



**SECRETARIAT D'ÉTAT
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interrégionale de la mer
Nord Atlantique-Manche Ouest

BILAN D'ACTIVITÉ 2022

CROSS-A ETEL

**CENTRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE MARITIME
SERVICE D'ASSISTANCE ET DE SURVEILLANCE MARITIME**



HISTORIQUE DES VERSIONS DU DOCUMENT

VERSION	DATE	COMMENTAIRE
V1	27/02/23	Version originale

AFFAIRE SUIVIE PAR

AC1AM Nicolas RENAUD - Directeur
Tél. : 02 97 55 35 35
Courriel : nicolas.renaud@mer.gouv.fr

RÉDACTEURS

APAM Jean-Baptiste MICHEL
APAM Vincent SELLIER
A1AM Thibaut de MONTBRON
MP Jérôme CHRIST
PM Arnaud BRIFFAUT
MTS Marion BLAIS

RELECTEURS

APAM Gaelig BATAIL

RÉFÉRENCE INTERNET

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

<http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/le-cross-etel-r239.html>

RÉFÉRENCE INTRANET

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

CONTACTER LE CROSS-A ETEL

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

Adresse postale : 40 avenue Louis Bougo, 56410 ETEL

Adresse mail opérations : etel@mrcfr.eu
Adresse mail administrative : cross-etel@mer.gouv.fr

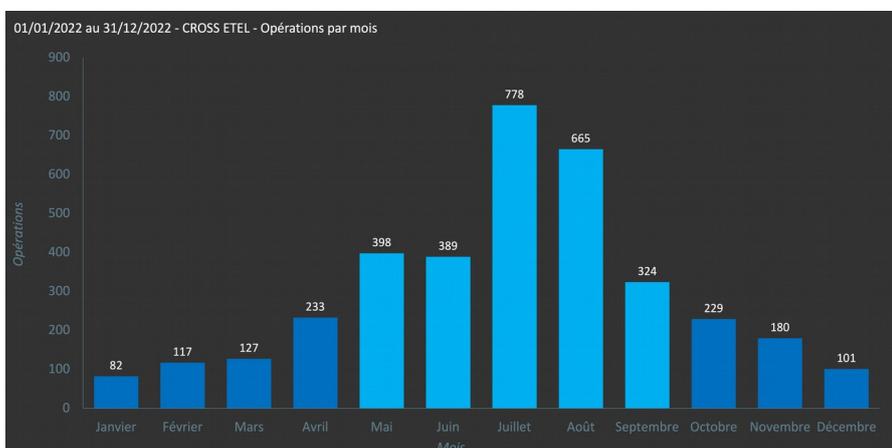
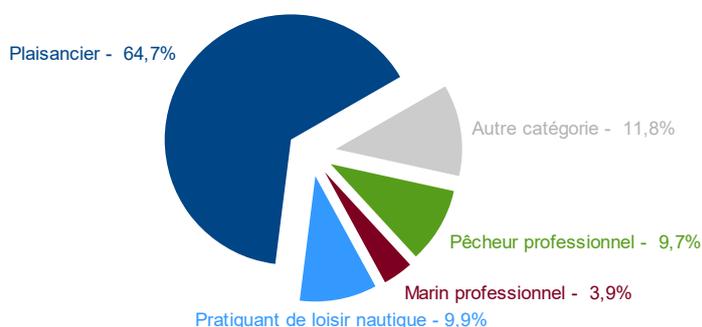
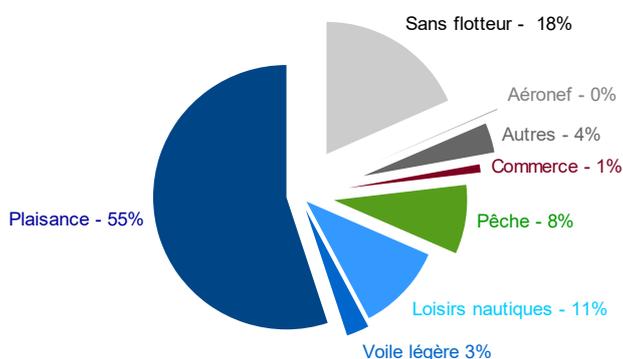
Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

MEMENTO 2022

NOMBRE DE DOSSIERS OUVERTS

5839

RECHERCHE ET SAUVETAGE

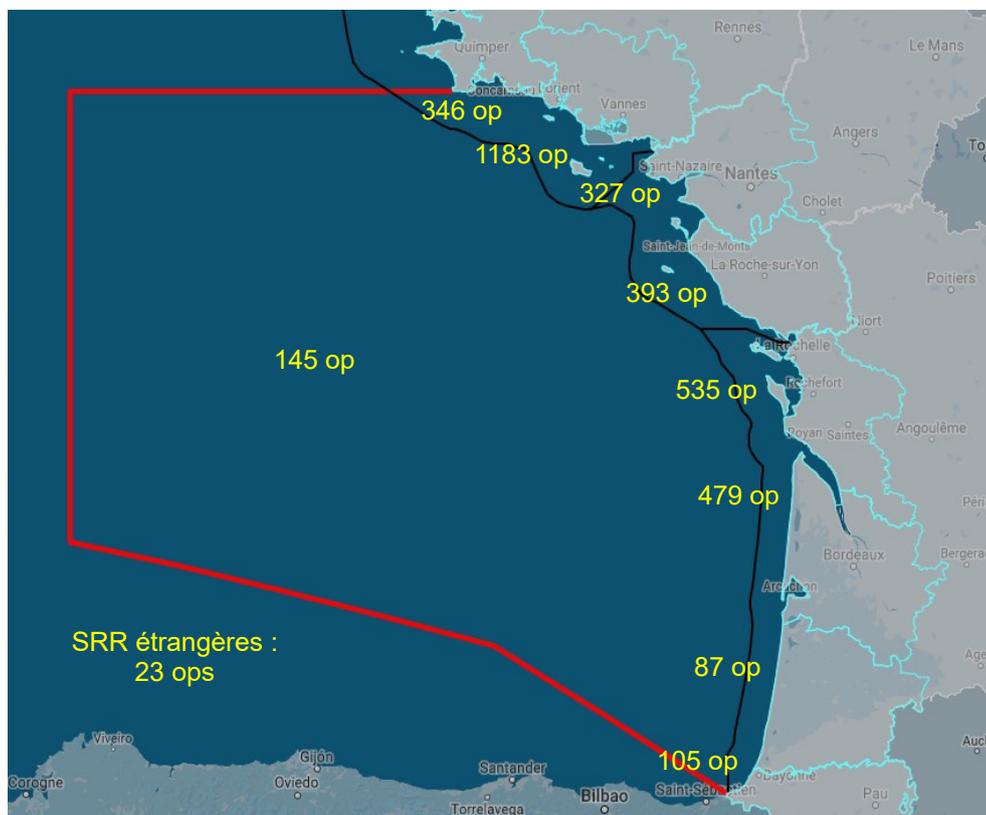


Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

MEMENTO 2022

RECHERCHE ET SAUVETAGE

SRR étrangères	Terrestre
23	431
SRR France	Plages et 300m
145	903
Eaux territoriales	Accès portuaires
1623	56
Plans d'eau salée	Ports
338	104



		
Missions	Durée totale	
4496	5676 h	

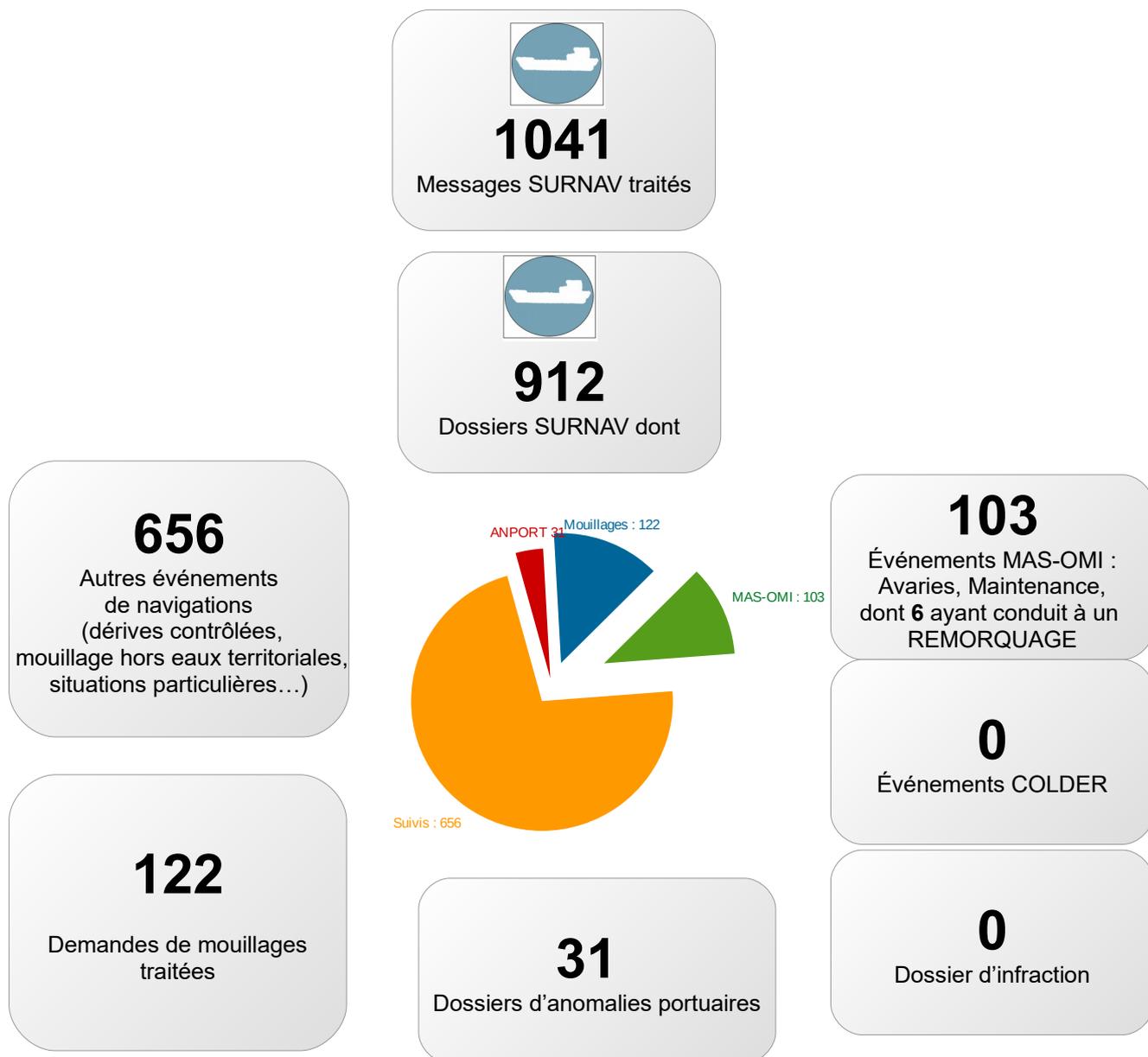
dont

					
Missions	Heures de vol	Missions	Heures de mer	Missions	Durée
335	287 h	3388	4559 h	773	829 h

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

MEMENTO 2022

SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION



RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME

2190
Bulletins météorologiques côtiers (côte Nord et Sud)

279
Bulletins météorologiques spéciaux (côte Nord et Sud)

Table des matières

Avant-propos.....	7
1. RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	9
1.1. Synthèse de l'année.....	9
1.1.1. Évolution des opérations.....	10
1.1.2. Répartition mensuelle des opérations.....	10
1.1.3. Répartition des opérations par faits générateurs.....	13
1.2. Bilan humain.....	16
1.2.1. Répartition par catégorie.....	16
1.2.2. Résultats sur les personnes.....	17
1.3. Bilan par activité :.....	18
1.3.1. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de commerce.....	19
1.3.2. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de pêche et cultures marines.....	21
1.3.3. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de plaisance.....	22
1.3.4. Typologie des faits générateurs impliquant des loisirs nautiques.....	24
1.4. Aide médicale en mer.....	28
1.5. Répartition géographique des opérations.....	29
1.5.1. Répartition des opérations par département.....	30
1.6. Transmission de l'alerte.....	34
1.6.1. Moyens d'alerte utilisés.....	34
1.6.2. Qui donne l'alerte au cross.....	36
1.6.3. Fausses alertes et incertitudes.....	38
1.7. Moyens de sauvetage.....	39
1.7.1. Moyens aériens.....	40
1.7.2. Moyens nautiques.....	41
1.7.3. Moyens terrestres.....	42
1.8. opérations marquantes.....	44
2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME.....	47
2.1. Généralités :.....	47
2.1.1. Le suivi du trafic maritime.....	47
2.1.2. Le service d'assistance maritime.....	47
2.2. Synthèse chiffrée de l'année.....	48
2.3. Suivi du trafic maritime.....	49
2.3.1. Veille visuelle et radar, veille ais.....	49
2.3.2. Traitement des compte-rendus SURNAV.....	49
2.3.3. Gestion des demandes de mouillages.....	50
2.4. Service d'assistance maritime.....	52
3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME.....	56
3.1. Recueil de l'informatique nautique.....	56
3.2. Diffusion de l'information nautique.....	56
3.3. Diffusion de l'information météorologique.....	56
4. TECHNIQUE ET FINANCIER.....	57
4.1. Introduction.....	57
4.2. Bilan de l'année.....	57
4.3. Opérations marquantes.....	58
5. LISTE DE DIFFUSION.....	61

Avant-propos

Service spécialisé de la Direction interrégionale de la Mer nord-Atlantique – Manche-ouest (DIRM NAMO), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique d'Étel (CROSS Étel), est implanté au bord de la Ria de la commune d'Étel dans le département du Morbihan. Le CROSS Étel héberge, depuis 1966 le CROSS-Atlantique, depuis 2012, le Centre National de Surveillance des Pêches et depuis 2015, le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin. Ces deux centres font l'objet d'un bilan d'activité séparé.

