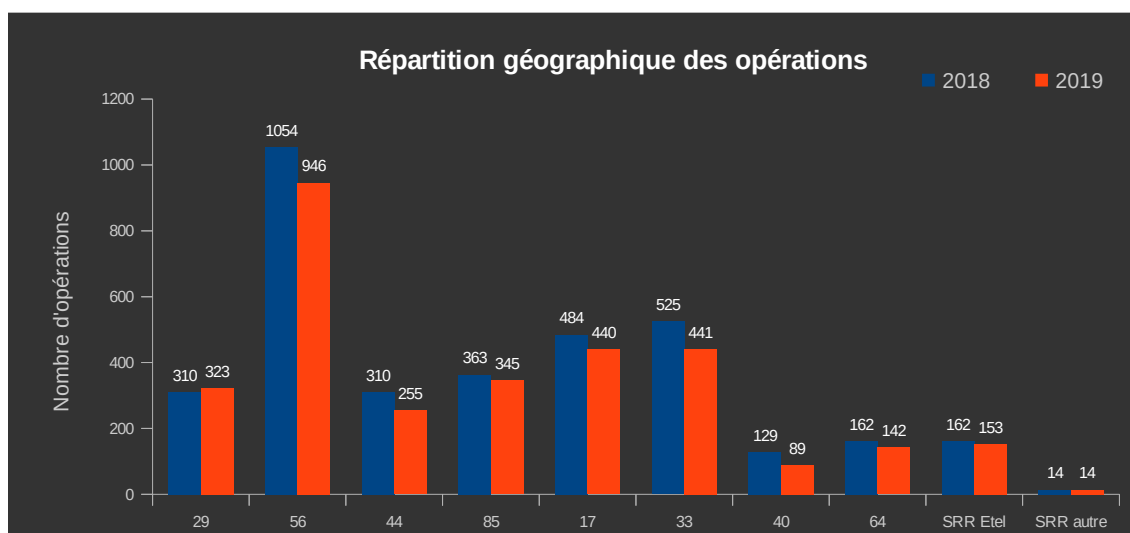


95 % des opérations coordonnées par le CROSS-A Etel se situent dans une bande comprise entre le littoral et la limite des eaux territoriales (12 Nq).

### 1.4.1. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR DÉPARTEMENT

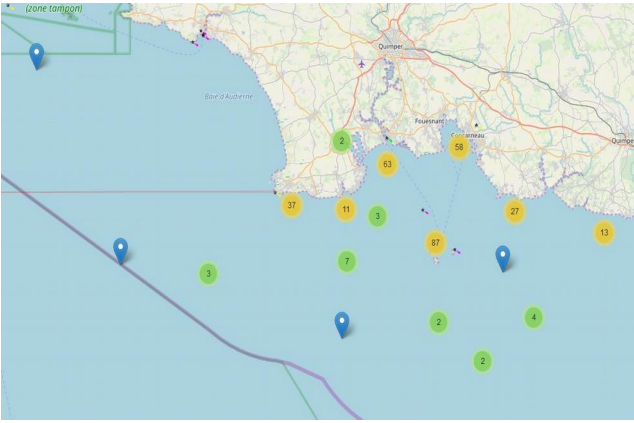
Le Morbihan est le département dans lequel le CROSS-A Etel coordonne le plus d'opérations. Ceci est parfaitement logique compte-tenu de la forte attractivité de ce département pour les activités de plaisance et de loisirs nautiques. Il possède de nombreuses installations portuaires, des sites exceptionnels comme le Golfe du Morbihan, et ses nombreuses îles.

La Gironde et la Charente-Maritime suivent, également en raison de leur attrait touristique, tant dans le bassin d'Arcachon et ses abords que dans les Pertuis.

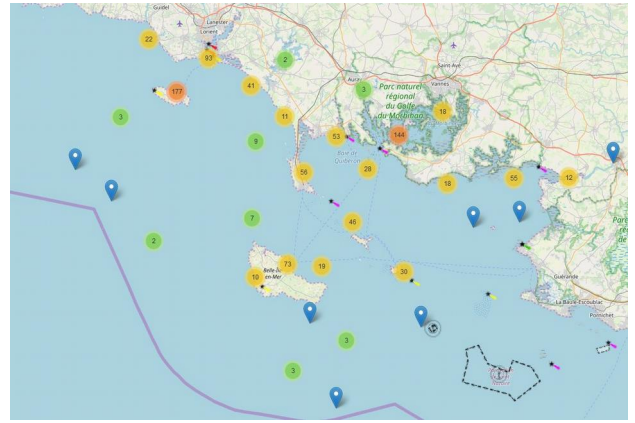


Cartographie de la répartition des opérations par département  
(carte extraite du site [www.snosan.fr](http://www.snosan.fr))

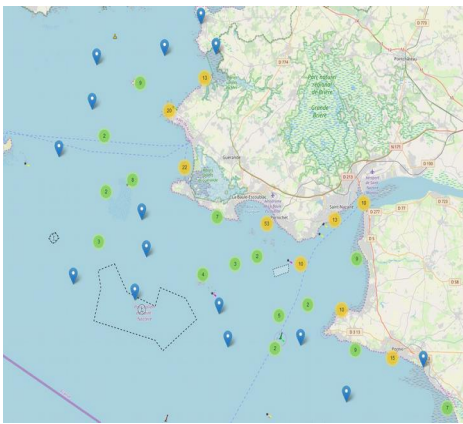
Finistère - 29



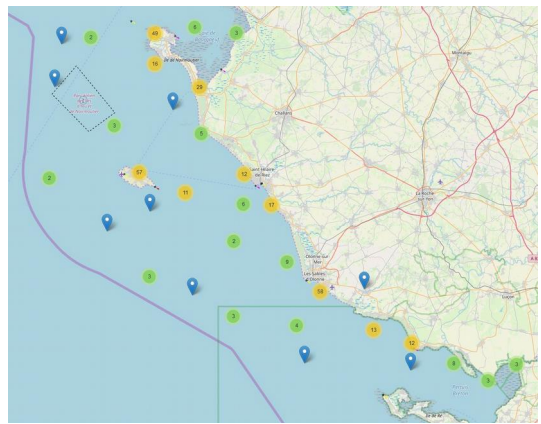
Morbihan - 56



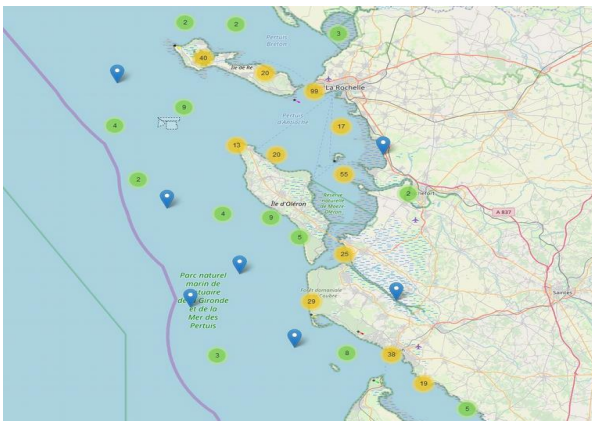
Loire-Atlantique - 44



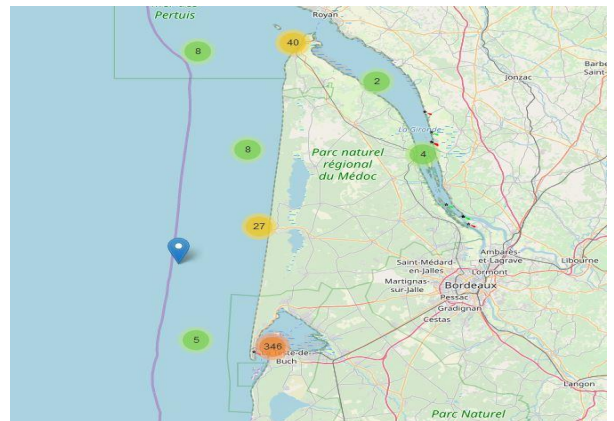
Vendée - 85

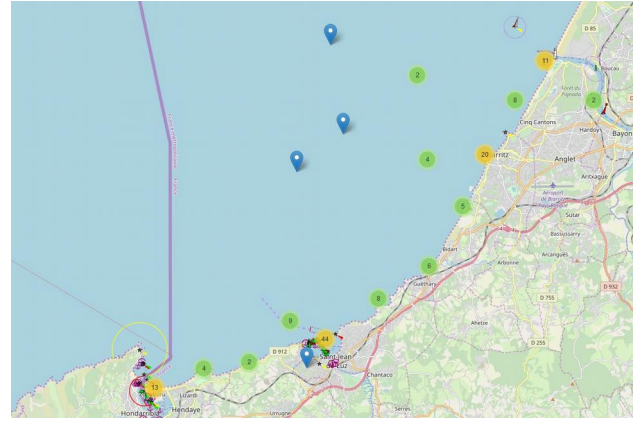
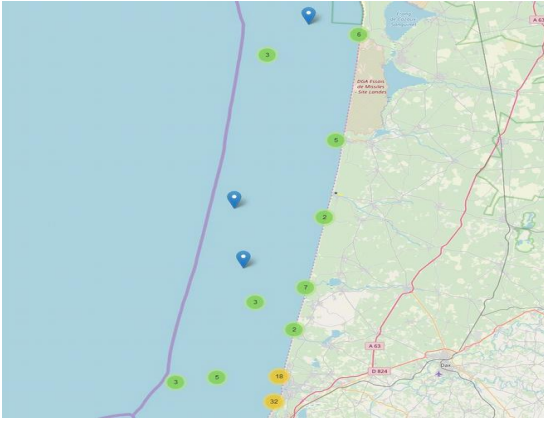


Charente-Maritime - 17



Gironde - 33





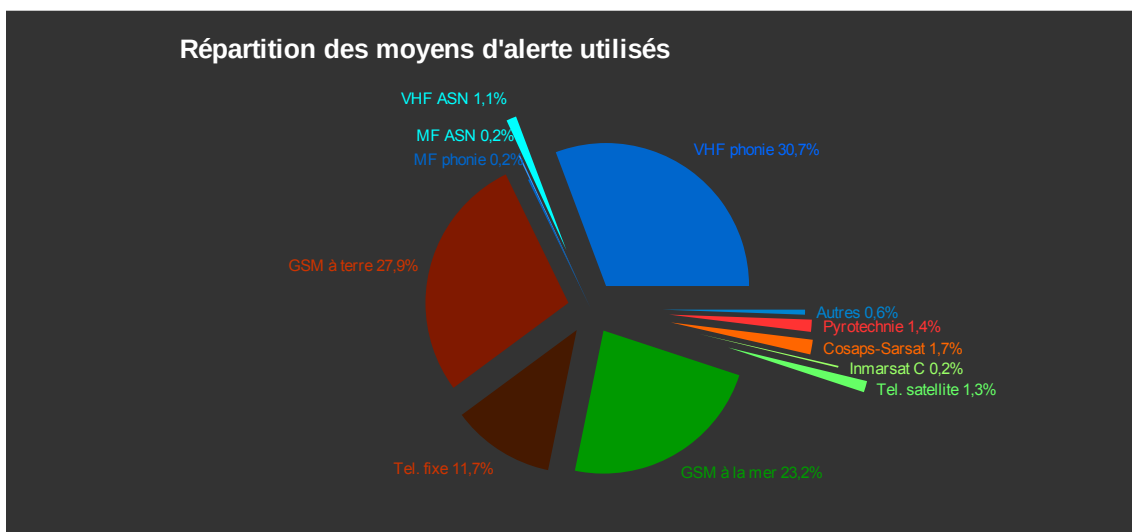
## 1.5. TRANSMISSION DE L'ALERTE

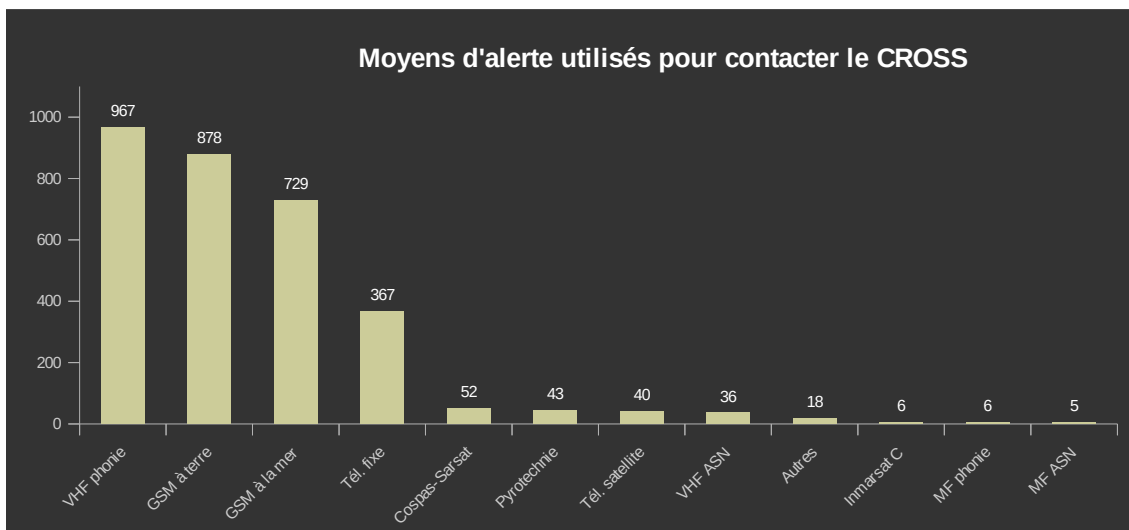
### 1.5.1. MOYENS D'ALERTE UTILISÉS

Sur les **3148** alertes reçues au CROSS-A Etel et associées à une opération SAR, MAS ou DIV, dans **2014** cas (soit 64% des alertes) celle-ci arrive par téléphone. Ces appels, effectués par le **numéro d'urgence 196** (appel gratuit), ou par le numéro à 10 chiffres (02 97 55 35 35), sont réalisés par les personnes impliquées, des témoins ou des organismes à terre tels que les CODIS, les CORG, les SAMU.

