

CROSS Corsen - Bilan d'activité 2024

Synthèse des opérations

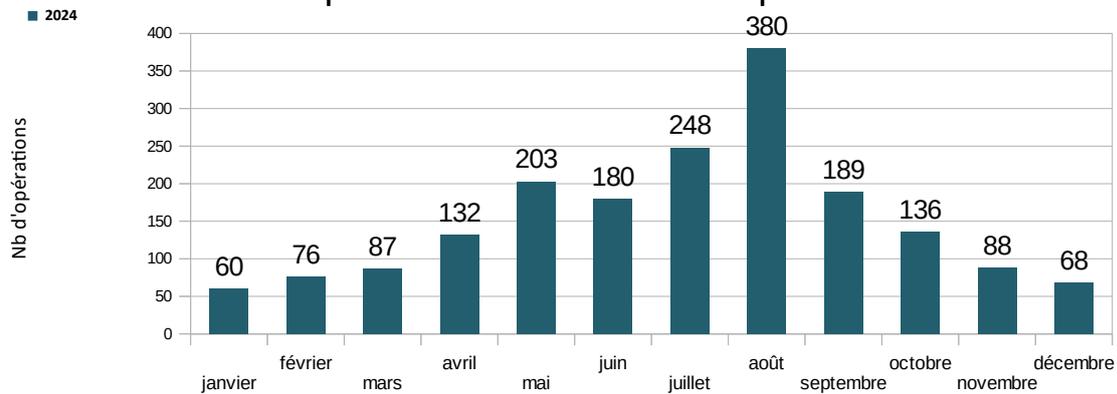
767
SAR

622
MAS

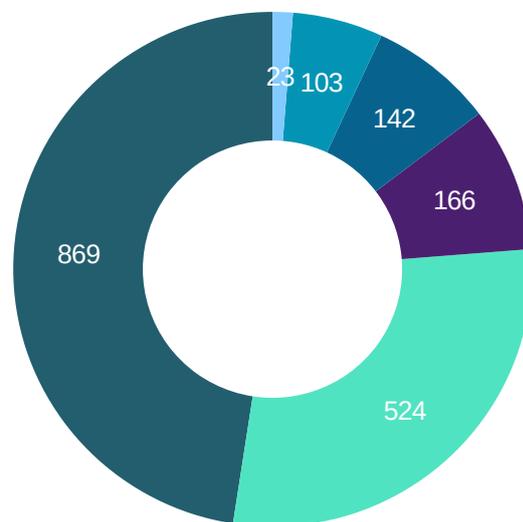
455
DIV

3
SUR

Répartition mensuelle des opérations



- Eaux territoriales
- Plages et 300 m
- Responsabilité terrestre
- Ports et accès
- Responsabilité française
- Responsabilités étrangères



Personnes impliquées

606
Sauvées

1393
Assistées

17
Décédées

2
Disparues

CROSS Corsen – Chiffres-clés Surveillance de la Navigation

Synthèse des opérations

2,25
Millions de
passagers

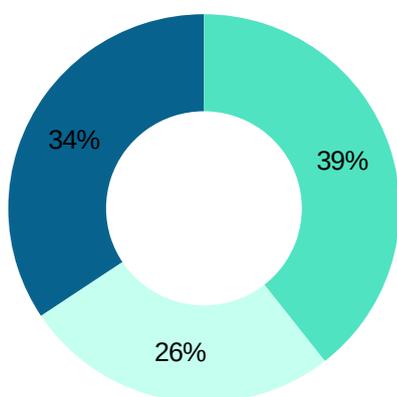
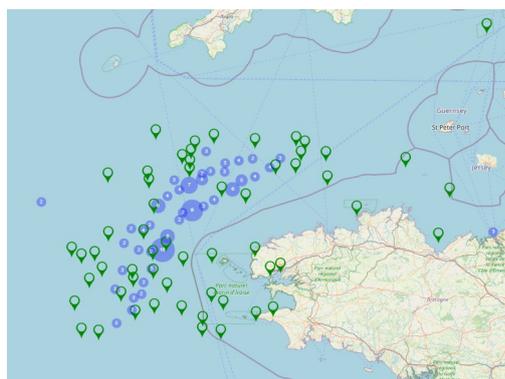
317
Autorisations de
mouillage

3
SUR

44235
Passages dans
DST & Chenaux

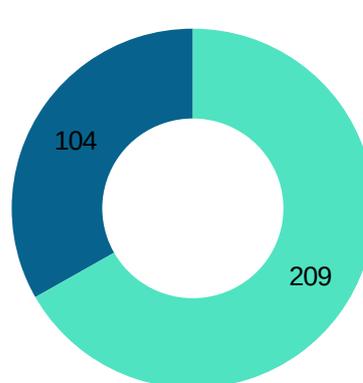
508 000 000 T
Matières
dangereuses

Ci contre : DEFREP en 2024



Répartitions des
mouillages
en 2024

- Baie de St Brieuc
- Le Légué
- Baie de St Malo



Motif des mouillages
sous gestion CROSS

- Météo
- Commerciaux

Chiffres clés

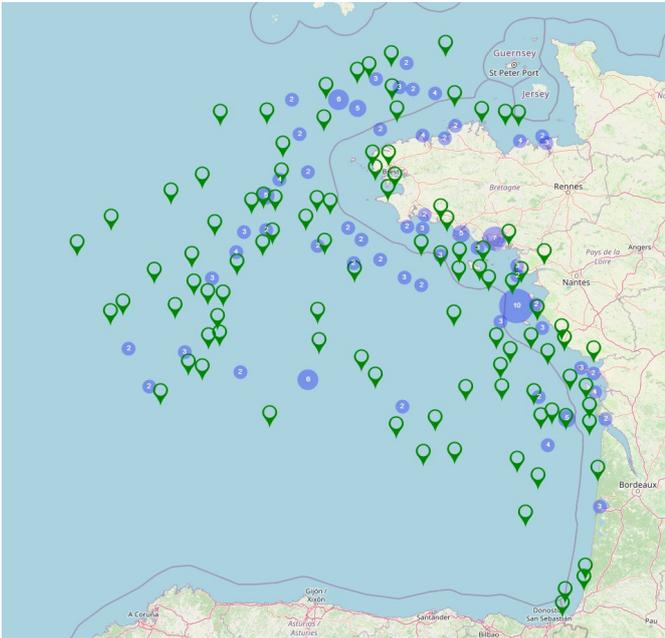
6
PV

5
Signalements
État du port

231
Avaries

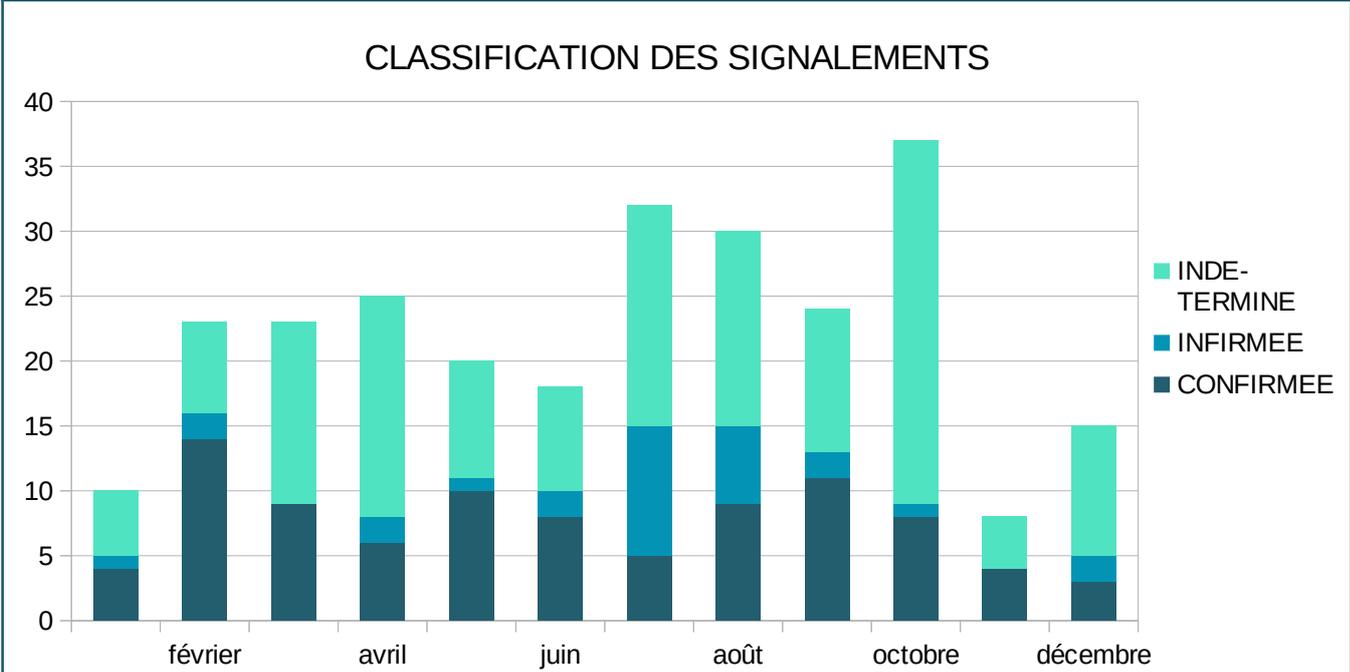
664
Situations
dangereuses

CROSS Corsen – Chiffres clés Surveillance des pollutions

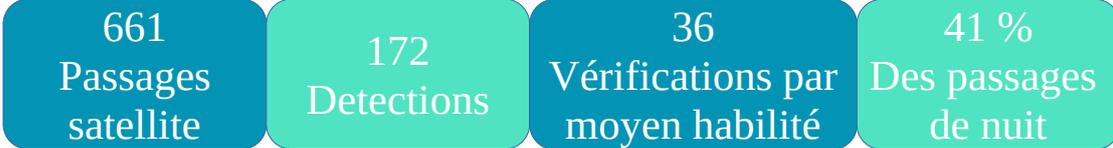


Ci contre : Signalements de pollutions au CROSS Corsen en 2024

Synthèse des opérations



Bilan des détections CleanSeaNet



RÉDACTEURS

APAM Pascal BLIN - Chef du service Opération

APAM Yannick MESMEUR - Chef du service Navigation – Pollution

Aspirant Romain SIMONNET - Adjoint au chef de service Navigation – Pollution

RELECTEURS

AC2AM Serge CHIAROVANO - Directeur

AC2AM Fabrice RICHOU - Directeur adjoint

RÉFÉRENCE INTERNET

<https://mer.gouv.fr/sauvetage-et-surveillance-en-mer>

RÉFÉRENCE INTRANET

<https://secumar.metier.e2.rie.gouv.fr/2-missions-des-cross-coss-et-jrcc-r2669.html>

<https://intra.cross.e2.rie.gouv.fr/presentation-r1558.html>

CONTACTER LE CROSS CORSEN

Canal VHF 16 – ASN 70

N° d'urgence : 196

Tel : 02 98 89 61 55

Adresse postale : 360 route de Corsen – 29810 PLOUARZEL

mail « opération » : corsen@mrc CFR.eu

mail « administratif » : cross-corsen.dosm.dirm-namo@mer.gouv.fr

Table des matières

I - LA MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR).....	8
I.1 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE.....	8
I.2 BILAN HUMAIN.....	9
I.3 BILAN PAR ACTIVITÉ.....	10
I.4 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE.....	12
I.5 MOYENS DE TRANSMISSION ET D'ALERTE.....	13
I.6 MOYENS D'INTERVENTION MIS EN ŒUVRE.....	13
I.7 FAITS MARQUANTS.....	15
I.8 CONCLUSION BILAN SAR.....	16
II - LA MISSION DE LA SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV).....	18
II.1 RAPPEL DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES.....	18
II.2 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE SURNAV.....	18
II.3 SUIVI DU TRAFIC MARITIME.....	18
II.4 SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME.....	21
II.5 SERVICE DE TRAFIC MARITIME.....	23
II.6 SYNTHÈSE SUR LES CONTREVENANTS.....	24
II.7 FAITS MARQUANTS.....	24
II.8 CONCLUSION BILAN SURNAV.....	26
III - MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS EN MER (SURPOL).....	27
III.1 SYNTHÈSE DE L'ANNÉE.....	27
III.2 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE.....	29
III.3 NATURE DES POLLUTIONS.....	30
III.4 ORIGINE DU SIGNALEMENT.....	31
III.5 CONCLUSION DU BILAN SURPOL.....	33
IV - MISSION DE RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM).....	34

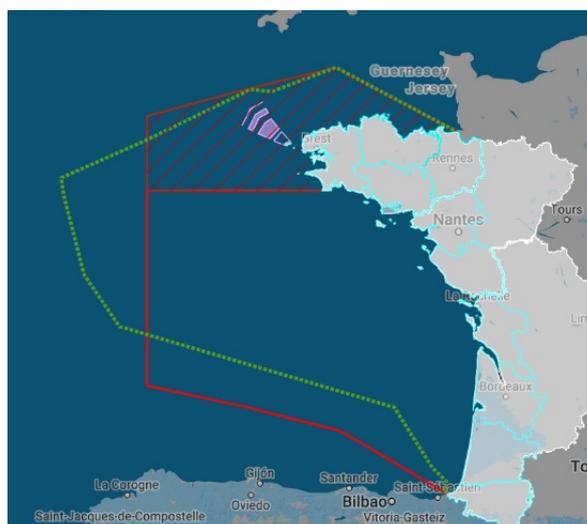
INTRODUCTION

Service spécialisé de la Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), placé sous l'autorité de la directrice interrégionale de la Mer Nord Atlantique-Manche Ouest (DIRM NAMO), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen (CROSS Corsen) est implanté depuis 1982 sur la côte occidentale du département du Finistère sur la commune de Plouarzel, face à l'archipel de Molène et de l'île d'Ouessant. Le CROSS Corsen est constitué de deux sites, le centre opérationnel sur le continent et la tour radar du Stiff, qui culmine à 100 mètres au-dessus du niveau de la mer, sur l'île d'Ouessant.