Ces centres sont dirigés par un administrateur des affaires maritimes, corps d'officiers de la marine administré par le ministère de la mer. Son équipage est composé de 88 personnes (74 ETP) dont 11 administrateurs des affaires maritimes, 48 officiers-mariniers de la Marine nationale, 15 civils, auxquels s'ajoutent 14 personnes : 1 Administrateur des affaires maritimes du bureau DGAMPA/SNC1, 2 mises à disposition par le Bureau Veritas, 1 vacataires « Brexit » et 3 prestataires au sein d'une start-up d'Etat pour le développement des systèmes d'information « Monitor Fish » et « Monitor Env », 7 réservistes Marine nationale effectuant 35 à 60j/an).

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI conclue à Hambourg le 27 avril 1979), le CROSS-A Étel assure la fonction de **Centre de Coordination de Sauvetage Maritime**. Sous l'autorité du Préfet maritime de l'Atlantique, il assure la veille des fréquences de détresse et de sécurité et coordonne l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans la zone de responsabilité qui lui est attribuée. La zone de recherche et de sauvetage du CROSS-A Étel (SRR : *Search and Rescue Region*) s'étend de la pointe de Penmarc'h (Sud Finistère) à la frontière espagnole (Pyrénées-Atlantique) et jusqu'au 8°W au large. D'une superficie de 190 000 km², elle comprend un linéaire côtier de 2 600 km répartis sur les régions Bretagne (1 177 km), Pays de la Loire (450 km) et Nouvelle Aquitaine (973 km). Ces trois régions possèdent 8 départements côtiers, 340 communes littorales dont 38 communes insulaires.



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

La veille et le traitement des événements sont assurés par une équipe de quart composée d'un officier, coordonnateur de la mission de sauvetage, de chefs de quart et adjoint de quart, officiers-mariniers de la Marine nationale affectés en CROSS pour plusieurs années.

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

Le CROSS-A Étel assure, sous l'appellation « **Etel Traffic** » et sous l'autorité opérationnelle du Préfet maritime, la mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité. Cette surveillance, mettant en œuvre le dispositif réglementaire arrêté par le Préfet maritime, vise à prévenir les

accidents en identifiant au plus tôt les situations à risques avec notamment le concours de la chaîne sémaphorique. Cette mission intègre le suivi général de la navigation, le suivi des navires transportant des marchandises dangereuses, de la navigation dans les eaux territoriales, intérieures et dans les chenaux et le suivi des mouillages dans les eaux intérieures et territoriales.

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

L'analyse de ce bilan 2022 nous permet de déterminer les grandes tendances suivantes :

- Une augmentation générale de l'activité annuelle SECMAR ;
- Une saison estivale (mai à septembre) qui représente 70 % de l'activité annuelle SECMAR, confirmant la tendance de l'année précédente ;
- Une inversion de l'activité entre les mois de juillet et août, avec pour la première fois une activité plus forte en juillet ;
- Une diminution forte des opérations liées à la baignade en saison estivale accompagnée d'une augmentation hors saison estivale ;
- Une augmentation des opérations liées à la plaisance, en particulier de demandes d'assistance ;
- Une forte augmentation de l'emploi des moyens aériens ;
- Une augmentation significative des opérations de suivi de navigation commerciale nécessitant une attention particulière.

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

Etel, le 27/02/2023

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



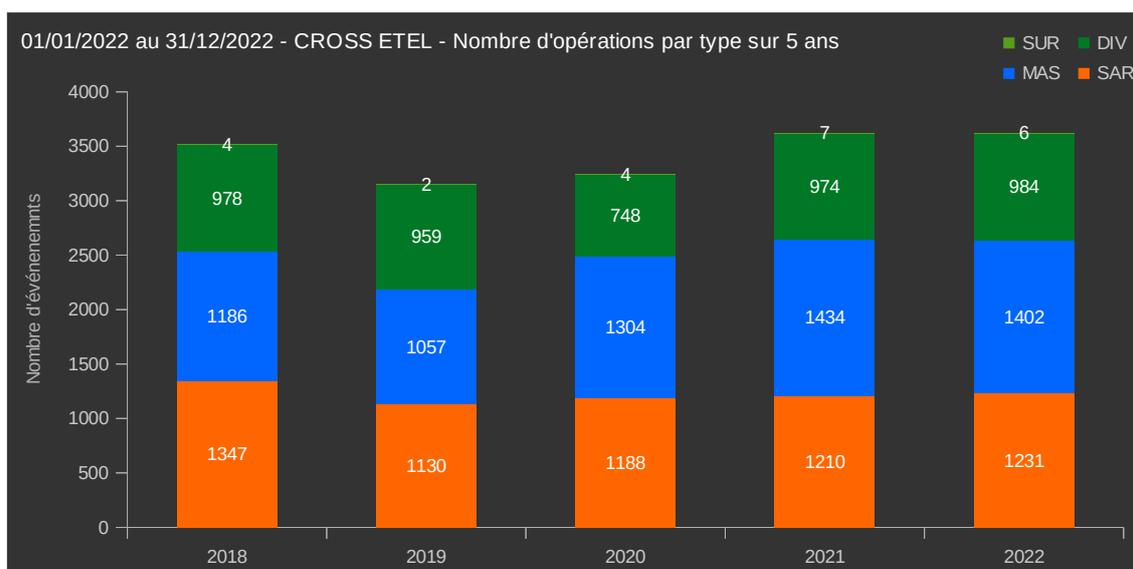
1. RECHERCHE ET SAUVETAGE

1.1. SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

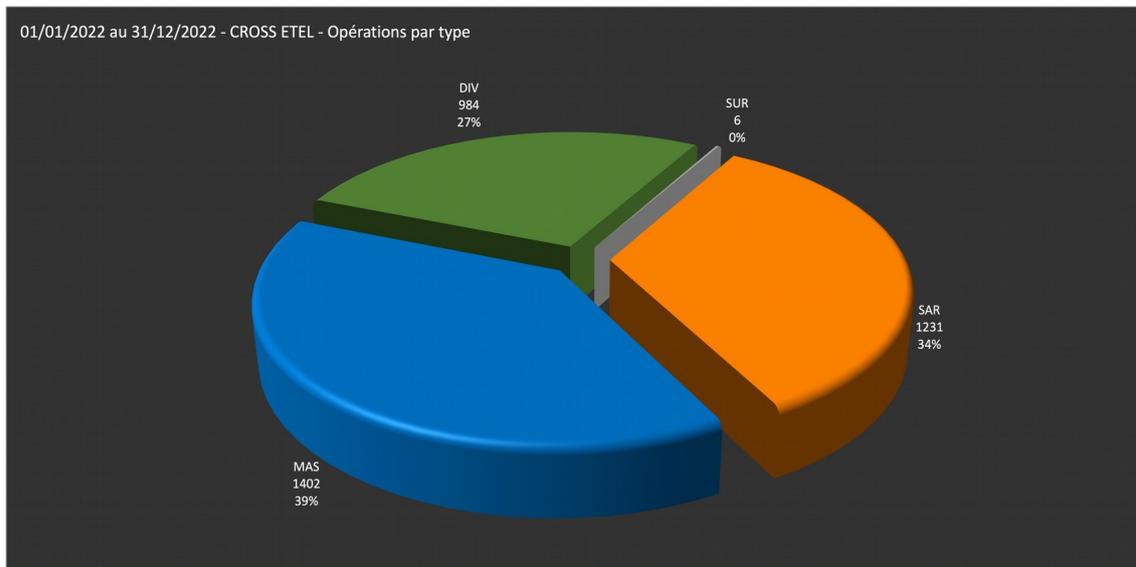
En 2022, le CROSS-A Etel a ouvert **5839** dossiers dont **3623** opérations SECMAR et **2216** dossiers comprenant les dossiers d'événements SURNAV et RSM ainsi que les alertes SECMAR qui n'ont pas donné lieu à des opérations coordonnées par le CROSS.

Dans cette première partie, intitulé « Recherche et sauvetage », nous ne traiterons que des **3623** opérations SECMAR dont :

- **1231** (33,9 %) opérations de recherche et de sauvetage (SAR) : les personnes sont exposées à un danger grave, imminent ou probable. [1210 en 2021, soit une augmentation de 1,7%]
- **1402** (39,7 %) opérations d'assistance (MAS) : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc.) [1434 en 2021, soit une diminution de 2,2 %] ⁽¹⁾
- **984** (27,1 %) opérations diverses (DIV) : toute activité ne relevant pas d'une des trois autres catégories mais ayant nécessité une intervention du CROSS. [974 en 2021, soit une augmentation de 1 %]
- **6** (0,2 %) opérations relatives à la sûreté des navires (SUR) : alertes de sûreté comprenant la piraterie, le terrorisme ou les troubles à l'ordre public.



(1) – En 2021, les opérations MAS sur les navires de commerce > 300 UMS étaient incluses dans ce bilan. Depuis le 1^{er} janvier 2022, les opérations MAS sur les navires de commerce (MAS-OMI) ne sont plus incluses dans ce bilan et apparaissent dans le bilan SURNAV.



Les opérations SECMAR font l'objet d'une qualification principalement liée au degré d'exposition au danger des personnes impliquées. Le « coordonnateur de mission de sauvetage » s'appuie, pour classer une opération, sur la conjugaison d'éléments, non seulement objectifs, tels que la nature de l'incident, la météorologie, le contexte géographique, la courantologie, le caractère diurne ou nocturne, les personnes impliquées, mais aussi plus subjectifs, comme la capacité de l'équipage à gérer une situation de crise. Les informations dont le CROSS-A Etel a connaissance vont conditionner les réactions opérationnelles et la nature des moyens engagés.

1.1.1. ÉVOLUTION DES OPÉRATIONS

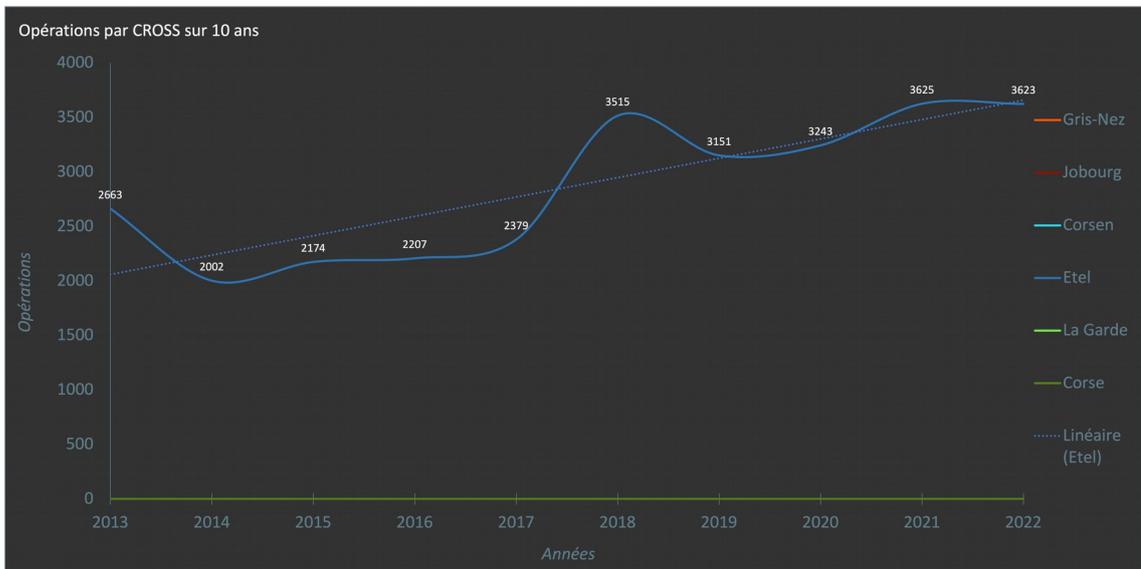
En 2022, le nombre total d'opérations est quasi identique par rapport à 2021. Cette année encore, l'activité SECMAR du CROSS-A confirme sa tendance habituelle : montée progressive à partir du printemps, puis pic en saison estivale et, enfin, diminution des opérations à partir de septembre.

Le nombre d'opérations MAS et SAR en 2022 (**2386**) correspond presque exactement aux chiffres de l'année précédente [2408 en 2021]. En réalité, le nombre d'opérations d'assistance a augmenté puisque depuis le 1^{er} janvier 2022, les avaries des navires de commerce « MAS-OMI » [79] sont comptabilisées dans le bilan SURNAV. Les opérations d'assistance sur les navires de plaisance (**86 %** des flotteurs) ont augmenté de **8,3 %**, alors qu'elles ont diminué sur les navires de pêche (**-27%**).