La VHF phonie est toujours beaucoup utilisée, avec plus de 31 % des alertes reçues par ce moyen.

La MF reste en revanche peu utilisée par les navires sur zone, y compris en zone large puisque le CROSS n'a reçu que 5 détresse en MHF ASN et 6 en MHF phonie. Pour les opérations hauturières, les systèmes satellitaires sont dorénavant privilégiés.





### 1.5.2. QUI DONNE L'ALERTE AU CROSS

Les alertes ont été transmises au CROSS :

- 936 fois par des autorités civiles terrestres françaises (CODIS, SAMU, etc.)
- 1360 fois par des navires à la mer,
- 447 fois par des personnes à terre (témoins, famille/proches, etc.)
- 373 fois par des autorités militaires française, (sémaphores, gendarmerie, etc.)
- 24 fois par des aéronefs,
- 8 fois par des autorités étrangères (MRCC, ambassades, etc.)

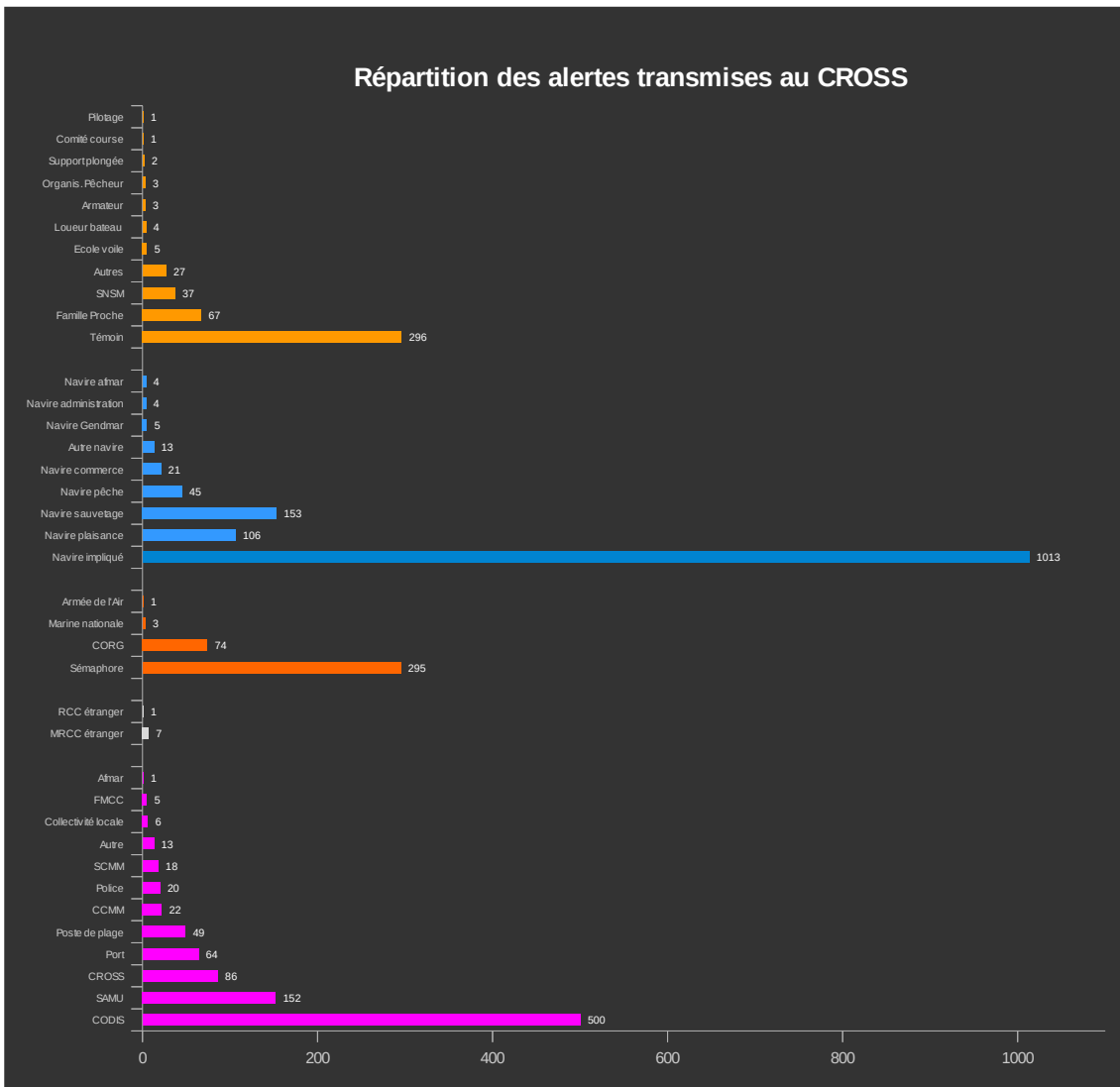
32% des alertes proviennent du navire impliqué, 16% des alertes arrivent via les CODIS, 9% sont transmises par les sémaphores de la Marine nationale et 9% par un témoin extérieur à l'événement.

Un nombre important d'appels transite par un autre service d'urgence (pompiers, gendarme, police, SAMU) avant d'aboutir au CROSS. Bien que le numéro d'urgence **196** soit en service depuis plusieurs années, celui-ci n'est pas encore suffisamment connu des usagers de la mer, plus particulièrement par ceux ne disposant pas de connaissances maritimes.

#### Contactez le CROSS-A Etel en cas d'urgence ou d'information relative à la sécurité maritime

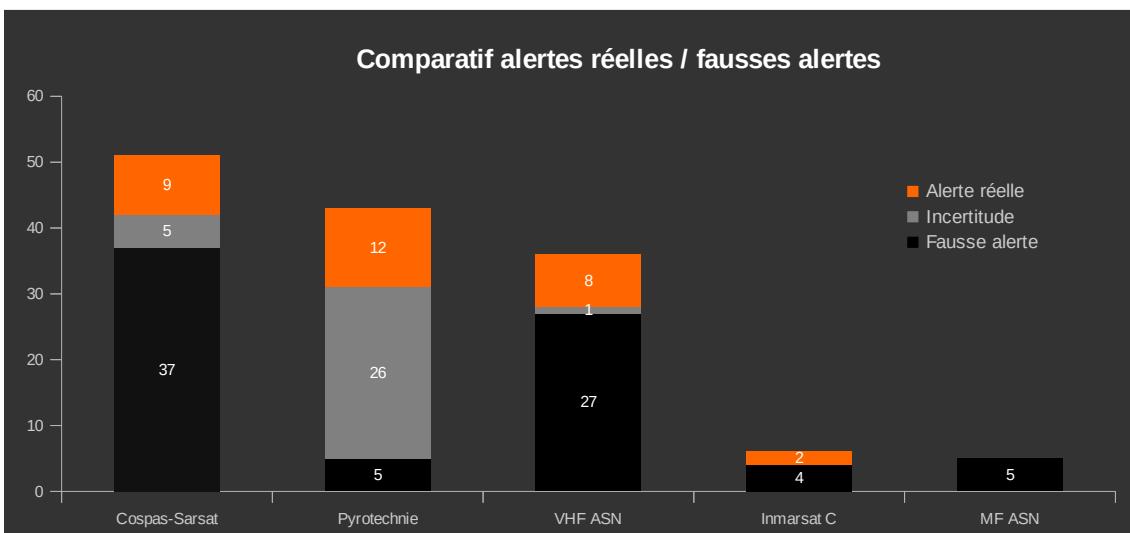
En mer, privilégier le canal VHF 16 (après l'appel initial en ASN – canal VHF 70, si votre navire est équipé) car l'alerte est ainsi entendue par tous les navires à proximité et peut-être « goniométrée » par un sémaphore.

A défaut, utiliser le numéro **196**, numéro d'urgence pour contacter directement le CROSS de votre zone. En appelant sur ce numéro le CROSS connaît le secteur d'où vous appelez, permettant ainsi d'accélérer le traitement de l'alerte.



### 1.5.3. FAUSSES ALERTES ET INCERTITUDES

On observe sur le graphique ci-dessous que les systèmes automatiques sont à l'origine de nombreuses fausses alertes. Il est essentiel, pour le CROSS, que ces systèmes soit parfaitement identifiés afin de lui permettre de rapidement lever le doute ou de confirmer la réalité de la détresse sur une alerte de ce type.





Selon les résultats d'une opération, le CROSS ETEL les classifie en trois catégories :

- **Opérations avérées** : Des personnes ont réellement été impliquées et ont eu besoin d'assistance à un moment donné. L'opération est alors classifiée SAR ou MAS en fonction de la nature du problème rencontré par les impliqués.
- **Fausses alertes** : A l'issue d'une opération coordonnée par le CROSS et après un travail d'investigation (recherches dans les bases, prises de contact, investigations à terre voire en mer etc), il est avéré qu'il n'y a eu aucune situation de détresse. Il est rappelé que des moyens conséquents peuvent être engagés sur ce type d'opérations jusqu'à ce que le CROSS ait obtenu la certitude de l'absence de détresse avérée.
- **Incertitudes** : à l'issue d'une l'opération coordonnée par le CROSS, il n'y a pas suffisamment d'éléments pour conclure sur la réalité de l'événement qui l'a provoquée. Il ne s'agit alors ni d'une opération avérée, ni d'une fausse alerte.

**Cospas-Sarsat** : sur les 51 alertes reçues, 73% sont des fausses alertes. Dans le cas de Cospas-Sarsat, les fausses alertes sont provoquées par une erreur de manipulation ou d'un déclenchement intempestif.

**Pyrotechnie** : sur les 43 observations de feux à main et de fusées parachutes reportés, 60 % sont des incertitudes. Certains témoignages consécutifs à l'observation de phénomènes météorologiques ou aériens (éclairs, étoile filante ou passage d'un aéronef) peuvent être confondus par des observateurs non avertis avec des signaux pyrotechniques.

Il est rappelé que tout tir de feux d'artifice, lanternes chinoises ou autres lampions doit faire l'objet d'une déclaration préalable auprès des services littoraux et être signalé au CROSS compétent (en composant simplement le 196) dès lors qu'il est déclenché à proximité du littoral.

De même, l'article 322-14 du Code Pénal dispose que le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information faisant croire à un sinistre et de nature à provoquer l'intervention inutile des secours est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 30.000€ d'amende.

**VHF ASN, Inmarsat C et MF ASN** : Les fausses alertes sont majoritaires et la plupart du temps consécutives à des erreurs de manipulation.

