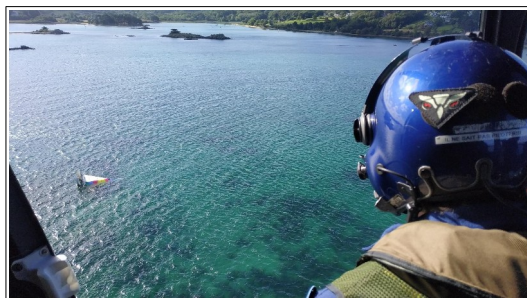
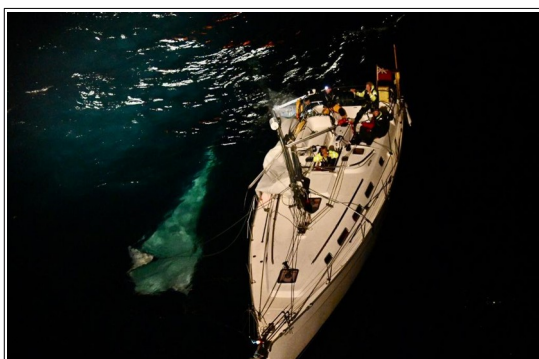


BILAN D'ACTIVITÉ CROSS CORSEN

ANNÉE 2023



mars 2024

Table des matières

I - la MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR)	4
I.1 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE.....	5
I.2 BILAN HUMAIN.....	6
I.3 BILAN PAR ACTIVITÉ.....	7
I.4 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE.....	9
I.5 MOYENS DE TRANSMISSION ET D'ALERTE.....	9
I.6 MOYENS D'INTERVENTION MIS EN ŒUVRE.....	10
I.7 FAITS MARQUANTS.....	11
I.8 CONCLUSION BILAN SAR.....	13
II - LA MISSION DE LA SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV)	14
II.1 RAPPEL DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES.....	14
II.2 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE SURNAV.....	14
II.3 SUIVI DU TRAFIC MARITIME.....	15
II.4 SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME.....	17
II.5 SERVICE DE TRAFIC MARITIME.....	19
II.6 SYNTHÈSE SUR LES CONTREVENANTS.....	21
II.7 FAITS MARQUANTS.....	21
II.8 CONCLUSION BILAN SURNAV.....	22
III - MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS EN MER (SURPOL)	23
III.1 SYNTHÈSE DE L'ANNÉE.....	23
III.2 REPARTITION GEOGRAGHIQUE.....	24
III.3 NATURE DES POLLUTIONS.....	25
III.4 ORIGINE DU SIGNALEMENT.....	26
III.5 CONCLUSION DU BILAN SURPOL.....	28
IV - MISSION DE RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM)	29

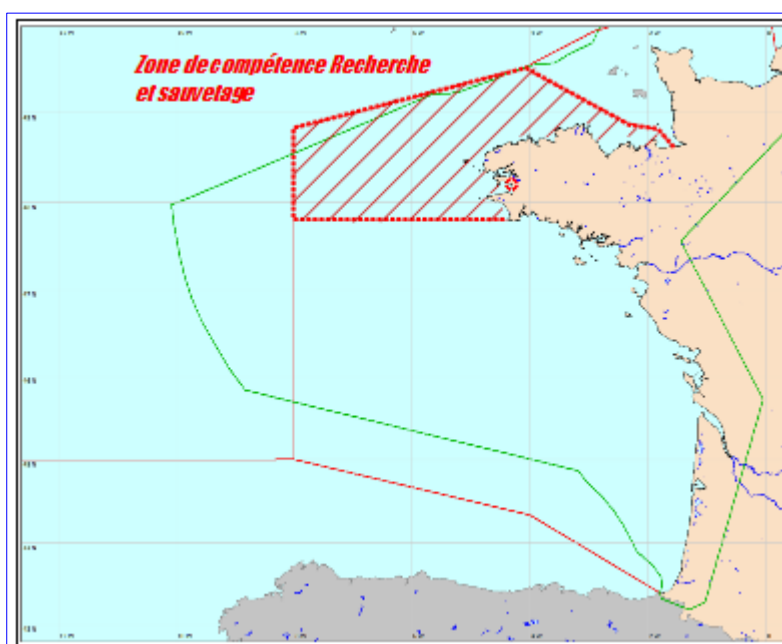
I - LA MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR)

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 est **Centre de Coordination du Sauvetage Maritime**.

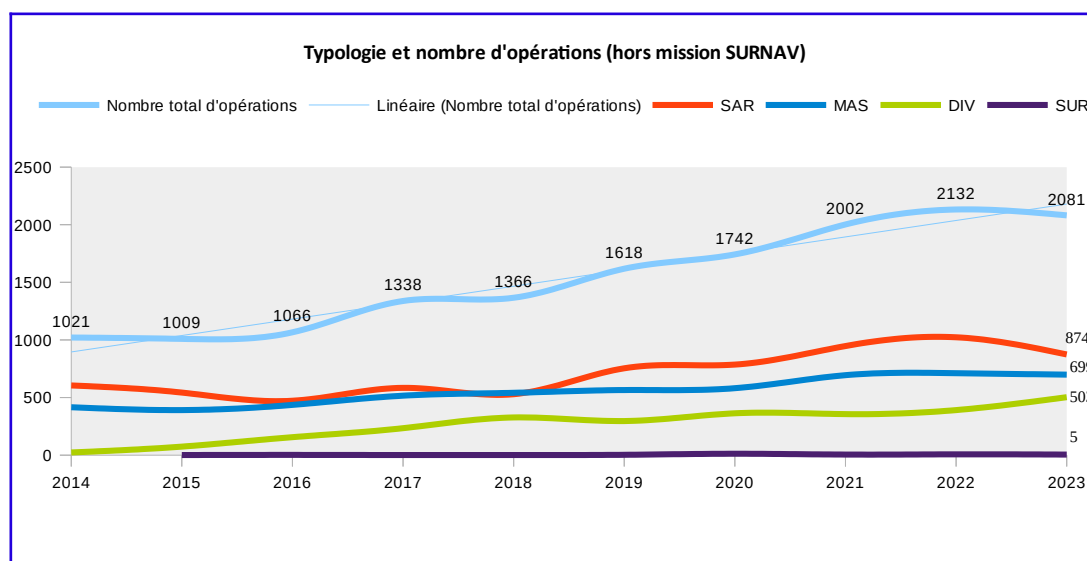
Sous l'autorité du préfet maritime de l'Atlantique, le CROSS assure la veille des fréquences de sécurité et coordonne toute opération de recherche et de sauvetage en mer dans la zone de responsabilité qui lui est attribuée (SRR). À la réception d'une alerte, les coordinateurs de mission de sauvetage, désignés par le directeur du CROSS qui agit par délégation permanente du préfet maritime, établissent un plan de recherche et de sauvetage. Dans ce contexte, ils sollicitent le concours et coordonnent l'action des moyens aériens, nautiques ou terrestres, publics ou privés, nécessaires à l'exécution de l'opération.

Destinataire de l'ensemble des alertes maritimes, le CROSS dispose en propre d'un réseau de veille permanent composé d'une chaîne de stations VHF Marine couvrant l'ensemble de son littoral, ainsi que de deux stations MHF implantées sur les sites de Corsen et du Stiff (île d'Ouessant).

Ces moyens de veille sont déclarés auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et sont intégrés dans le plan-cadre du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer.



I.1 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

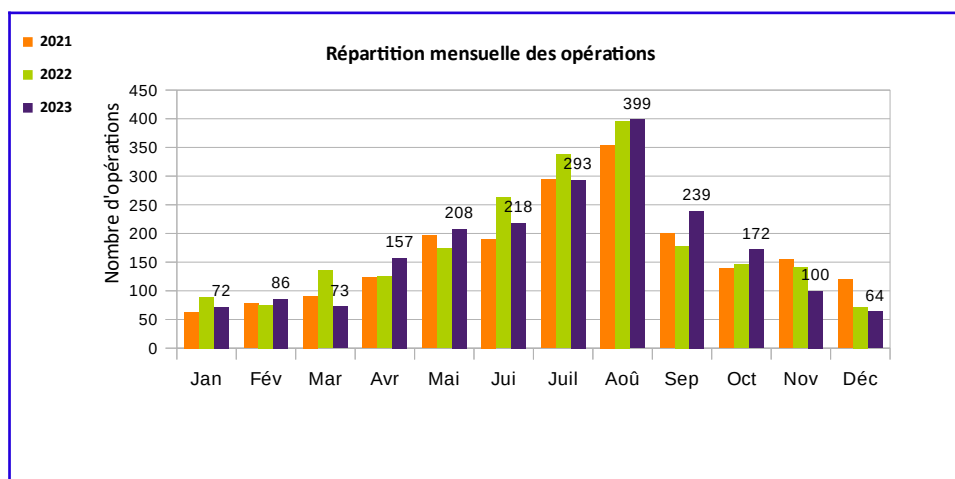


Après 9 ans de croissance continue, une légère baisse de l'activité est constatée. En 2023, le CROSS Corsen a coordonné 2081 opérations représentant une tendance de **-2,7 % par rapport à 2022** qui contraste avec le taux de croissance moyen de **+6,8 % (sur les 10 dernières années)**. Cette baisse est essentiellement liée à la **diminution des opérations SAR (-14,5 %)**. La diminution des opérations SAR peut trouver son explication par les conditions estivales défavorables à la pratique de la plaisance et des loisirs nautiques (*taux moyen des opérations SAR sur les 10 dernières années : +3,7 %*).

En revanche, on note une augmentation **des opérations DIV (+28 %)** – évolution amorcée depuis 2015 – traduisant une plus grande rigueur dans le suivi, l'enquête et le contrôle systématique des événements nautiques portés à la connaissance du CROSS et susceptibles d'évoluer défavorablement (opérations d'assistance ou de sauvetage) ou nécessitant d'être portés à la connaissance d'autres services de l'action de l'État en mer.

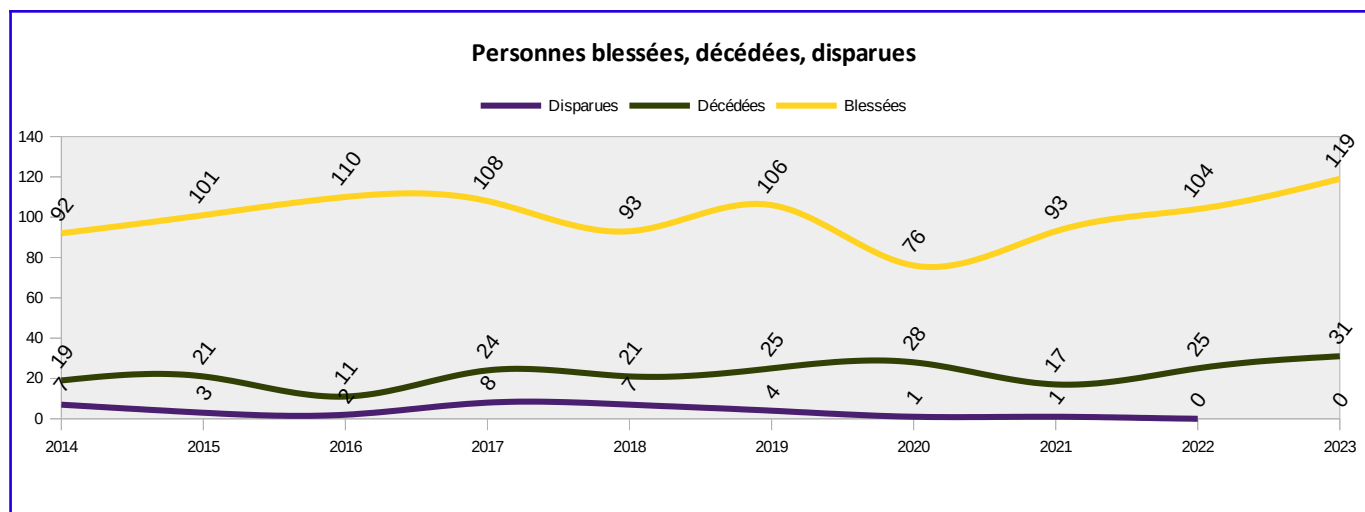
Une année **ATYPIQUE**

L'année 2023 aura été marquée par une activité exceptionnellement dense pour les mois d'avril, mai, août, septembre et octobre mais en creux pour les mois de juin et juillet. Ces variations s'expliquent par des conditions météorologiques défavorables en début d'été, puis des conditions nettement meilleures sur la seconde partie jusqu'au mois d'octobre inclus.