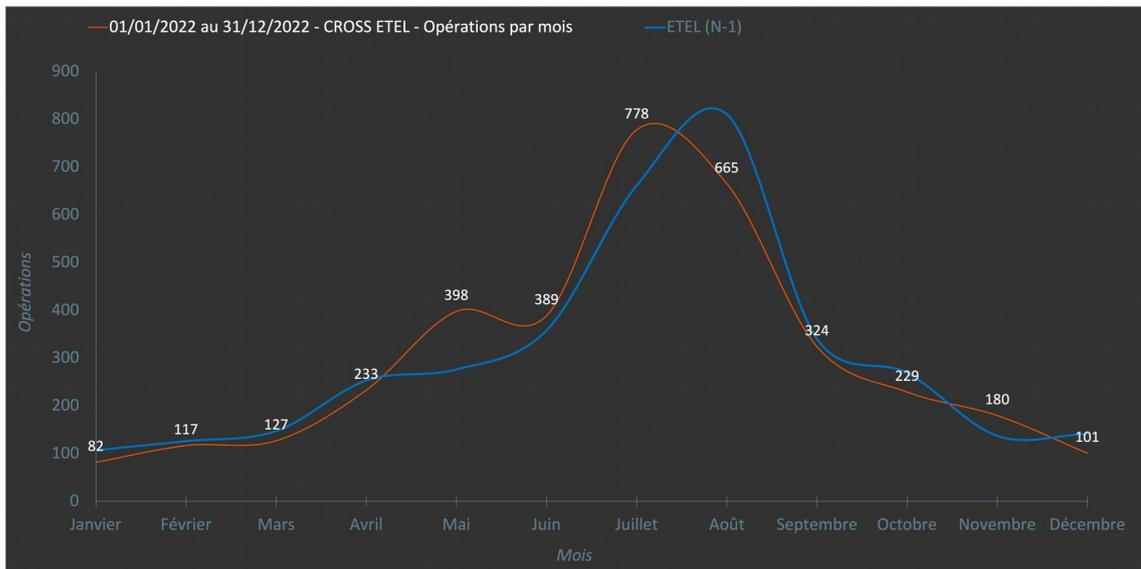
Plusieurs facteurs pourraient expliquer cette tendance générale :

- possible affluence plus importante constatée sur les sites touristiques de la façade, peut-être due aux changements d'habitude des estivants pris depuis les périodes de COVID qui sont nombreux à privilégier les séjours dans l'Hexagone ;
- mauvais entretien des navires avec peut-être un rebond du marché de l'occasion dans un contexte économique difficile ;
- probable évolution dans le comportement des usagers qui hésiteraient moins à solliciter le CROSS pour une assistance, en lien avec l'augmentation de la prévention et la communication sur le numéro d'urgence 196.
- Il est difficile de trouver une explication à la baisse des avaries de navires de pêche. Le CNSP ne ressent pas de baisse de l'activité. Il ne faudrait cependant pas que celle-ci soit liée à un défaut de signalement des avaries au CROSS dans le cadre de la mise en place du permis de navigation illimité.

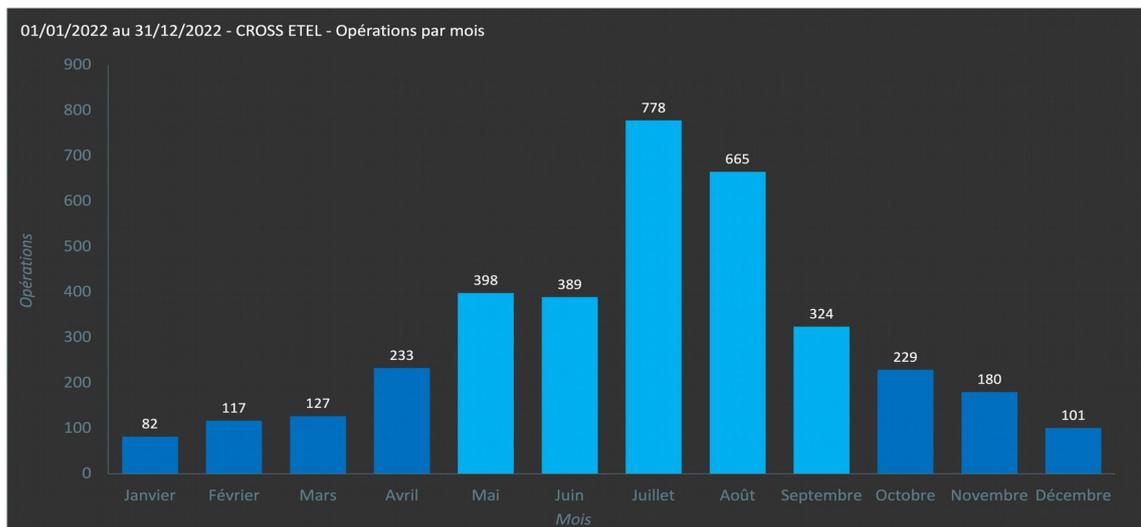
Sur les dix dernières années, les opérations traitées par le CROSS-A enregistrent une augmentation de près de **36 %** sur la période 2013-2022.



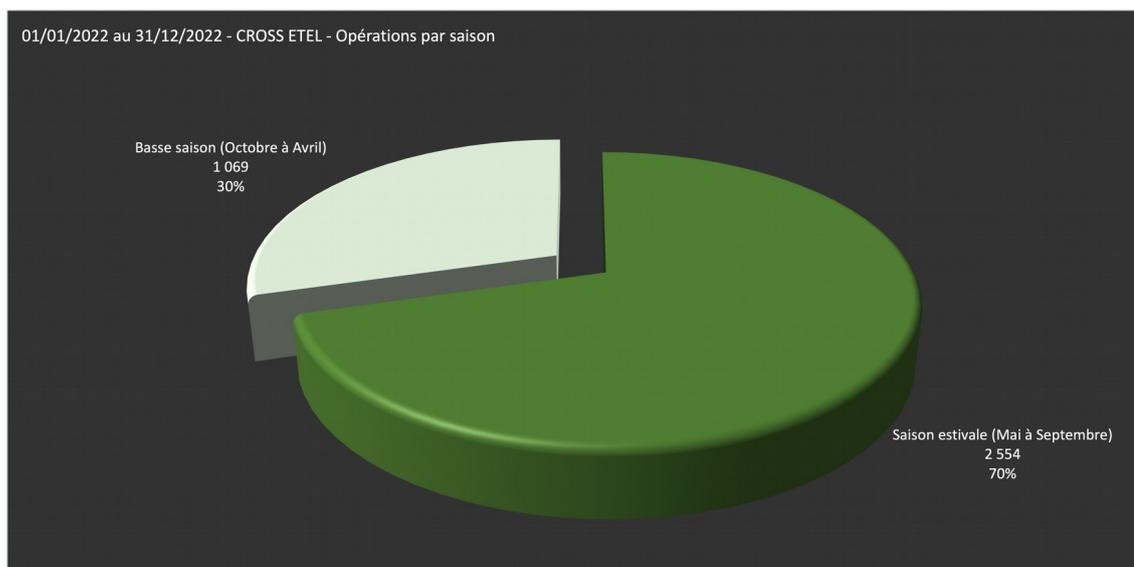
1.1.2. RÉPARTITION MENSUELLE DES OPÉRATIONS



La répartition mensuelle des opérations confirme le retour à une situation classique d'accélération progressive de l'activité opérationnelle du fait de l'arrivée des beaux jours, malgré un léger recul du nombre d'opérations en juin par rapport à mai. Pour la première fois l'activité des mois de juillet et août s'est inversée.



La saison estivale, s'étalant du 1er mai au 30 septembre, représente **70 % (2554 opérations)** de l'activité annuelle (**3623 opérations**). En 2021, la saison estivale représentait déjà **67 %** des opérations de l'année.



Le léger recul du nombre d'opérations en juin s'explique probablement par une hausse plus rapide en milieu de printemps : le nombre d'opérations en mai est particulièrement élevé avec une augmentation de **+70 %**. Les excellentes conditions météorologiques (temps calme et ensoleillé, peu de houle) peuvent expliquer cette tendance. Remarque : la fréquentation du littoral a été probablement très concentrée sur les week-ends de mai malgré l'absence de « ponts » (seul le week-end de l'Ascension était prolongé).

Comparativement à la précédente saison estivale, le nombre d'opérations SAR (**+8,8%**) et MAS (**+4,9%**) a augmenté durant l'été 2022, contrairement aux opérations DIV qui ont légèrement diminué (**-1,4%**).

Les opérations se sont d'abord concentrées sur l'assistance aux navires (MAS), représentant près de **42 %** des opérations, alors que la proportion annuelle d'opérations MAS est plus faible (**39 %**). En valeur absolue, si les opérations SAR ont augmenté, leur proportion (**33 %**) reste en deçà de 2022 (**38 %**). L'été 2021 était toutefois déjà assez faible en termes d'opérations SAR. Concernant les opérations DIV, elles restent à un niveau relativement élevé (**635 opérations**) et quasiment similaire à l'année 2021 [**644 en 2021**], déjà un record à l'époque. L'explication est liée à la forte activité de transports sanitaires île-continent suite aux limitations de potentiel des hélicoptères « Dragon » de la Sécurité Civile (**+6%**), combinée à une diminution du nombre de ruptures de mouillages dans les mêmes proportions (**-5,7%**), qui s'expliquent principalement par de bonnes conditions météorologiques (absence de coup de vent).

Dans le détail, le mois de juillet avec **776 opérations** [**661 en 2021**], a connu une hausse remarquable de **+17,4 %**. Contrairement aux années passées, il devient donc le mois le plus chargé de l'année. Avec **665 opérations**, le mois d'août 2022 a été nettement moins chargé que l'année précédente [**809, -18%**]. De manière générale, les conditions météorologiques peu accidentogènes (peu de vent et pas de houle) ont sans doute contribué à cette situation ainsi que l'absence de phénomène orageux. Par ailleurs, les épisodes caniculaires ont temporairement pu limiter la fréquentation du littoral ou la décaler plus tard dans la journée. Si sur l'ensemble de la côte Atlantique, le mois de juillet a été marqué par des records de température où la vigilance rouge a été mise en place, le phénomène a été davantage circonscrit à la zone sud-ouest en août, alors que les températures avaient bien fraîchi dans la moitié nord, à une période où la fréquentation est habituellement la plus forte.

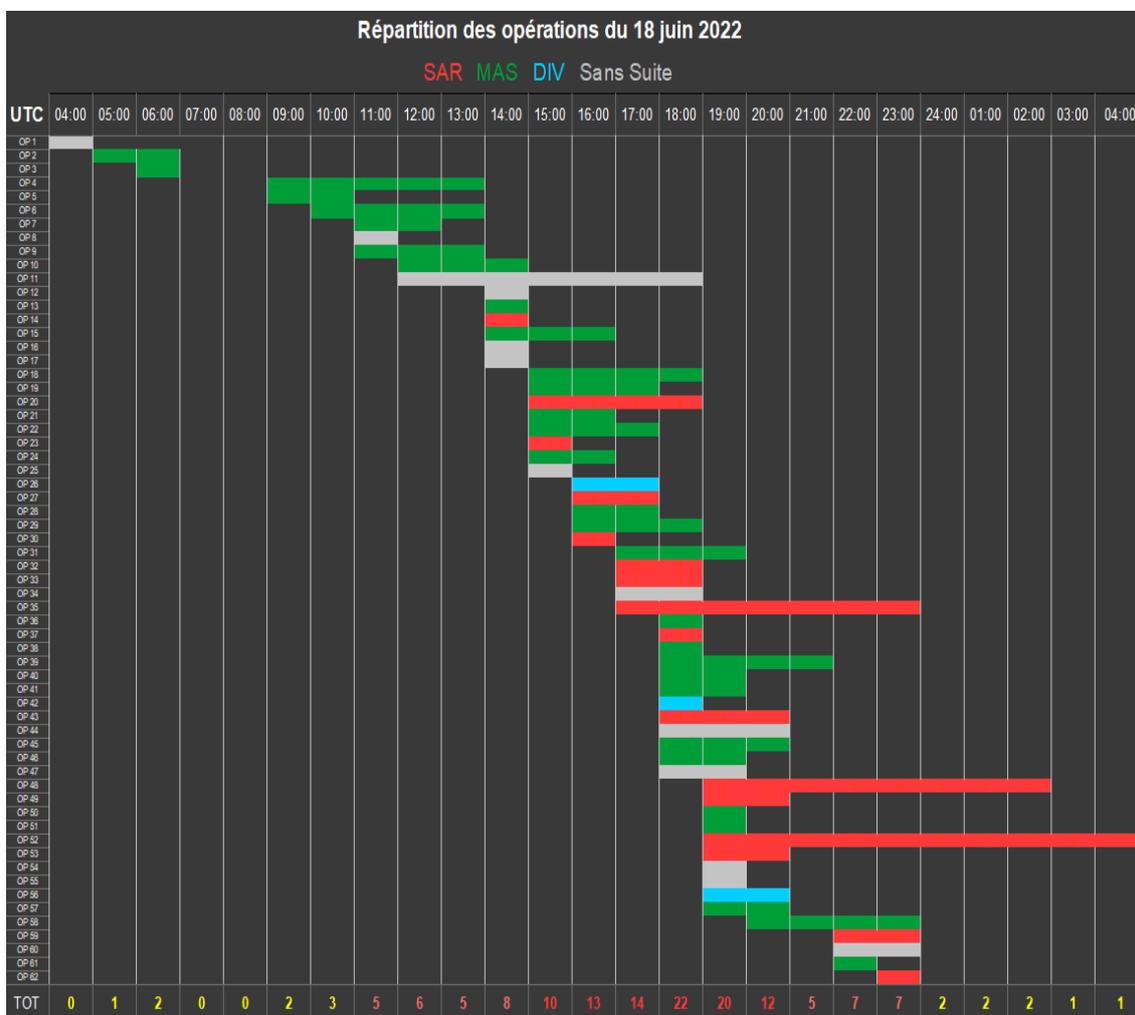
Contrairement à l'année dernière, l'activité opérationnelle de l'arrière-saison a décliné de façon régulière jusqu'au mois de décembre, rejoignant une tendance habituelle, mais de façon nettement plus marquée, en l'absence de conditions météorologiques exceptionnellement bonnes.