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), les CROSS Corsen assurent la fonction de **Centre de Coordination du Sauvetage Maritime**.

Le CROSS Corsen exerce 4 missions principales :

- la coordination des opérations de sauvetage (**SAR**),
- la surveillance de la navigation maritime (**SURNAV**),
- la surveillance des pollutions marines (**SURPOL**),
- la diffusion des renseignements de sécurité maritime (**RSM**).



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 dans sa zone de responsabilité (*SRR : Search and Rescue Region*) qui s'étend de la baie de Cancale (Ille-et-Vilaine) à la pointe de Penmarc'h (Sud Finistère) et jusqu'à la longitude 8°W au large (SAR, SURNAV, RSM) et sur l'ensemble de la zone économique exclusive (ZEE) de la façade maritime Atlantique-Manche Ouest (SURPOL).

Destinataire de l'ensemble des alertes maritimes, le CROSS dispose d'un réseau de veille permanent composé de 10 stations radioélectriques (VHF) permettant de garantir une couverture côtière de l'ensemble de son littoral. Il dispose en outre de deux stations radioélectriques (MF) implantées sur les sites de Corsen et du Stiff lui offrant une couverture hertzienne sur le domaine hauturier de sa zone de responsabilité.

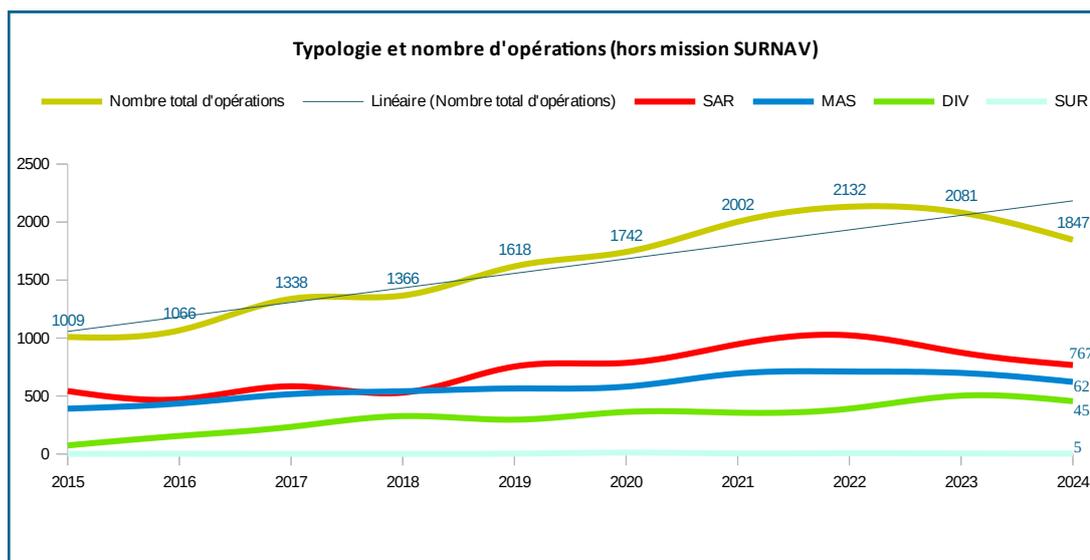
Ces moyens de veille sont déclarés auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et sont intégrés dans le plan-cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Le CROSS Corsen assure ses missions 24h/24, avec une permanence de 4 opérateurs en salle opération, un officier de permanence-coordonnateur de la mission de sauvetage et un technicien d'astreinte sur site.

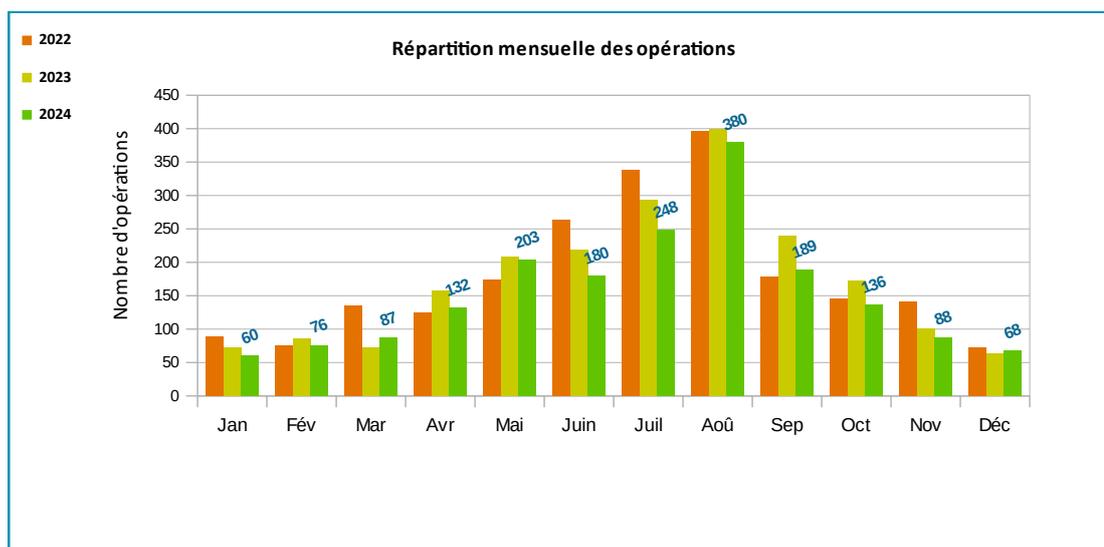
I - LA MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR)

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.

I.1 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE



Après 9 ans de croissance continue, la baisse de l'activité amorcée en 2023 se poursuit. En 2024, le CROSS Corsen a coordonné 1847 opérations représentant une baisse de **11 % par rapport à 2023**. Une tendance qui contraste avec le **taux de croissance moyen¹ de +6,7 %** enregistré entre 2015 et 2022. Cette diminution des opérations SAR peut s'expliquer, en partie, par les conditions estivales défavorables à la pratique de la plaisance et des loisirs nautiques² constatées en 2024.



1- Taux calculé sur la base de la moyenne des taux de croissance des 13 dernières années.

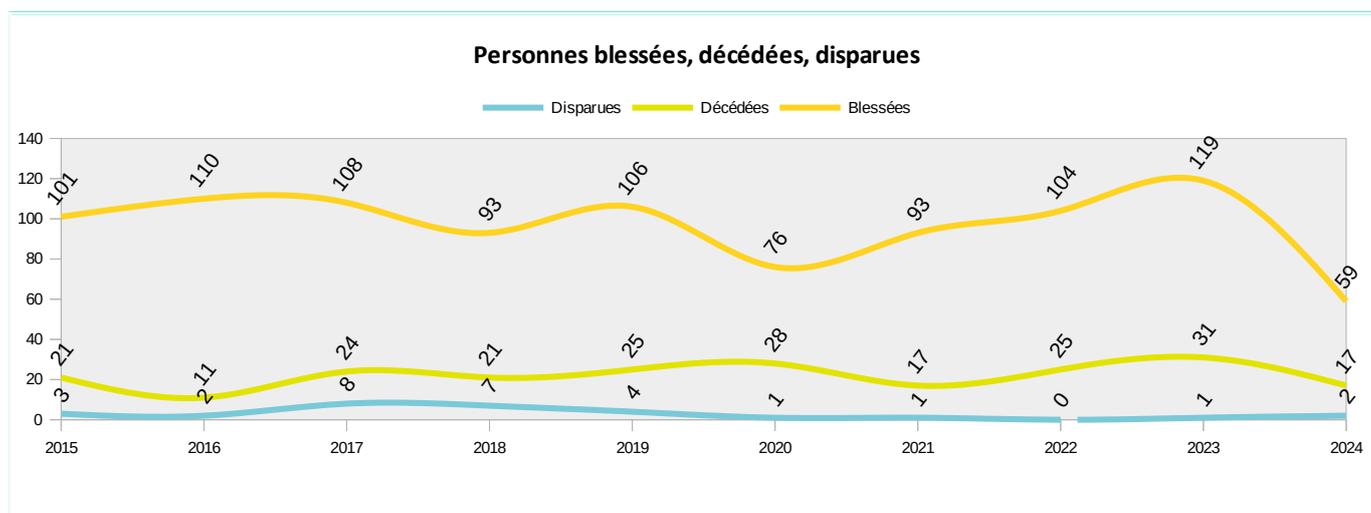
2 - En effet, le taux de croissance moyen des opérations SAR sur les 10 dernières années est de +3,7 %.

Un retour à la normale

Bien que les conditions météorologiques estivales n'ont particulièrement pas favorisé les activités nautiques de loisir, la tendance semble renouer avec la volumétrie connue avant la crise COVID.

I.2 BILAN HUMAIN

4312 personnes [5889 en 2023] ont été impliquées cette année dans les **1847** opérations conduites par le CROSS CORSEN dont **423 tirées d'affaire** avant l'arrivée des secours, **606 secourues** (+8,6%), **1393 assistées** (-40%), **383** personnes impliquées dans des fausses alertes (tendance stable pour ces événements rencontrés majoritairement lors de déclenchements accidentels de systèmes d'alerte automatiques)



17 personnes ont été déclarées décédées en 2024.

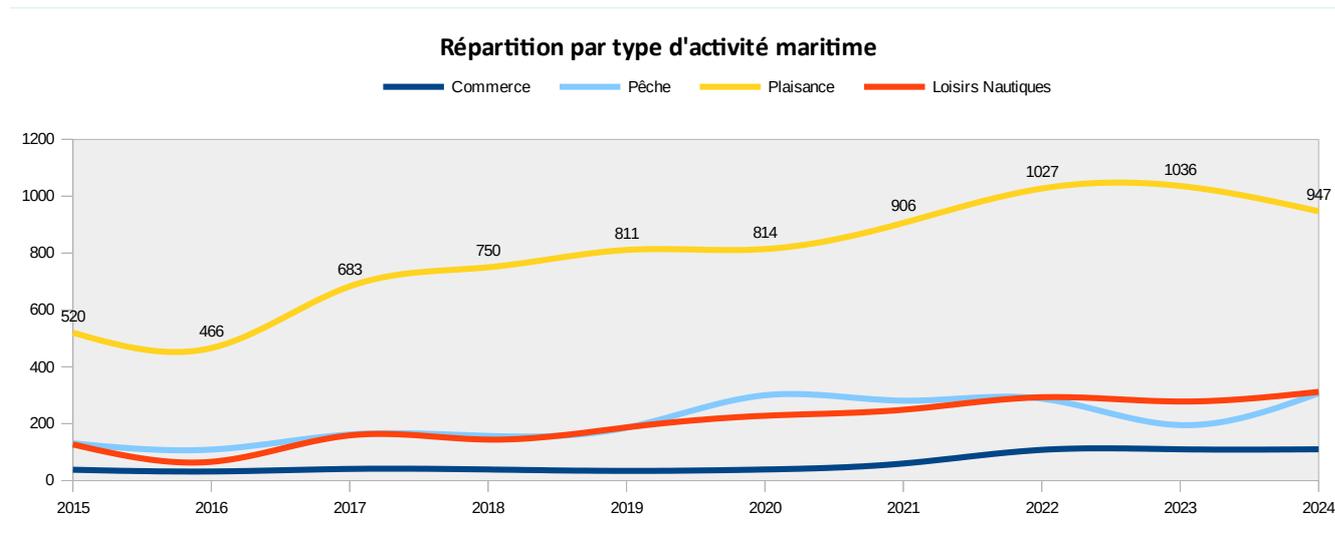
Après avoir connu en 2023 une série d'accidents de baignade causant la mort de 9 personnes, l'année 2024 fut moins éprouvante. Les cas de décès sont majoritairement liés aux activités de plaisance et de loisirs nautiques.