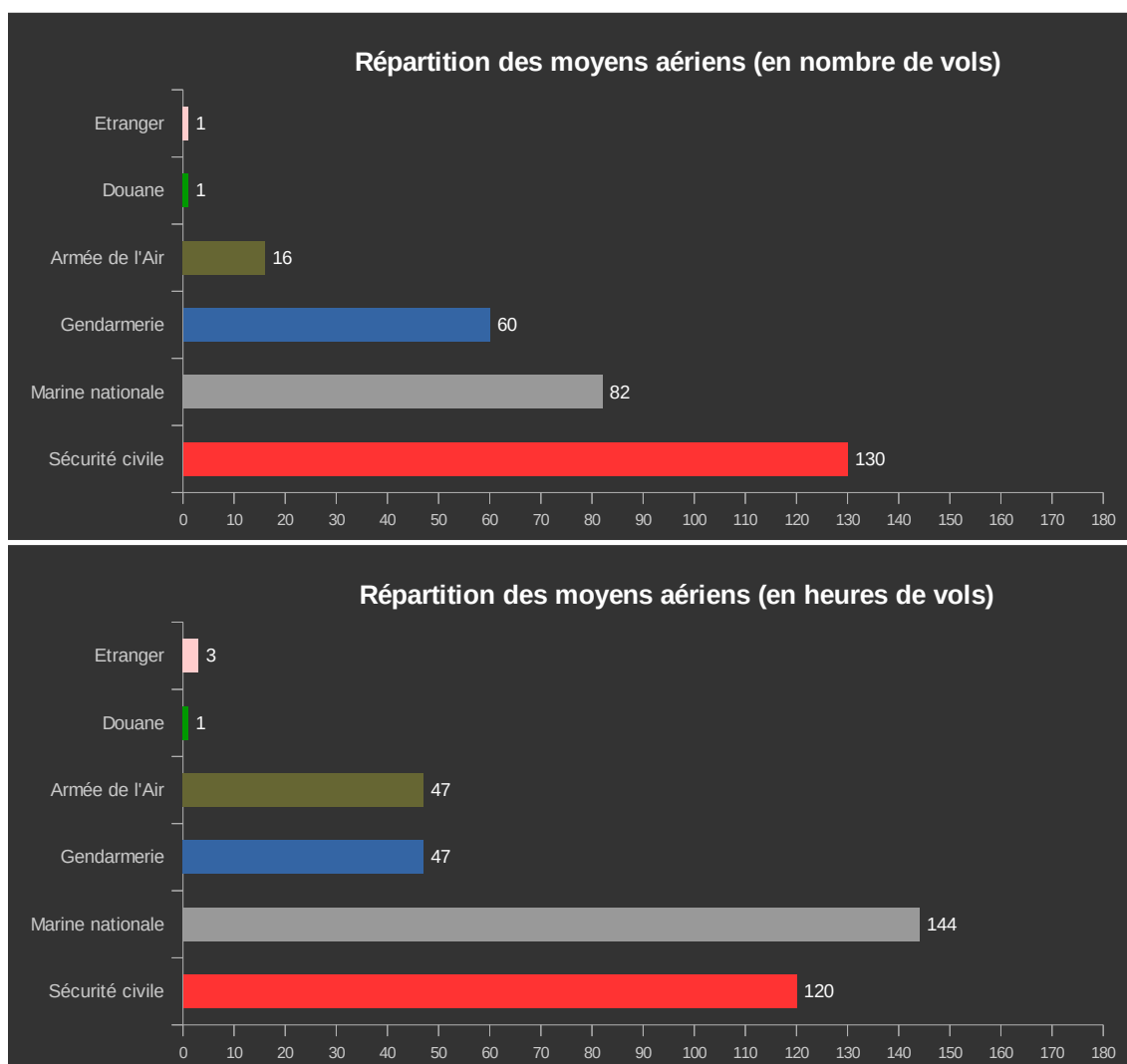
## 1.6. MOYENS DE SAUVETAGE

En réponse aux alertes de détresse, le CROSS-A Etel peut solliciter l'ensemble des moyens nautiques et aériens des différentes administrations travaillant sur le domaine maritime ainsi que les vedettes et semi-rigide de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). Par extension, et en application de l'obligation faite à tout capitaine de navire de porter secours à toute personne « en danger » de se perdre en mer, le CROSS-A Etel est susceptible d'engager l'ensemble des moyens de l'État et des collectivités (pompiers, police, poste de plage, etc.) ainsi que des navires privés dès lors qu'ils sont adaptés à l'opération à conduire. Il sollicite également des moyens terrestres pour recueillir des informations ou participer aux interventions.

Pour l'année 2019, 6113 heures de moyens aériens, nautiques et terrestres ont été utilisés par le CROSS-A Etel. Il est important de souligner l'engagement et la motivation des services de l'État et des autres partenaires. Cette mission est notamment assurée grâce à la disponibilité sans faille des très nombreux bénévoles des 41 stations SNSM de la façade.

### 1.6.1. MOYENS AÉRIENS

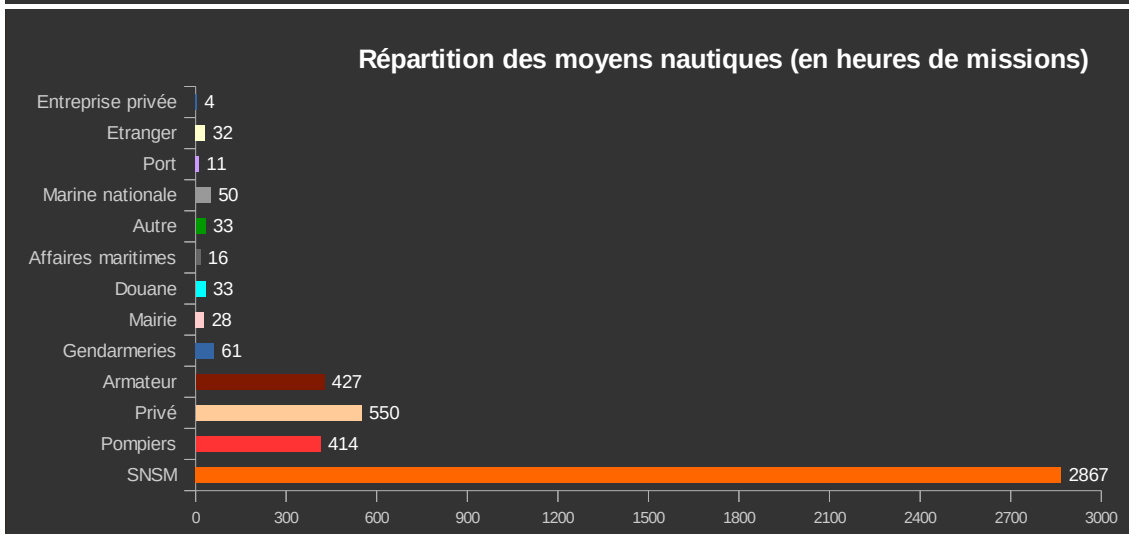
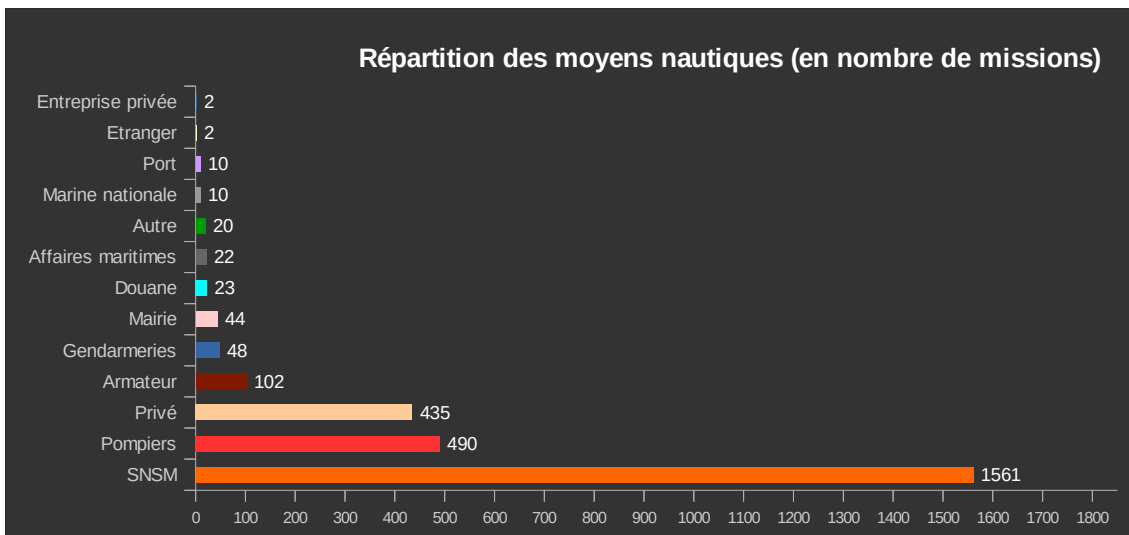
La répartition des **290** engagements de moyens aériens, pour une durée de **360 heures**, sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :



En 2019, le nombre de missions des moyens aériens et le nombre d'heures de vol correspondant ont nettement diminué (- 113 missions et - 55 heures de vol). Cette diminution peut s'expliquer par la baisse du nombre d'opérations gérées par le CROSS mais aussi par des opérations moins complexes nécessitant moins de moyens aériens. L'indisponibilité de certains moyens aériens et les potentiels restreints peuvent aussi compléter les raisons de cette importante baisse.

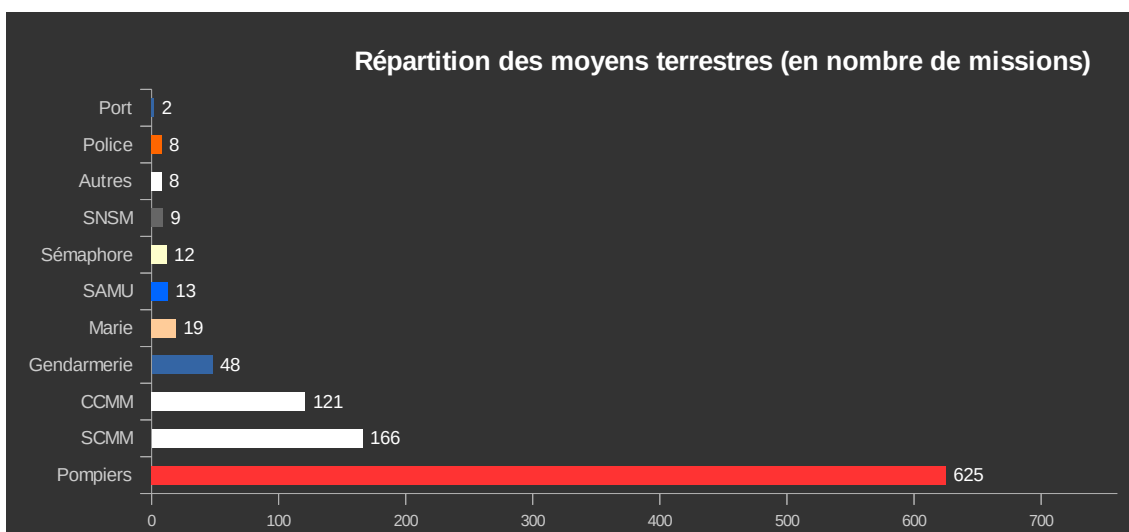
### 1.6.2. MOYENS NAUTIQUES

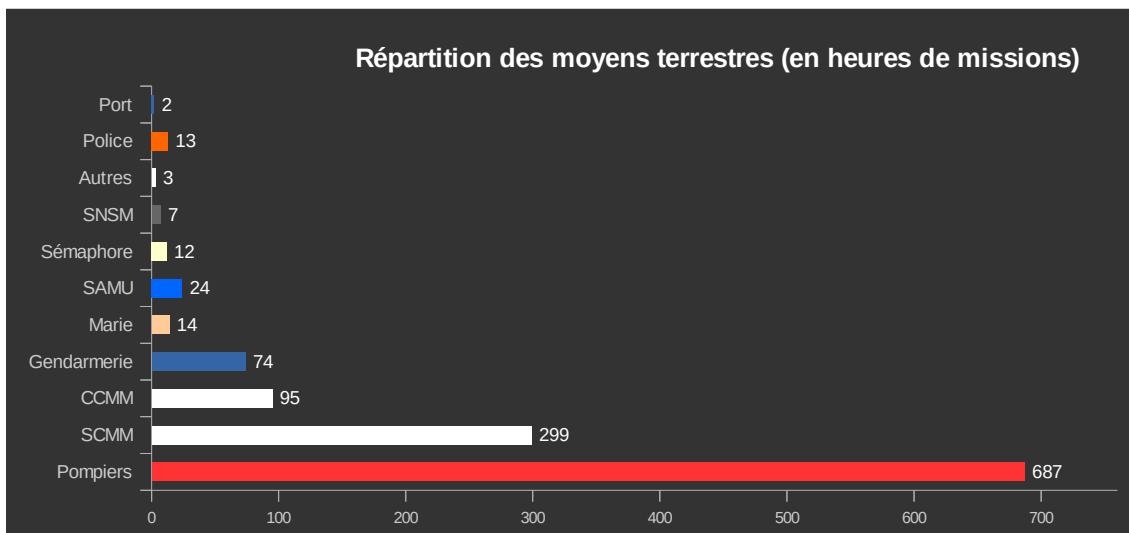
Sur les 2769 missions des moyens nautiques pour une durée totale de 4525 heures, on constate que 67,9 % relèvent de la solidarité des gens de mer, que ce soit de manière spontanée (navires privés sur zone) ou organisée. Les bénévoles de la SNSM sont par ailleurs les premiers partenaires maritimes du CROSS en assurant 55 % des interventions nautiques.