I.2 BILAN HUMAIN

5889 personnes [4577 en 2022] ont été impliquées cette année dans les 2081 opérations conduites par le CROSS CORSEN dont **1142 tirées d'affaire** avant l'arrivée des secours, **558 secourues**, **2345 assistées**, **393 impliquées dans des fausses alertes** (majoritairement lors de déclenchements accidentels de systèmes d'alerte automatiques).



31 personnes ont été déclarées décédées en opérations en 2023.

Le CROSS CORSEN a connu un nombre exceptionnellement élevé d'accidents de **baignades causant la mort de 9 personnes** portant à **22 le nombre de décès liés à la pratique des activités de plaisance et autres loisirs nautiques**. Par ailleurs, **2 marins professionnels** ont perdu la vie (1 marin pêcheur et 1 marin au commerce).

On note également la **croissance régulière des suicides** (7 personnes entrant dans cette comptabilité) ; la **découverte d'un corps** n'ayant pu être rattaché à aucun événement maritime.

Bien que le nombre de décès en 2023 soit le plus élevé relevé ces quinze dernières années, il demeure **bien inférieur à ceux constatés par le passé** (48 en 2007, 52 en 1990, 60 en 1984).

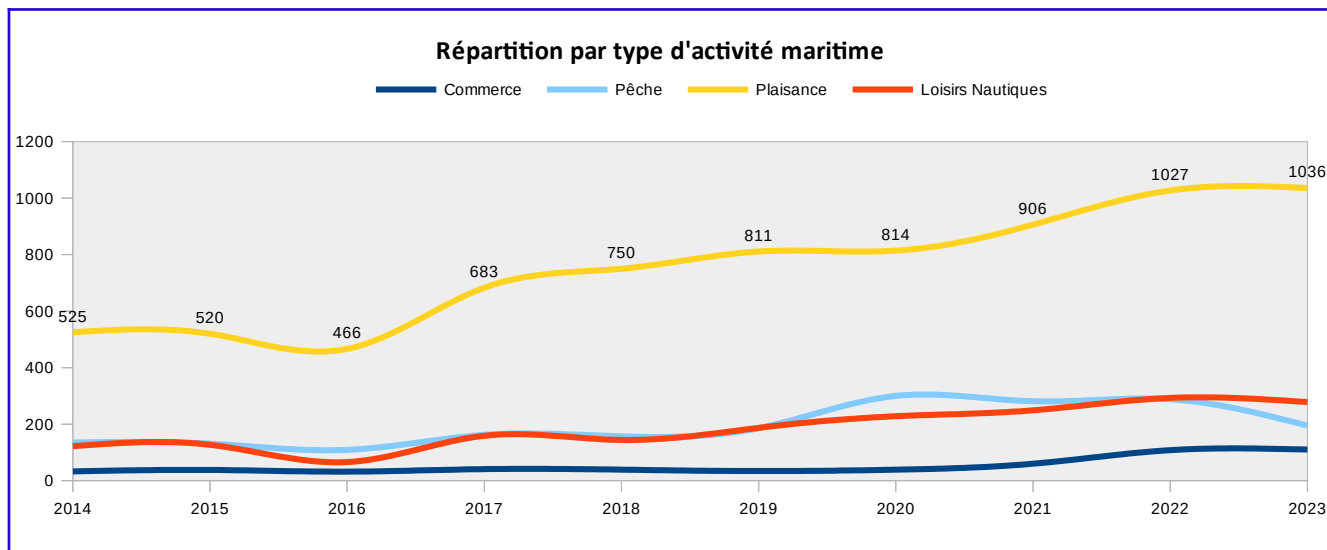
Les fluctuations importantes d'une année sur l'autre démontrent le cratère aléatoire de cette comptabilité. Sur une échelle de temps longue (40 ans), la tendance du nombre de personnes décédées en mer est en baisse.

Les activités les plus accidentogènes en 2023 dans la zone du CROSS Corsen sont la baignade et la plongée sous-marine. Les causes des 31 décès sont les suivantes :

- baignade : 9
- (suspicion) de suicide : 7
- plongée : 5
- chavirement : 4
- problème médical : 3
- accident sur navire de pêche : 1
- chute de falaise : 1
- isolement par la marée : 1

I.3 BILAN PAR ACTIVITÉ

2018 2019 2020 2021 2022
 • 6000
 • 6500
 • 7000



• 7500
 • 8000

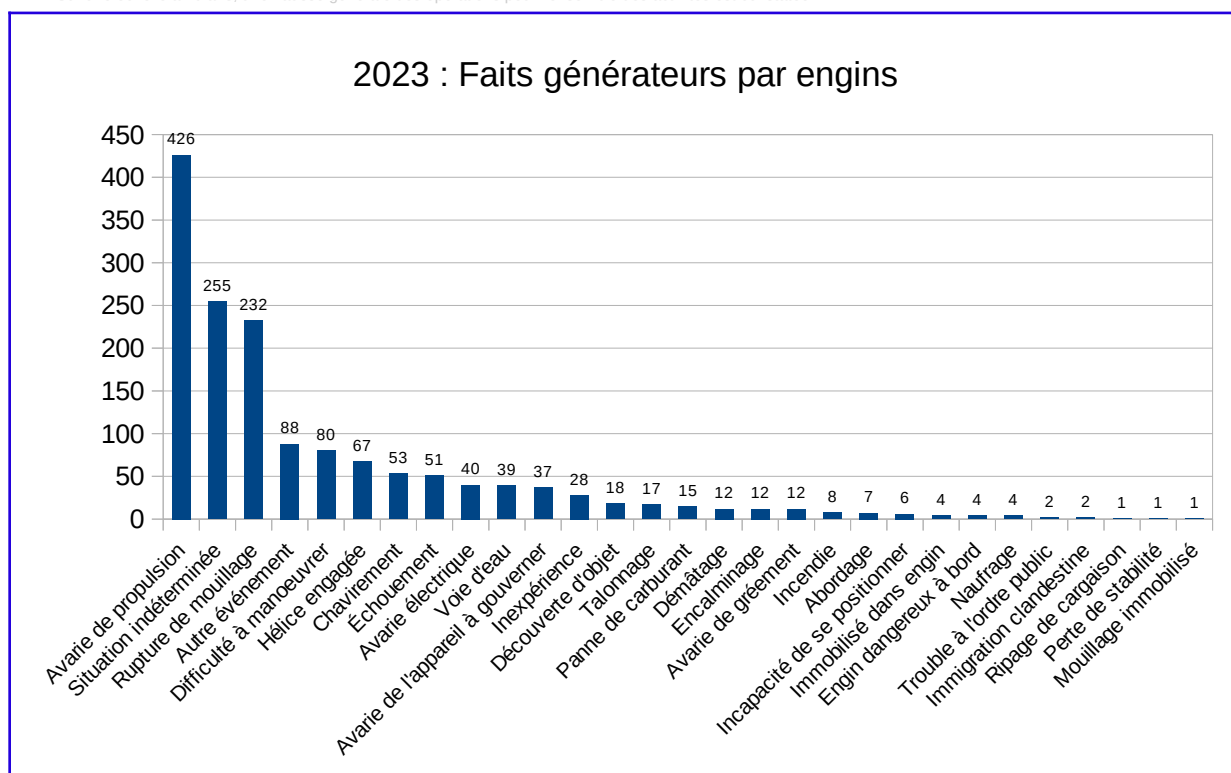
La moitié des opérations coordonnées par le CROSS CORSEN sur une année concerne les activités de plaisance.

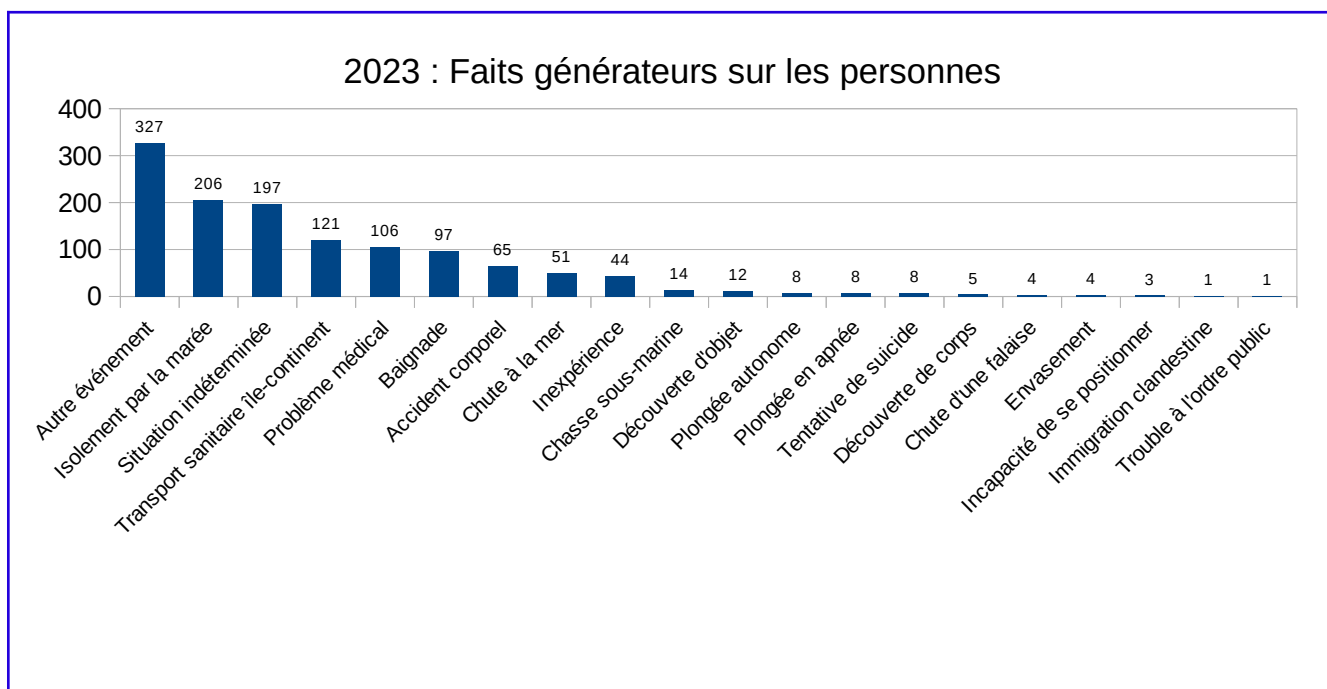
L'activité opérationnelle globale par secteur d'activité affiche **une baisse de 5,6 %** par rapport à 2022, faisant écho à la baisse globale du nombre d'opérations (-2,7 %) présentée en début de chapitre.

En 2023, la baisse la plus marquée en nombre d'interventions concerne l'activité de pêche. Ce recul est multifactoriel : l'efficacité des actions de prévention et de contrôle, ainsi que l'évolution du matériel. L'absence de données économiques et d'études sur l'impact des plans de sortie de flotte ne permettent pas à ce stade de déterminer une tendance.

Sur une échelle à 10 ans, une hausse générale des opérations pour l'ensemble des activités est constatée.

• Sur une échelle à 10 ans, une hausse générale des opérations pour l'ensemble des activités est constatée.





Les faits générateurs :

La notion de « faits générateurs » apparue avec l'arrivée du progiciel « SEAMIS » utilisé par les CROSS, est encore récente et l'avenir permettra de mieux appréhender ces chiffres et pouvoir déterminer des tendances.