On note également un taux important de suicides (4 personnes entrant dans cette comptabilité) ; la disparition d'une personne (Cap Frehel) et celle d'un marin pêcheur tombé à la mer.

Les activités la plus accidentogène en 2024 dans la zone du CROSS Corsen est la baignade. Les causes des **17** décès sont les suivantes :

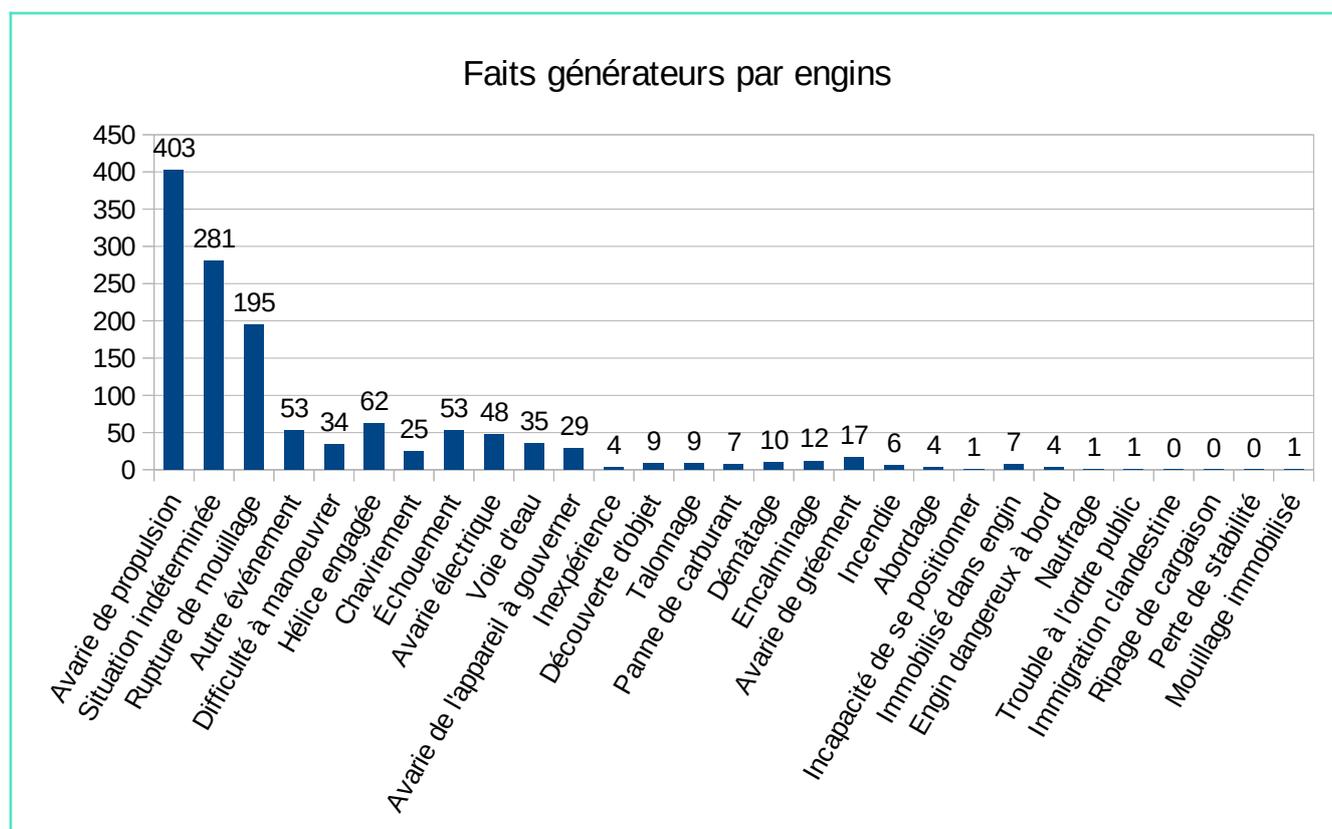
- baignade : 5
- (suspicion) de suicide : 4
- pêche à pied : 2
- problème médical : 2
- chasse sous-marine : 1
- plaisance : 1
- chute à la mer : 1
- chute de falaise : 1

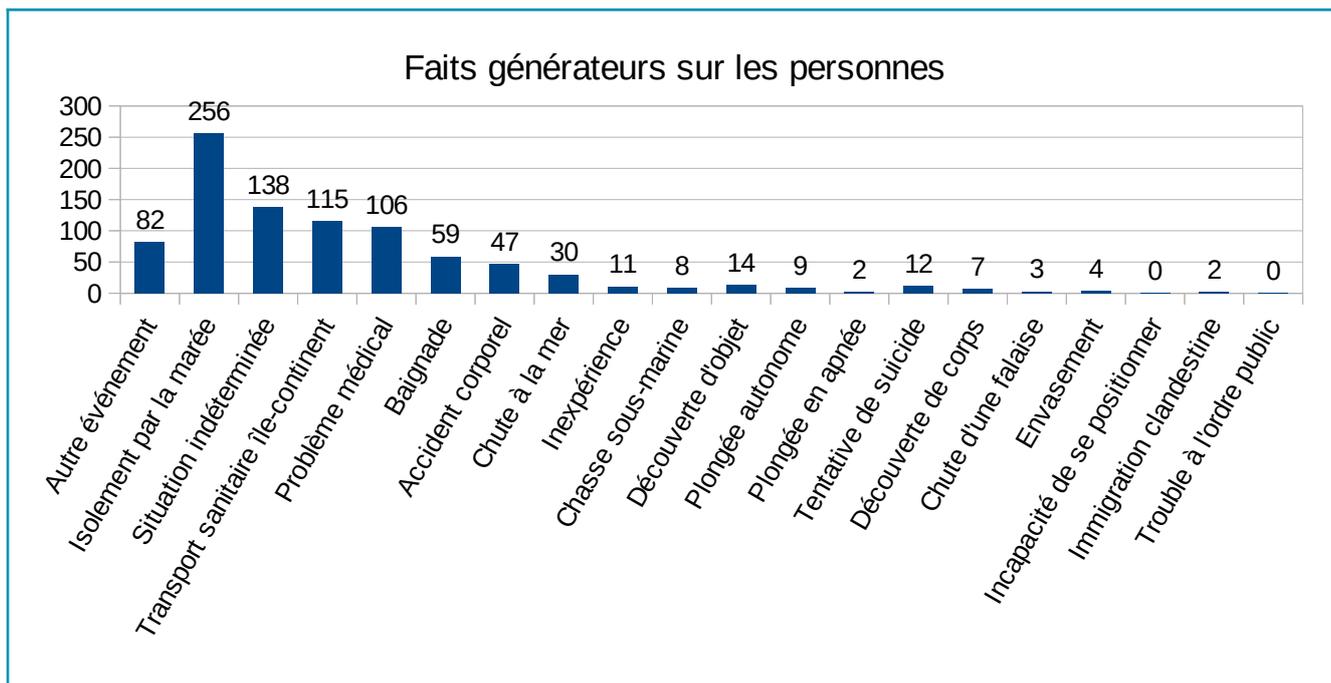
I.3 BILAN PAR ACTIVITÉ



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 9 % par rapport à 2023, faisant écho à la baisse globale du nombre d'opérations (-11 %) présentée en début de chapitre.





Les faits générateurs :

La notion de « faits générateurs »³ 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 zone⁴.

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 augmentation⁵. Les **problèmes médicaux** et les accidents corporels sont en hausse⁶.

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. Lors des phases de recueil des éléments de l'alerte, ces sollicitations placent le CROSS en phase d'incertitude « INCERFA-ALERFA » et nécessitent des phases complexes d'enquêtes et de recherches. En retour d'expérience, Ces **opérations sont plus délicates à diriger**.

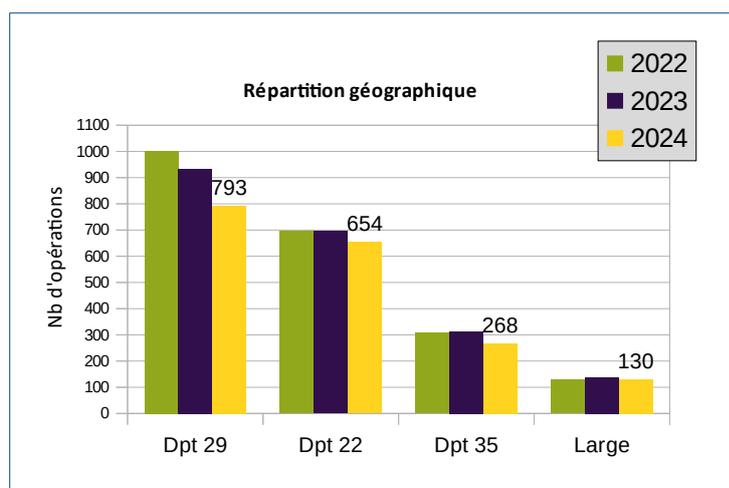
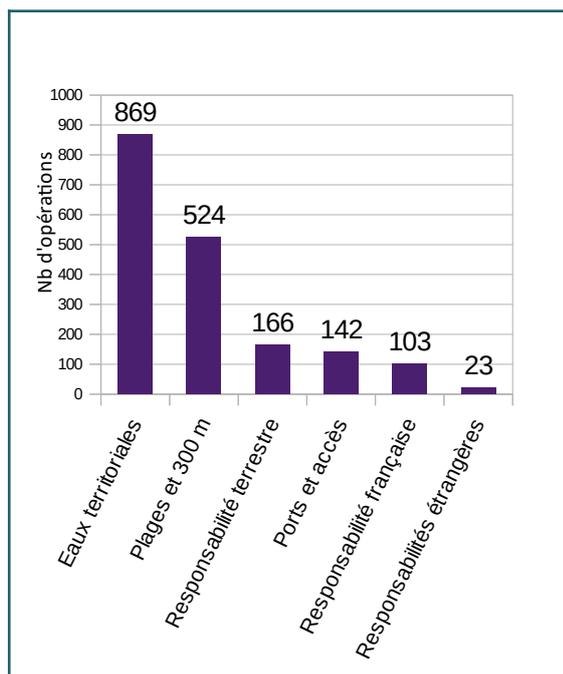
3 - Notion de fait générateur est apparue avec l'arrivée du nouveau progiciel des CROSS « SEAMIS »

4 - Forts courants, mers croisées, engins de pêches perdus ou dérivants

5 - Accroissement en raison de l'augmentation de l'âge des îliens et de la pêche à pied

6 - Une hausse +14 % depuis deux ans, en partie lié au changement d'instructions de la Marine Nationale encadrant le traitement des blessés à bord qui sont – pour les cas les plus graves – dirigés par le CROSS.