### 1.6.3. MOYENS TERRESTRES

La répartition des **1032 missions** des moyens terrestres pour une durée de **1228 heures**, engagés sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :





On constate que les moyens pompiers sont très largement sollicités pour effectuer des patrouilles terrestres. Dans le cadre d'incertitudes ou de disparitions inquiétantes en zone littorale, ces patrouilles terrestres sont particulièrement utiles dans le recueil d'informations.

## 1.7. OPÉRATIONS MARQUANTES

### Opération SAR n°2776 du 25 septembre 2019 Naufrage de la vedette "CALYPSO" - Belle Ile (56)

A 13h30 un proche à bord d'un navire de pêche à la mer signale la vedette de plaisance "CALYPSO" échouée pointe de Taillefer. Connus, les deux occupants avaient quitté Le Palais le matin même à 8h pour une partie de pêche dans le secteur. Le CROSS met en place un dispositif terrestre composé de patrouilles pompiers et gendarmes, un dispositif nautique composé d'une embarcation légère pompiers de Belle-ile et du canot tout-temps SNS 096 « Belle-Isle » de Le Palais et de l'hélicoptère DRAGON 56 de Lorient. Les recherches resteront infructueuses jusqu'à leur suspension à 19h. Les corps des deux hommes de 67 et 72 ans seront retrouvés une semaine plus tard à l'embouchure de la Vilaine.

- Météo difficile
- Les VFI semblent ne pas avoir été portés
- + Excellente coordination inter-services

### Opération SAR n°0196 du 25 février 2019 Échouement du navire de pêche LEVIATHAN 2 - Les Sables d'Olonne (85)



Alors qu'il part en pêche, le navire LEVIATHAN 2 s'échoue devant les Sables d'Olonne à 3h59. Le CROSS-A Etel engage alors le canot SNS 061 « Patron Jack Morisseau » pour remorquer le navire, et complète son dispositif par un pneumatique pompiers. Les conditions météorologiques ne sont pas bonnes, une forte houle et de nombreuses vagues déferlantes drossent le navire à la côte, le rendant inaccessible pour les moyens nautiques. L'hélicoptère DRAGON 17 est alors engagé pour treuiller les 02 marins pêcheurs. Récupérés à 5h56, ils sont pris en charge à terre par les pompiers. Le navire de pêche éventré sur toute sa longueur par les rochers sera découpé sur la plage et évacué dans les jours suivants.

- : la proximité de la côte ne rend pas l'opération plus aisée (météo dégradée)

## Opération SAR n°0293 du 22mars 2019 Chute d'une montgolfière dans le Golfe du Morbihan (56)



En fin de matinée, le sémaphore de Piriac relaie l'amerrissage forcé d'une montgolfière dans le Golfe du Morbihan, avec plusieurs personnes tombées à l'eau. Un pneumatique pompiers est engagé, une patrouille de la gendarmerie se porte sur les lieux du sinistre suite à la diffusion d'un MAYDAY RELAY par le CROSS-A Etel. La vedette SNS 605 « Jean Pierre Leroch » est engagée. Les personnes sont récupérées par les différents moyens nautiques. Trois des quatre victimes seront évacuées vers le center hospitalier de Vannes. Ils étaient en tournage dans le Morbihan pour l'émission de télévision Thalassa.

+ : réactivité de nombreux moyens d'opportunité répondant au message MAYDAY RELAY

## Opération SAR n°0591 du 28 avril 2019 Évacuation médicale d'un kite surfeur aux Glénan (29)

A 17h43, un témoin situé dans l'archipel des Glénan rapporte au CROSS-A Etel un kite surfeur inconscient et sévèrement blessé par l'hélice du semi-rigide qui encadrait le pratiquant. Le CROSS engage immédiatement l'hélicoptère DRAGON 29 de la Sécurité Civile embarquant une équipe médicale. Les médecins prononcent le décès du kite surfeur à 18h45. Les vedettes SNS 127 « Ar Beg » de Trevignon et SNS 297 « Bro Foen » de Fouesnant seront ensuite engagées afin de procéder à l'évacuation de cinq témoins de l'accident, pour prise en charge psychologique à Quimper.

+ : très bonne réactivité des services du CCMM et SCMM pour procéder à la médicalisation du DRAGON 29  
- : absence de moyens de secours terrestre ou nautiques hors saison aux Glénan

## Opération SAR n°0595 du 29 avril 2019 Incendie à bord du navire à passager PONT AVEN dans le Golfe de Gascogne



A 3h59, le navire à passagers « PONT AVEN » de la compagnie Brittany Ferries alerte le CROSS-A Etel suite à un incendie dans sa salle des machines. Lors d'une traversée de l'Angleterre vers l'Espagne, le navire se trouve au milieu du Golfe de Gascogne, avec à son bord 142 membres d'équipage, 766 passagers et 278 véhicules. Le feu n'est pas maîtrisé et le navire ne fonctionne alors plus qu'avec deux de ses quatre moteurs. A 4h13, le CROSS-A Etel engage une équipe de lutte incendie des marins pompiers de Brest, projetée par l'hélicoptère NH90 de la Marine Nationale de Lanvéoc. Le porte-conteneur CMA CGM « Fort SAINT PIERRE » en sortie du port de Saint-Nazaire se dérouté vers le PONT AVEN. A 4h34, le feu est maîtrisé par l'équipage. A 5h17, le ferry est dérouté vers Brest. A 7h19, l'équipe de lutte incendie est à bord du ferry pour achever la lutte et poursuivre les investigations. La préfecture maritime de l'Atlantique engage également le remorqueur de haute mer « Abeille Bourbon » afin d'escorter le ferry jusqu'à Brest. A 15h15, le navire accoste et les passagers sont pris en charge.

+ : sang froid de l'équipage du ferry, projection immédiate des moyens de lutte incendie  
- : éloignement d'un moyen de remorquage de haute mer

## Opération SAR n°1269 du 1er juillet 2019 Amerrissage forcé d'un avion de tourisme au large de l'île de Ré (17)



Après son décollage 30 minutes plus tôt depuis la Tranche-sur-mer, un petit avion de tourisme est victime d'une panne moteur et se trouve contraint de réaliser un amerrissage forcé. Situé à proximité, le navire de pêche « LE TURBIN » récupère alors deux hommes à la mer. Alerté, le CROSS-A Etel engage un pneumatique pompiers pour récupérer les naufragés et la vedette SNS 458 de l'île de Ré. La vedette remorquera le petit avion jusqu'à la plage de St Martin de Ré d'où il sera enlevé.

- + : présence d'un moyen d'opportunité
- : non déclenchement de la balise aéronautique de détresse

## Opération SAR n° 0157 du 19 février 2019 Talonnage du navire à passagers « BREIZH NEVEZ I » chenal de Lorient (56)



Alors qu'il effectue la liaison Groix / Lorient, le roulier à passagers de la compagnie Océane talonne à 07h27 locales à mi-marée basse devant la citadelle de Port-Louis sur la basse de la Jument, avec 38 passagers et 8 membres d'équipage à son bord. Le navire a dévié de sa route sur la droite, par gros coefficient, courant de jusant et une visibilité nulle. Le navire parvient à se dégager seul, puis procède à un mouillage d'urgence dans le chenal. Victime d'une voie d'eau au local machine, il procède à l'évacuation des 38 passagers, pris en charge, sains et saufs, à 07h57 par la vedette à passagers « TANGUETHEN » navire transrade effectuant la traversée Locmiquélic / Lorient Keroman, lequel s'est dérouter sur zone.

Le « BREIZH NEVEZ I » parvient par la suite à maîtriser la voie d'eau, puis à accoster avec l'assistance du remorqueur « MORBIHAN ». Alerté par la capitainerie du port de commerce de Lorient, le CROSS-A ETEL engage un BRS et VSAV des pompiers de Lorient, la vedette SNS 252 de Locmiquélic.

- + : sang froid de l'équipage du navire

## 2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME

### 2.1. GÉNÉRALITÉS

Le CROSS-A Etel assure deux des trois volets composant la mission de **surveillance de la navigation maritime** telle que définie par le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 :

- le suivi du trafic maritime ;
- le service d'assistance maritime.

Le CROSS-A Etel bénéficie pour cette mission du concours des quatorze sémaphores de la façade Atlantique. Il travaille également en étroite collaboration avec ses partenaires habituels en matière de surveillance de la navigation (autorités portuaires, CSN, stations de pilotage, agents maritimes) afin d'être en mesure d'informer le Préfet maritime et le Directeur interrégional de la mer de tout événement susceptible de créer un danger pour la navigation, le littoral ou l'environnement.

**Le suivi du trafic maritime** implique :

- le traitement des comptes-rendus SURNAV (obligatoire pour les navires transportant des cargaisons dangereuses) dont l'objectif est de recueillir de façon précoce les informations relatives aux marchandises dangereuses ;
- le traitement des messages SURNAV AVARIE qui obligent les capitaines de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 à signaler tout incident ou accident de navigation ou toute situation susceptible de conduire à une pollution ;
- la gestion des demandes de mouillages et des conditions de transit dans les eaux territoriales conformément aux réglementations en vigueur ;
- la détection des situations à risques.

De manière générale, en matière de suivi du trafic maritime, le CROSS doit s'attacher à investiguer les données de l'opération, à conserver un esprit critique concernant les réponses reçues des navires. Il doit mettre en place un dialogue avec le capitaine du navire et faire preuve d'anticipation. L'objectif est de servir à l'autorité maritime une information rapide, exhaustive et précise.

**Le service d'assistance maritime** désigne le CROSS-A Etel en tant que point de contact entre le navire et les autorités françaises dans sa zone de responsabilité.

À ce titre, le CROSS a un devoir :

- de conseil et d'assistance : recommandation, rappel réglementaire ou en termes d'instructions nautiques ;
- de vérification et d'investigation : établissement d'un dialogue destiné à rechercher des précisions techniques sur l'avarie ou les difficultés rencontrées par le bord, ainsi que sur les actions correctives menées par le capitaine ;
- d'injonction : en cas de situation critique seulement (navire désemparé, danger imminent non identifié par le capitaine).

L'arrêté du 27 janvier 2017 relatif aux échanges d'informations sur la navigation maritime prévoit un dialogue opérationnel entre acteurs maritimes et portuaires dès lors qu'un événement nécessitant un suivi est porté à leur connaissance. Cet arrêté étend le champ d'application du décret n°2011-2108 puisqu'il s'applique non seulement aux navires de charges mais également à la pêche et à la plaisance dès lors que la longueur des navires est supérieure à 45 mètres.

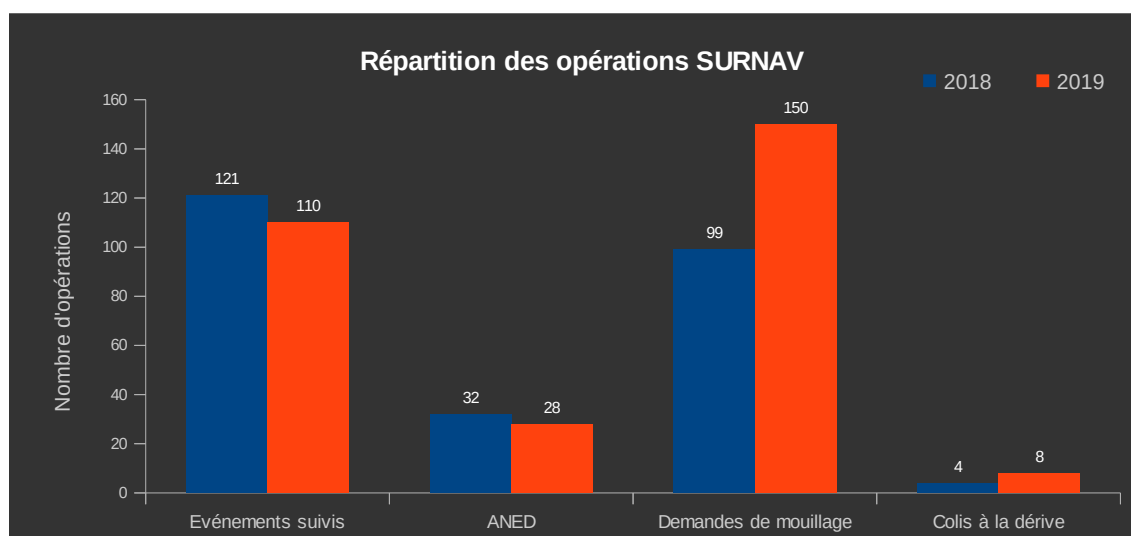
La gestion de l'interface mer-port est également prévue puisque les échanges d'informations sur la navigation maritime sont favorisés y compris dans les limites administratives des ports.

## 2.2 SYNTHÈSE CHIFFRÉE DE L'ANNÉE

En 2019, le CROSS-A Etel a traité 2 685 **comptes-rendus SURNAV** et ouvert **296 opérations SURNAV**.