En été, l'un des risques les plus sensibles est la saturation du standard téléphonique et du PC Opérations. Il est essentiel d'adapter les équipes de quart à l'activité en cours. Les équipes de chefs de quart et d'adjoints de quart sont très fortement sollicitées durant la saison estivale. Le seuil des **30** opérations coordonnées en 24 heures a été atteint durant **9 jours** en juillet [8 en 2021, 7 en 2020] et **5 jours** en août [14 en 2021, 6 en 2020].

Le vendredi 15 juillet a été la journée la plus chargée, en dossiers SECMAR, du mois de juillet avec **54** dossiers ouverts dont **46** opérations coordonnées par le CROSS-A et **8** dossiers événement ouverts puis classés en « sans suite ». (*informations reçues au CROSS-A pouvant nécessiter une enquête mais sans engagement de moyens – voir infra*).

Le samedi 18 juin a été la journée la plus chargée de l'année et du mois de juin avec **62** dossiers ouverts dont **49** [53 en 2021] opérations coordonnées par le CROSS-A et **13** dossiers événement ouverts puis classés en « sans suite ». Durant cette journée, le CROSS-A a connu une activité dense à compter de 15h et jusqu'à 21h. Jusqu'à **22** événements ont été traités simultanément entre 18h et 20h. Cette activité opérationnelle s'avère très mobilisatrice pour les équipes de quart. Elles arrivent à saturation tant pour la gestion des informations entrantes que pour l'utilisation du matériel (canaux de communication VHF ou téléphone rapidement saturés en cas d'appels simultanés). Le CROSS-A se trouve alors dans une situation qui ne lui permet pas de traiter efficacement un surcroît d'activité supplémentaire. D'autant que les équipes de quart doivent également gérer des informations annexes durant le pic d'activité (forte augmentation des dossiers classés « Sans suite »). La météorologie défavorable (BMS et orages) a été le principal élément déclencheur de ce pic d'activité.

Ces pics peuvent fortement impacter le traitement des informations concernant les autres missions du CROSS-A et notamment la surveillance de la navigation maritime. Etel ne possédant pas de quart dédié à la navigation, il est donc par moment nécessaire de prioriser le traitement des nombreuses informations reçues. (cf chapitre SURNAV).

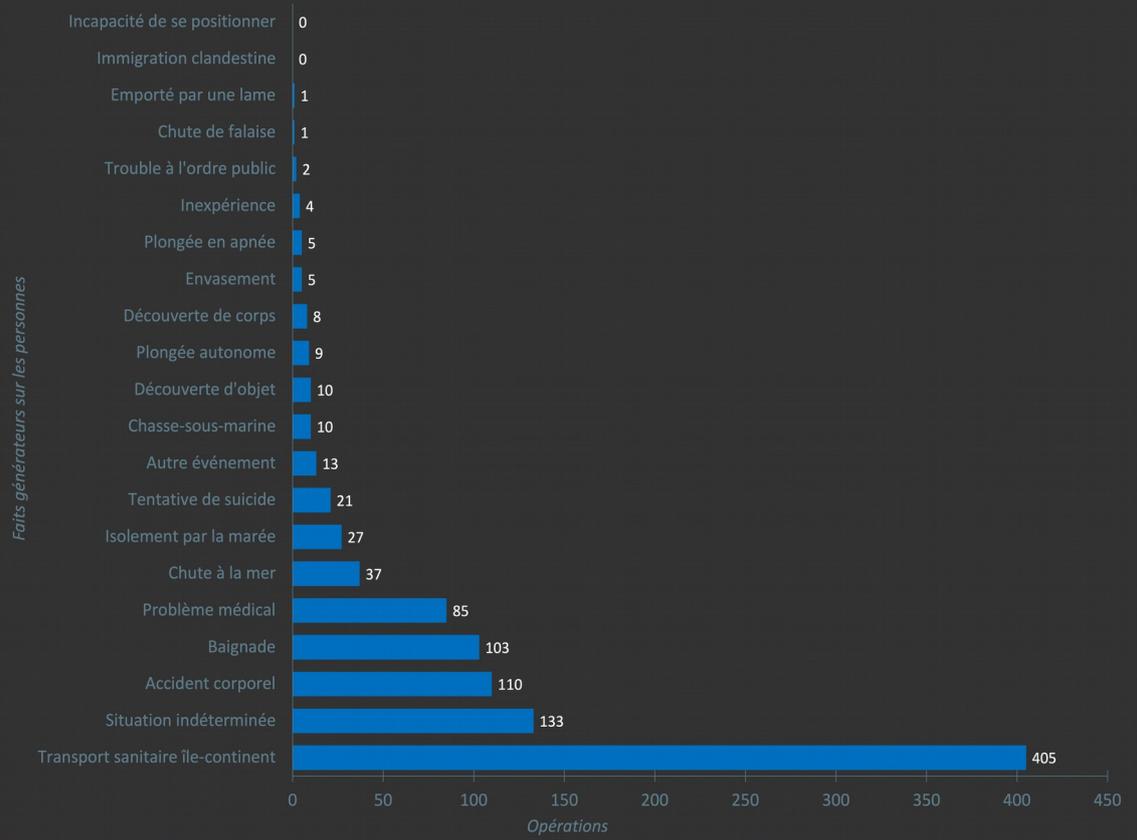


Ce graphique ne prend pas en compte les autres missions et plus particulièrement la SURNAV.

1.1.3. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR FAITS GÉNÉRATEURS

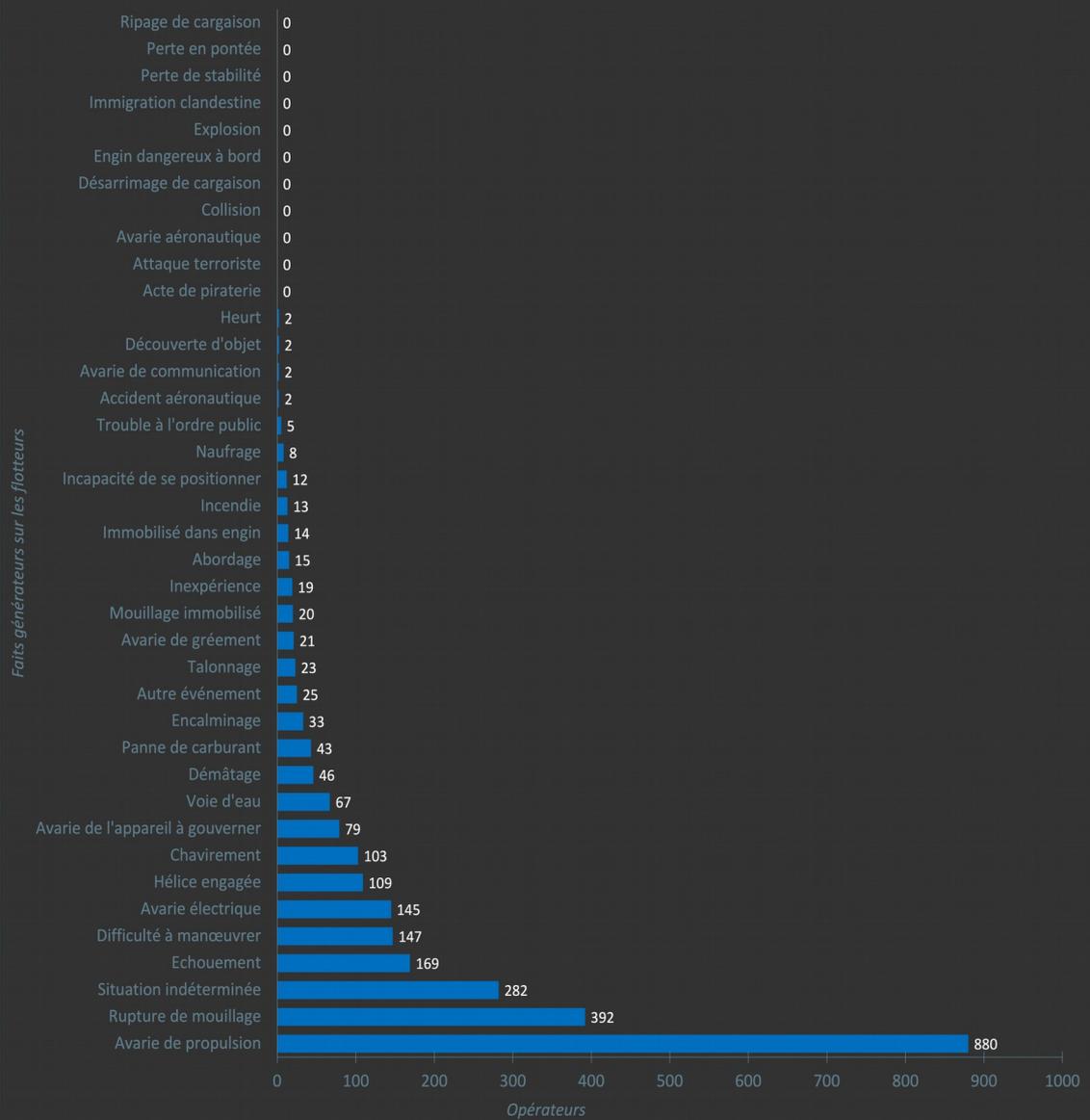
La mise en service, en 2021, du nouvel outil statistique « SeaStats », lié au système d'information opérationnel des CROSS « SeaMIS » a modifié l'interprétation de la statistique. En effet, il n'est plus question « d'événements » mais de « faits générateurs » à l'origine de l'alerte, qui portent soit sur les personnes impliquées, soit sur les véhicules impliqués.

Parmi les **3623** opérations, **984** [965 en 2021] ont un fait générateur sur les personnes (embarquées ou non). Ces opérations ont impliqué **1219** [1237] personnes dont **177** [159] blessés et **80** [83] malades. **41** [48] décédés et **2** [0] disparus sont à déplorer. Comme en 2021, les transports sanitaires île-continent (TSIC) représentent la première cause d'opération. Le CROSS assure alors la mise à disposition, pour le compte des SAMU, d'un moyen nautique pour transférer un blessé ou un malade d'une île vers un hôpital du continent. Les équipages des vedettes SNSM sont sollicités toute l'année pour cette mission, plus particulièrement à Groix (**53 %** des TSIC) et dans une moindre mesure à Belle-Ile. Ils le sont également en saison estivale aux îles de Glénan en raison notamment de la présence de nombreux stagiaires de l'école de voile des Glénans.



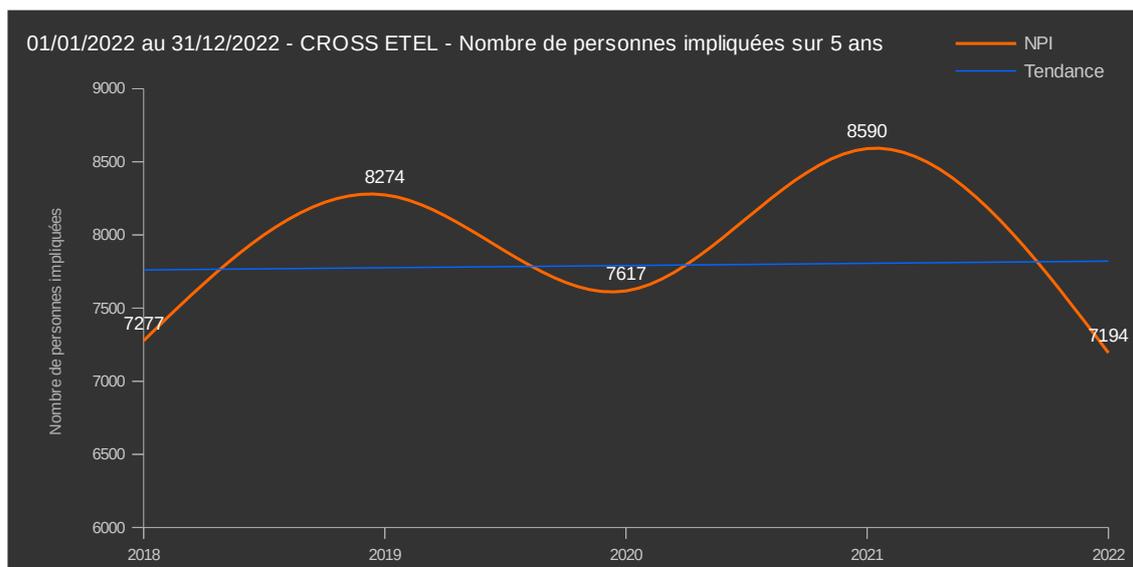
Parmi les 3623 opérations, **2669** [2714 en 2021] ont un fait générateur sur les véhicules (navires ou aéronefs). Ces opérations ont impliqué **6045** [7482] personnes dont **55** [39] blessés et **3** [2] malades. **1** [4] décès et **1** [0] disparition sont à déplorer.