Concernant les faits générateurs liés aux engins

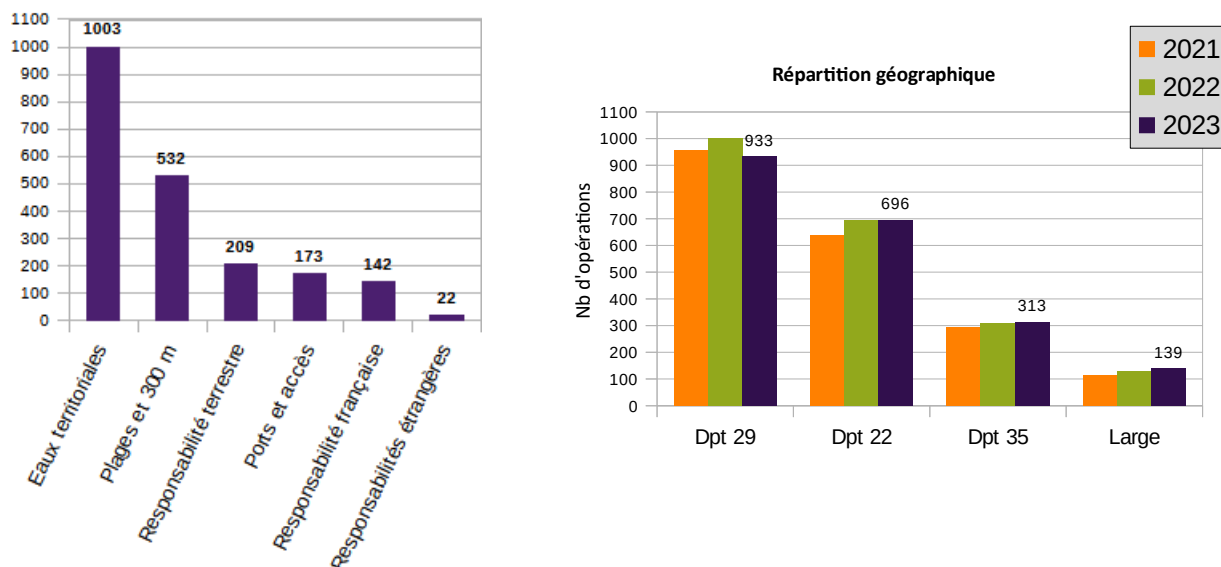
Les événements les plus courants dans cette catégorie sont les **avaries de propulsion** ainsi que les **ruptures de mouillage**. On dénombre aussi de nombreux cas de navires en **difficulté à manœuvrer** et d'**hélices engagées** liées aux particularités de la zone (forts courants, mer croisée, engins de pêche perdus ou dérivants...).

Concernant les faits générateurs liés aux personnes

Les **isolements par la marée** et les **transports sanitaires** sont les faits générateurs caractéristiques de la zone et sont en augmentation. Cela peut s'expliquer dans le premier cas par une attractivité accrue de l'activité de pêche à pied et dans le second par un vieillissement de la population vivant à l'année sur les îles. Les **problèmes médicaux** et les accidents corporels à la hausse de 14 % par rapport à 2022 s'expliquent pour partie par la prise en charge, en 2023, de la coordination des opérations d'aide médicale en mer concernant les équipages de la Marine nationale.

Par ailleurs, qu'il s'agisse de faits générateurs sur les engins ou les personnes, le CROSS est majoritairement sollicité pour des « **situations indéterminées** » ou « **autres événements** » **traduisant des inquiétudes ou incertitudes relayées par des témoins ou des tiers**. Ces sollicitations mobilisent les équipes du CROSS sur des phases complexes d'enquêtes et de recherches. Ces **opérations sont les plus délicates à diriger**.

I.4 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

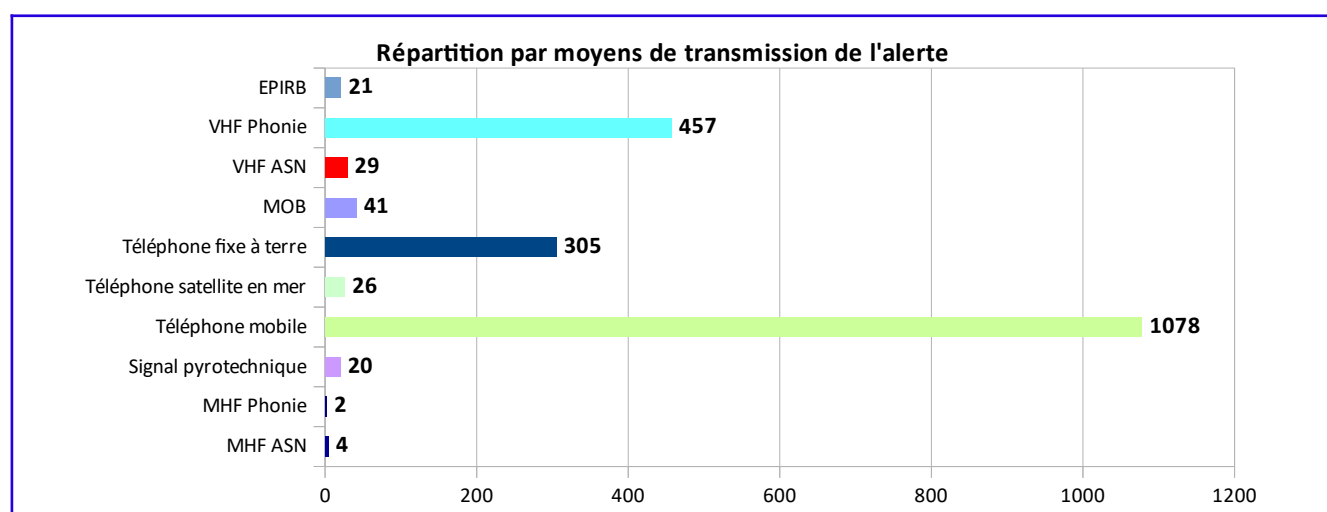


Une activité LOCALISEE

90% des opérations se déroulent en zone côtière (eaux territoriales). Paradoxalement, les **opérations côtières** sont généralement les plus **difficiles à coordonner** en raison de la multiplicité des témoignages, des mauvaises propagations radiophoniques, des modèles de dérive inadaptés à ces zones et nécessitent une plus grande anticipation. Elles présentent également **le plus de dangers** (proximité des écueils, risque de sur-accident).

Par ailleurs, pour les opérations attachées à un département, la volumétrie est proportionnelle à la longueur du linéaire côtier de chaque département que couvre le CROSS CORSEN (29-Finistère, 22-Côtes d'Armor, 35-Ille-et-Vilaine).

I.5 MOYENS DE TRANSMISSION ET D'ALERTE



47 % des appels - le numéro d'urgence 196 en PROGRESSION

Comme pour l'année précédente, le téléphone cellulaire est le vecteur privilégié de transmission d'une alerte, avec une nette augmentation en 2023 : **1078** appels ont été reçus [580 en 2022] . En outre, 646 alertes ont été transmises par téléphone mobile ou fixe **via le 196**, numéro d'urgence des CROSS soit près de la moitié (**47 %**) des appels reçus par téléphone. Les alertes reçues par la VHF phonie rattrapent le retard cumulé depuis l'arrivée du téléphone mobile avec **457** alertes.

L'utilisation des signaux pyrotechniques demeure en baisse constante depuis les 5 dernières années.

A noter que le CROSS est de plus en plus sollicité pour des alertes de balises de type MOB AIS qui sont à l'origine de nombreuses fausses alertes.

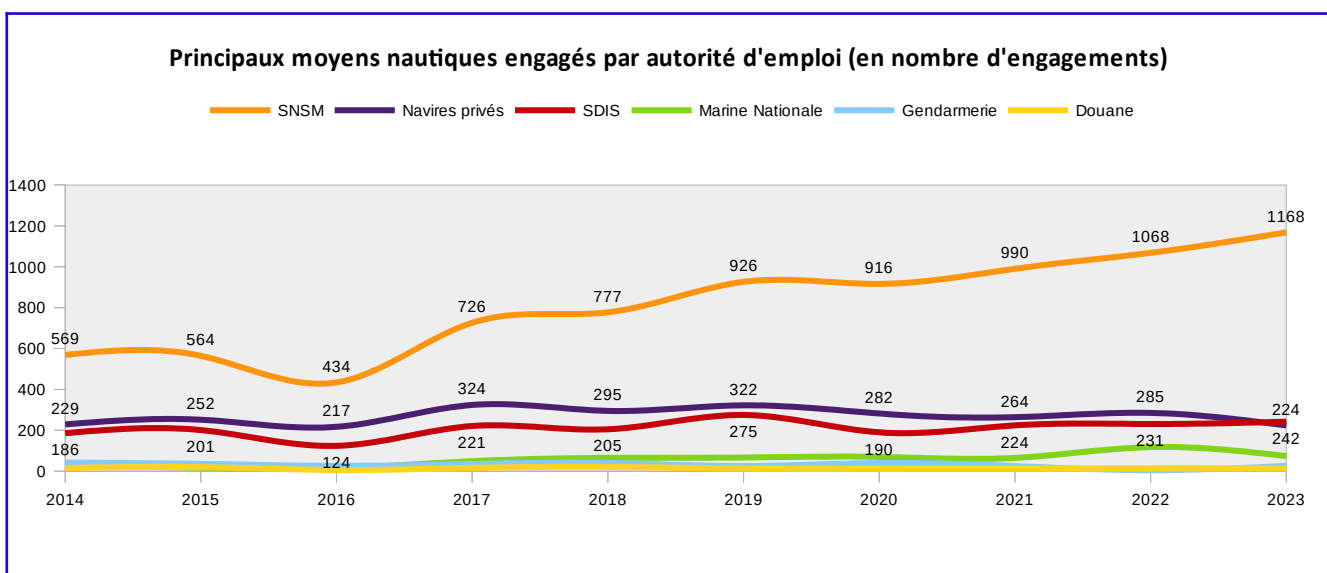
I.6 MOYENS D'INTERVENTION MIS EN ŒUVRE

En réponse aux alertes de détresse, le CROSS CORSEN peut solliciter les moyens nautiques et aériens des différentes administrations travaillant en mer ainsi que les moyens nautiques de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). En outre, en application de l'obligation faite à un capitaine de navire de porter secours à toute personne « en danger » de se perdre en mer, le CROSS 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.

Moyens nautiques : une hausse globale des sollicitations

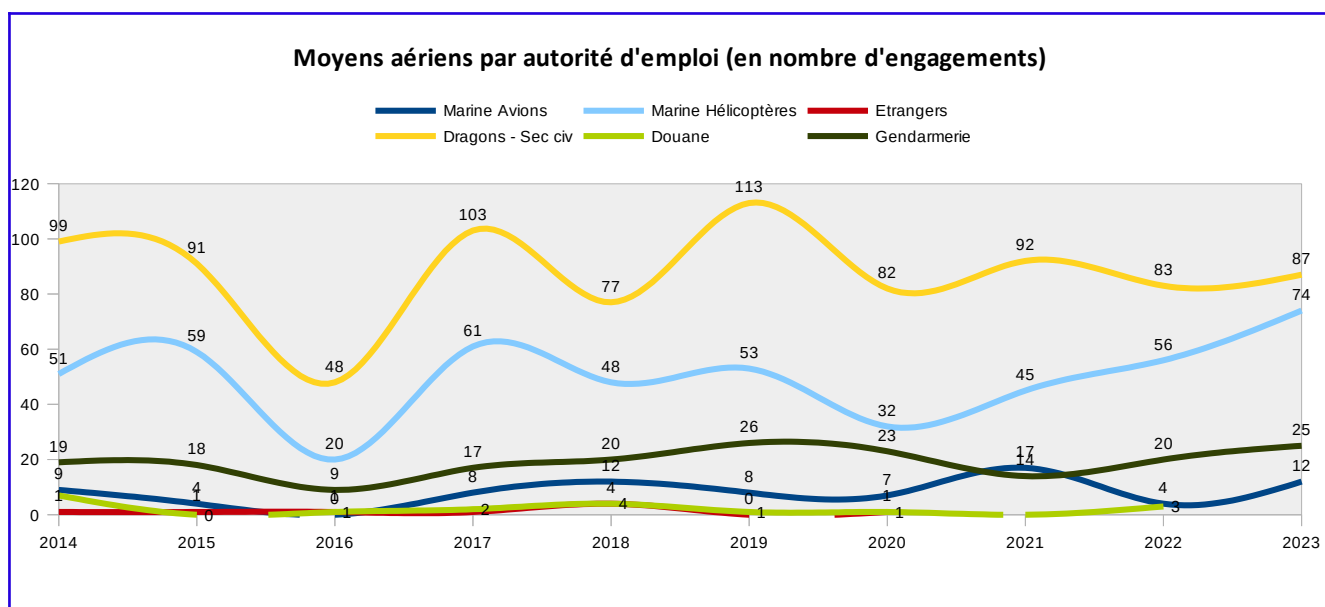
Alors que l'activité globale affiche une baisse de 5,6 %. **La sollicitation des moyens de la SNSM et dans une moindre mesure des SDIS a augmenté.** Sur les **1734** engagements de moyens nautiques, les moyens les plus sollicités sont ceux de la SNSM (1168 interventions, soit 67 % du nombre total d'opérations) suivis des moyens des SDIS (14 % du total) puis des moyens privés (13 % du total).