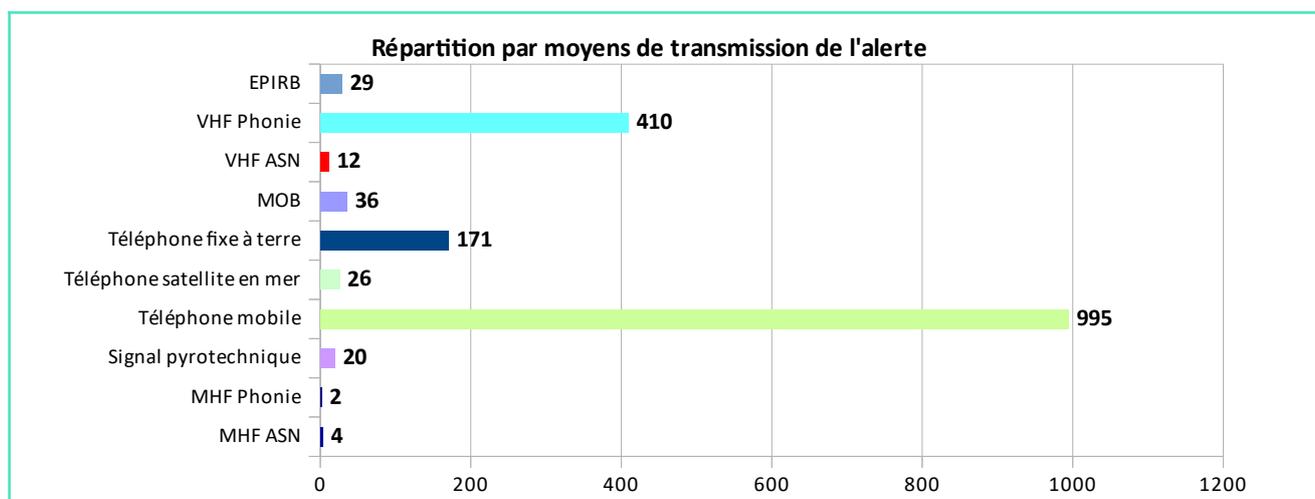
I.4 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE



Une activité LOCALISÉE

90% des opérations se déroulent en zone côtière⁷ (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).



⁷Considérant la zone s'étendant depuis la limite des eaux des plages et à l'extérieur des ports jusqu'à la limite des eaux territoriales).

I.5 MOYENS DE TRANSMISSION ET D'ALERTE

L'appel d'urgence « Secours maritimes » 196 en PROGRESSION

Comme pour l'année précédente, le téléphone cellulaire est le vecteur privilégié de transmission d'une alerte, suivi par la VHF Phonie qui rattrape le retard cumulé depuis l'arrivée de ce dernier vecteur d'alerte. A **2468** reprises, des personnes ont composé le numéro des Secours maritimes au 196 par téléphone mobile ou fixe pour contacter le CROSS Corsen. L'utilisation du 196 affiche une **hausse de 7,8 %** par rapport à 2023 portant à **67 %** la part des appels reçus par téléphone.

L'utilisation des signaux pyrotechniques demeure anecdotique et semble avoir atteint son seuil résiduel.

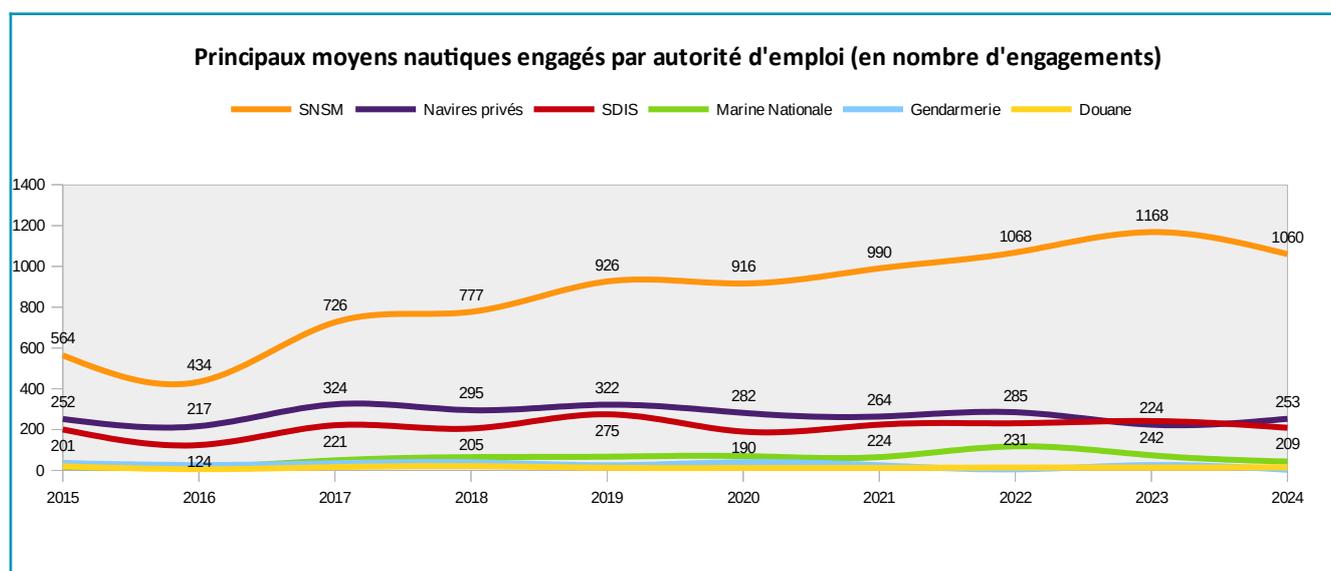
I.6 MOYENS D'INTERVENTION MIS EN ŒUVRE

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.

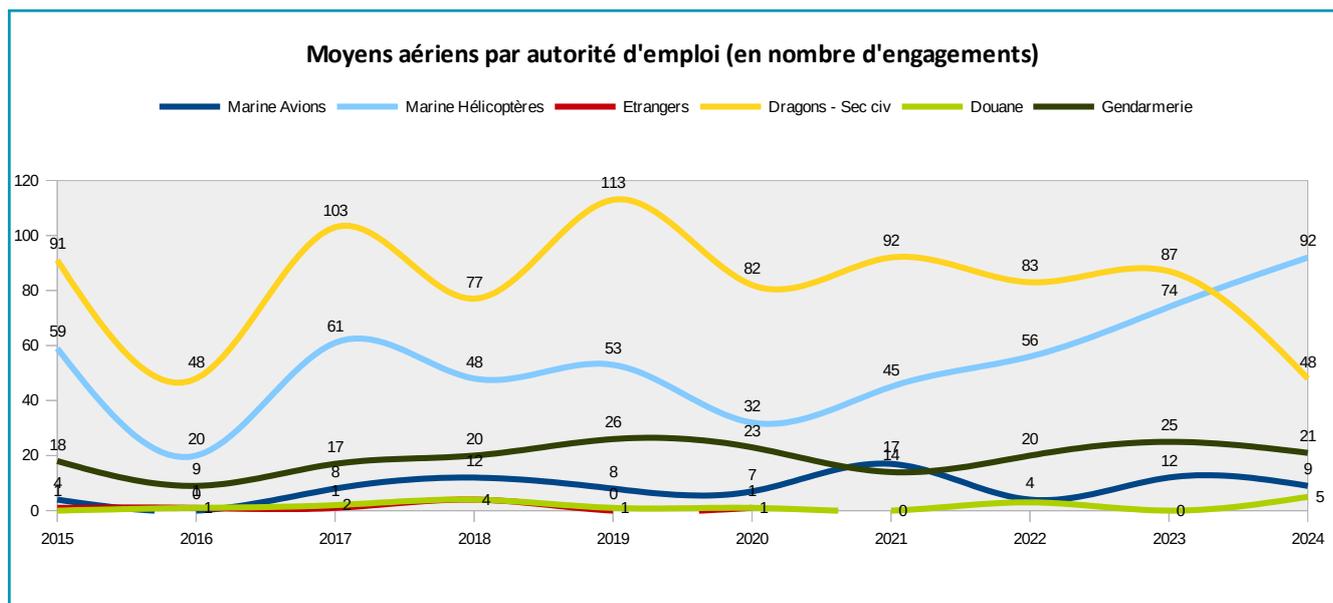
Moyens nautiques : une baisse globale des sollicitations

Comme en 2023, la sollicitation des moyens de la SNSM, et dans une moindre mesure les moyens des services d'incendie et de secours (SDIS), est en baisse. Cette baisse suit la baisse générale d'activité. Cependant avec **1060 interventions, la SNSM intervient dans 68 % des cas** (tendance en hausse continue depuis 2016).



Moyens aériens : sollicitations mesurées

Le nombre de sollicitations de moyens aériens reste stable (10 % du nombre total d'opération) et suit la baisse générale du nombre d'opérations (-12 %). Si la répartition du nombre d'engagement de moyens aériens par administration demeure stable depuis 2012, on note la forte augmentation des engagements des aéronefs de la **Marine nationale (+64 % sur les deux dernières années)**. Cette augmentation est la conséquence directe de l'arrivée du H 160, de la nouvelle organisation de la flottille mettant en œuvre l'hélicoptère SAR et, dans une moindre mesure, de la baisse de disponibilité des hélicoptères de la sécurité civile.



I.7 FAITS MARQUANTS

30 mars 2024

Lors d'un entraînement de mini 650 par temps agité (vent force 8), le CROSS Corsen reçoit un message MAYDAY RELAY rapportant la perte d'un skipper suite au départ au lof de son navire de course (secteur du Cap de la Chèvre). Il est alors décidé d'engager deux moyens de la SNSM et un hélicoptère de la sécurité civile ainsi que de dérouter deux navires dont un de la Marine nationale. Après 40 minutes de recherche, le naufragé est localisé par l'hélicoptère. La victime en hypothermie est treuillée puis déposée à l'hôpital de la Cavale Blanche. Le voilier désemparé est alors pris en charge par la SNSM qui le sécurise avant de repartir sur une autre opération.

13 mai 2024

Vers 23h00 le capitaine du navire de pêche « AR MILINO » informe le CROSS de la chute à la mer de son matelot. Le CROSS engage immédiatement deux moyens SNSM et un hélicoptère H160 de la Marine nationale. Une vedette de la Douane et un premier navire de pêche répondent au message MAYDAY RELAY et se rendent sur zone pour contribuer aux recherches. Ces moyens sont complétés par 3 autres navires de la SNSM et le concours de 8 navires de pêche durant la nuit. Vers 01h00 est décidé l'engagement d'un hélicoptère de la sécurité civile. Les deux hélicoptères se relaient ainsi jusqu'à 07h00 le 14 mai. Une fois ramené à terre avec l'aide de la SNSM, le patron du « AR MILINO » a été conduit au

centre hospitalier de Lannion par les pompiers suite à l'avis du SMUR maritime. Faute d'éléments nouveaux, les recherches sont suspendues vers midi par les autorités maritimes sans avoir retrouvé le matelot.

4 octobre 2024

Le vendredi 4 octobre 2024 à 20h08 le CROSS CORSEN reçoit l'appel d'une femme inquiète pour son mari, âgé de 77 ans, parti seul de Jersey la veille, pour une navigation vers Roscoff à bord de son voilier nommé "CORMORAN".

Après une nuit d'enquête et d'investigation avec la station SNSM de Ploumanach et la collaboration des Coastguard anglais, sans résultat, le canot SNSM "Président Toutain" de de Ploumanach est engagé pour des



recherches suite au dernier bornage du téléphone du skipper dans le secteur Perros-Guirec. L'engagement de l'avion de recherche "AIR SEARCH ONE" basé à Guernesey permet de localiser à 10h56 le navire en perdition à 40 nautiques de sa destination. Le canot SNSM établit le contact à 12h42 avec le sexagénaire désemparé. Après 5 heures de remorquage, le skipper est pris en charge par les pompiers au port de Trébeurden.

31 août 2024

Le président de la station SNSM de Plouescat relaie un appel d'une femme inquiète pour son mari parti en mer le matin même à bord de son navire «FÉE DU KERNIC». Le dernier bornage téléphonique a eu lieu dans le secteur de Guisseny. Le CROSS organise alors les recherches en mobilisant 7 moyens nautiques de la SNSM, un hélicoptère H160 et un navire de la Marine nationale. La diffusion de messages MAYDAY RELAY permet d'obtenir le concours d'une dizaine de navires. Le sémaphore de Brigognan apporte un soutien précieux en contactant les navires sur zone. Compte tenu de la localisation de la zone de recherche, le CROSS Corsen sollicite alors les garde-côtes britanniques basés à Guernesey pour obtenir le concours d'un avion « AIR SEARCH ONE ». Les recherches sont suspendues vers 22h00 et reprennent le lendemain matin, sans succès.

Trois jours après l'alerte, le «FÉE DU KERNIC» est localisé au large à près de 80 milles des côtes par le navire «ETOILE» avec un corps inanimé dans la cabine. Un navire de commerce, puis de la Marine nationale servent de relais pour établir les communications entre le CROSS et l'« ETOILE ». Un hélicoptère H160 est dépêché sur zone et dépose à bord un médecin et un officier de police judiciaire pour établir les constatations. Après le treuillage du corps, le navire «ETOILE» conserve en remorque le navire pour l'amarrer au port de Roscoff. Le CORG 29 prendra en charge le corps à l'hôpital de la Cavale Blanche.