Bien que l'activité la plus importante porte sur le traitement des avaries de propulsion, les ruptures de mouillage arrivent cette année encore en seconde position et sollicitent fortement le CROSS. Ce dernier effectue un travail systématique d'enquête pour remonter vers le propriétaire et s'assurer qu'aucune personne n'est en difficulté. Ces opérations, n'impliquant que peu de personnes, pourraient être évitées dans la plupart des cas.

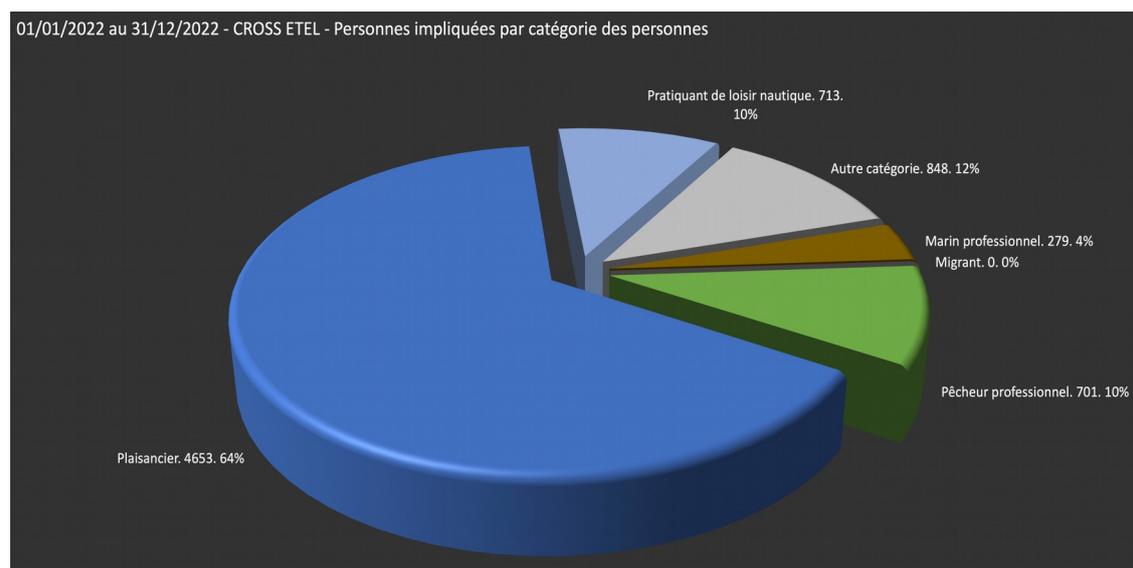


1.2. BILAN HUMAIN

7194 personnes [8590 en 2021] ont été impliquées cette année dans les 3623 opérations conduites par le CROSS-A Etel. Comme déjà évoqué, la baisse du nombre de personnes impliquées est principalement liée à la suppression des opérations MAS-OMI dans les statistiques des opérations closes. L'effectif des équipages des navires de commerce étant plus élevé que celui des équipages des navires de plaisance, le nombre de personnes impliquées est de ce fait moindre. Par ailleurs, l'application de la doctrine nationale SeaMIS a mené à une discrimination plus nette, sur chaque navire, entre les personnes nécessitant une assistance ou un secours et les autres personnes présentes à bord. Ces dernières étaient auparavant considérées comme « assistées », elles ne sont désormais plus comptabilisées, réduisant de fait le nombre total de personnes dans la statistique.



1.2.1. RÉPARTITION PAR CATÉGORIE



Les plaisanciers (voile et moteur) et les pratiquants de loisirs nautiques représentent **74 %** [57 % en 2021] des personnes impliquées dans les opérations coordonnées par le CROSS-A Etel. **64 %** [49 %] sont des plaisanciers et **10 %** [8 %] sont des pratiquants de loisirs nautiques. Cette augmentation de **17 %** est en partie

liée à l'augmentation globale des opérations sur la plaisance et les loisirs nautiques sur la saison estivale. Cependant, les mêmes causes produisant les mêmes effets, la hausse est principalement liée à la suppression des opérations MAS-OMI dans les statistiques des opérations closes.

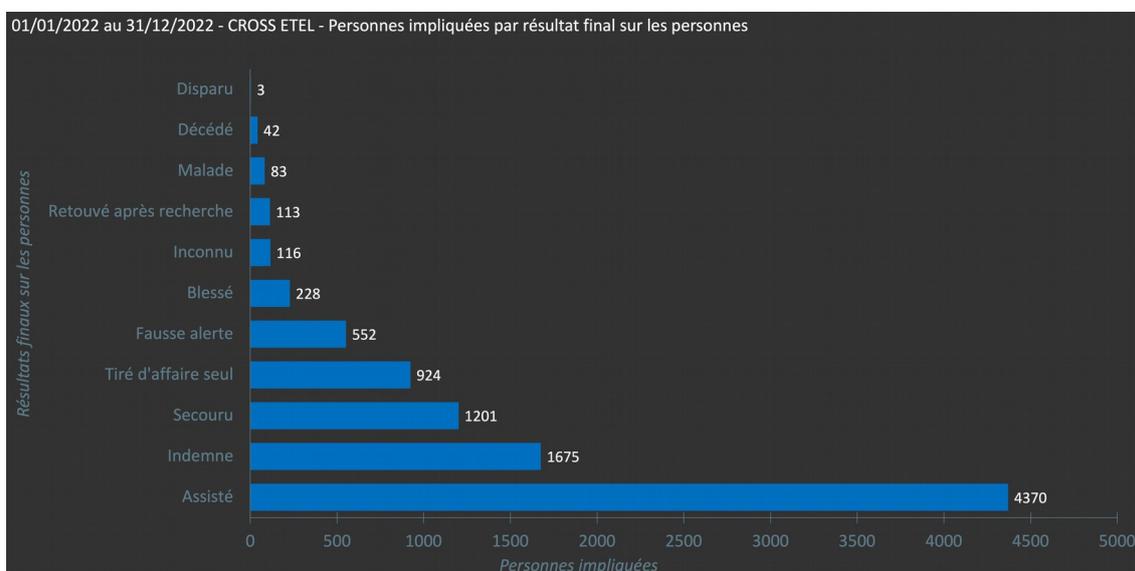
Les marins professionnels (commerce, pêcheurs) représentent **14 %** [22 %] des personnes impliquées.

1.2.2. RÉSULTATS SUR LES PERSONNES

Sur les **7194** personnes impliquées, **228** ont été blessées et **83** malades.

La répartition par résultat est la suivante :

- **4370** personnes ont été assistées,
- **924** personnes se sont tirées d'affaire seules,
- **1201** personnes ont été secourues,
- **552** personnes ont été impliquées dans une fausse alerte,
- **42** personnes sont décédées,
- **113** ont été retrouvées suite à des recherches ou enquêtes,
- **3** personnes sont portées disparues.

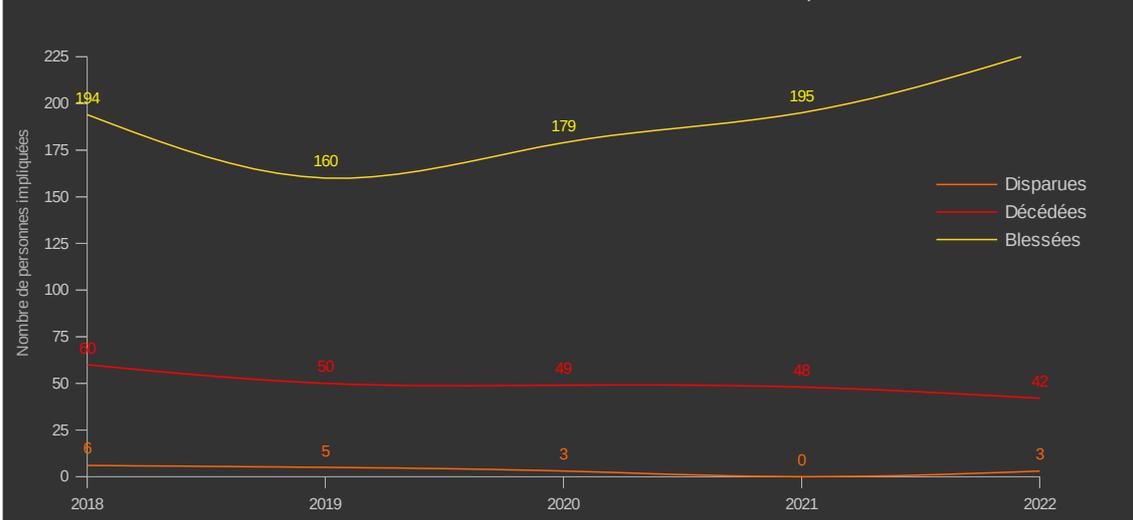


Les causes des **42** décès sont multiples :

- **11** personnes suite à des tentatives de suicide,
- **7** personnes suite à la découverte de leur corps,
- **7** personnes suite à une chute à la mer,
- **6** personnes en baignade (**50 %** de moins qu'en 2021),
- **4** personnes suite à un problème médical,
- **2** personnes suite à leur isolement par la marée,
- **1** personne emportée par une lame,
- **1** personne suite à un chavirement,
- **3** situations indéterminées (probable isolement par la marée / chute à la mer ou TS¹ / probable TS)

1 Tentative de suicide

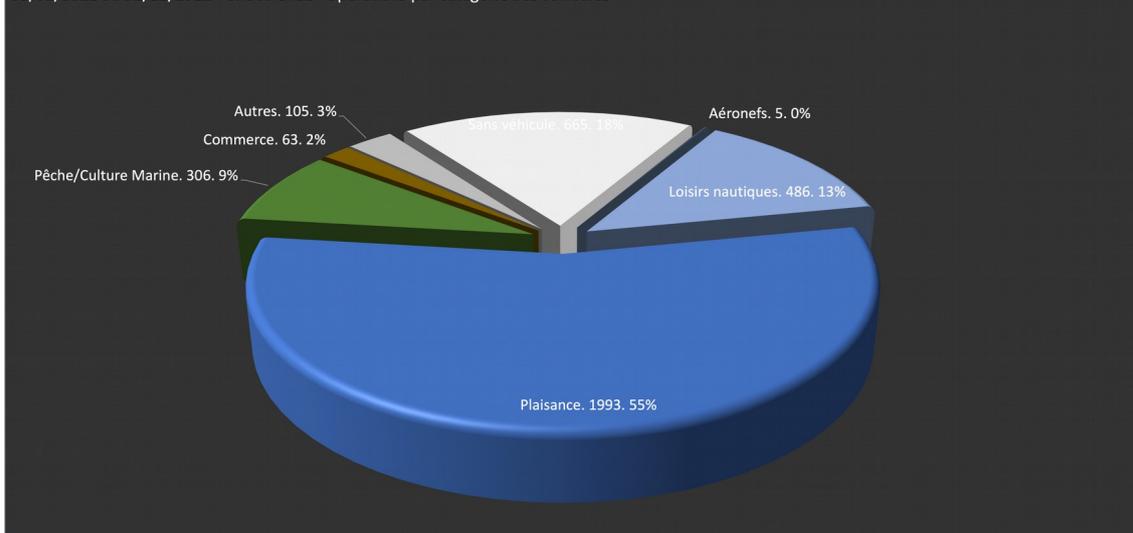
01/01/2022 au 31/12/2022 - CROSS ETEL - Personnes blessés, décédées ou disparues sur 5 ans



1.3. BILAN PAR ACTIVITÉ :

Les opérations de plaisance et de loisirs nautiques représentent **68 %** [60 % en 2021] des opérations impliquant un flotteur. Les flotteurs professionnels (commerce et pêche) représentent **11 %** [16 %].