Ces opérations SURNAV se répartissent de la façon suivante :

- **110** [121 en 2018] événements suivis. Les navires ont été suivis en raison d'une dérive contrôlée, route erratique, variation de vitesse inexplicquée, mouillage en dehors des eaux territoriales, infractions aux règles de navigation),
- **28** [32 en 2018] aides à navire en difficultés (ANED). Ces situations ont nécessité que le CROSS se place dans son rôle de MAS en raison d'une avarie sur le navire,
- **150** [99 en 2018] demandes de mouillage ont été régulées dans les eaux territoriales,
- **8** [4 en 2018] événements COLDER (conteneurs ou cargaison à la dérive) ont été suivis par le CROSS-A Etel.



Parmi ces **28** (32) aides à navire en difficulté, **4** (3) ont été suivies d'opération de remorquage. **37** (36) signalements ont également été émis à destination d'un service partenaire (CSN, ports, autorités maritimes, Trafic 2000).

### 2.1.1. VEILLE VISUELLE, VEILLE RADAR ET AIS

Depuis 2008, le CROSS-A Etel est doté du système interministériel de surveillance des approches SPATIONAV, qui lui permet de bénéficier d'une image issue des informations radar et AIS des sémaphores et de certains aéronefs de la Marine nationale.

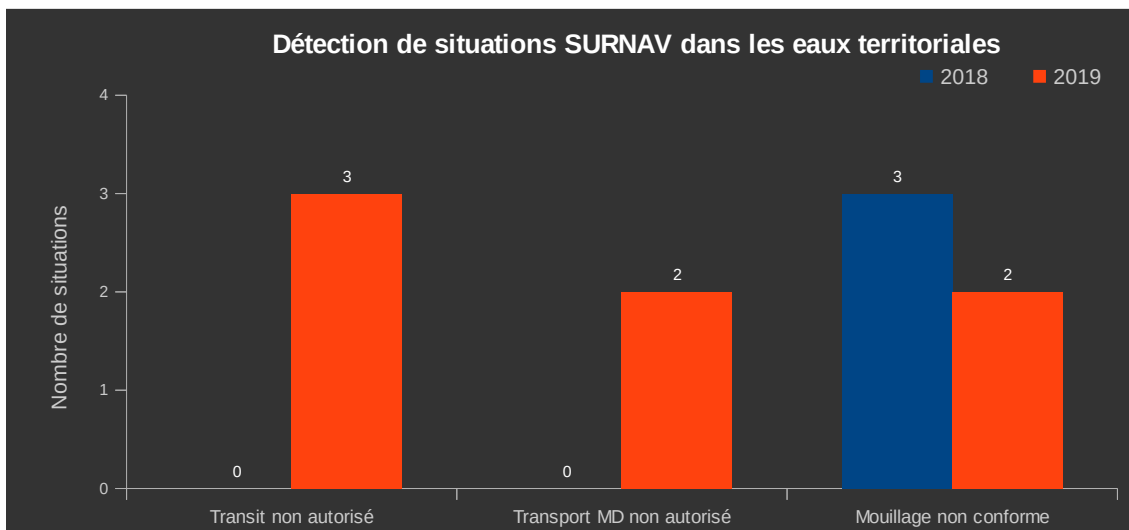
La veille radar et optique est assurée par les sémaphores. Celle-ci doit permettre de remonter toutes situations anormales au CROSS-A Etel afin qu'il puisse assurer sa fonction de surveillance de la navigation. Dans ce contexte, la formation de nos partenaires constitue un enjeu majeur et partagé tant l'appréhension de la réglementation est complexe.

Bien que Spationav et le SEG (Safeseanet Ecosystem Graphic) fournissent au CROSS une aide précieuse pour détecter les navires en situation potentiellement anormale, la curiosité et l'expertise des personnels des sémaphores restent essentiel pour assurer au mieux cette mission.

Dans le même esprit, les capitaineries, les centres de sécurité des navires (CSN) et les stations de pilotage constituent un réseau de remontées d'informations précieux et nécessaire au CROSS dans sa mission de surveillance générale de la navigation.

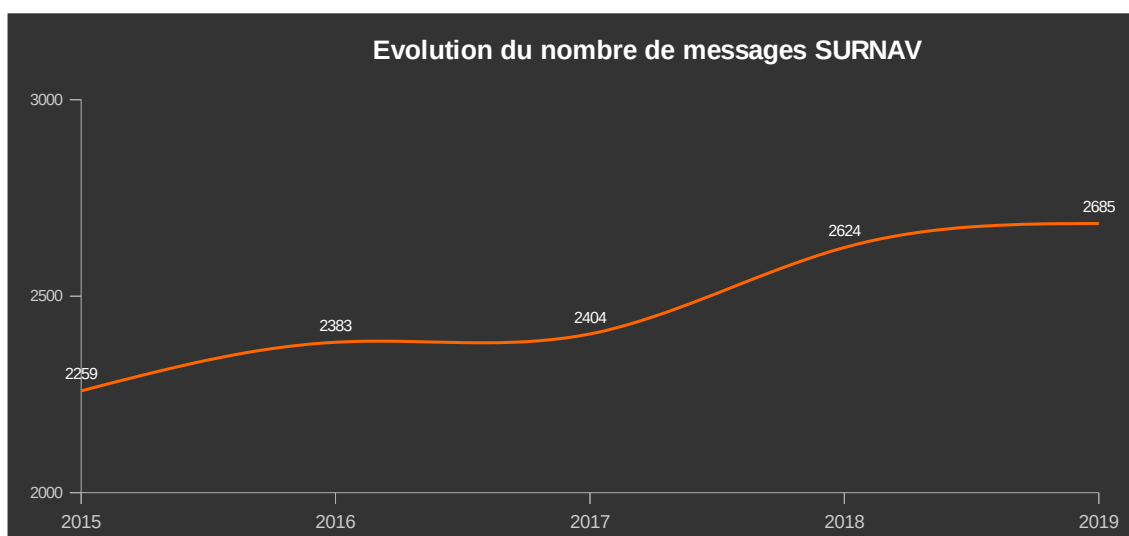
Le SEG, le réseau de partenaires et l'attention des opérateurs ont ainsi permis de détecter les situations suivantes en 2019.





## 2.1.2. TRAITEMENT DES COMPTE-RENDUS SURNAV

En 2019, **2 685** comptes-rendus SURNAV (cités supra et obligatoires pour les navires transportant des cargaisons dangereuses ou victimes d'une avarie) ont été traités par le CROSS-A Etel. Le traitement consiste à saisir les données contenues dans les messages SURNAV dans la base de données Trafic 2000. Celle-ci permet le suivi des navires et des cargaisons, d'avoir une vision globale du trafic maritime et l'alimentation du réseau européen de partage d'informations « Safeseanet ».



Cette augmentation permanente du nombre de messages SURNAV traités met en avant l'absence d'un quart dédié à la mission SURNAV au CROSS-A ETEL. La priorisation logique des missions au profit du SECMAR, oblige les équipes de quart, en situations opérationnelles tendues, à différer le traitement de certaines informations SURNAV.

### 2.1.3. GESTION DES DEMANDES DE MOUILLAGES

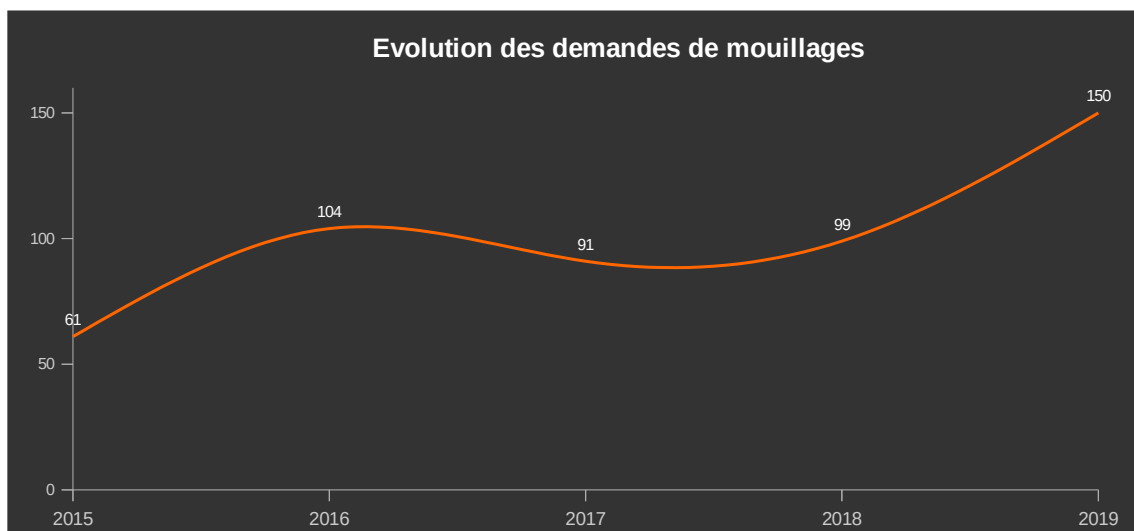
Les différentes réglementations existantes en matière de mouillage en zone Etel complexifient la lisibilité du droit en la matière. Le CROSS-A Etel doit ainsi être pro-actif afin de s'assurer que les différentes autorités agissent bien selon leurs responsabilités et dans le champ d'application prévu.

Cette organisation systémique implique de bien connaître l'ensemble des acteurs de la surveillance de la navigation.

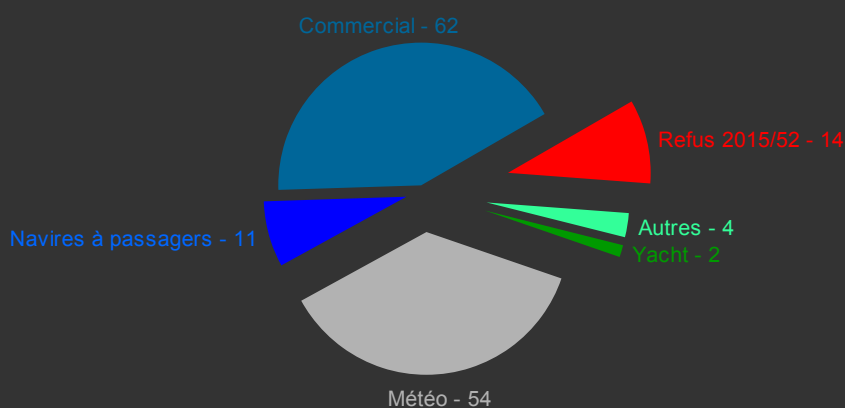
- L'arrêté n° 2015/052 du Préfet maritime de l'Atlantique, dans sa version consolidée au 1<sup>er</sup> juin 2016, réglementant la navigation et le mouillage délègue au CROSS-A Etel la gestion des demandes de mouillages motivées par des conditions météorologiques défavorables ou des raisons commerciales. Le mouillage effectué pour des raisons de secours, force majeure ou activité consubstantielle à l'activité du navire est également encadré par cet arrêté. Le cas échéant, le CROSS-A s'assure que ces motifs de mouillages de droit sont avérés.
- Parallèlement, l'arrêté n°2006/12 du Préfet maritime de l'Atlantique délègue au CROSS-A Etel la gestion des mouillages des navires à passagers dans les eaux territoriales situées au large des Pyrénées-Atlantiques.
- Les mouillages commerciaux du port de Bayonne et des ports de Lorient, Nantes – Saint Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sont encadrés par des arrêtés spécifiques. Néanmoins, dès lors que le navire se trouve en difficulté, l'autorité portuaire n'est plus compétente et le CROSS reprend *a minima* son rôle de MAS. Il peut également être sollicité dans le cas d'une opération SAR se déroulant en ZMFR.
- Le mouillage des navires transportant des marchandises dangereuses est encadré par l'arrêté n°2006/69.
- Enfin, le CROSS régule régulièrement des demandes de mouillage en dehors des eaux territoriales. Il veille notamment au respect de la réglementation en matière de soutage et/ou transfert de carburant.

En 2019, le CROSS-A Etel a instruit **150** [99 en 2018] demandes de mouillage, soit une croissance de **+51 %**. L'évolution est liée principalement aux mouillages pour raisons météorologiques : **54** autorisations délivrées. Le CROSS a par ailleurs refusé **14** mouillages en raison de conditions météorologiques défavorables, engageant la sécurité nautique et environnementale.