7 novembre 2024

Le CROSS reçoit un message MAYDAY sur le canal 16 de la VHF indiquant une voie d'eau sur le voilier « AD HOC » au large de la baie d'Audierne. Le CROSS diffuse un MAYDAY RELAY auquel répondent le navire de commerce « MARATONA » et le fileyeur du Conquet « BUGEL AR KONK ». Il est décidé d'engager un hélicoptère H160 de la base de Lanvéoc et de dérouter un Atlantique 2 de Lann-Bihoué. Le requérant est hélitreuillé puis est pris en charge au CHU de la Cavale Blanche. Le voilier est pris en remorque par le « BUGEL A KONK ». Le skipper retrouvera son voilier au port du Conquet le soir même.

I.8 CONCLUSION BILAN SAR

L'année 2024 met en évidence l'impact favorable de la météorologique sur le volume d'activité. En conséquence, la sollicitation générale des moyens de sauvetage est en baisse, exceptée pour les hélicoptères de la Marine nationale (conséquence du changement de machine et de l'organisation de la flottille 32F).

La **tendance** semblant traduire la fin d'une hausse continue du nombre d'opérations annoncée en 2023 se vérifie, traduisant le caractère exceptionnel des années post-confinement. Cependant, si le nombre des opérations est en baisse depuis 2023, 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 sociologiques⁸ démontrent l'enthousiasme croissant et intergénérationnel des Français pour les activités de loisirs et en mer en particulier⁹. De plus, la conjoncture économique fait de la Bretagne l'une des régions plus attractives de France¹⁰. Les indicateurs convergent donc vers une **augmentation des pratiques engendrant une hausse de l'activité SECMAR pour les années à venir.**

⁸ - Delisle, 1993 ; Delbès et Gaymu, 1995 ; Garrigues, 1989 ; Paillat, Attias-Donfut, Clément, Delbès, Renaut et Rozenkier, 1989 ; Paillat, Delbès, Gaymu et Sammartino, 1993-2009 ; Lalive d'Épinay, Bickel, Maystre et Vollenwyder, 2000, chap. 8 ; Pohjolainen, 1997-2012 ; Cairn. Info ; Bikel, Lalive d'Épinay, Vollenwyder 2007).

⁹ - Bilan saison estivale 2023 Fédération des Industries Nautiques.

¹⁰ - INSEE.

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

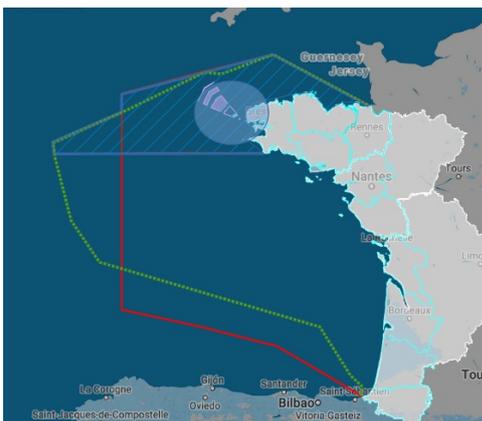
II.1 RAPPEL DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES

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.

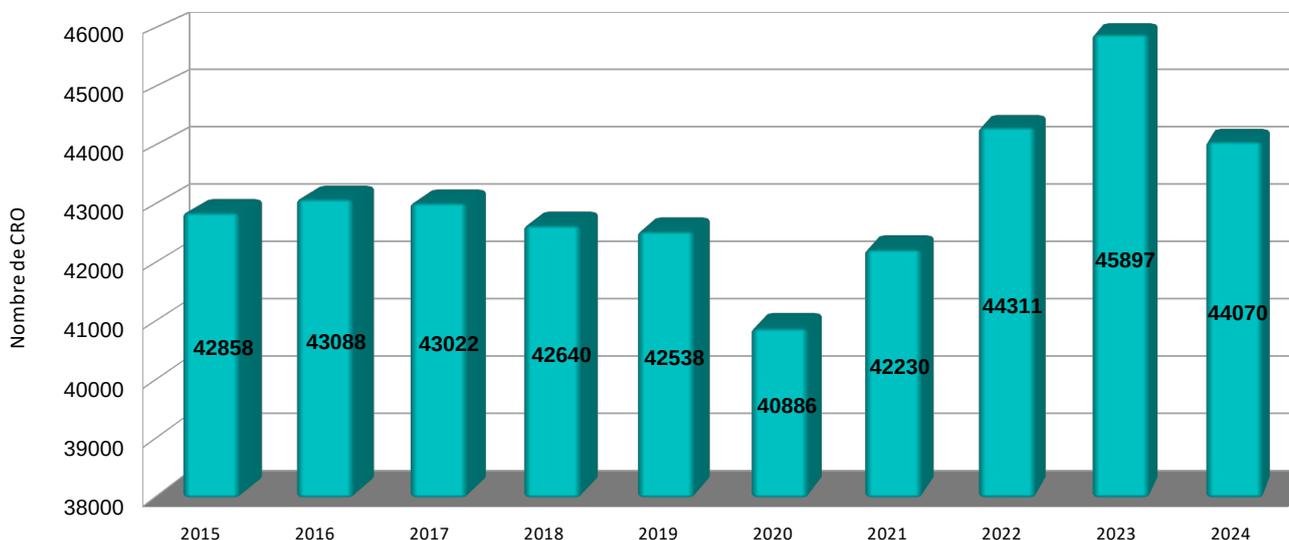
II.2 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE SURNAV



Au cours de l'année 2024 le CROSS Corsen (par son service « Ouessant trafic ») a été le point de contact pour **231** navires en avarie (+40%), dans **41 %** des cas celle-ci durant plus de 2h. Il a réalisé le suivi de **130** remorquages (+36%), accordé **317** mouillages (-17%), refusé à **110** reprises les intentions de transit dans la double voie du DST (+60%), réalisé **38** suivis de navigation sur des navires présentant un potentiel danger à la sécurité de la navigation (+36%) et assuré un suivi de **171** navires en dérive volontaire.

Nombre de Comptes Rendus Obligatoires enregistrés par Ouessant Trafic

en moyenne 120 navires / jour en 2024

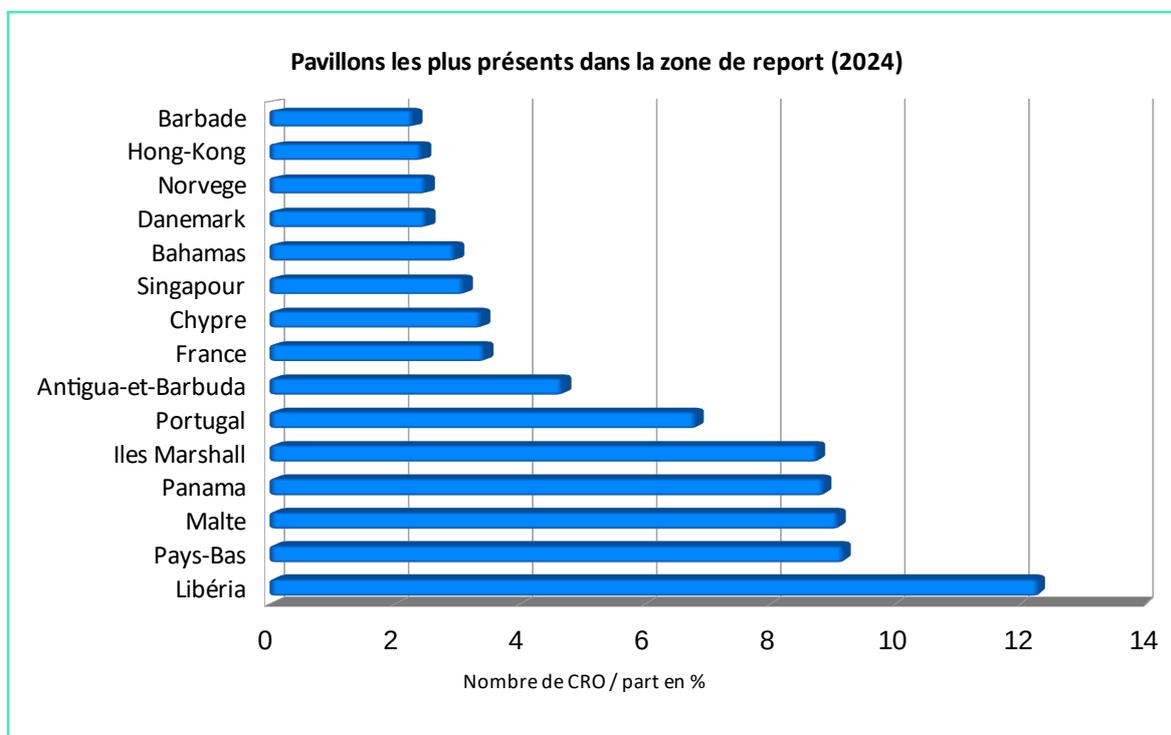


Le CROSS Corsen recueille et traite les comptes rendus obligatoires (CRO) de tous les navires de plus de 300 UMS transitant dans un cercle de 40 milles nautiques de rayon centré sur la tour du Stiff implantée sur l'île d'Ouessant.



Au cours de l'année 2024, **44070** (-4%) navires soumis à CRO se sont signalés lors de leur passage dans la zone de report d'Ouessant, soit **120** navires par jour en moyenne. Cette diminution peut s'expliquer par le contexte géopolitique tendu qui impacte le trafic maritime, notamment au Proche-Orient.

Des navires de **92** pavillons différents ont croisé devant Ouessant en 2024. 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.



508 millions (+2,6 %) de tonnes de marchandises dangereuses et/ou polluantes ont été déclarées en 2024 à l'occasion de comptes rendus obligatoires à Ouessant Trafic, dont **417 millions** (+9,7 %) de tonnes de liquides inflammables, soit 82 % du total (essentiellement hydrocarbures).

Le nombre total de passagers transportés dans la zone de compétence s'élève à **2,25 millions**, chiffre en augmentation (+8%) par rapport à 2023. **1928** transits de navires à passagers ont été enregistrés dans la zone de report d'Ouessant en 2024.

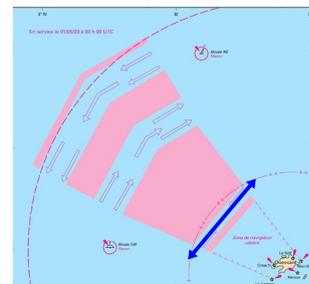
NB. Ces chiffres ne prennent pas en compte la desserte des îles de l'Iroise (Ouessant, Molène, Sein).

Parmi les plus grands navires ayant emprunté le DST d'Ouessant en 2024, des porte-conteneurs de 400 mètres de long et près de 24 000 EVP (à noter, cette année, les cinquante plus gros porte-conteneurs étaient tous de longueur égale à 400 mètres), des pétroliers de 310 000 tonnes de port en lourd, des minéraliers de 320 000 TPL (340 mètres de longueur), des gaziers de 130 000 TPL (315 mètres) et des paquebots transportant près de 5 000 passagers lors de leur transit. Ces chiffres sont stables par rapport à l'an dernier.

● **Voies de navigation spécifiques**

Voie à double sens de circulation

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 réglemente la navigation dans le DST d'Ouessant en vigueur depuis le 1er juin 2021. 1327 transits ont été enregistrés dans la double voie en 2024. La vigilance de l'autorité maritime sur l'emprunt de la voie à double sens demeure maximale vis-à-vis des navires invoquant des raisons de sécurité (40 cas en 2024).



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.

744 transits de navires de plus de 300 UMS (soumis à compte-rendu) dans les passages et chenaux de l'Iroise ont été enregistrés en 2024.