Moyens aériens : sollicitations mesurées

Si la répartition du nombre d'engagement de moyens aériens par administrations demeure stable depuis 2014, ce nombre, est en forte augmentation par rapport à 2022 (+17 %) en particulier s'agissant de ceux de la Marine nationale dont l'écart se réduit avec ceux de la Sécurité civile. Cette tendance s'explique par l'augmentation des opérations d'évacuation médicale (+14 %) favorisant l'engagement du NH 90 et par l'absence des Dragons 50 et 29 indisponibles, car sollicités en soutien d'autres bases de la Sécurité civile.

Paradoxalement, le nombre d'heures de vols est en baisse (-10 % par rapport à 2022). Cette baisse est dans la continuité de la tendance amorcée depuis 2008 témoignant d'une utilisation au plus juste des moyens aériens.



I.7 FAITS MARQUANTS

12 juil. 2023

A 11h, le CROSS intercepte le signalement du navire de pêche le « Flipper II » relatant l'**abordage de 2 navires de plaisance**. Les vedettes font route à vive allure vers le port de Morgat et il y aurait au moins un blessé grave à une jambe. Sans attendre, et fautes d'éléments complémentaires, les vedettes ne répondant pas aux appels, le CROSS organise un dispositif d'accueil médical au port de Morgat en lien avec le SAMU, le CODIS, le Port de Morgat et la Gendarmerie maritime. Il ne faut que quelques minutes au port de Morgat pour réceptionner les vedettes au ponton le plus adapté pour l'intervention des secours et informer qu'une seule victime est à prendre en charge. À 11h10, les premiers moyens de secours et le « Flipper II » sont au contact de la victime qui sera prise en charge à l'hôpital.

8 août 2023

Le commandant du **ferry Pont-Aven** de la Brittany Ferries, contacte le CROSS Corsen pour signaler plusieurs dizaines de membres d'équipage nécessitant une consultation médicale à la suite d'une possible intoxication alimentaire.

Le CROSS Corsen et le médecin du SCMM de Brest s'organisent rapidement pour faire face à l'événement et décident en raison des inconnues et notamment sur les risques de contagions de dérouter le Ferry vers le Port de Brest qu'il faut préparer pour l'accueillir ainsi que le passage des ambulances.

Arrivé à 11h30, Les personnels médicaux du Samu avec le concours des pompiers se sont rendus à bord pour procéder à des examens médicaux des 39 personnes touchées. Au final, cinq personnes ont été évacuées vers des services hospitaliers. Les 34 autres ont pu rester à bord "sous la surveillance de l'équipe médicale du Pont-Aven".

18 oct. 2023

A 15h19, le **navire de pêche Athéna**, naviguant dans le chenal du Four à proximité de Porspoder (29) avec deux hommes à bord, demande assistance. Le capitaine signale avoir évacué le navire pour embarquer sur le radeau de survie, après avoir heurté une roche suite à une avarie de barre. A 15h21, le CROSS Corsen prend en charge la coordination de l'opération de sauvetage et diffuse un MAYDAY RELAY. Plusieurs bateaux présents à proximité proposent leur concours. Le navire de servitude *Men Du* récupère les naufragés à 15h40.

Les deux personnes sont saines et sauvées et ne nécessitent pas d'assistance médicale. Le *Men Du* dépose les deux pêcheurs au port de Lanildut à 16h33 après avoir récupéré les objets flottants autour du lieu du naufrage.

Reposant par 20 mètres de fond, un avis urgent aux navigateurs (AVURNAV) est publié pour matérialiser la position du naufrage.

22 déc. 2023

16h00, le CROSS Corsen reçoit un appel téléphonique inaudible. Après enquête, le téléphone est localisé en mer dans la chaussée de Sein (vent force 7 beaufort ; mer très agitée à forte). Lors de la recherche de moyens pour lever l'incertitude, un contact parvient à être établi avec les requérants qui signalent s'être retournés avec leur semi-rigide.

Le CROSS ajuste son dispositif avec l'engagement du canot tous temps SNS 068 Amiral Amman d'Audierne en soutien de l'hélicoptère H160 de la Marine nationale. 30 minutes après le début de l'alerte, l'hélicoptère débute l'extraction des 2 naufragés. Il ne faudra que 10 minutes à l'équipage du H160 pour assurer l'extraction et transmettre un bilan sur l'état des personnes qui seront débarquées et prises en charge à l'hôpital de Cavale Blanche (Brest).

À 17h30, la SNS 068 parvient à localiser l'épave, s'ensuit une longue et difficile opération de remorquage qui prendra fin vers 22h permettant de retirer cet obstacle à la navigation.

I.8 CONCLUSION BILAN SAR

L'année 2023 met en évidence que la météorologie et les évolutions en matière de réglementations sur les activités maritimes et l'organisation des services de l'État ont un impact immédiat sur l'activité SECMAR. Si la tendance en 2023 semble traduire la fin d'une hausse continue du nombre d'opérations amorcée depuis 2013, l'analyse de l'activité de ces 40 dernières années et du taux de croissance moyen permet de projeter l'activité SECMAR encore à la hausse pour les années à venir.

À cela les études sociologiques démontrent l'enthousiasme croissant et intergénérationnel des Français pour les activités de loisirs et en mer en particulier. De plus, la conjoncture économique fait de la Bretagne, l'une des régions les plus attractives de France. Les indicateurs convergent donc vers une **augmentation des pratiques engendrant une hausse de l'activité SECMAR pour les années à venir.**



II - LA MISSION DE LA SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV)

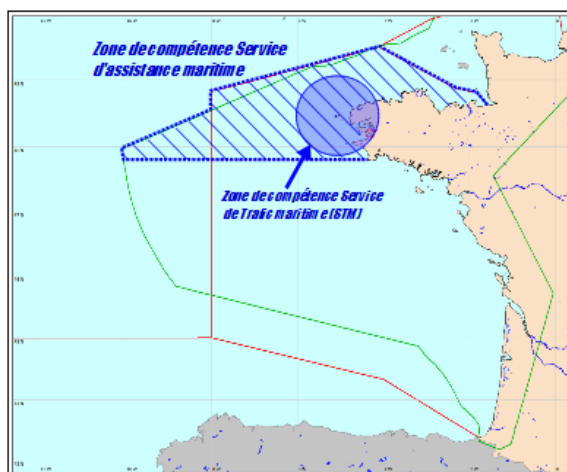
II.1 RAPPEL DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES

Le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime confie aux CROSS, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, la mission de surveillance de la navigation maritime.

Cette mission se compose du :

- suivi du trafic maritime,
- service de trafic maritime « côtier » dans le dispositif de séparation de trafic (DST) de Ouessant,
- service d'assistance maritime.

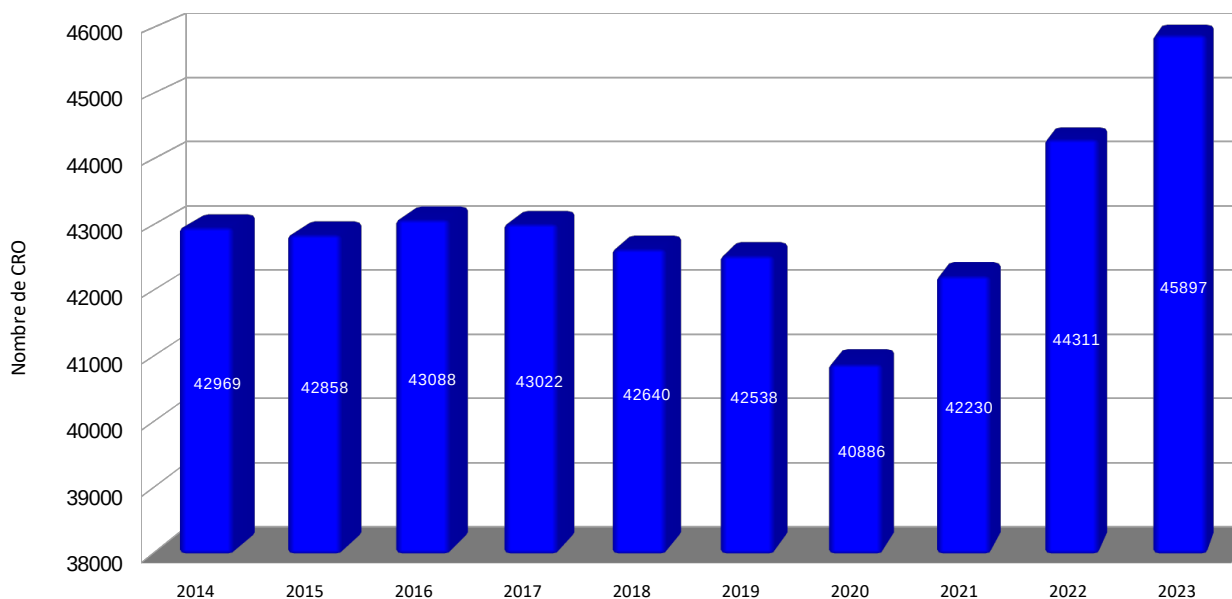
II.2 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE SURNAV



En 2023, la cellule Ouessant Trafic du CROSS Corsen a été le point de contact pour **165** navires en avarie (-7 %) ; a assuré le suivi de **95** remorquages (-6%) ; a réceptionné **384** demandes de mouillage (+35%) ; a refusé à **67** navires le passage dans la double voie (+97%) ; a réalisé **28** suivis sur des navires présentant un potentiel danger à la sécurité de la navigation (+180%).

Le volume du trafic lui a atteint les **45 897** navires de plus de 300 UMS (plus haut niveau depuis 12 ans).

Nombre de CRO enregistrés par Ouessant Trafic - Une moyenne de 126 navires par jour en 2023



II.3 SUIVI DU TRAFIC MARITIME

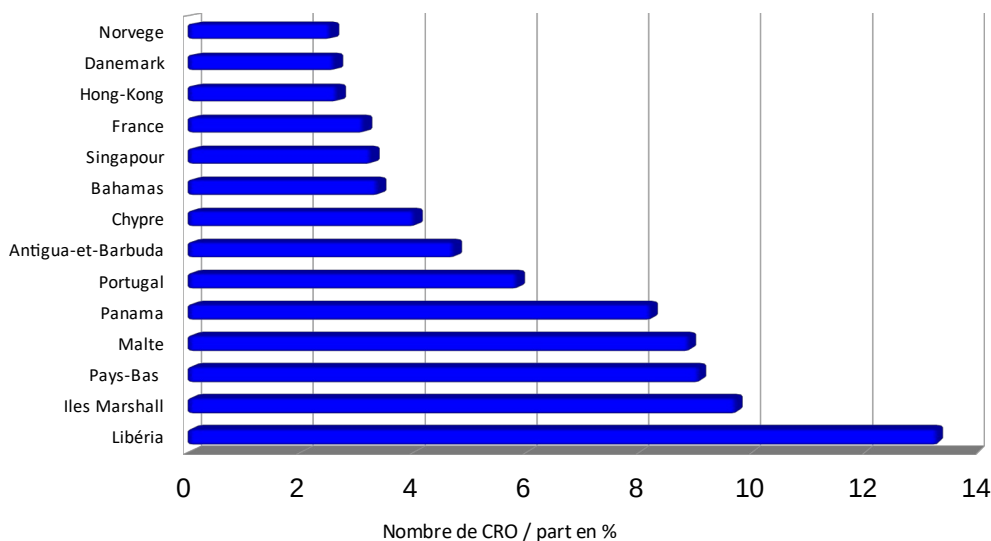
Le CROSS Corsen recueille et traite les comptes-rendus obligatoires (CRO) de tous les navires de plus de 300 UMS transitant dans un cercle de 40 milles nautiques de rayon centré sur la tour du Stiff implantée sur l'île d'Ouessant.