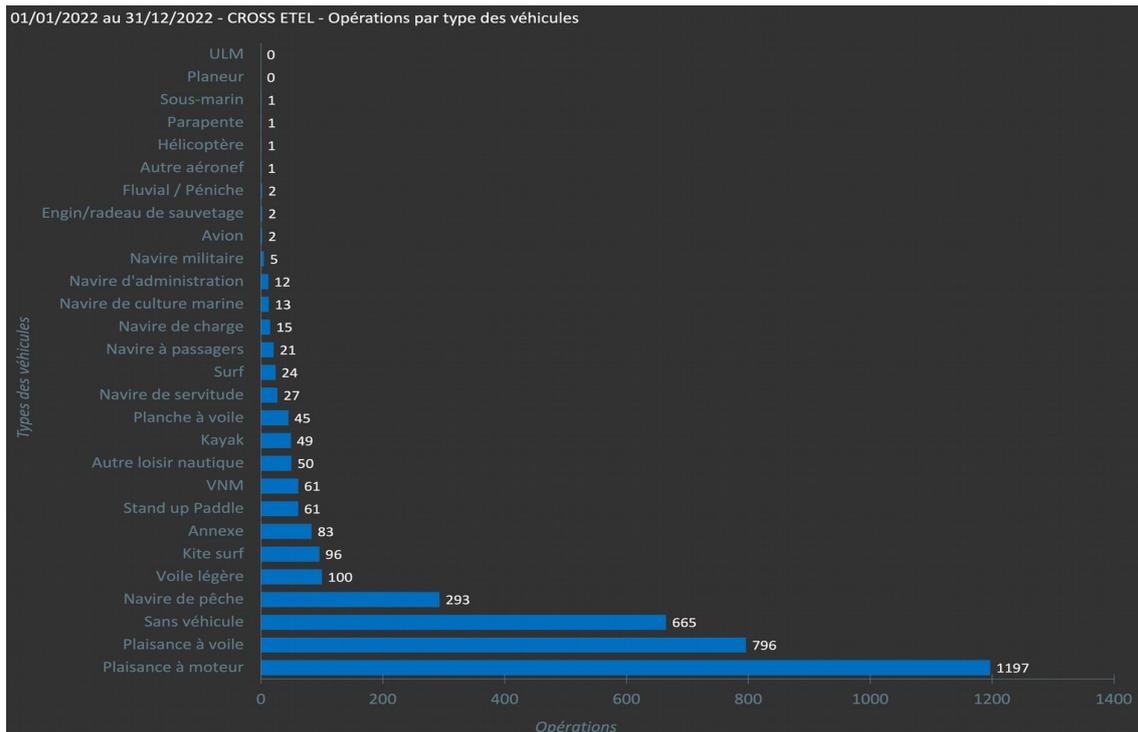
01/01/2022 au 31/12/2022 - CROSS ETEL - Opérations par catégorie des véhicules



2958 [3032 en 2021] opérations impliquant flotteurs et aéronefs ont été impliqués dans les opérations SAR, MAS ou DIV du CROSS-A Etel dont :

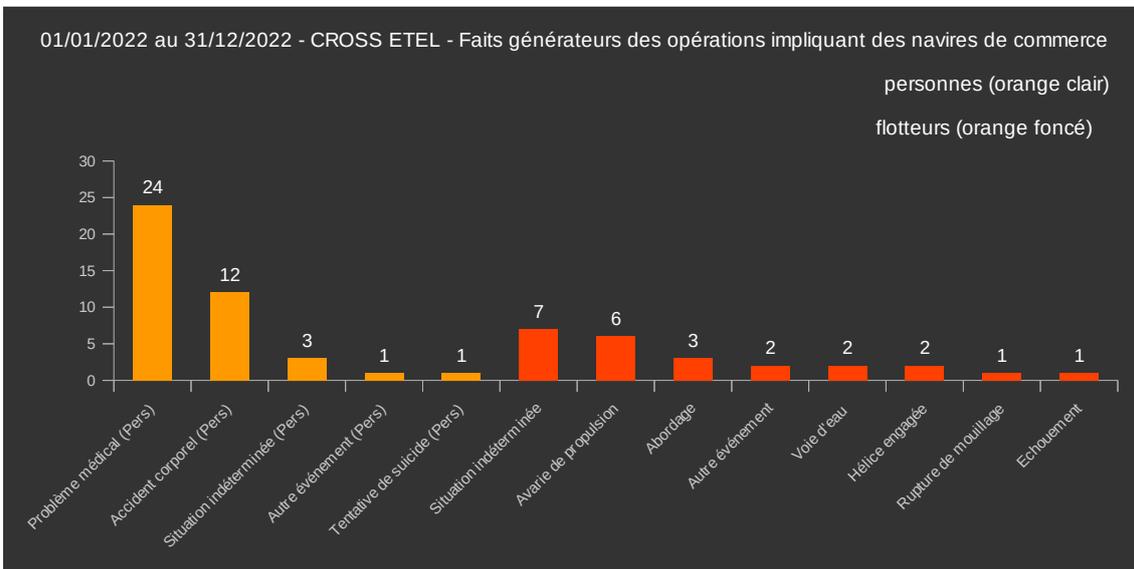
- **1197** opérations impliquant **1204** [1153] navires de plaisance à moteur dont
 - **1024** navires < à 8 m,
 - **132** navires > à 8 m,
 - **48** navires dont la longueur est inconnue,
- **796** opérations impliquant **801** [746] navires de plaisance à voile,
- **100** opérations impliquant **109** [130] embarcations de voile légère,
- **386** opérations impliquant **442** [369] engins de loisirs nautiques,
 - **111** kitesurfs,
 - **46** planche à voile,
 - **72** paddles,
 - **60** autres loisirs nautiques,

- **64** véhicules nautique à moteur,
- **56** kayaks,
- **33** surfs
- **63** opérations impliquant **63** [144] navires de commerce (42 navires de charge ou de servitude et 21 navires à passagers),
- **306** opérations impliquant **306** [421] navires de pêche professionnelle ou de culture marine,
- **83** opérations impliquant **83** [88] annexes,
- **12** opérations impliquant **12** [16] navires d'administration,
- **2** opérations impliquant **2** [2] engins ou radeaux de survie,
- **6** opérations impliquant **6** [9] navires militaires (dont 1 sous-marin),
- **5** opérations impliquant **5** [3] aéronefs.
- **2** opérations impliquant **2** [0] navires fluviaux.



1.3.1. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE COMMERCE

63 [144 en 2021] navires de commerce (**15** navires de charge, **27** navires de servitude, **21** navires à passagers) ont été impliqués dans **63** opérations, réparties dans le graphique ci-dessous :



Parmi ces **63** [144 en 2021] opérations, on décompte :

Faits générateurs sur les personnes :

- **40** opérations, dont **88 %** portent sur des opérations d'aide médicale en mer
- **40** navires impliqués, dont **8** navires de charge, **15** navires à passagers et **17** navires de servitude
- **51** personnes impliquées, dont **15** blessées et **23** malades.
 - **35** secourues
 - **1** tirée d'affaire seule
 - **11** impliquées dans une fausse alerte
 - **1** disparue
- **3** catégories de personnes impliquées :
 - **66 %** marins professionnels de commerce français ou étrangers
 - **13 %** passagers
 - **10 %** travailleurs en mer
 - **11 %** non renseigné

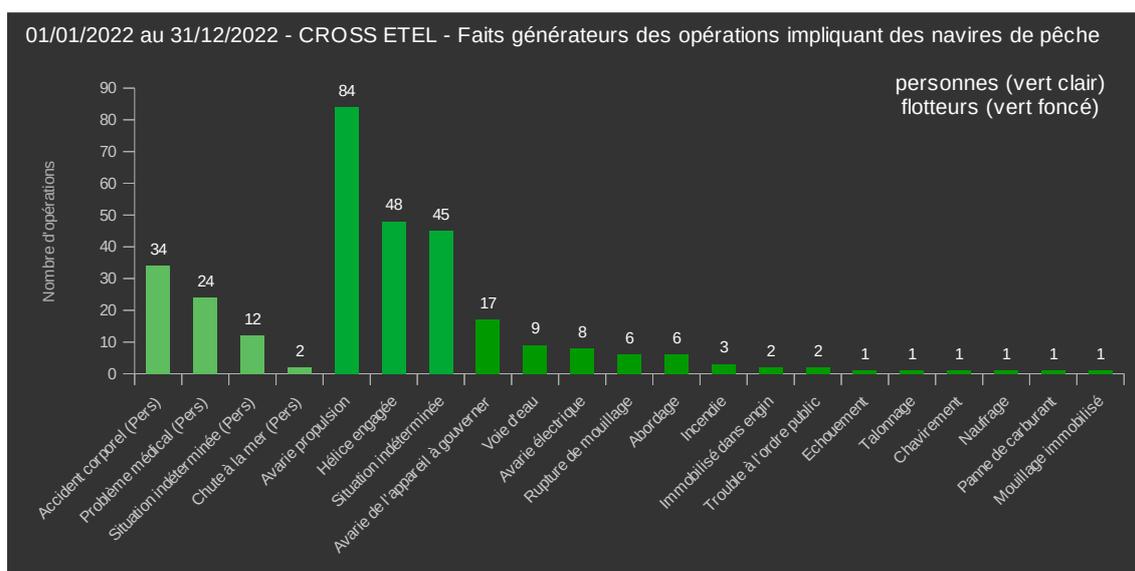
Faits générateurs sur les flotteurs :

- **23** opérations, dont **7** sur des situations indéterminées (alertes balises 406, SART AIS, détresse Inmarsat, etc.), **2** sur des hélices engagées, **6** sur des avaries de propulsion (navire < 300 UMS), **2** sur des voies d'eau, **3** sur des abordages, **1** sur un échouement, **1** sur une rupture de mouillage et **1** sur des événements autres.
- **27** navires impliqués, dont **7** navires de charge, **10** navires de servitude, **6** navires à passagers, **2** navires de pêche, **1** navire de plaisance à moteur et **1** navire de plaisance à voile.
- **159** personnes impliquées :
 - **54** tirées d'affaire seules
 - **69** impliqués dans une fausse alerte
 - **24** assistées
 - **10** secourues
- **4** catégories de personnes impliquées :
 - **84 %** marins professionnels
 - **4 %** passagers
 - **7 %** plaisanciers
 - **5 %** pêcheurs

Étant donné le changement de comptage statistique en 2022, avec la fin du décompte des opérations MAS-OMI dans le bilan SECMAR comme évoqué plus haut, la comparaison du nombre et de la typologie des faits générateurs sur les flotteurs de commerce avec l'année précédente n'est pas pertinente. En revanche, s'agissant des faits générateurs sur les personnes, le nombre d'opérations est sensiblement le même qu'en 2021. Si le nombre d'accidents corporels a diminué, les problèmes médicaux ont augmenté. Ils sont majoritairement liés à la gestion, par le CROSS, de marins ou techniciens malades sur le périmètre du champ éolien de St Nazaire, pour lesquels le CROSS organise un accueil à quai à l'arrivée au port.

1.3.2. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PÊCHE ET CULTURES MARINES

299 [421 en 2021] navires de pêche et de cultures marines, **2** navires de charge et **5** navires de plaisance ont été impliqués dans **306** opérations, réparties comme suivant :



Parmi ces **306** [418 en 2021] opérations, on décompte :

Faits générateurs sur les personnes :

- **72** opérations, dont **80 %** portent sur des opérations d'aide médicale en mer (accident corporel + problème médical)
- **72** navires impliqués, dont **71** navires de pêche, **1** navire de culture marine.
- **78** personnes impliquées, dont **33** blessées et **24** malades.
 - **63** secourues
 - **15** impliquées dans une fausse alerte
- **2** catégories de personnes impliquées :
 - **93 %** de pêcheurs professionnels français ou étrangers
 - **7 %** de marins professionnels

Faits générateurs sur les flotteurs :

- **234** opérations, dont **25 %** portent sur des avaries de propulsion, **13 %** sur des situations indéterminées (alertes balises 406, SART AIS, détresse Inmarsat, etc.), **14 %** sur des hélices engagées et **5 %** sur des avaries de l'appareil à gouverner.
- **241** navires impliqués, dont **222** navires de pêche, **12** navires de culture marine, **4** navires de plaisance à voile, **1** navire de plaisance à moteur et **2** navires de commerce.
- **696** personnes impliquées, dont **1** blessée.

- **492** assistées
- **57** impliqués dans une fausse alerte
- **103** tirées d'affaire seules
- **41** secourues
- **3** catégories de personnes impliquées :
 - **89 %** de pêcheurs professionnels français ou étrangers
 - **2 %** de plaisanciers
 - **9 %** de marins professionnels

De manière générale, il est à constater à la fois :

- une diminution globale des opérations sur les personnes (**-21 %** d'opérations d'aide médicale en mer) ;
- une diminution très nette sur les avaries de diverses natures, en particulier sur les avaries de propulsion (**-29 %**) et sur les situations indéterminées qui concernent principalement les fausses alertes sur les équipements SMDSM (**-21 %**)

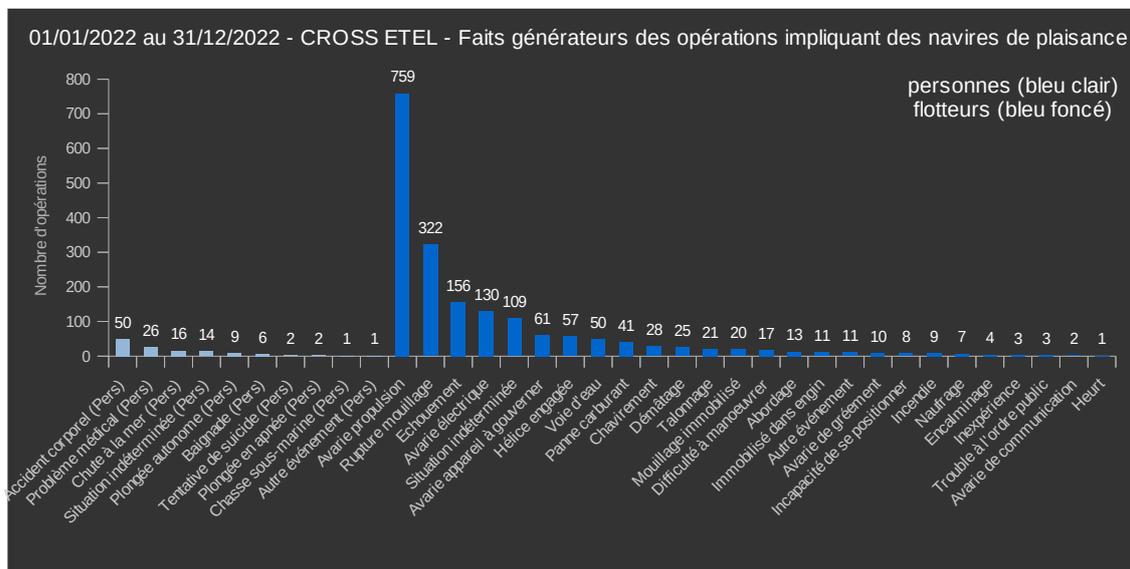
Les facteurs expliquant la baisse significative des opérations à la fois à la fois en termes d'accidentologie sur les marins mais également en termes d'avaries techniques sur les navires de pêche peuvent être de plusieurs ordres :

- les excellentes conditions météorologiques rencontrées une grande partie de l'année ne se sont logiquement pas accompagnées d'une hausse de l'accidentologie ;
- les navires de pêche ont pu être moins nombreux à prendre la mer durant les périodes de conditions météorologiques particulièrement défavorables, notamment au dernier trimestre 2022. Par ailleurs, le versement des diverses aides et subventions économiques, opéré avec un certain décalage dans le temps, a pu amener certains d'entre eux à limiter leurs sorties en mer. Ces éléments d'explication doivent toutefois être envisagés avec prudence, puisque la diminution du nombre de débarquements en Atlantique sur l'année 2022 s'est faite dans une proportion moindre (-6,7%²), comparativement à la diminution des événements SECMAR ;
- les actions de prévention des risques du travail ont possiblement porté leurs fruits ;
- la plus grande maîtrise des matériels de sécurité à bord, en particulier les nouveaux équipements (MOB AIS notamment) a probablement permis de limiter les alertes au CROSS, en comparaison de l'année précédente.