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

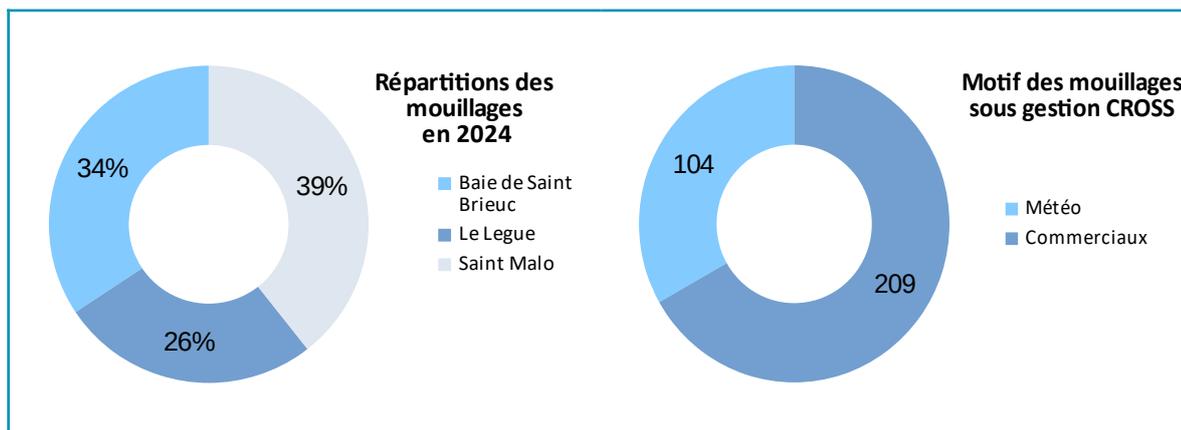


● **Gestion des mouillages**

Le mouillage des navires français et étrangers en zone maritime Atlantique est réglementé 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 **317** autorisations de mouillage.



Les zones les plus utilisées sont la baie de Saint-Brieuc (**192** mouillages, soit 60% du total, répartis entre la zone de mouillage météo appelée le « polygone » [109 autorisations] et les points de mouillage d'attente devant le port du Légué [83 autorisations]) et Saint-Malo (**124** mouillages soit 39 %). La zone de Tréguier a été utilisée à **1** seule fois, toujours après consultation des pilotes maritimes et par conditions idéales compte tenu de ses caractéristiques.

En outre, le CROSS a été point de contact pour **158** demandes de mouillage (+61%) en zone de compétence du COM 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.

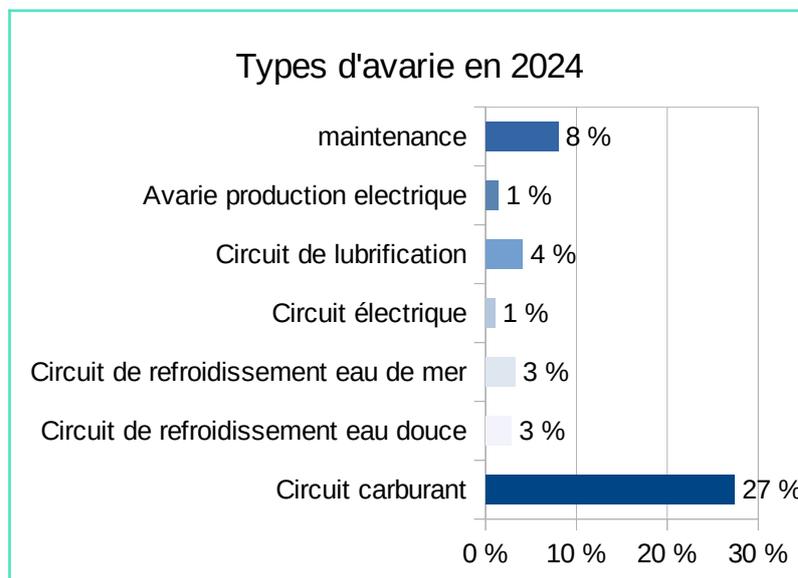
Les informations recueillies permettront avec le concours du Centre Opérationnel de la Marine (CENTOPS) et de la division Action de l'État en Mer (AEM) de la préfecture maritime de l'Atlantique, de mettre en œuvre des mesures préventives : envoi à bord d'une équipe d'évaluation, transmission de mise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

● **Détection et suivi des navires en avarie**

En 2024, **231** avaries ou arrêts pour maintenance ont été signalées au CROSS (+40 %). Leur répartition géographique est homogène le long des routes de navigation. La durée moyenne d'immobilisation est de 4h09 soit en cumulé l'équivalent de 40 jours dans l'année.

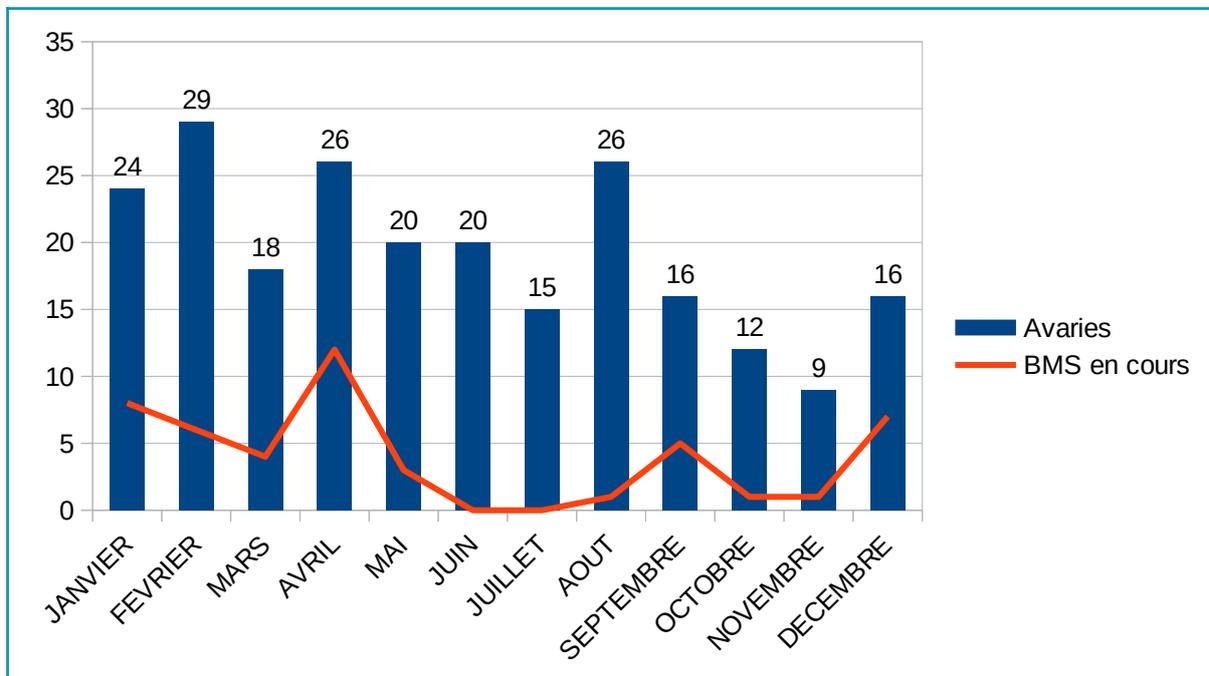


Cartographie des avaries de navires de commerce 2024 suivies par Ouessant Trafic



Les navires ont explicitement relié l'avarie au changement de combustible dans **65 cas** (28%), le pourcentage reste 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. Les problèmes mécaniques liés au changement de combustible peuvent se déclarer avec un décalage significatif dans le temps (de 90 minutes à 4 heures).

Dans la plupart des cas, le navire a été à même de réparer seul. A **3 reprises**, l'avarie a nécessité l'intervention du remorqueur **Abeille Bourbon** pour un remorquage et par **1 fois** pour une escorte. L'autorité maritime, sur la base des éléments fournis par le CROSS, l'AEM et le COM, a décidé de mettre en demeure un navire à **1 reprise**.

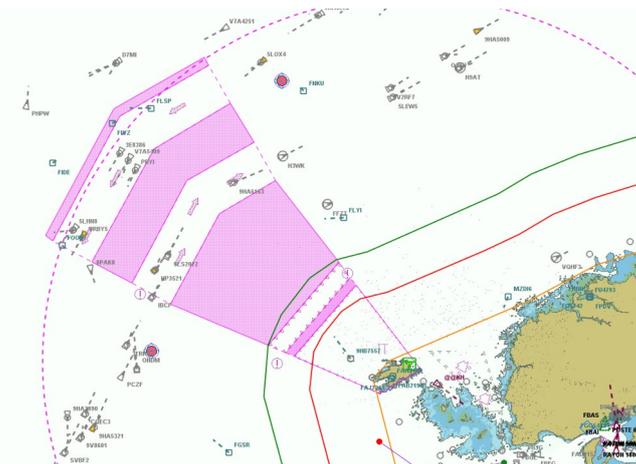


II.5 SERVICE DE TRAFIC MARITIME

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 PELAGUS alimenté par des données radar et AIS.

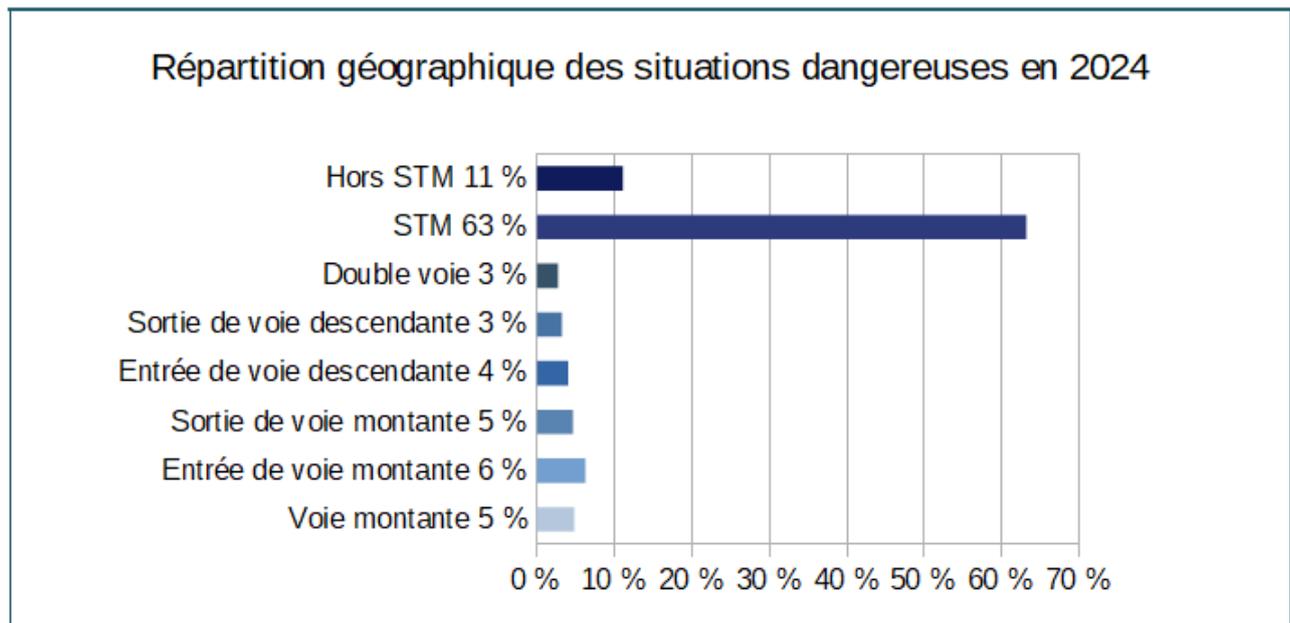
Il assure un service d'information et un service d'assistance. Il peut assurer un service d'organisation du trafic.

Le STM de Corsen s'efforce d'identifier en amont les **situations dangereuses** (rapprochées, anormales ou anticipées¹¹) 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 aux alentours.



11 : Situation 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.

Le STM a eu à gérer **81** situations anormales (+93%), **95** situations rapprochées (+428%) et **488** situations anticipées (+2%). 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. 26% des situations dangereuses se situent à l'intérieur du dispositif de séparation de trafic, 63% se situent dans un cercle de 40 nautiques autour de Ouessant et 11% au-delà des zones précédemment listées. Cette veille permanente est assurée par 2 opérateurs.



II.6 SYNTHÈSE SUR LES CONTREVENANTS

6 constats d'infraction ont été dressés en 2024, à l'encontre d'un navire de pêche, de 4 navires de commerce et d'un navire gouvernemental étranger.

Les infractions portaient sur le défaut de veille et/ou un refus de se conformer aux demandes de Ouessant Trafic, des comportements dangereux en lien avec le non-respect de la règle 10 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ainsi que le non-respect des règles d'utilisation des chenaux.

II.7 FAITS MARQUANTS

23 avril 2024

Le remorqueur « VALDEMAR » se trouve en difficulté au nord de la Chaussée de Sein en raison des très mauvaises conditions météo (vent fort, mer formée). Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) « ABEILLE BOURBON » appareille de Brest et l'hélicoptère « H160 » Marine nationale de Lanvéoc-Poulmic est mis en alerte pour secourir le cas échéant les trois membres d'équipage. Le concours du canot tout temps de la station SNSM de l'île de Sein est également

demandé. L'« ABEILLE BOURBON » prend le relais du canot SNSM et assure l'escorte du « VALDEMAR » jusqu'à un point de mouillage à l'abri en baie de Douarnenez.