En 2023, **45 897** navires soumis à CRO se sont signalés lors de leur passage dans la zone de report d'Ouessant, soit **126** navires par jour en moyenne. Des navires de **90** pavillons différents ont croisé devant Ouessant en 2023. Les 15 pavillons les plus présents sont les mêmes depuis 2018 (avec quelques variations dans l'ordre) et représentent **84%** des passages enregistrés dans la zone de comptes-rendus.

495 millions de tonnes de marchandises dangereuses et/ou polluantes ont été déclarées en 2023 à l'occasion de CRO à Ouessant Trafic, dont **389** millions de tonnes de liquides inflammables, soit **78,5%** du total (essentiellement des hydrocarbures).

Pavillons les plus présents dans la zone de report (2023)



Le nombre total de passagers transportés dans la zone de compétence s'élève à **2 000 700**, chiffre en très nette augmentation **(+30%)** par rapport à 2022.

2 113 transits de navires à passagers [1326 en 2022] ont été enregistrés dans la zone de report d'Ouessant en 2023, dont 610 paquebots et 1 503 transports de passagers (car-ferries et rouliers mixtes). Ces chiffres traduisent la meilleure santé économique des activités de transport de personnes et de croisière, trois ans après la crise sanitaire du COVID 19.

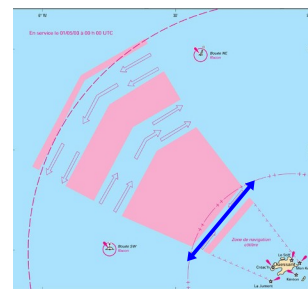
NB : ces chiffres ne prennent pas en compte la desserte des îles de la mer d'Iroise (Ouessant, Molène, Sein).

Parmi les plus grands navires ayant emprunté le DST d'Ouessant en 2023, des porte-conteneurs de 400 mètres de long et près de 23 000 EVP, des pétroliers de 310 000 tonnes de port en lourd, des minéraliers de 300 000 tonnes de port en lourd (340 mètres de longueur), des gaziers de 130 000 TPL (345 mètres) et des paquebots transportant près de 5 000 passagers lors de leur transit.

● **Voies de navigation spécifiques**

Voie à double sens de circulation

Les conditions d'emprunt de la double voie sont définies par l'arrêté n°2021/057 du préfet maritime de l'Atlantique qui régleme la navigation dans le DST d'Ouessant en vigueur depuis le 1er juin 2021. **1159** transits ont été enregistrés dans cette voie dédiée, sous conditions, aux plus petits navires à destination ou en provenance d'un port français. La vigilance de l'autorité maritime sur l'emprunt de cette la voie demeure maximale vis-à-vis des navires invoquant des raisons de sécurité (16 cas en 2023). Il faut ajouter à ce chiffre 40 cas pour lesquels le navire a dû emprunter une partie de la zone de séparation de trafic pour raison de sécurité .



Passages et chenaux de l'Iroise (Fromveur, Four, Helle et Raz de Sein)

La navigation y est réglementée par l'arrêté n°2017/086 du préfet maritime de l'Atlantique qui prévoit une possibilité pour des navires à passagers exploitant des lignes régulières d'emprunter les chenaux.

680 transits de navires > 300 UMS (soumis à compte-rendu obligatoire) dans les passages et chenaux de l'Iroise ont été enregistrés en 2023. **558** ont été effectués par les navires de la compagnie Brittany Ferries.

NB. Ces chiffres ne prennent pas en compte la desserte des îles de l'Iroise (Ouessant, Molène, Sein).



● **Gestion des mouillages**

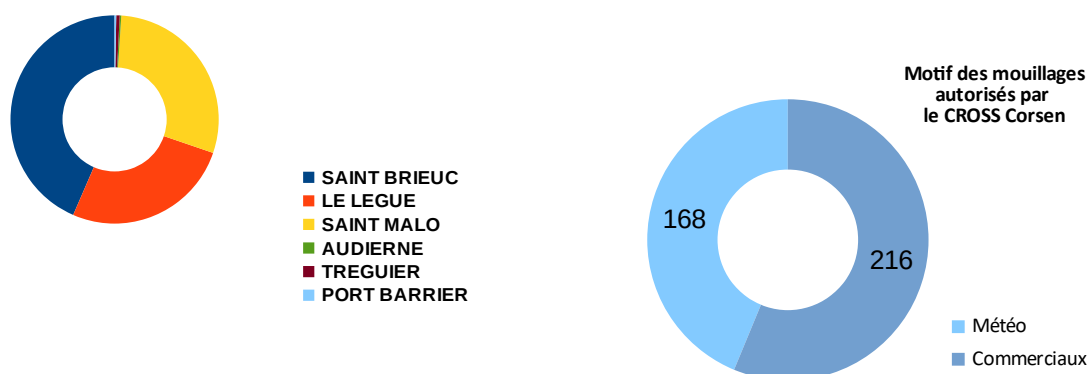
Le mouillage des navires français et étrangers en zone maritime Atlantique est régi par l'arrêté du préfet maritime de l'Atlantique n°2021/130 modifié du 8 décembre 2021.

Cet arrêté donne délégation aux CROSS pour la gestion des mouillages des navires de charge de jauge supérieure à 300 UMS, à l'exclusion de la rade de Brest et ses alentours.

Le nombre de mouillages fluctue en fonction des conditions météorologiques et de trafic dans les ports. Il reste stable depuis 3 ans. En 2023, le CROSS Corsen a accordé **384** autorisations de mouillage.

Les zones les plus utilisées sont la baie de Saint-Brieuc (**268** mouillages, soit 70% du total, répartis entre la zone de mouillage météo appelée le « polygone » - 167 autorisations et les points de mouillage d'attente devant le port du Légué - 101 autorisations) et Saint-Malo (**112** mouillages soit 29 %). La zone de Tréguier a été utilisée à **2** reprises, celles de port Barrier et Audierne ont été utilisées chacune **1** seule fois.

En outre, le CROSS a été point de contact pour **97** demandes de mouillage en zone de compétence du CENTOPS Brest.



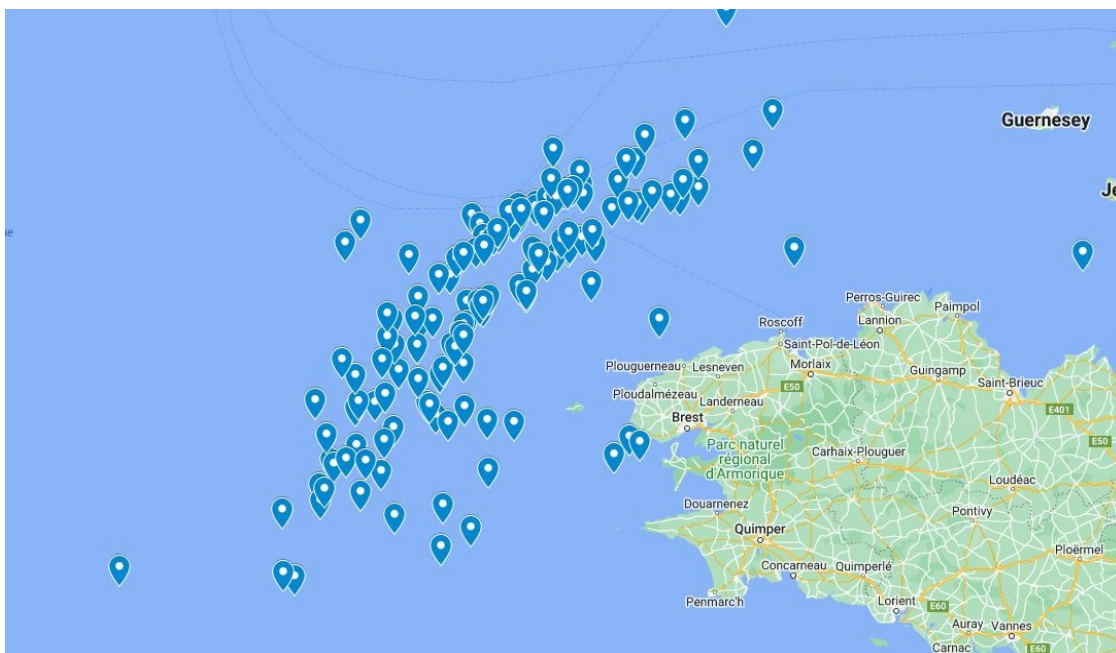
II.4 SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME

Dans sa zone de responsabilité en matière de recherche et de sauvetage, le CROSS Corsen est un service d'assistance maritime (MAS). Il assure à ce titre la réception des notifications obligatoires en cas d'incident ou d'accident à bord, le suivi de la situation du navire en avarie, le contact entre le capitaine et les autorités maritimes et le contact entre les participants à toute opération d'assistance maritime dont le préfet maritime assure la coordination.

Les informations recueillies permettront avec le concours du Centre Opérationnel de la Marine (CENTOPS) et de la division Action de l'État en Mer (AEM) de la préfecture maritime de l'Atlantique, de mettre en œuvre des mesures préventives : envoi à bord d'une équipe d'évaluation, transmission de mise en demeure, assistance du remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) **Abeille Bourbon**.

Détection et suivi des navires en avarie

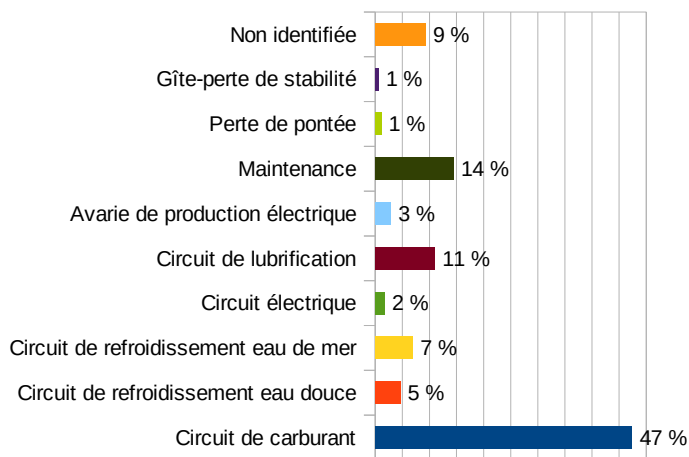
En 2023, **165** avaries ou arrêts pour maintenance ont été signalées au CROSS [178 en 2022]. Leur répartition géographique est homogène le long des routes de navigation. La durée moyenne d'immobilisation est de 3h30 soit en cumulé l'équivalent de 24 jours dans l'année.



Cartographie des avaries de navires de commerce suivies par Ouessant Trafic en 2023

Les navires ont explicitement relié l’avarie au changement de combustible dans **44 cas (27%)**, le pourcentage est équivalent aux précédentes années. Dans les autres cas, l’avarie était sans lien, ou le navire n’était pas en mesure de fournir l’information. La complexité des navires nécessite un socle de connaissance élargi ; ainsi, le CROSS Corsen a développé un certain nombre d’outils pour apprécier les délais de réparation basés sur la typologie d’avarie en fonction des événements enregistrés au cours des dernières années.