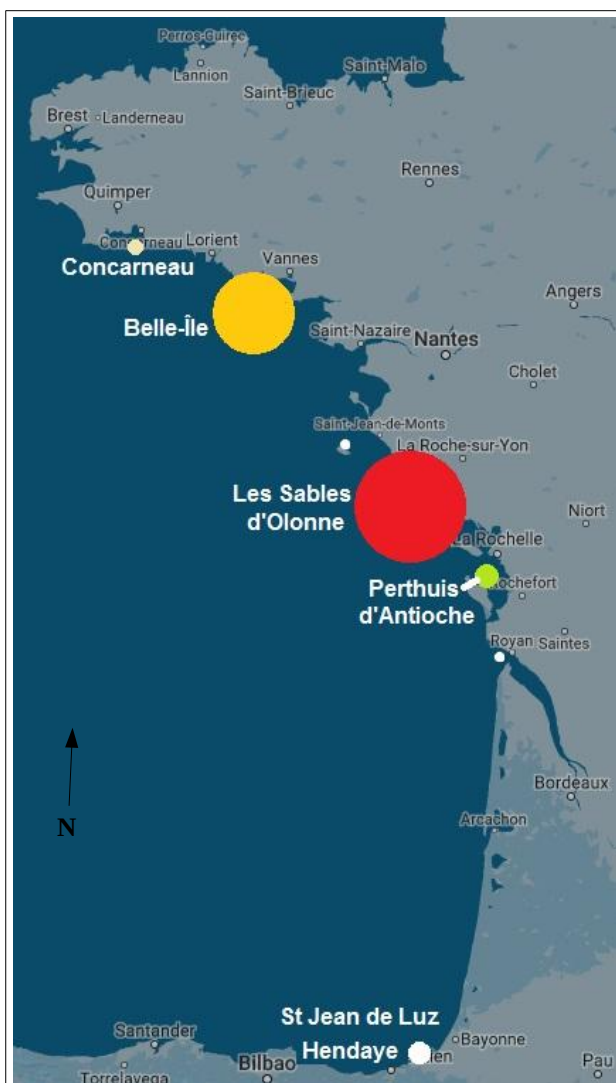
Enfin, la régulation des mouillages commerciaux progresse également puisque 50 autorisations avaient été accordées en 2018, contre **61** en 2019.



## Répartition des autorisations / refus de mouillages



## Spatialisation des mouillages en zone Etel



**Concarneau :**  
3 mouillages commerciaux.

**Belle-île :**  
6 mouillage de paquebots,  
36 mouillages météo.

**Groix :**  
2 mouillages météo,  
1 mouillage d'urgence,  
1 mouillage de yacht.

**Ile d'Aix :**  
1 mouillage de paquebot.

**Les Sables d'Olonne :**  
62 mouillages commerciaux

**La Rochelle:**  
16 mouillages météo,  
2 autres,  
1 mouillage de force majeur.

**Bassin d'Arcachon :**  
1 mouillage de yacht.

**St Jean de Luz / Hendaye :**  
4 mouillages de paquebots.

Suite à l'échouement du navire « TK Bremen » en 2011, les autorités maritimes se sont interrogées sur la responsabilité de chaque acteur en matière d'autorisation de mouillage. Cela a donné lieu à la création de quatre zones maritimes et fluviales de régulation (ZMFR) pour les grands ports de la façade Atlantique. Il s'agit des ports de Lorient, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle-La Pallice et Bordeaux.

Cependant, les zones d'attente des ports de **Concarneau** et des **Sables d'Olonne** demeurent aujourd'hui toujours régulées par le CROSS au titre de l'arrêté n°2015 – 052 dans sa version consolidée.

Par ailleurs, des zones de mouillages abritées, permettant le mouillage en cas de conditions météorologiques défavorables, sont prévues à l'abri des vents dominants, sous **Belle-île en Mer**, **Groix** et dans le **Pertuis d'Antioche**.

Enfin, le CROSS s'assure que le mouillage des navires transportant des marchandises dangereuses s'effectue dans les zones prévues à cet effet.

Les demandes de mouillages répondent à une certaine saisonnalité :

- les tempêtes hivernales entraînent une hausse des demandes de mouillages pour raisons météorologiques ;
- l'activité des navires à passagers se concentre au printemps et à l'automne,
- la gestion des mouillages commerciaux est *in fine* la plus régulière dans le temps et dans l'espace.

La régulation adéquate des mouillages en zone Atlantique constitue une charge de travail importante pour le CROSS-A puisque la responsabilité d'accorder ou non un mouillage météo ou commercial est confiée aux officiers de permanence par délégation.

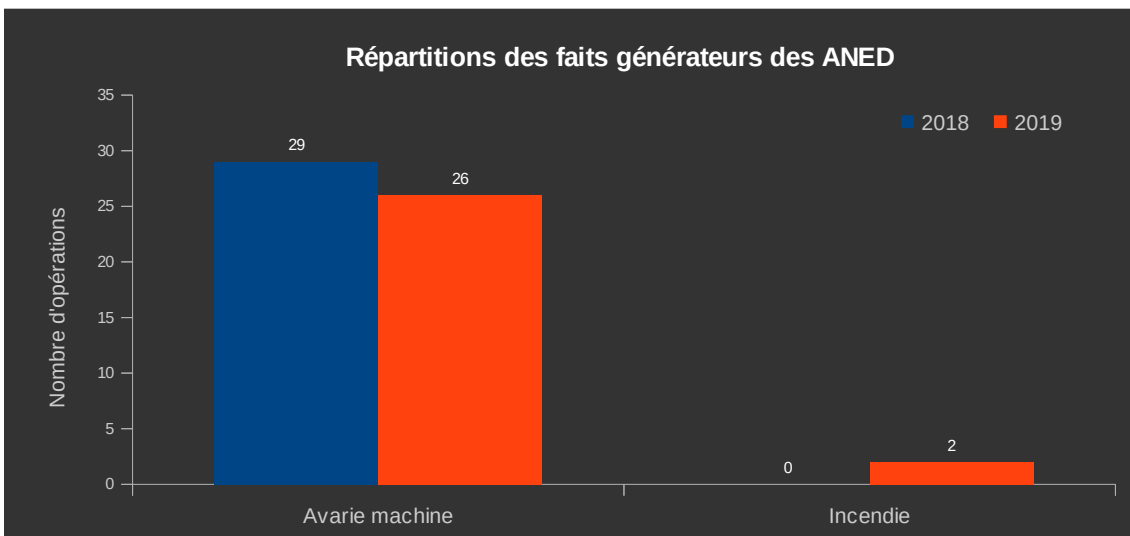
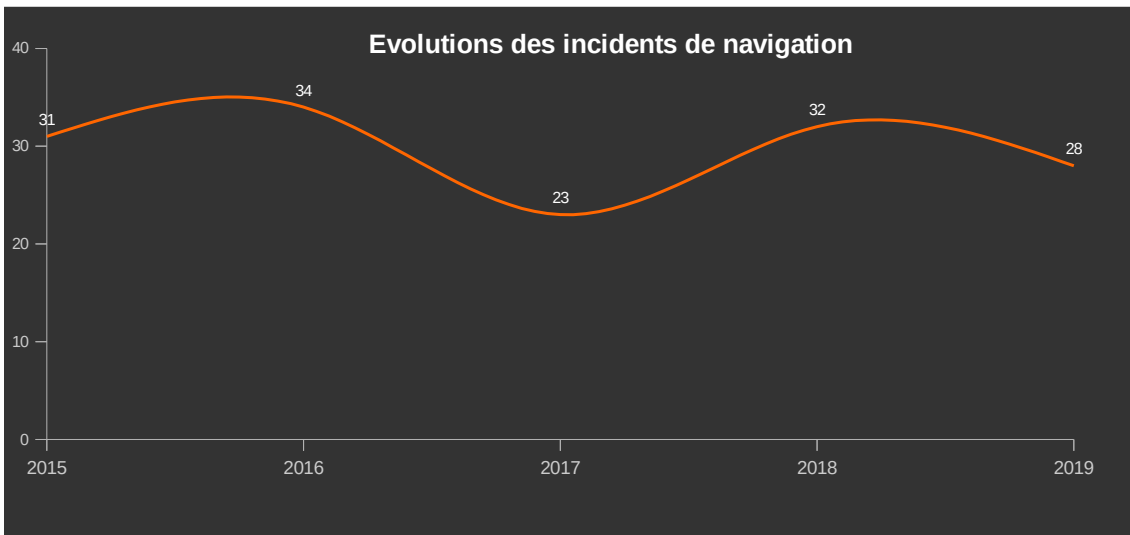
En moyenne, tous les 2 à 3 jours le CROSS régule une demande de mouillage. L'accord ou le refus nécessite d'étudier de façon précise les informations relatives au navire, à la météorologie, à la réglementation en vigueur et de partager la réflexion avec les partenaires impliqués. Au-delà de ce chiffre, il convient de noter que la durée moyenne des mouillages s'établit à environ deux jours et peut s'avérer bien plus longue dans le cas d'un suivi MAS. Ainsi, **471** messages « Mouvinf » ont été renseignés par « Etel trafic » en 2019, ce qui reflète davantage le volume d'activité engendré.

En période estivale et plus généralement dès lors que l'activité SAR s'intensifie, le fait de ne pas disposer de quart dédié à la surveillance de la navigation fragilise la prise de décision. L'équipe de quart peut alors logiquement manquer de temps pour regrouper les informations nécessaires et analyser objectivement la demande précise du navire.

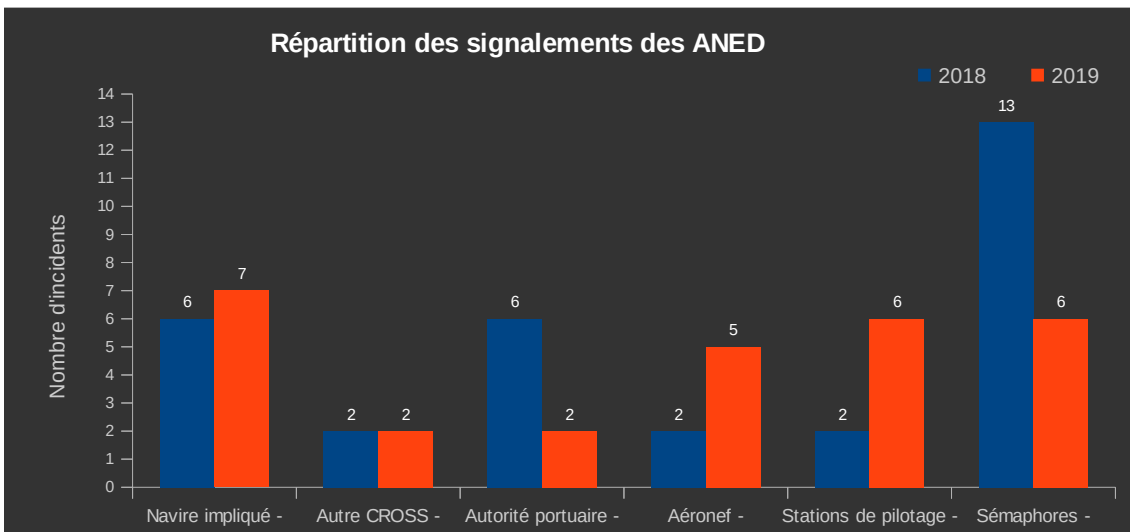
## **2.2. SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME**

En tant que service d'assistance maritime, le CROSS-A Etel est le point de contact désigné entre les navires de plus de 300 et les autorités françaises. À ce titre, il reçoit les signalements en provenance des navires lorsqu'ils subissent un incident de mer et suit alors l'évolution de la situation du navire jusqu'à la résolution de l'incident.

En 2019, le CROSS-A Etel a suivi **28** [32 en 2018] incidents de navigation liés à des navires de commerce de plus de 300 UMS se signalant en avarie ou restreints dans leurs capacités normales de navigation. Parmi ces incidents, **4** [3 en 2018] ont été suivis de remorquage, les autres ont fait l'objet d'un suivi jusqu'au retour à une situation normale, la durée des avaries étant comprise entre **23** minutes et **106** heures (avec une durée moyenne de trois heures).