27 septembre 2024

Le porte-conteneur « ONE HAMMERSMITH » rapporte à Ouessant trafic des problèmes moteur liés à une baisse de pression sur le circuit d'huile alors que le navire est dans le Dispositif de Séparation de Trafic (DST). L'avarie est liée au changement de combustible. Le navire en avarie annonce à plusieurs reprises des délais supplémentaires de réparation. L'« ABEILLE BOURBON », en alerte à Ouessant, se dirige vers le « ONE HAMMERSMITH ». Le navire annonce avoir effectué les réparations et repart vers sa destination. Cependant, Ouessant Trafic remarque que sa vitesse décroît de 6,5 nœuds à 2,4 nœuds. Le navire dérive et entre dans les eaux territoriales. Il est alors mis en demeure de prendre un remorquage avant 17h sans quoi l'« ABEILLE BOURBON » assurera un remorquage d'office, aux frais de la compagnie. Le plan ORSEC ANED passe en niveau 2. L'« ABEILLE BOURBON » prend en remorque le navire en avarie vers 16h en direction d'un point de mouillage en baie de Douarnenez. Le Bâtiment de Soutien et d'Assistance Affrétés (BSAA) SAPEUR intervient en complément de l'« ABEILLE BOURBON » pour effectuer cette opération. Après quelques jours au mouillage pour réparation, le navire est autorisé à repartir escorté par le remorqueur « BOKA GLACIER » en direction de Rotterdam.

9 novembre 2024

Le pétrolier « LARUS » se déclare en avarie de propulsion auprès de Ouessant Trafic suite à une chute de la pression dans le circuit d'huile. Le navire demande et obtient une autorisation de mouillage dans la baie de Saint-Brieuc pour pouvoir effectuer les réparations. Un contrôle documentaire est effectué à bord par la gendarmerie maritime. Le problème technique provient de la présence d'eau dans les pistons. Le navire demande alors à prolonger l'autorisation de mouillage afin de lui laisser le temps d'effectuer les réparations.



Après plusieurs jours de réparations infructueuses, quatre techniciens embarquent à bord. Le 21 novembre, le CROSS Corsen est informé que l'avarie est due à une tête de bielle fêlée. Les réparations sont possibles à bord et longues du fait du réusinage de la pièce à bord. La compagnie demande alors des devis pour un remorquage jusqu'à un chantier en mer Baltique. Le navire semble en sécurité au mouillage. La compagnie décide finalement d'organiser le remorquage du « LARUS » jusqu'à Klaipeda (Lituanie) pour effectuer les réparations à quai. Le navire attend donc l'arrivée du remorqueur affrété par sa compagnie.



Cependant, le 7 décembre, durant la tempête Darragh, le « LARUS » se met à chasser en direction de la côte. Il demande alors assistance car son moteur est en cours de réparation et il ne dispose donc d'aucune propulsion. Le remorqueur du port de Saint-Malo « CITE D'ALETH » tente une opération de remorquage sans succès du fait des mauvaises conditions météo. Compte-tenu du risque d'échouement, le préfet maritime de l'Atlantique requiert une action d'office et met en demeure le « LARUS » de se faire remorquer par l'« ABEILLE BOURBON » jusqu'en rade de Brest où il sera au mouillage à l'abri des conditions météo. Une équipe d'intervention est hélitreuillée à bord du « LARUS » par l'hélicoptère « H160 » Marine nationale

de Lanvéoc-Poulmic. Un membre d'équipage de l' « ABEILLE BOURBON » est également hélitreuillé à bord du « LARUS » afin d'aider les équipes lors du passage de la remorque. Le navire arrive finalement en rade de Brest le 9 décembre et quittera son poste de mouillage début janvier 2025, une fois les frais de remorquage réglés.

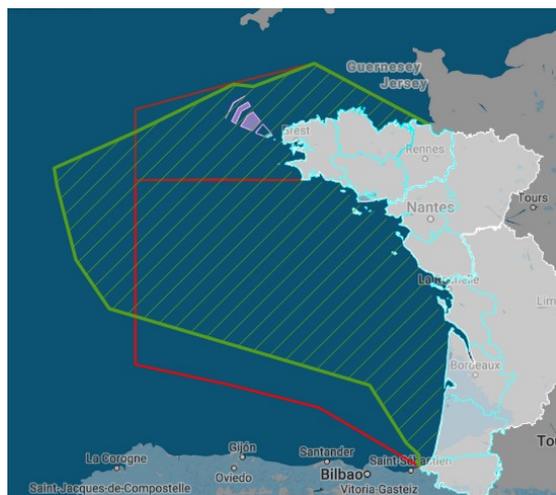
II.8 CONCLUSION BILAN SURNAV

Le nombre de navires transitant dans le STM de Ouessant diminue légèrement cette année. 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 fixe l'action des pouvoirs publics dans les cas de constatation des rejets illicites de toute nature commis en mer.

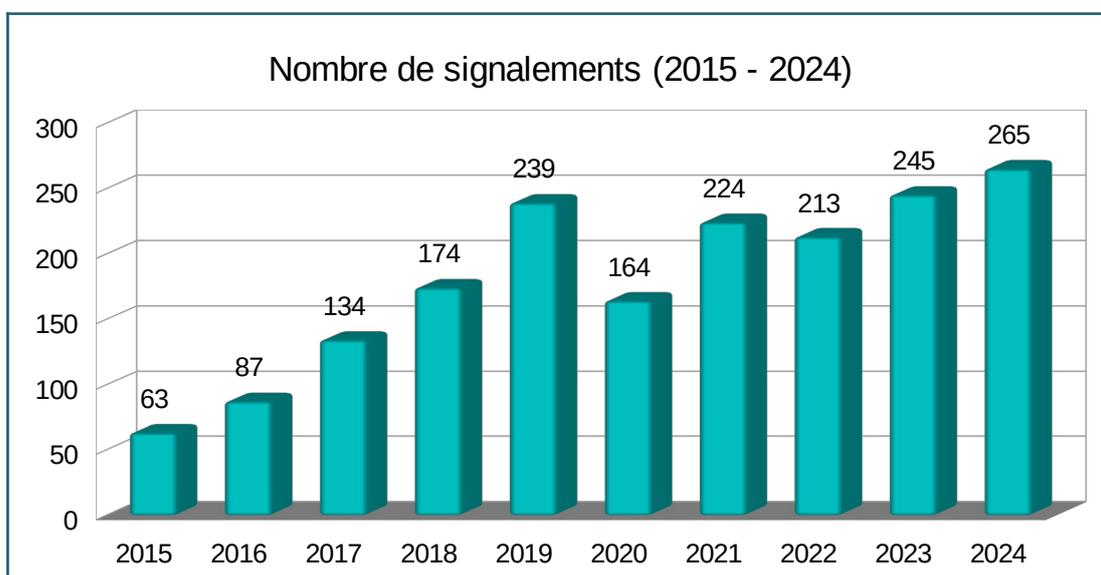


La mission de surveillance des pollutions maritimes du CROSS Corsen consiste à :

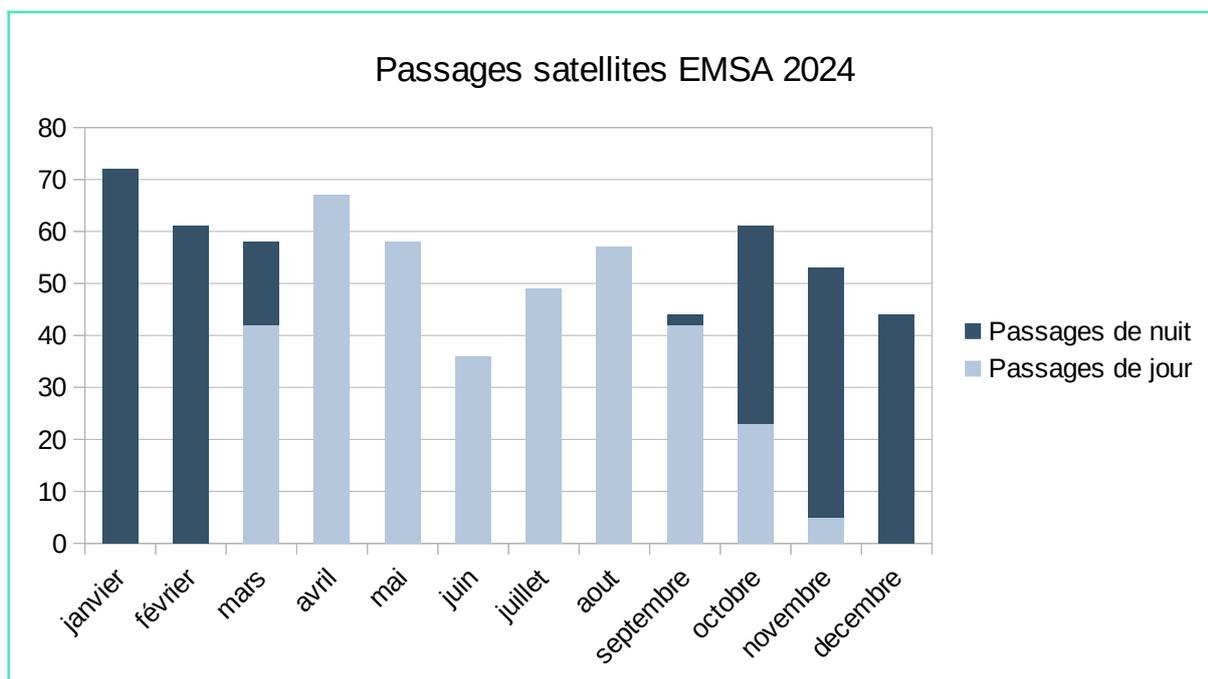
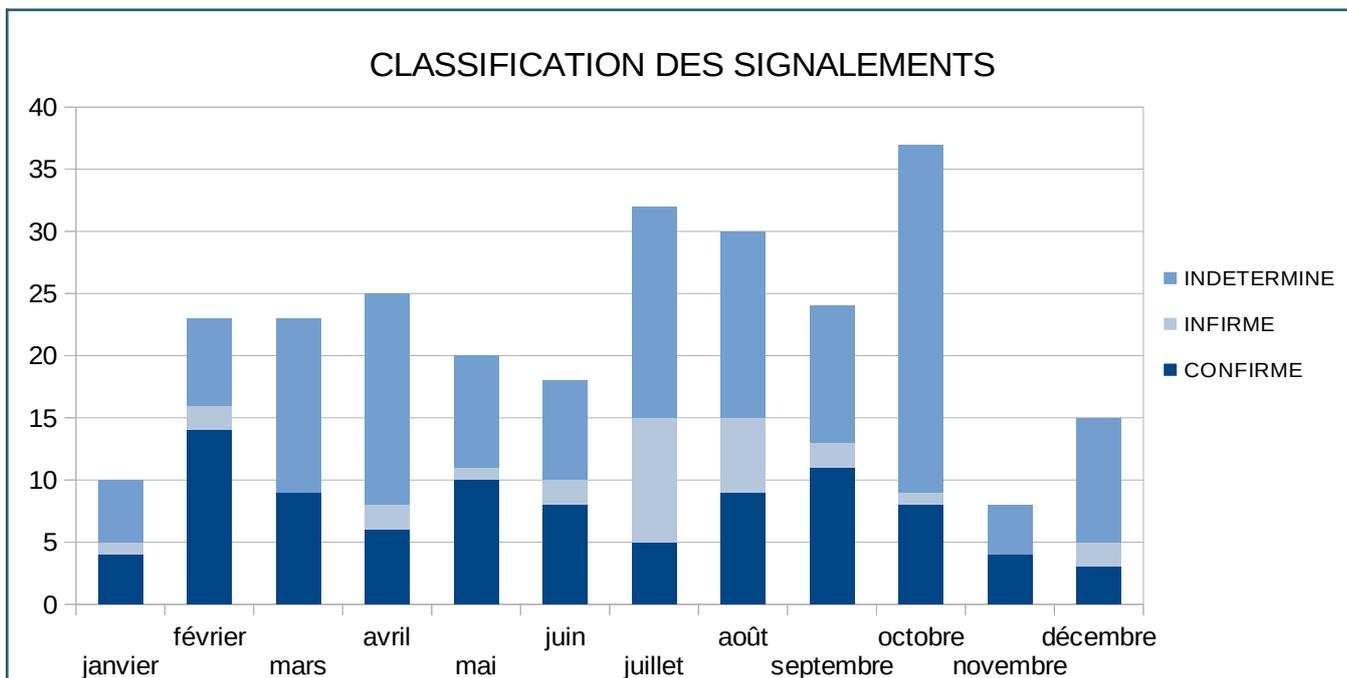
- recueillir et centraliser l'ensemble des signalements de pollutions sur la façade Atlantique ;
- informer les autorités et services en charge de la lutte contre la pollution en mer et à terre ;
- assurer le lien entre les autorités à terre et le navire incriminé ;
- lorsque c'est possible, identifier 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

265 signalements (+ 8%) ont été traités par le CROSS Corsen au cours de l'année 2024. Le nombre croissant de passages satellite ainsi que la finesse de leurs clichés peuvent expliquer en partie ce résultat. En effet 65 % des signalements initiaux proviennent des moyens satellitaires.