Répartition des origines déclarées d’avaries



Exemple d’aide pour apprécier les délais de réparation

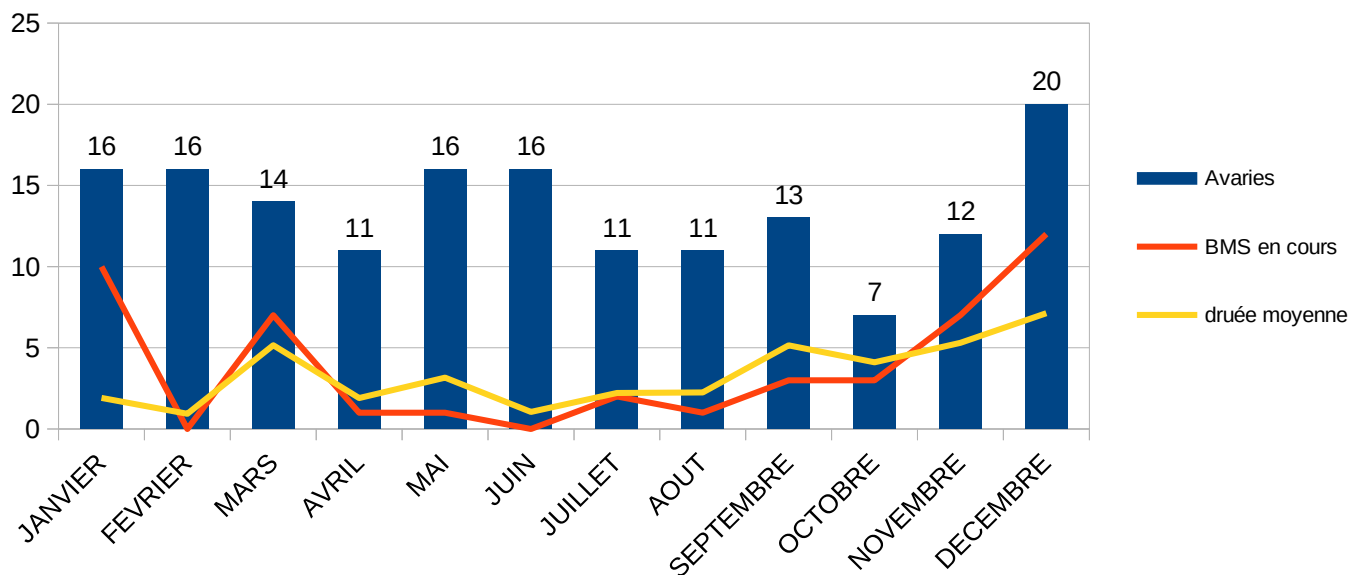
ORIGINE DE L'AVARIE	NOMBRE D'OCCURRENCE	TEMPS MINI	TEMPS MAXI	TEMPS MOYEN
CHAUDIÈRE PRINCIP	16	0:15:00	26:18:00	3:29:49
CHAUDIÈRE PRINCIP	pas des 4 dernières années			
AVOIRE DE BORD				
RÉGULATEUR VITESSE				
BLACK OUT				
USINE ABBE				
PORTE DE PONTÉE				
CYLINDRE				

Dans la majorité des cas, l’équipage du navire est intervenue pour réparer sans intervention extérieure. A **4** reprises, l’avarie a nécessité l’intervention du remorqueur **Abeille Bourbon** pour un remorquage et par 2 fois pour une escorte. Le **BSAA Sapeur** a été mobilisé sur une opération. L’autorité maritime, sur la base des éléments fournis par le CROSS, l’AEM et le CENTOPS, a décidé de mettre en demeure à 3 reprises le capitaine d’un navire.

Les problèmes mécaniques liés au changement de combustible peuvent se déclarer avec un décalage significatif dans le temps (de 90 minutes à 4 heures).

En 2023, la répartition mensuelle des avaries montre une légère baisse au cours des mois d'été, sans qu'il soit possible d'en tirer de conclusions en termes de corrélation.

Nombre de navires en avarie en 2023

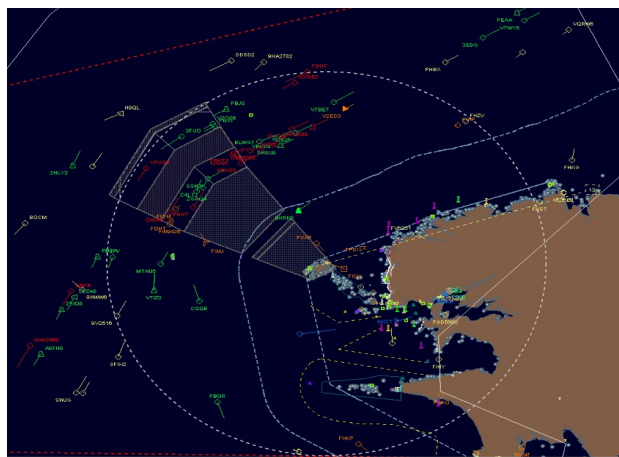


II.5 SERVICE DE TRAFIC MARITIME

En sa qualité de service de trafic maritime (STM), le CROSS Corsen a pour mission de suivre et apprécier le comportement des pistes dans les flux de trafic et de détecter les situations à risque pour alerter les navires. Il dispose pour cela d'une image d'ensemble du trafic dans sa zone, en s'appuyant notamment sur le système SPATIONAV alimenté par des données radar et AIS.

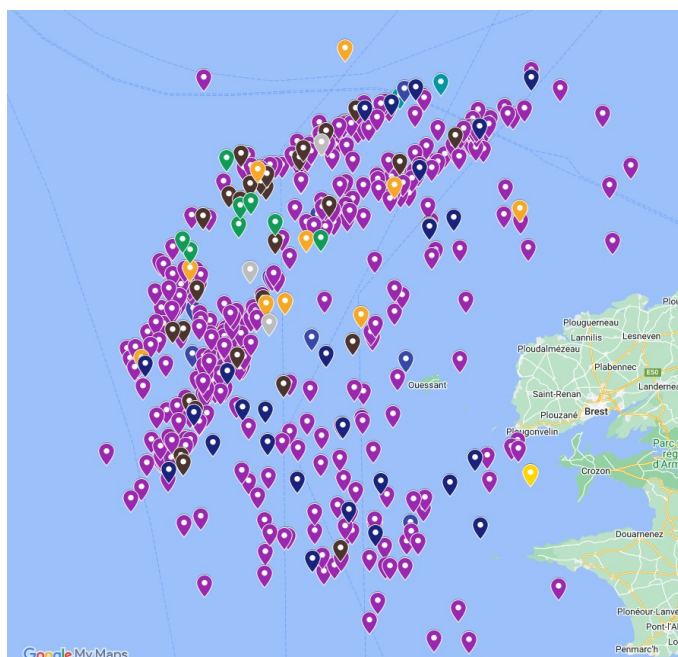
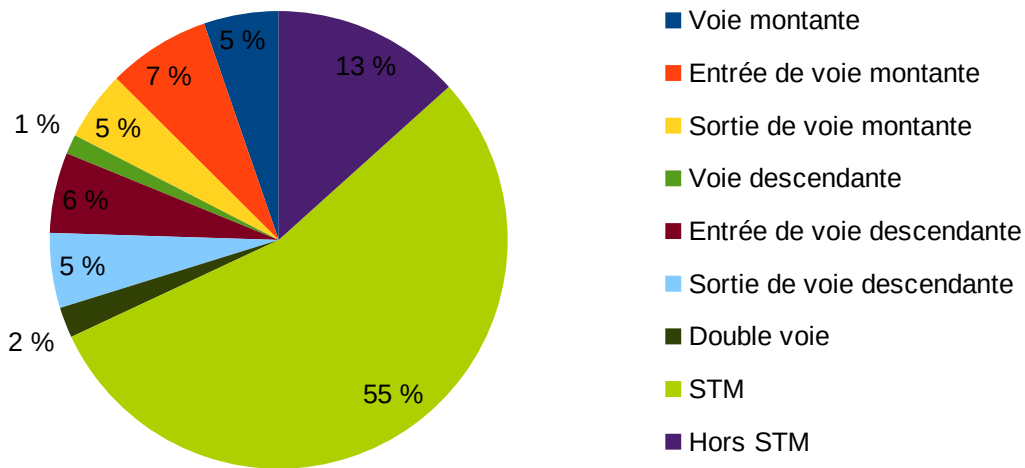
Il assure un service d'information et un service d'assistance. Il peut assurer un service d'organisation du trafic.

Le STM de Corsen s'efforce d'identifier en amont les **situations dangereuses** (rapprochées, anormales ou anticipées¹) c'est-à-dire les situations dans lesquelles un navire, du fait de son comportement, peut mettre en danger sa propre sécurité ou celle des navires situés alentours.



¹Situation anormale : trajectoire erratique ou absence de réponse aux appels. Situation rapprochée : CPA et/ou TCPA réduits (<0,5 nq et 10 minutes). Situation anticipée : CPA et/ou TCPA >0,5 nq et 10 minutes mais routes rapprochées ou routes de collision.

Répartition des situations dangereuses dans la zone de responsabilité du CROSS Corsen



- 📍 CROISEMENT (396)
- 📍 RATTRAPANT / RATTRAPE (29)
- 📍 ROUTE OPPOSEE (27)
- 📍 ROUTE DE COLLISION (11)
- 📍 AUTRE (10)
- 📍 SORTIE INEXPLIQUEE DES V... (8)
- 📍 AIS STOPPE (3)
- 📍 ABSENCE DE REPONSE AU ... (2)
- 📍 Autre/Aucune valeur (3)

18 situations rapprochées et 480 situations anticipées. Ces chiffres représentent autant de situations nautiques dans lesquelles l'action de Ouessant Trafic a été déterminante pour préserver la sécurité maritime et, de ce fait, participer à la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement. Un tiers des situations dangereuses se situent à l'intérieur du dispositif de séparation de trafic, la moitié se situe dans un cercle de 40 nautiques autour de Ouessant et 13 % au-delà des zones précédemment listées. Cette veille permanente est assurée par 2 opérateurs.

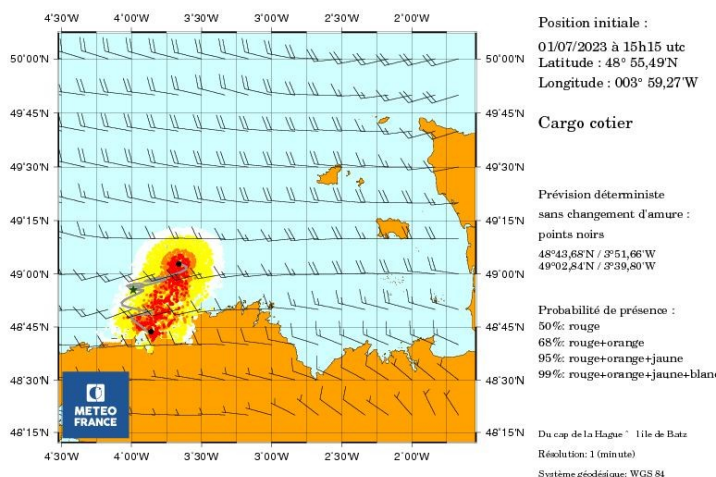
II.6 SYNTHÈSE SUR LES CONTREVENANTS

6 signalements vers les autorités du contrôle par l'État du port (Port State Control ou PSC) ont été réalisés au cours de l'année 2023. Ces messages sont envoyés aux centres de sécurité des navires (pour les navires à destination de ports français) ou au bureau du contrôle par l'État du port à Paris (DGAMPA) pour les navires à destination d'un port étranger.

II.7 FAITS MARQUANTS

Escorte de navire Amja Wo :

Le 1er juillet à 15h11 locale, les opérateurs de Ouessant trafic entrent en contact avec le navire de commerce Tanzanien Amja Wo, général cargo de 56 mètres. Celui-ci est alors stoppé au nord de l'île de Batz pour 11 nautiques suite à un problème sur son moteur principal. Une analyse de la dérive indique un risque d'arrivée à la côte le lendemain. L'historique du navire nous apprend que celui-ci a repris la mer après avoir été détenu depuis septembre 2022. Au regard des risques et dangers, il est décidé 2 heures après le début de l'événement de positionner le remorqueur Abeille Bourbon à proximité. L'équipage identifiera le problème comme venant de l'huile du réducteur et reprendra sa route à 20h00 locale, escorté par l'Abeille Bourbon.



Assistance au navire Exeborg :

Le 9 juillet 2024, le navire Exeborg prend contact avec Ouessant trafic pour informer qu'il est dans l'obligation de stopper son moteur principal dans le but de changer de combustible. 30 minutes plus tard le navire signale devoir changer un filtre et procéder à une investigation sur son circuit à combustible. Durant toute cette opération, les opérateurs de Ouessant trafic s'assurent que les navires transitant à proximité sont au fait de la situation et qu'aucun sur-accident ne risque d'arriver. A 14h30, le navire signale que son cylindre numéro 3 est hors service et qu'il est toujours dans l'impossibilité de réparer avec les moyens du bord. Un contrat privé est alors réalisé entre le navire Sapeur et l'Exeborg. Dans l'attente du ralliement prévu vers 21 h, Ouessant trafic assurera le suivi de la situation et du bon déroulement de l'opération. A 22h30 locale, le Sapeur prend en remorque le navire jusqu'à l'entrée du goulet de Brest ; les remorqueurs portuaires assurant la suite des opérations de mise à quai.