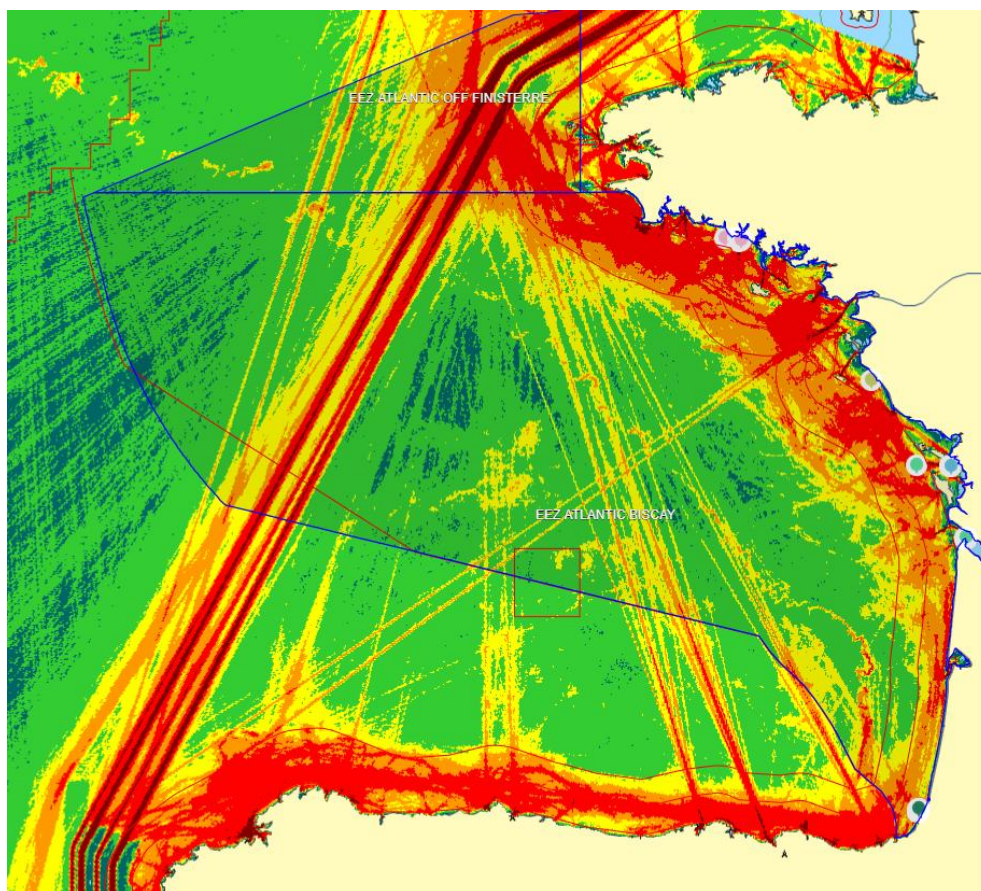
Comme les années passées, la majorité des avaries dont sont victimes les navires de commerce sont liées principalement aux avaries machines. Malheureusement, comme l'atteste le tableau infra, les navires se signalent rarement eux-mêmes en avarie. La synergie entre services apparaît encore une fois centrale afin d'être en mesure de détecter une situation anormale et potentiellement dangereuse.



Ces chiffres apparaissent étonnants au regard du nombre de navires transitant en zone Etel. A titre de comparaison, Ouessant trafic comptabilise 189 avaries en 2019. Or, la lecture attentive des cartes de densité de trafic montre bien que la plupart des navires qui transitent dans le DST passent également en zone Etel. Si le changement de combustible entrant en *Zone de Contrôle des Émissions (ZCE)* était souvent évoqué comme élément de compréhension, il convient cependant de s'interroger sur cet écart. 2020 permettra probablement de mieux envisager ce delta puisque depuis le 1<sup>er</sup> janvier, la teneur maximum en soufre est fixée à 0,5 % sur toutes les mers du monde.

Les 189 avaries comptabilisées à Ouessant trafic sont pour plus de la moitié détectées par le STM, par essence, espace réglementé et surveillé. Les alertes de détections mises en place au CROSS-A, via le SEG permettent à présent de détecter un navire stoppé ou un navire changeant brutalement de cap et de l'interroger. Néanmoins, l'hypothèse soulevée en zone Etel consiste à s'interroger sur le fait qu'un certain nombre de situation anormale ou à risque ne seraient pas toutes déclarées.

La mise en place d'un quart SURNAV permettrait de disposer d'une connaissance plus complète de la circulation maritime permettant le cas échéant d'interpréter les « signaux faibles » susceptibles de révéler une situation à risque.



42 538 CRO (comptes-rendus obligatoires) ont été saisis à Ouessant trafic ce qui donne un ordre de grandeur des navires de jauge brute supérieure ou égale à 300 transitant dans nos eaux.

## 2.3. ÉVÉNEMENTS MARQUANTS EN 2019

### Opération du 10 mars 2019

#### Incendie navire de commerce «GRANDE AMERICA» - Golfe de Gascogne

Le dimanche 10 mars à 19:45, le navire roulier « Grande America », pavillon italien et en transit entre Hambourg et le Maroc (144 Nq au sud Ouest de Ouessant, signale un incendie sur un conteneur en pontée. Une heure plus tard le navire signale que le feu est maîtrisé et qu'il se déroute vers La Corogne. A 22:32, la situation se dégrade. Deux conteneurs en pontée sont en feu. L'incendie ne cessera de progresser et le volet ORSEC SAR niveau 2 est déclenché.

Dans la nuit du 10 au 11 mars, le volet ORSEC ANED est lui aussi déclenché avec l'appareillage de l'Abeille Bourbon dont l'arrivée sur zone est prévue 10 heures plus tard. A 02:20, le capitaine du « Grande America » décide d'abandonner le navire dans des conditions météorologique très dégradées. L'ensemble de l'équipage sera récupéré sain et sauf par la frégate de la Marine britannique « HMS Argyll ». Une équipe d'évaluation et d'intervention est constituée et mise par hélicoptère sur l'Abeille Bourbon. A 09:00, l'ORSEC ANED passe au niveau 3 et la Préfecture maritime reprend la coordination de l'opération.

Le 12 mars, alors que l'incendie continue de s'étendre à bord du navire, une gîte importante vient engager la stabilité du flotteur. A 15:26, le navire coule au milieu du Golfe de Gascogne par des fonds de 4600 m à 333 km des côtes françaises.

L'ORSEC POLMAR et le BISCAY PLAN sont ensuite mis en œuvre afin de traiter les nombreuses traces de pollution et de récupérer les conteneurs en dérive. De nombreux navires viendront compléter le dispositif de lutte.

- + : *Présence de la frégate britannique à proximité*  
*Très bonne coopération CROSS/AEM/COM*  
*Déclenchement rapide du volet ANED*
- : *Difficulté de contact entre le CROSS et la frégate pour la coordination du sauvetage*  
*Minimisation de la situation initiale par le capitaine du navire*  
*Impossibilité d'intervention de l'EEI à bord compte tenu de l'évolution de l'incendie*

### Opération du 14 mars 2019

#### Avarie propulsion navire de commerce « SPANACO PREGRESS » - Mouillage météo à Belle-Ile

Alors que le navire de commerce « Spanaco Progress » est au mouillage pour raison météo sous Belle-Ile depuis le 12 mars après-midi, le CROSS apprend, le 14 mars, par le sémaphore et la station de pilotage de Lorient que le navire semble être en avarie machine. Malgré les multiples contacts avec le capitaine du navire, l'avarie machine est confirmée le 15 mars en milieu de journée. Le remorqueur « Scorff » à l'origine de l'information restera en sécurité auprès du « Spanaco Progress ». Ce n'est que le 18 mars à 07:40 que le remorqueur « Amber II » prendra en charge le « Spanaco Progress » à destination de Brest pour qu'il puisse entreprendre ses réparations.

- + : *Parfait échange des informations entre les partenaires SURNAV permettant ainsi de détecter une situation anormale obligeant l'armateur à proposer une réponse*  
*Sécurisation du navire par le remorqueur « Scorff »*
- : *Volonté de cacher la situation initiale par le capitaine du navire*

## Opération du 29 avril 2019 Incendie navire de commerce « PONT AVEN » -

Le 29 avril à 01:59, la navire à passagers « PONT AVEN » signale un incendie dans un des compartiments machine alors qu'il transite avec 766 passagers et 142 membres d'équipage. Pendant que la lutte est en cours par déclenchement de l'extinction fixe et les marins du bord, le navire continue son transit à 12 nds sur une ligne d'arbre. Une équipe d'évaluation et d'intervention (lutte incendie) est engagée et transférée par l'hélicoptère NH 90 de Lanvéoc. A 02:34, l'incendie est maîtrisé par le bord mais l'équipe de lutte est conservée pour permettre une investigation et une surveillance en profondeur. Bien que le « Pont Aven » fasse route sur Brest par ses propres moyens, le volet ORSEC ANED est déclenché et l'Abeille Bourbon appareille pour escorter le « Pont Aven ». Il arrivera en sécurité à Brest en début d'après-midi.

- + : *Excellente réaction de l'équipage*  
*l'EEI a permis une investigation et une surveillance durant le transit vers Brest*
- : *le transfert de l'EGI vers le COM n'a pas eu lieu et n'a de fait pas été formalisée.*

## Opération du 12 mai 2019 Incendie navire de commerce « CATHY JO » -

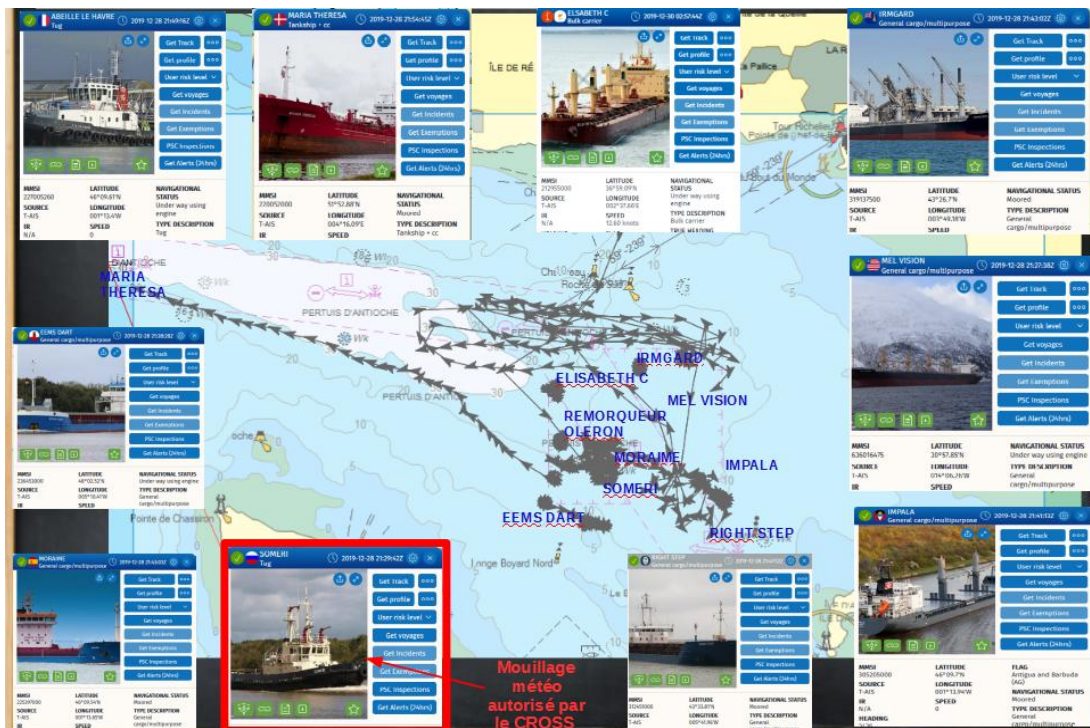
Le 12 mai à 04:00, le navire de commerce « Cathy Jo » signale à Ouessant Trafic qu'il se trouve à la dérive suite à un incendie qui a provoqué des dégâts dans le compartiment machine. A 06:16, et malgré la demande d'assistance faite par le capitaine auprès de son armement, il est décidé de déclencher le volet ORSEC ANED avec l'envoi d'une équipe d'évaluation et d'intervention (lutte incendie). A 09:00, l'EEI est mise à bord par le NH90 de Lanvéoc. L'Abeille Bourbon appareille en milieu de matinée pour porter assistance au navire de commerce. A 16:45, la remorque est passée et le convoi fait route vers le port de Brest. Le navire sera mis en sécurité à le 13 mai à 02:30 dans le port de Brest.

- + : *Bonne réaction de l'équipage sur la lutte et sur l'information de l'autorité maritime*  
*l'EEI a permis une investigation et une surveillance durant le transit vers Brest*
- : *le transfert de l'EGI vers le COM n'a pas eu lieu et n'a de fait pas été formalisée.*

## Opération du 22 décembre 2019 Avarie appareil à gouverner remorqueur « SOMERI » - ZMFR La Rochelle

En prévision de l'arrivée de la tempête Fabien, le remorqueur « Someri » demande, le 19 décembre, un mouillage météo dans le Pertuis d'Antioche. La capitainerie de La Rochelle accepte d'accueillir le « Someri » dans la ZMFR malgré les mouvements sociaux et la forte affluence de navire en attente dans la ZMFR. Le 22 décembre, en plein coeur de la tempête, le « Someri » demande au port de La Rochelle une assistance remorquage en raison d'une avarie sur son appareil à gouverner et à sa difficulté de tenir le mouillage. A 02:11 le « Someri » chasse sur son ancre et risque d'aborder le navire de commerce « Moraime ». le remorqueur « VB Oléron » ne peut intervenir compte tenu des conditions météo (rafales à 50 nds – mer 6). Toutes la nuit les 10 navires au mouillage vont tenté de manœuvrer pour éviter l'abordage. Le 23 à midi, l'appareil à gouverner du « Someri » est réparé mais le navire se rend au port de La Rochelle pour consolider les réparations.