1.3.3. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PLAISANCE

2013 [1914 en 2021] navires de plaisance dont **1204** navires de plaisance à moteur, **801** navires de plaisance à voile, **5** navires de pêche, **1** navire de servitude, **1** navire d'administration et **1** navire de charge ont été impliqués dans **1991** opérations, réparties comme suivant :

2 Chiffres du centre national de surveillance des pêches (CNSP)



Parmi ces **1991** [1885 en 2021] événements, on décompte :

Faits générateurs sur les personnes (6 % des opérations sur la plaisance) :

- **126** opérations, dont **60 %** portent sur des opérations d'aide médicale en mer
- **126** navires impliqués, dont **52** navires de plaisance à voile, **74** navires de plaisance à moteur.
- **170** personnes impliquées, dont **71** blessées et **25** malades.
 - **120** secourues
 - **25** impliquées dans une fausse alerte
 - **16** tirées d'affaire seules
 - **10** décédées [3 problèmes médicaux, 5 chutes à la mer, 1 situation indéterminée, 1 suicide]
 - **1** assistée
- **4** catégories de personnes impliquées :
 - **88 %** de plaisanciers français (96 %) ou étrangers (4 %)
 - **10 %** de pratiquants de loisirs nautiques
 - **1 %** d'autres (passagers, plongeurs)
 - **1 %** de marins professionnels

Lorsque le fait générateur porte sur les personnes, l'immense majorité des opérations (**95 %**) conduites au profit des navires de plaisance sont des opérations pour lesquelles la vie des personnes impliquées est engagée (SAR).

Faits générateurs sur les flotteurs (94 % des opérations) :

- **1875** opérations, dont les trois premières causes sont des avaries de propulsion (**40 %**), des ruptures de mouillage (**17 %**) et des échouements (**8 %**).
- **1897** navires impliqués, dont **1136** navires de plaisance à moteur, **753** navires de plaisance à voile, **5** navires de pêche, **1** navire de servitude, **1** navire d'administration et **1** navire de charge
- **4524** personnes impliquées, dont **34** blessées.
 - **3284** assistées
 - **556** tirées d'affaire seules
 - **491** secourues
 - **153** impliqués dans une fausse alerte
 - **1** décédée [1 chavirement]
 - **1** disparue [1 échouement]
- **5** catégories de personnes impliquées :
 - **98 %** de plaisanciers français (**97%**) ou étrangers (**3%**)

- **1 %** de marins professionnels, pêcheurs professionnels et pratiquants de loisirs nautiques confondus
- **1 %** d'autres (passagers)

Tous faits générateurs confondus, **22 %** [22 % en 2021] des opérations conduites au profit des navires de plaisance sont des opérations SAR. **59 %** [58 %] relèvent des demandes d'assistance pour raisons techniques dites MAS : il s'agit d'avaries ou pannes diverses résultant dans la majorité des cas soit d'un défaut d'entretien, soit d'un degré de préparation ou de connaissance insuffisant.

En nombre, les opérations sur les flotteurs de plaisance ont substantiellement augmenté. Les démâtages (**+66%**), les voies d'eau (**+35%**), les avaries électriques (**+25%**), les avaries de propulsion (**+8%**) sont les principaux faits générateurs à l'origine de la hausse des opérations sur la plaisance. A l'inverse, il est à constater une diminution sur les situations indéterminées (**-15%**), sur les hélices engagées (**-13%**) et sur les avaries de barre (**-7%**).

Le restant des opérations (**19 %**), classées dans la catégorie « divers », est stable par rapport à l'année passée [20 %]. Les opérations DIV portent en très grande majorité sur des affaires liées à des ruptures de mouillage ou des échouements. Ces événements sont le plus souvent signalés par des témoins au CROSS, qui doit alors opérer un travail minutieux et parfois fastidieux d'investigation pour connaître les causes et identifier les propriétaires ou personnes concernées. Ce travail d'enquête est parfois chronophage, en particulier lorsque les navires concernés sont difficiles à identifier du fait d'absence de marquage externes, d'absence d'informations dans les bases de données ou lorsque les témoignages sont parcellaires. En cas de doute, le CROSS peut être amené à engager des moyens de recherches afin de lever celui-ci sur un possible événement de mer.

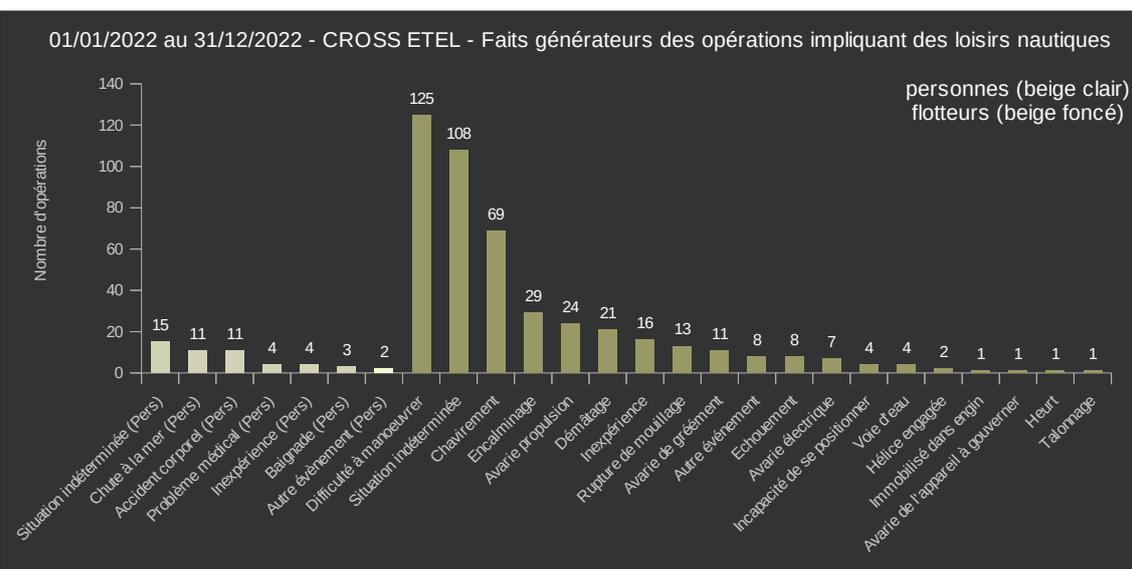
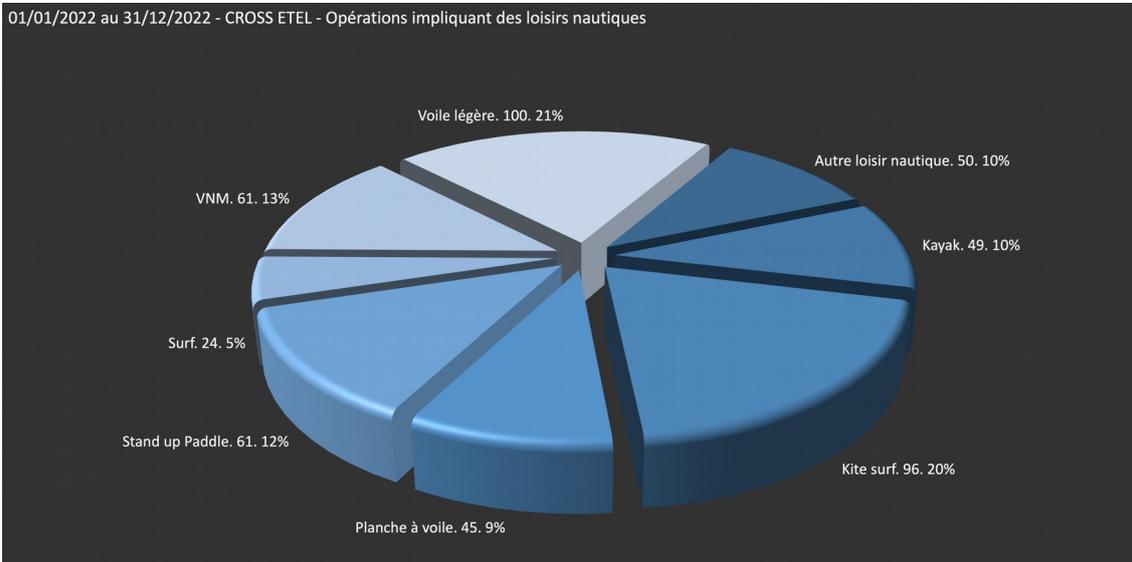
L'indispensable flottabilité individuelle

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

- navigation en solitaire ou en compagnie de personnes inexpérimentées ;
- navigation et pêche dans des secteurs dangereux ;
- équipier ou invité ne sachant pas nager et enfant ;
- navigation à bord de petites embarcations, y compris en annexe ;
- bateau non manœuvrant, volontairement ou non ;
- navigation de nuit (avec dispositif lumineux).

1.3.4. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES LOISIRS NAUTIQUES

551 [499 en 2021] engins de loisirs nautiques (véhicule nautique à moteur, planche à voile, kitesurf, surf, kayak, stand-up paddle, voile légère, autres loisirs nautiques), ont été impliqués dans **486** opérations, comme suivant :



Parmi ces **486** [461 en 2021] événements, on décompte :

Faits générateurs sur les personnes (10 % des opérations sur les loisirs nautiques) :

- **50** opérations, dont **94 %** opérations SAR
- **53** engins de loisirs nautiques impliqués
- **66** personnes impliquées, dont **13** blessées et **3** malades
 - **37** secourues
 - **14** impliquées dans une fausse alerte
 - **13** tirées d'affaire seules
 - **2** décédées [**1** chute à la mer, **1** problème médical]
- **2** catégories de personnes impliquées :
 - **86 %** de pratiquants de loisirs nautiques
 - **14 %** de baigneurs

Faits générateurs sur les flotteurs (93 % des opérations sur les loisirs nautiques³) :

³ Ce chiffre est cohérent avec la doctrine nationale qui demande à ce que le fait générateur soit mis sur le flotteur et non le pratiquant de loisir nautique.

- **453** opérations, dont les trois premières causes sont des difficultés à manœuvrer (**28 %**), des situations indéterminées (**24 %**) et des chavirements (**15 %**)
- **515** engins de loisirs nautiques impliqués
- **663** personnes impliquées, dont **19** blessées.
 - **255** secourues
 - **166** tirées d'affaire seules
 - **106** impliquées dans une fausse alerte
- **2** catégories de personnes impliquées :
 - **94 %** de pratiquants de loisirs nautiques français et étrangers
 - **6 %** de baigneurs, marins professionnels et plaisanciers

Par rapport à l'année précédente, le nombre d'événements sur les loisirs nautiques est en augmentation, comme le nombre de blessés, ainsi que le nombre de flotteurs concernés. Il faut noter que les opérations sur les loisirs nautiques étaient déjà assez faibles en 2021, l'année précédente du déconfinement (2020) ayant été marquée par un rebond important de l'activité, dont le niveau n'a depuis jamais été égalé.

Le premier fait générateur sur les personnes et sur les flotteurs de loisirs nautiques, « difficultés à manœuvrer » désigne les situations où les pratiquants en raison de la météo ou de leur niveau de pratique notamment connaissent des difficultés à regagner le bord.