Remorquage Aurora One :

Le 21 septembre à 00h47 locales Ouessant trafic contacte le navire de commerce Aurora One évoluant à faible vitesse. Celui-ci déclare procéder à un nettoyage de filtres, pour une durée estimée d'une heure. Après plusieurs échanges, à 03h00 le navire signale ne plus être en mesure de redémarrer son moteur principal. L'Abeille Bourbon est mise en alerte et appareille à 03h20 alors que le navire est à 14 nautiques de Ouessant. A 05h13 le navire pénètre dans les eaux territoriales et poursuit sa dérive sous un vent d'Ouest 5 Beaufort. Au regard de la dérive et de sa position un délai lui est accordé jusqu'à 15h00. Bien qu'opposé à tout remorquage celui-ci se verra contraint d'être pris en remorque par le remorqueur et conduit jusqu'en rade de Brest.

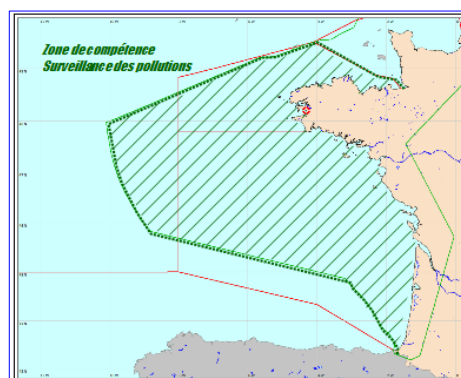


II.8 CONCLUSION BILAN SURNAV

Le nombre de navires transitant dans le STM de Ouessant ne cesse d'augmenter tout comme la taille ainsi que les volumes transportés. Les nombreuses avaries liées au changement de combustible diminuent chaque année mais restent présentes. Le nombre de situations rapprochées reste assez élevé et l'anticipation des opérateurs permet de conserver au sein du STM de Ouessant un niveau de sécurité important. Les connaissances techniques toujours plus poussées viennent s'ajouter à la maîtrise des textes régissant le transit, la navigation et le stationnement dans la zone. La formation des opérateurs ainsi que la mise à disposition d'outils adaptés à leurs besoins restent des éléments primordiaux pour accomplir cette mission de surveillance de la navigation. L'analyse de situations particulières ou de relecture des enregistrements passés permet à la cellule de Ouessant trafic d'optimiser et d'augmenter la qualité des services rendus aux navires et aux partenaires.

III - MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS EN MER (SURPOL)

L'instruction de la Direction des Affaires Maritimes (DAM) du 21 février 2011, en application des directives du Premier ministre, désigne le CROSS Corsen comme CROSS référent en matière de surveillance des pollutions marines pour la façade Atlantique (zones Corsen et Etel).



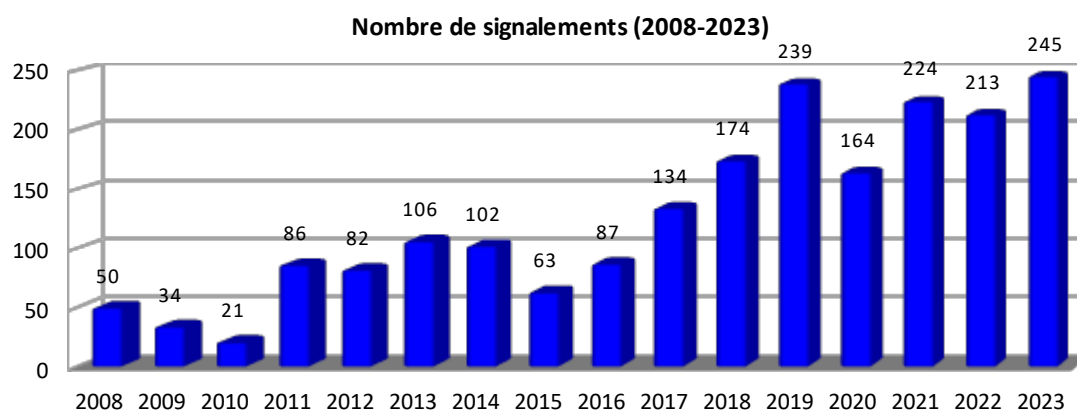
L'instruction du Secrétaire Général de la Mer (SGMer) du 15 juin 2023 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes complète ce dispositif.

La mission de surveillance des pollutions maritimes du CROSS Corsen consiste à :

- recueillir et centraliser l'ensemble des signalements de pollutions sur la façade Atlantique ;
- informer les autorités et services en charge de la lutte contre la pollution en mer et à terre ;
- assurer le lien entre les autorités à terre et le navire incriminé ;
- lorsque c'est possible, identifier les pollutions et faire procéder à leur confirmation par des agents habilités ;
- cibler d'éventuels contrevenants, transmettre les informations obtenues vers le préfet maritime et/ou le procureur de la République compétent (TGI Brest), en vue d'éventuelles poursuites accompagnées ou non d'un déroutement du contrevenant ;

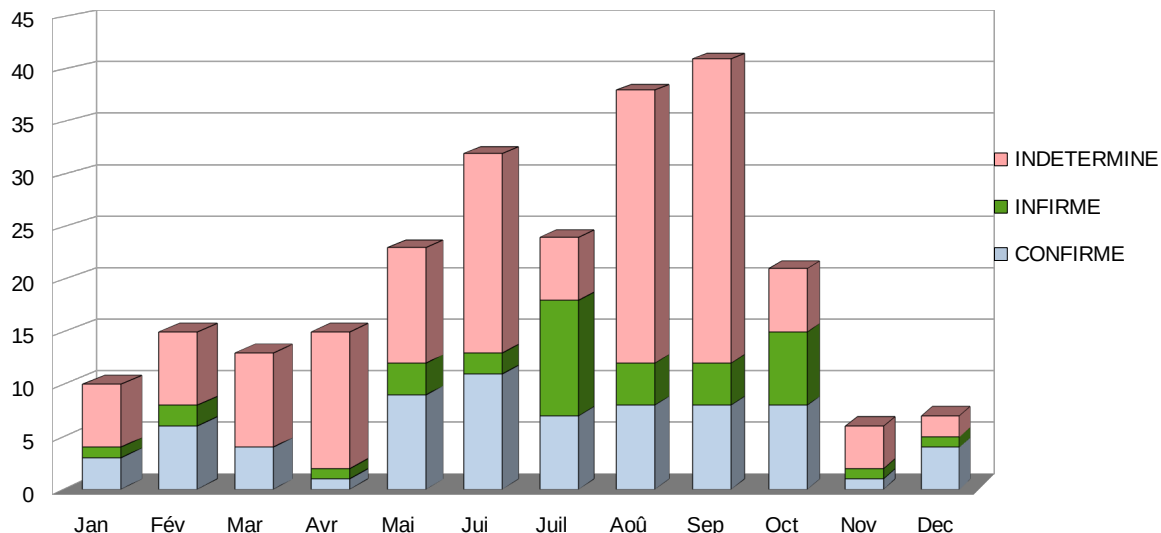
III.1 SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

245 signalements ont été traités par le CROSS Corsen au cours de l'année 2023. Le nombre croissant de passages satellite ainsi que la finesse de leurs clichés peut expliquer en partie ce résultat. 72 % des signalements initiaux proviennent de nos moyens satellitaires.



La classification est établie conformément aux instructions ministérielles. Les pollutions sont classifiées **infirmés** ou **confirmés** si elles ont été relocalisées – ou non – par un agent public formé. Si elles ont uniquement été signalées sans avoir été relocalisées elle sont classées dans la catégorie statistique « **indéterminé** ».

CLASSIFICATION DES SIGNALEMENTS

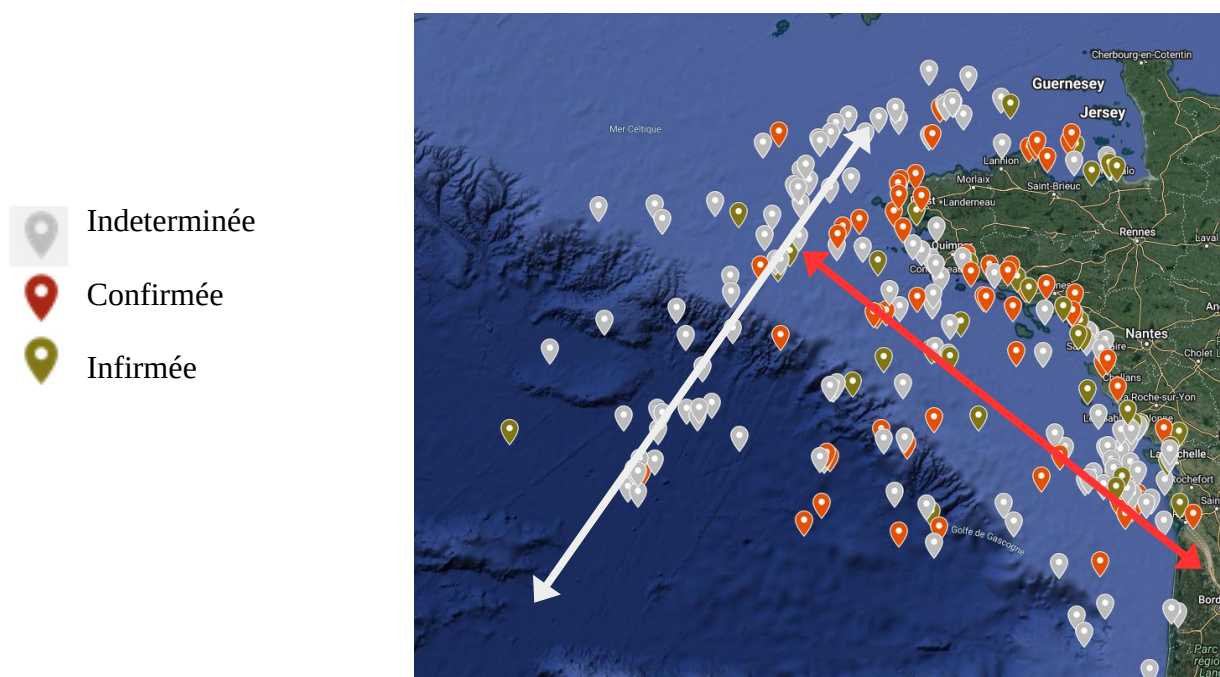


III.2 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

Sur la cartographie ci-après, on distingue clairement :

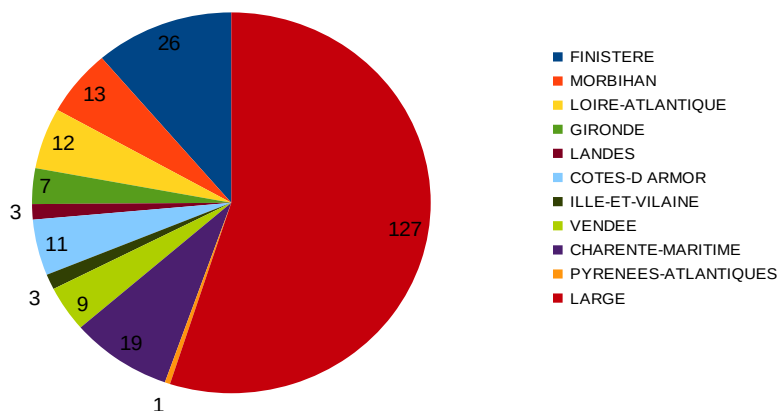
- la zone côtière comprise entre la pointe de Penmarc'h et l'estuaire de la Gironde ;
- l'axe de navigation entre le Cap Finisterre espagnol et l'entrée en Manche ;
- l'axe de navigation longeant la Bretagne Sud, pour le trafic en provenance ou à destination des ports de Nantes-Saint-Nazaire, les Sables d'Olonne et La Rochelle ;

Signalements de possibles pollutions en 2023 (observations initiales)