Cette opération SURNAV traduit bien le temps long de la surveillance de la navigation contrairement à l'urgence des opérations SAR. Cette gestion opérationnelle parallèle est particulièrement sensible au CROSS-A en raison de l'absence d'un quart navigation dédié.

En période hivernale, les événements tempétueux ne sont pas rares sur la façade Atlantique et le quart doit donc à la fois gérer les opérations SAR urgentes et ce type d'événement NAVE non moins urgents et souvent durables.

La maîtrise des modalités d'applications des strates réglementaires est complexe, d'autant plus lorsque les décisions doivent être partagées et concertées entre plusieurs autorités (maritime et portuaire) réparties dans différents centres de gestion (capitainerie, division AEM et COM, CROSS).

## 3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME

### 3.1. RECUEIL DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSS-A Etel participe à la mission de **recueil de l'information nautique**.

Il recueille ces informations par l'intermédiaire :

- des moyens navals et aériens concourant à l'action de l'État en mer qui l'informent de leurs observations ;
- des navires présents dans sa zone de compétence qui lui transmettent des informations.

Lorsqu'une information nécessite d'être diffusée à l'ensemble des navigateurs, le CROSS transmet alors une demande d'AVURNAV au commandant de la zone maritime Atlantique (CECLANT – coordonnateur régional de la zone NAVAREA II) qui la diffuse.

En 2019, **116** (+35 %) avis urgents aux navigateurs ont été émis par CECLANT à la demande du CROSS-A Etel.

### 3.2. DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSS-A Etel participe en outre à la **diffusion des informations nautiques** urgentes dans sa zone. Il peut ainsi émettre immédiatement un avertissement par radio (message Sécurité) relatif à toutes les situations présentant un risque pour la navigation. Ces informations peuvent être reprises dans un avis urgent aux navigateurs (billes de bois ou épaves à la dérive, feux éteints, remorquages en cours...).

Le CROSS peut également mettre en place un balisage virtuel d'urgence via le système AIS (Automated Identification System) qui utilise les fréquences de communications maritimes VHF pour échanger des informations maritimes telles que celles relatives au balisage.

Dans le cas d'un nouveau danger pour la navigation, le CROSS qui dispose de 12 numéros MMSI pré-réservés pourra initier en urgence, un « balisage virtuel d'urgence » afin de prévenir les accidents mais en gardant à l'esprit que tous les usagers de la mer ne sont pas équipés d'un récepteur AIS.

Le CROSS-A Etel contribue également à la diffusion des prévisions météorologiques élaborées par Météo France, que ce soient les bulletins météorologiques réguliers ou les bulletins météorologiques spéciaux côtiers (dès que le vent atteint ou dépasse la force 7 Beaufort).

Le CROSS-A Etel assure ainsi la diffusion des bulletins météorologiques côtiers trois fois par jour sur VHF (soit annuellement **14 235** vacations) pour la zone nord via les émetteurs de Penmarc'h, Groix, Saint-Nazaire, Les Sables d'Olonne, Belle-Ile, Yeu et pour la zone sud via les émetteurs de Soulac, Contis et Biarritz.

Il convient d'ajouter à ceux-ci **330** [342 en 2018] bulletins météorologiques spéciaux (BMS). Par ailleurs le CROSS-A Etel diffuse en continu des bulletins météorologiques côtiers sur les émetteurs d'Etel, Chassiron et Ferret sur le canal **VHF 63**.

## 4. TECHNIQUE

### 4.1. INTRODUCTION

Le CROSS-A Etel dispose, pour l'exercice de ses missions, d'un site principal (Etel) et de **15** sites déportés, situés le long du littoral de la pointe de Penmarc'h (Finistère) à Biarritz (Pyrénées-Atlantiques). Ces derniers permettent la couverture radio (VHF et MHF) de l'ensemble du littoral et d'une partie large.



Implantation des sites radio du CROSS-A Etel

Tous ces sites nécessitent des interventions régulières effectuées par les techniciens du service technique du CROSS.

### 4.2. BILAN DE L'ANNÉE

En 2019, les **13** sites VHF ont pu être visités de manière préventive au cours du premier semestre. Les 2 sites MHF ne font en revanche plus l'objet de visite préventive depuis 2015, du fait de la déprogrammation du budget alloué à leur maintenance.

Le service technique a fonctionné la moitié de l'année avec un effectif de **4/6** techniciens. **150 heures** de travail ont été effectuées en heures supplémentaires, hors du cadre de travail habituel (déplacements à larges plages horaires, interventions dans le cadre des astreintes techniques sur le site du CROSS).

Les techniciens ont effectué **44** déplacements sur les sites déportés dans le cadre des visites préventives, de la rénovation de l'énergie des stations ou d'interventions techniques. Ces déplacements sont effectués au minimum à deux.

La présence d'unités des phares et balises à proximité de la plupart des sites radio du CROSS permettant d'éviter des déplacements pour des interventions mineures est de moins en moins effective et entraîne des fonctionnements dégradés, notamment sur les sites lointains ou insulaires (Ile d'Yeu).

## 4.3. OPÉRATIONS MARQUANTES

### Modernisation du bâtiment opérationnel

Le chantier de rénovation des salles opérationnelles du CROSS-A Etel, dernier CROSS à faire l'objet d'un tel chantier s'est achevé en juillet 2019. Dans le cadre de cette opération, le service technique a été très sollicité, notamment pour les déménagements provisoires des consoles opérationnelles.

### Réimplantation d'un site MF (déménagement de Soulac vers le Cap Ferret)

Le site MF du Cap Ferret a été mis en service en remplacement du site de Soulac. La question de la réimplantation du DGPS actuellement présent mais non actif sur le même site et potentiellement incompatible avec la MHF n'est pas tranchée.

### Rénovation de l'énergie des stations radio et du centre d'Etel

Le chantier de rénovation totale des équipements énergie des stations radios a été achevé au premier semestre 2019. En revanche, la rénovation des aériens débutée avec le site de Chassiron et ayant permis un gain substantiel (+5dB constatés, soit une augmentation de +400 % du signal) est toujours conditionnée à la mise à disposition de crédits ou à la passation d'un marché national. Les enquêtes de satisfaction indiquant des difficultés nombreuses rencontrées par les moyens nautiques partenaires à entrer en communication radio avec le CROSS soulignent les dégradations des émissions.

Parallèlement la mise à niveau énergétique s'est poursuivie avec la réception et l'installation au mois de mai d'un nouvel onduleur sur le site d'Etel.

### Rénovation des toitures terrasses du bâtiment opérationnel

Suite à des infiltrations en décembre 2018, un projet de rénovation des toitures terrasses du bâtiment « opérations » a été porté par le service technique dès le début de l'année 2019. Ce projet a pu être concrétisé à partir du mois de septembre grâce à une dotation budgétaire obtenue auprès de la préfecture de région (BOP 723). Le chantier, d'un montant global évalué à 120 000 € et d'une durée estimée à 10 semaines, a démarré en décembre 2019. En fonction des aléas météo, il devrait s'achever en avril 2020.

A l'issue, une réparation des bureaux impactés par les infiltrations (technique, secrétariat, direction) est prévue, mais seul un financement partiel de cette opération a pu être obtenu.

## 5. LISTE DE DIFFUSION

### SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER

- SG Mer/Organisme secmar
- Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC)

### ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- Représentation permanente de la France

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

- Directeur des Affaires Maritimes
- Sous-Direction à la Sécurité Maritime (DAM/SM)
- Sous-Direction de l'Activité maritime (DAM/AM)
- Bureau du Sauvetage et de la Circulation Maritimes (DAM/SM1)
- Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques (DAM/MNPLN)
- Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)
- Bureau Enquêtes Analyses Mer (BEA Mer)
- Service de santé des Gens de Mer (DAM/SSGM)
- Haut fonctionnaire de défense Mer (HFD Mer)
- École Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer (ENSAM)
- Centre Ministériel de Veille Opérationnel et d'Alerte (CMVOA)
- Centre d'Études et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA)

### MINISTÈRE DES ARMES

- 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
- Officier de Communication Régional
- Centre Opérationnel de la Marine
- ARSC Brest

### DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER NORD-ATLANTIQUE MANCHE-OUEST

- Directeur Interrégional
- Division Opération et Sécurité Maritime
- Cellule Communication

### AGENCE NATIONALE DES FREQUENCES

### ARMÉES DE L'AIR

- Centre de Coordination et de Sauvetage (RCC) de Lyon Mont-Verdun
- Base aérienne de Cazaux
- Escadron d'Hélicoptères de Cazaux

### CENTRE DE DOCUMENTATION DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATION SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX (CEDRE)

### CENTRES DE SÉCURITÉ DES NAVIRES

- Centre de Sécurité des Navires Brest
- Centre de Sécurité des Navires Concarneau
- Centre de Sécurité des Navires Lorient
- Centre de Sécurité des Navires Saint-Nazaire
- Centre de Sécurité des Navires La Rochelle
- Centre de Sécurité des Navires Bordeaux

### 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

#### **COSPAS-SARSAT**

- Centre de Contrôle de Mission (FMCC) Toulouse

#### **DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER**

- 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

#### **DIRECTIONS INTERREGIONALES DE LA MER**

- Direction Interrégionale de la Mer Sud Atlantique

#### **DOUANES**

- Centre Opérationnel des Douanes Nantes

#### **GENDARMERIE MARITIME**

- Centre Opérationnel de la Gendarmerie maritime de l'Atlantique

#### **GENDARMERIE NATIONALE**

- Région de Gendarmerie Ouest
- Région de Gendarmerie Sud-Ouest
- Groupement de Gendarmerie Maritime de l'Atlantique
- Groupe des Formations Aériennes de la Gendarmerie Cazaux
- Section Aérienne de la Gendarmerie de Saint-Nazaire
- Détachement Aérien de la Gendarmerie de Bayonne

#### **INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)**

#### **LYCEES PROFESSIONNELS MARITIMES**

- Lycée Professionnel Maritime de Bourcefranc
- Lycée Professionnel Maritime d'Étel
- Lycée Professionnel Maritime du Guilvinec
- Lycée Professionnel Maritime de Nantes
- Lycée Professionnel Maritime des Sables d'Olonne

#### **MARINE NATIONALE**

- Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT BREST)
- Base Aéronautique navale Lanveoc Flottille 32F
- Base Aéronautique navale Lanveoc Flottille 33F
- Base Aéronautique navale Lann Bihoué Flottille 21F
- Base Aéronautique navale Lann Bihoué Flottille 23F
- Base Aéronautique navale Lann Bihoué Flottille 24F
- Détachement de Service Public de La Rochelle (Flottille 35F)

#### **PRÉFECTURES**

- Préfecture de Zone de Défense Ouest / Centre Opérationnel Zone Ouest (Rennes)
- Préfecture de Zone de Défense Sud-Ouest / Centre Opérationnel Zone Sud-Ouest (Bordeaux)
- Préfecture de Région Bretagne
- Préfecture de Région Pays de la Loire
- Préfecture de Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes
- 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
- Préfecture de Département Pyrénées-Atlantiques

#### **SÉCURITÉ CIVILE**

- Base Hélicoptère de la Sécurité Civile de Quimper
- Base Hélicoptère de la Sécurité Civile de Lorient

- Base Hélicoptère de la Sécurité Civile de La Rochelle
- Base Hélicoptère de la Sécurité Civile de Bordeaux

#### **SERVICE D'AIDE MÉDICALE D'URGENCE**

- Centre de Consultations Médicales Maritimes / Service d'Aide Médicale d'Urgence 31
- Samu de Coordination Médicale Maritime / Service d'Aide Médicale d'Urgence 29
- Samu de Coordination Médicale Maritime / Service d'Aide Médicale d'Urgence 64
- Service d'Aide Médicale d'Urgence 56
- Service d'Aide Médicale d'Urgence 44
- Service d'Aide Médicale d'Urgence 85
- Service d'Aide Médicale d'Urgence 17
- Service d'Aide Médicale d'Urgence 33
- Service d'Aide Médicale d'Urgence 40

#### **SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS**

- Service Départemental d'Incendie et de Secours 29
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 56
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 44
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 85
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 17
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 33
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 40
- Service Départemental d'Incendie et de Secours 64

#### **SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER**

- Société Nationale de Sauvetage en Mer - *Siège*
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Finistère
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Morbihan
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Loire-Atlantique
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Vendée
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Charente-Maritime
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Gironde
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Landes/Pyrénées-Atlantiques

#### **PRESSE**

- Le Marin
- Mer & Marine
- Ouest-France
- Le Télégramme
- Sud-Ouest
- Bateaux
- Voiles et Voiliers
- Voile Magazine
- Moteur Boat Magazine
- France 3 OUEST
- France Bleu Breizh Izel
- Radio Alouette
- Radio Sainte Anne (RCF)