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



Le nombre de clichés satellite reste relativement constant au cours de l’année avec en moyenne 55 passages par mois dans la zone du CROSS Corsen. Les fluctuations du nombre de signalement semble davantage liées à la période de prise de vue (jour ou nuit). En effet les clichés de janvier, février, novembre et décembre sont pris presque exclusivement de nuit, ce qui diminue l’efficacité du ciblage. Cela explique le faible nombre de signalement en janvier en dépit du nombre important de passages satellite.

III.2 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

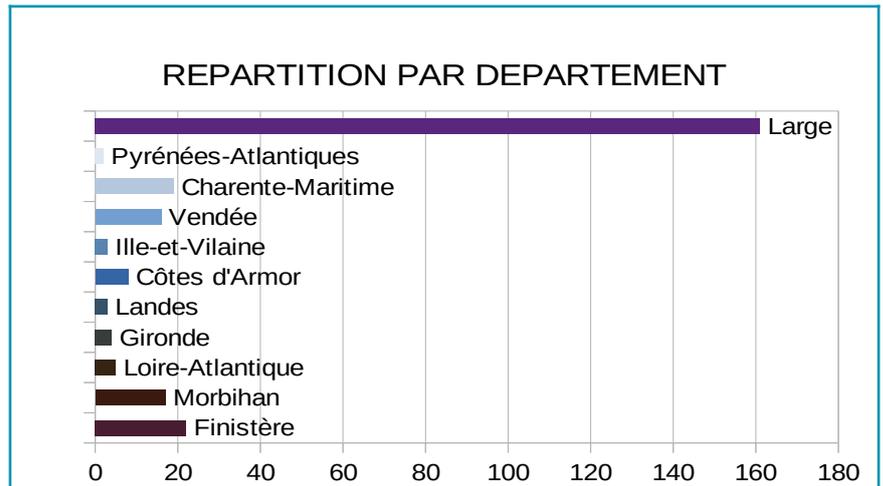
Sur la cartographie ci-après, on distingue clairement :

- 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 pollution au CROSS Corsen en 2024 (observations initiales)

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.



Au niveau côtier, le Finistère reste le principal littoral signalant des cas de possible pollution. Les signalements sur l'ensemble de la façade Atlantique sont répartis de manière assez hétérogène, allant de 2 à 19 signalements par département. Ces disparités peuvent s'expliquer par un nombre de passage satellite différent selon les zones, par des littoraux de longueurs variables selon les départements et par une différence majeure de flux maritime. Ces résultats sont comparables à ceux de l'an dernier.

III.3 NATURE DES POLLUTIONS

Sur les **265 signalements**, **90 rejets** ont été classifiés « confirmé ».

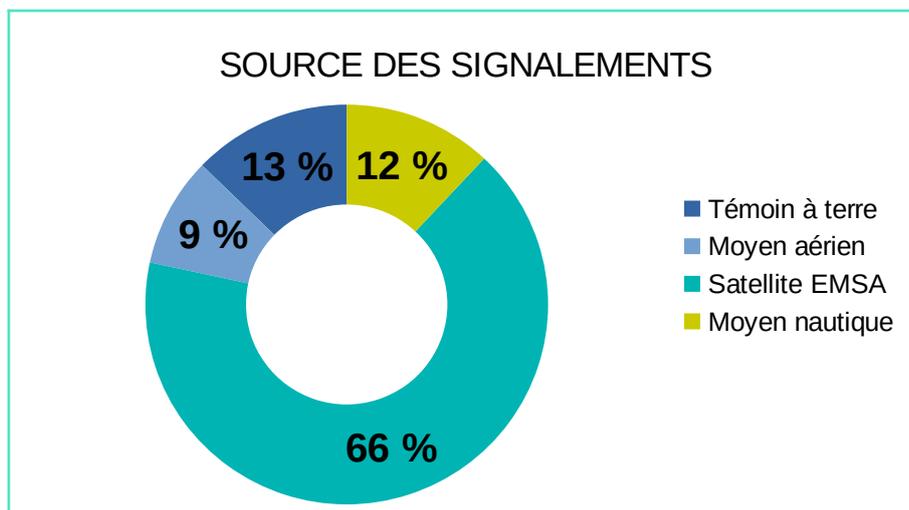
Les signalements « confirmés » sont liés pour partie à des événements mineurs (fuites de gasoil à proximité des ports ou à l'intérieur de ces derniers avec dérive en mer, naufrages ou accidents de navires de plaisance ou de petite pêche).

Les signalements d'hydrocarbures représentent un peu moins des deux tiers des pollutions « confirmé ». **43 %** des pollutions détectées et classifiées « confirmé » sont des résidus d'eau de lavage de chimiquiers réalisés en conformité avec les règles de la convention internationale de prévention des pollutions (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.



III.4 ORIGINE DU SIGNALEMENT

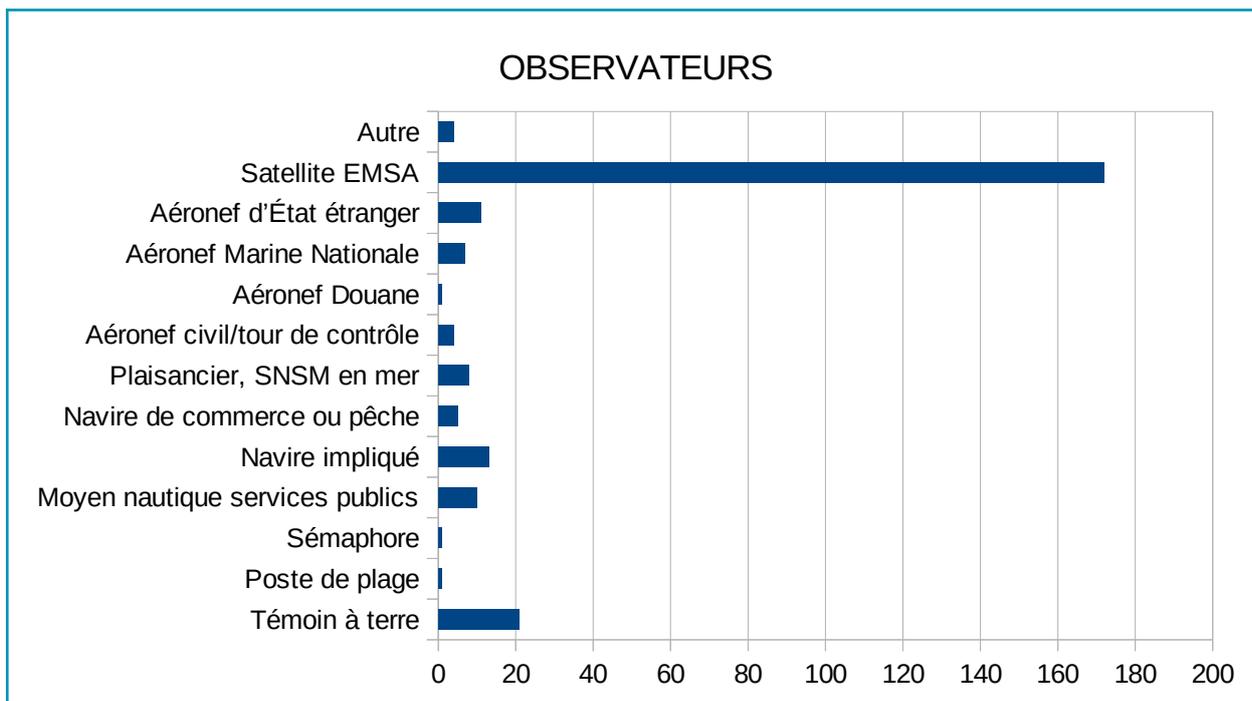
L'origine des signalements initiaux provient pour plus de 65 % du système de détection satellitaire de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) contre 70 % en 2023. Les 3 autres sources restent également réparties.



661 passages satellites CleanSeaNet (-18%) ont été enregistrés pour la zone du CROSS Corsen.

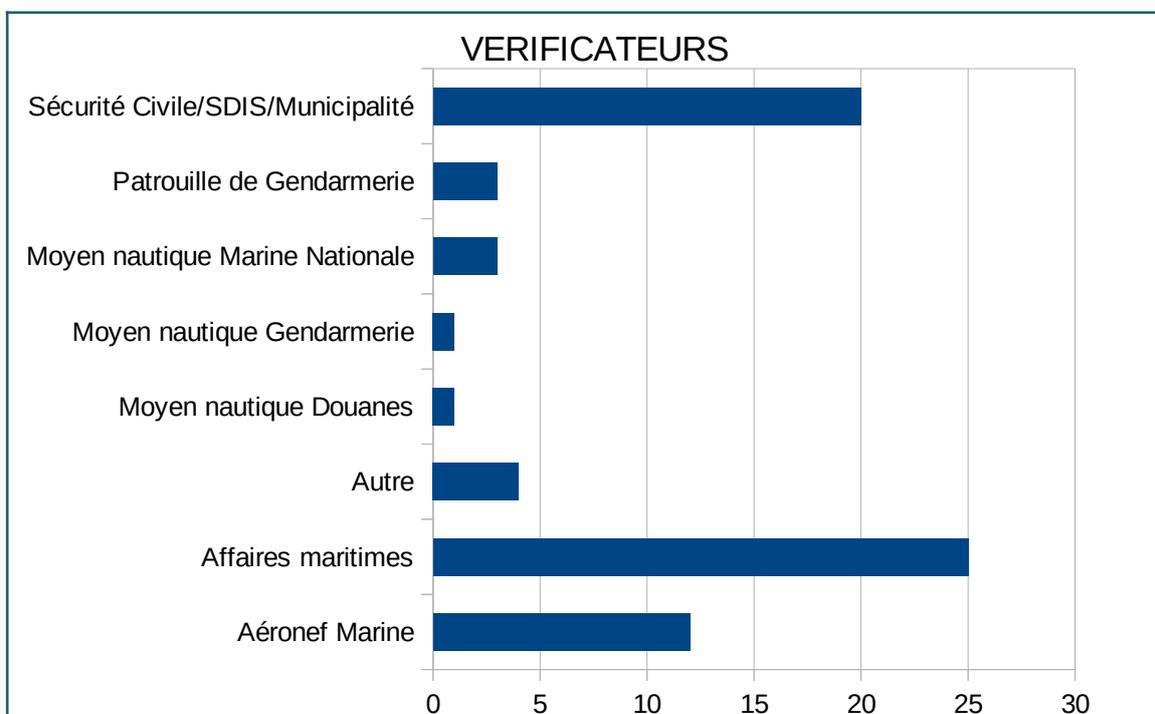
Ils ont donné lieu à **172 détections** de nappes de pollution potentielles, en baisse de 8 % par rapport à l'année précédente. La moyenne s'établit à moins d'une détection pour 4 passages. 36 détections satellites (20%) ont fait l'objet de vérifications sur site ou d'un contact direct avec la source 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). 7 ont été classifiées « infirmé », 26 « confirmé » et 1 n'a pas été relocalisée.

41 % des signalements satellites ont été réalisés alors que le soleil était couché ce qui rend moins aisée la confirmation de la pollution.



Organisme vérificateur :

Les Services d'Incendie et de Secours (SDIS) 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.



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 2024 dans ce domaine de compétence implique :

- **1353** bulletins météorologiques côtiers et **919** bulletins larges diffusés ;
- **686** bulletins météorologiques spéciaux (BMS large et côtier) diffusés suite à des épisodes de mauvais temps.

Il n'y a pas eu de hausse significative dans la diffusion des bulletins météorologiques spéciaux. L'année 2024 s'inscrit dans la continuité des années précédentes avec une diminution du nombre de bulletins météo diffusés.