REPARTITION PAR DEPARTEMENT

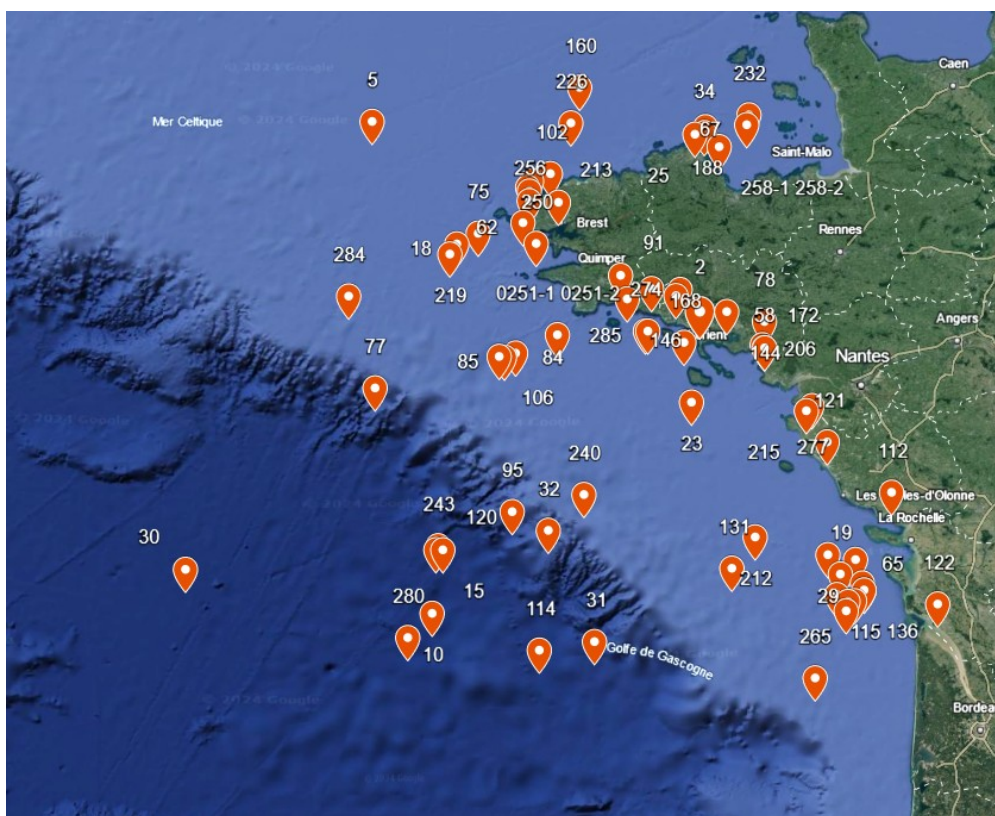
La majorité des cas de signalements d'une possible pollution est située en zone large, c'est-à-dire au-delà des eaux territoriales. La bande côtière du département du Finistère est la première exposée avec près du double de signalements que pour les autres départements en Atlantique Manche-ouest.



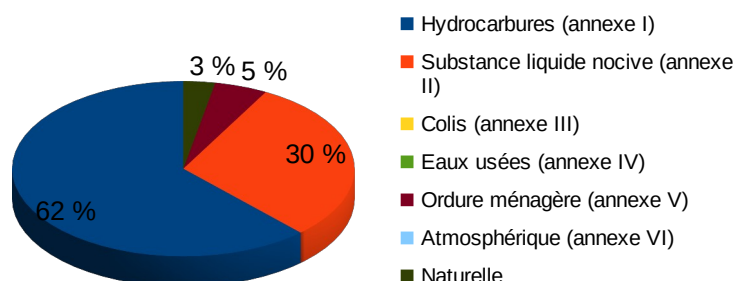
III.3 NATURE DES POLLUTIONS

Sur les 245 signalements, 70 rejets ont été confirmés.

Les signalements confirmés sont liés pour partie à des événements mineurs (fuites de gasoil à proximité des ports ou à l'intérieur de ces derniers avec dérive en mer, naufrages ou accidents de navires de plaisance ou de petite pêche).



Les signalements d'hydrocarbures représentent un peu moins des deux tiers des pollutions confirmées. 30 % des pollutions détectées et confirmées sont des résidus d'eau de lavage de chimiquiers réalisés en conformité avec les règles de la convention MARPOL. Une vérification croisée entre les documents du bord et les éléments produits par le port de départ a été mise en place pour s'assurer au mieux du respect de ces règles.



De nouveaux signalements

Les types de polluants tendent à se diversifier, ainsi en plus des hydrocarbures toujours majoritaires et des produits chimiques (généralement des résidus de lavage de cuves réalisés en conformité avec l'annexe II de la convention MARPOL), de nouveaux signalements apparaissent comme des billes plastiques (GPI) difficilement détectables ou des signalements de BIO médias sur les plages de la côte Atlantique. Ces nouveaux rejets sont signalés avec un délai bien trop important (plusieurs mois pour certains) limitant l'efficacité d'une recherche d'origine. Une plus grande visibilité du CROSS Corsen et de sa mission de surveillance des pollutions permettra probablement d'augmenter significativement le nombre et la célérité de traitement de ce type de signalement.



Exemple de GPI sur plage

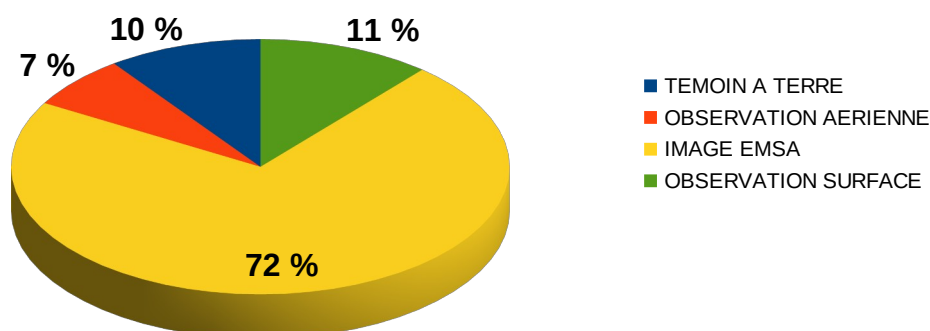


Bio media utilisé pour traitement des eaux usées

III.4 ORIGINE DU SIGNALEMENT

L'origine des signalements initiaux provient pour plus de 70 % du système de détection satellitaire de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) contre 52 % en 2022. Les 3 autres sources restent également réparties.

SOURCE DES SIGNALEMENTS

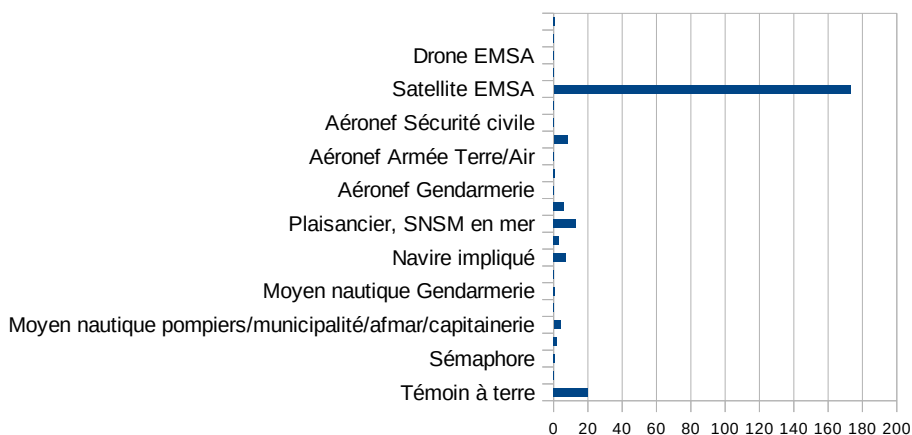


785 passages satellitaires CleanSeaNet ont été réalisés. Ils ont donné lieu à **175 détections** [111 en 2022] d'une potentielle pollution, soit une hausse de 59 % de détections par rapport à 2022. La moyenne s'établit à moins d'une détection pour 6 passages.

42 détections (24%) ont fait l'objet de vérifications sur site ou d'un contact direct avec la source du rejet, compte-tenu des caractéristiques analysées par le CROSS (taille du signalement, distance à la côte, navire rattaché, conditions météorologiques, disponibilité de moyens d'opportunité ou dédiés). 12 ont été infirmées et 28 ont été confirmées.

22 % des signalements satellites ont été réalisés alors que le soleil était proche du coucher ce qui rend moins aisé la confirmation de la pollution.

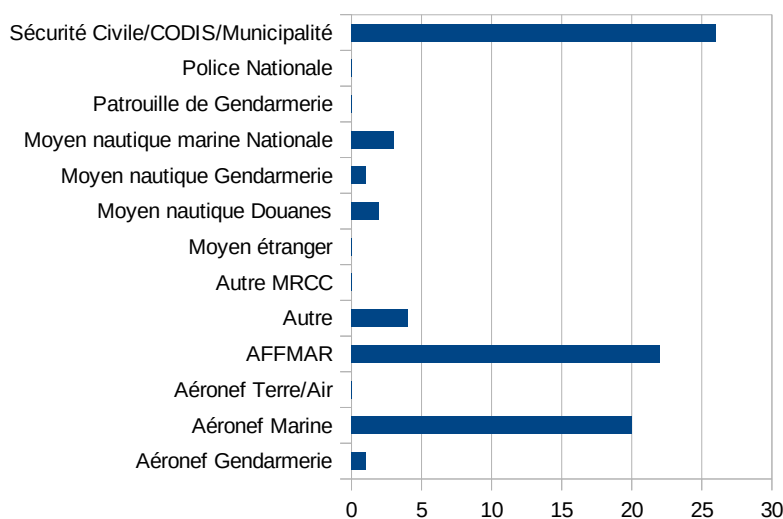
OBSERVATEURS



Organisme vérificateur :

Les services du CODIS ont permis de confirmer une partie non négligeable des signalements côtiers. Les aéronefs de la Marine nationale ont été utilisés principalement lors de détection au large. Enfin l'analyse des flux et une investigation poussée ont permis d'entrer directement en contact avec les navires à l'origine des signalements et de confirmer le caractère licite du rejet .

VERIFICATEURS



III.5 CONCLUSION DU BILAN SURPOL

Les signalements de possibles pollutions restent à un niveau élevé depuis plusieurs années. Les systèmes satellitaires permettent au CROSS Corsen d'être rapidement informé et de pouvoir, grâce à une analyse de plus en plus précise, optimiser la mise en œuvre de moyens lorsque cela est possible. Les signalements réalisés par des témoins à terre ou en mer doivent parvenir plus rapidement au CROSS. Ils permettront de mieux évaluer la situation, d'informer rapidement les acteurs et autorités concernées et de mettre en œuvre une éventuelle action de répression lorsque l'auteur du rejet est identifié. Une plus grande visibilité du CROSS Corsen dans cette mission permettrait certainement d'améliorer cet aspect.

IV - MISSION DE RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM)

Le CROSS Corsen est chargé d'une mission de renseignement de sécurité maritime qui consiste dans la diffusion des informations météorologiques et dans le recueil et la diffusion de l'information nautique. L'activité du CROSS Corsen en 2023 dans ce domaine de compétence implique :

- **1998** bulletins météorologiques côtiers et **2008** bulletins larges diffusés ;
- **737** bulletins météorologiques spéciaux (BMS large et côtes) diffusés suite à des épisodes de mauvais temps.

Il n'y a pas eu de hausse significative dans la diffusion des bulletins météorologiques spéciaux malgré une concentration de tempêtes depuis la fin octobre 2023 dont trois sur la seule période du mois d'octobre ; à noter en particulier la tempête Ciarán, tempête la plus sévère ayant touché la Bretagne depuis l'ouragan de 1987. Après une forte baisse du nombre de bulletins météorologiques en 2022 par rapport à l'année 2021, 2020, l'année 2023 s'inscrit dans cette continuité avec le 4ème été le plus chaud jamais enregistré qui s'est poursuivi jusqu'à la mi-octobre.

Fait marquant : la station NAVTEX T4102 MF REDIFON du CROSS CORSEN est arrêtée depuis le 4 août 2023 suite à des avaries techniques récurrentes. À ce jour, l'obsolescence de la station ne permet pas de reprendre la diffusion des messages NAVTEX (NAVTEX International/518 kHz et NAVTEX national/490 Khz). Une autre station NAVTEX sera opérationnelle dans le courant de l'année 2024.