Le deuxième fait générateur sur les personnes et sur les flotteurs de loisirs nautiques, « situation indéterminée » désigne l'ensemble des situations dans lesquelles le véritable fait générateur ne peut être clairement établi. En effet, ces alertes sont la plupart du temps déclenchées par des témoins à terre qui pensent relayer une situation de détresse alors que la personne n'est pas forcément en danger ou en difficulté. Il peut d'agir également des situations dans lesquelles les familles ou amis s'inquiètent de ne pas voir revenir leur proche parti en mer, alors qu'il n'était pas en difficulté. Dans d'autres cas, bien qu'une situation de détresse soit avérée, le CROSS n'est pas toujours en mesure de caractériser l'origine de la difficulté. Il arrive régulièrement que la personne impliquée regagne le bord avant l'arrivée des secours, qui seront alors dans l'incapacité de recueillir ces renseignements, la personne ayant déjà quitté les lieux.

Zoom sur l'activité de wingfoil



© Club nautique Pénestin

Le *wingfoil*, ou *wingsurf*, désigne la pratique nautique de surf sur une planche de foil à l'aide d'une aile gonflable tenue grâce à un wishbone. Cette pratique se généralise peu à peu et est source d'alerte pour le CROSS. En effet, les témoins à terre qui alertent ne sont bien souvent pas coutumiers de cette pratique :

- les pratiquants en phase de familiarisation avec l'équipement peuvent tomber plus souvent à l'eau
- pour prendre de la vitesse, le pratiquant doit positionner son aile au-dessus de sa tête et « pomper » son foil. Les témoins à terre pensent alors voir un

kitesurf en difficulté, dont l'aile serait à l'eau, ou un véliplanchiste qui aurait démâté.

En 2022, les opérations sur les *wingfoil* ont presque doublé, avec **29** événements rapportés au CROSS [15 en 2021]. Cependant, leur volume reste modeste et l'accidentologie est très limitée. Seulement **2** blessés sont à déplorer pour cette activité.

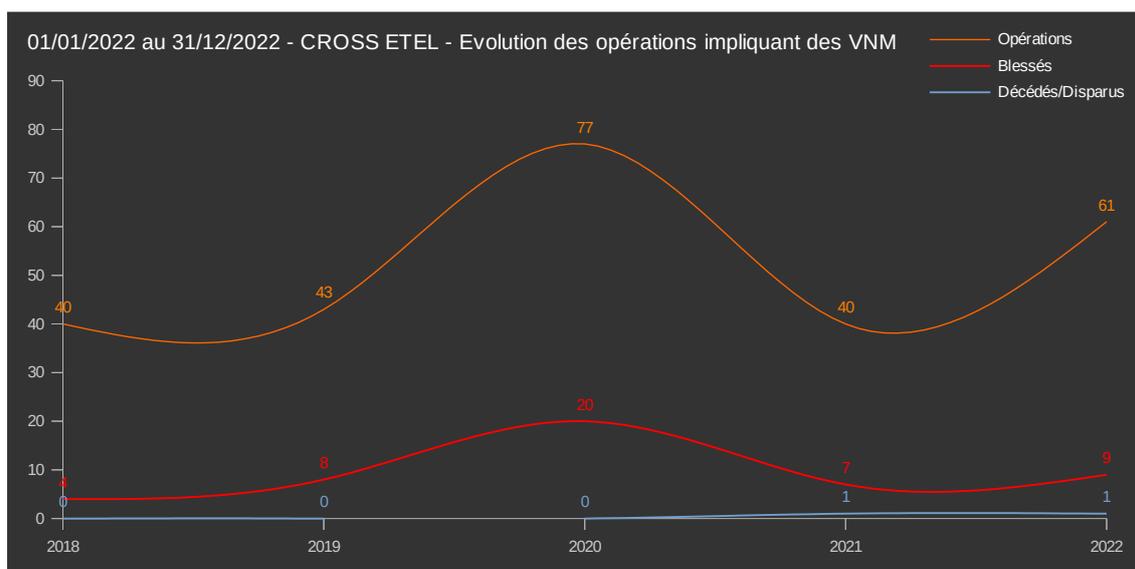
S'agissant de l'activité de **kitesurf**, seulement **96** [100 en 2021] opérations ont été enregistrées par le CROSS-A. Le nombre d'opérations est donc globalement stable. Le renforcement des actions de prévention engagées par la fédération depuis plusieurs années doit donc se poursuivre.

Prévention des accidents en kitesurf, wingfoil ou wingsurf

Afin de prévenir les risques d'accident et de déclenchement inutile des moyens, les préconisations suivantes sont à rappeler :

- Naviguer exclusivement de jour.
 - Rester toujours à moins de deux milles d'un abri.
 - S'informer au préalable des conditions de vent, force et orientation, sur la zone.
 - Ne jamais pratiquer l'activité seul.
 - En cas de perte de l'aile, penser à informer le CROSS (Tel 196) afin de ne pas déclencher inutilement un dispositif de recherche. L'identité et le numéro de téléphone du propriétaire sont obligatoirement inscrits sur l'aile.
 - Être équipé d'un équipement de flottabilité individuelle et d'un dispositif lumineux (flash light, cyalume...).
- Il est rappelé que même en cas d'une sortie de jour, des recherches peuvent être entreprises de nuit. Le dispositif lumineux est alors le seul moyen pour permettre des recherches efficaces.

Les **véhicules nautiques à moteur** (type jet-ski) ont été à l'origine de **61** [40 en 2021] opérations en 2022. Ils ont impliqué **100** [66] personnes, dont **9** [7] ont été blessées et **1** décédée (problème médical). **57 %** de ces opérations concernent des avaries diverses (MAS ou DIV) sans engager la vie des personnes. Après le pic de 2020 et la nette baisse en 2021, le nombre d'opérations remonte sans doute en raison des très bonnes conditions météorologiques propices à ce type d'activité.



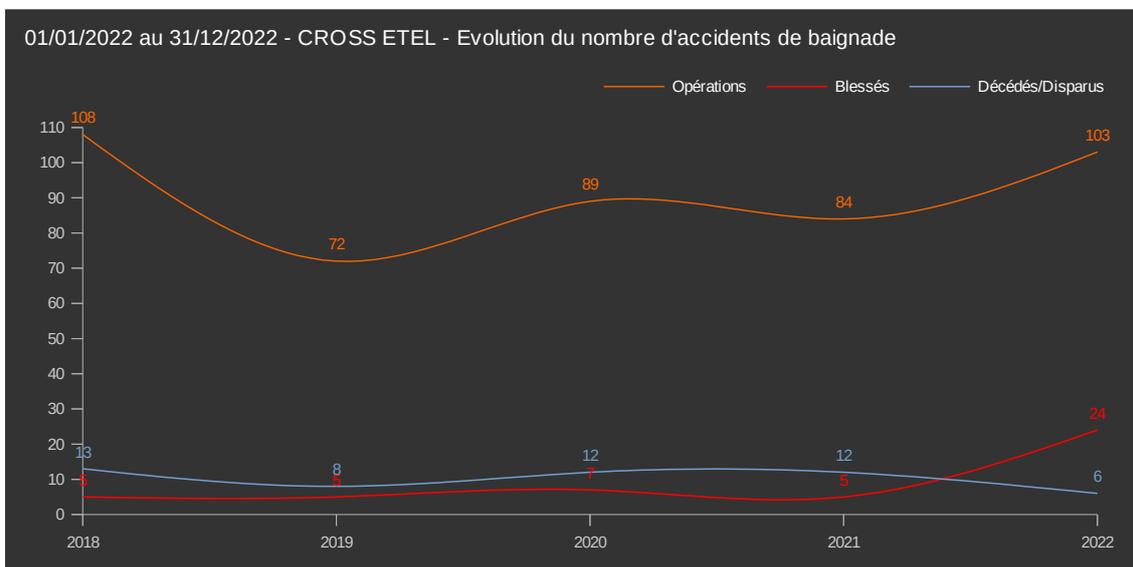
En matière de **baignade**, on dénombre **103** [84 en 2021] accidents ayant impliqué **194** personnes, dont **24** blessées. **6** personnes sont décédées. La majeure partie des accidents de baignade (**72%**) a lieu dans la bande littorale plage et 300 m, contre **28 %** au-delà de la bande des 300 m.

Seulement **36 %** [60 %] des accidents de baignade a eu lieu entre le 1^{er} juillet et le 31 août. Les accidents hors saison ont donc été très nombreux cette année.

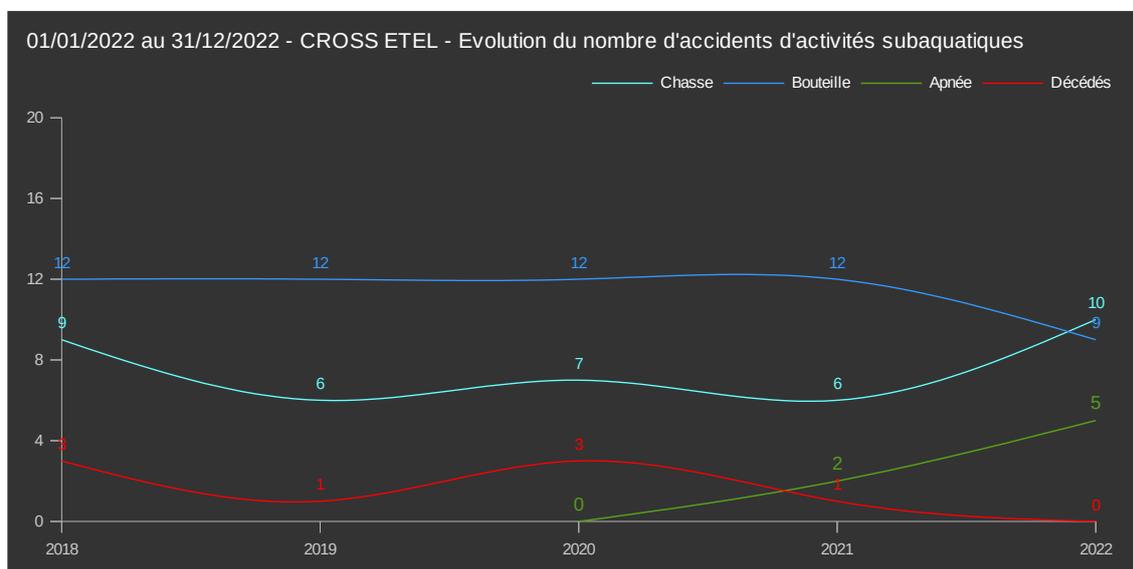
Deux facteurs pourraient expliquer cette tendance : d'une part, les épisodes de canicule ont peut-être limité la fréquentation des plages pendant la saison ; d'autre part, des conditions météorologiques exceptionnelles dès

le début du printemps et jusqu'aux vacances de la Toussaint notamment dans le sud-ouest avec des températures élevées de l'air et de l'eau ont probablement attiré les pratiquants.

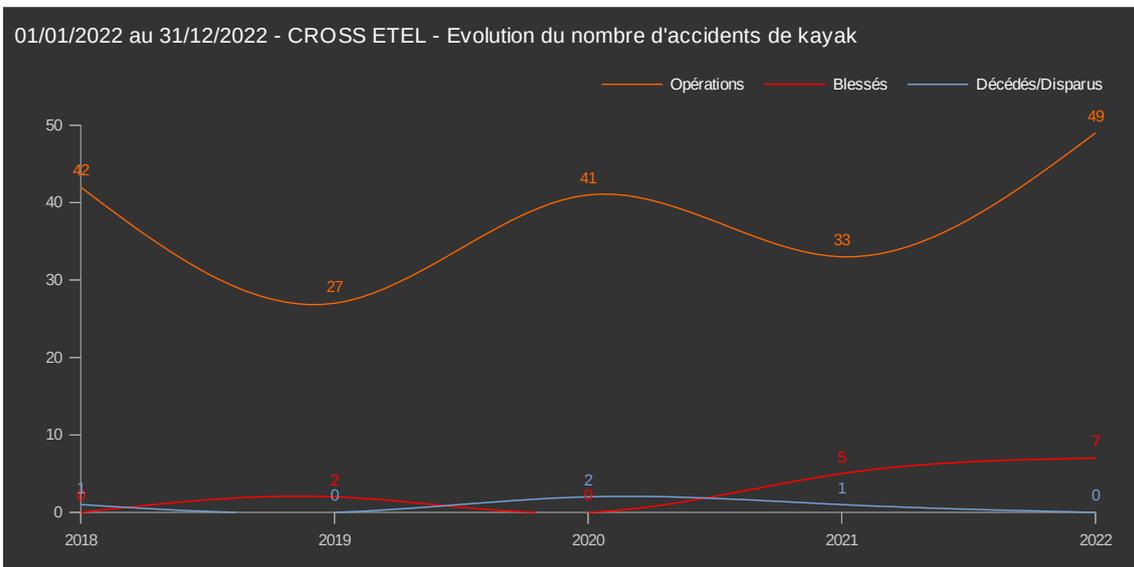
En septembre 2022, le CROSS-A a notamment coordonné **20** opérations, dont la quasi-totalité a donné lieu à l'intervention de moyens de sauvetage (**16** opérations SAR). Ces opérations en basse saison donnent lieu à l'engagement de moyens de secours par le CROSS ou via le CODIS, car l'essentiel des postes de secours ne sont plus armés ainsi qu'une partie des dispositifs supplémentaires estivaux notamment les hélicoptères.



Le nombre d'opérations concernant les activités subaquatiques est sensiblement stable avec **24** [20 en 2021] opérations de plongée bouteille, plongée apnée et chasse sous-marine, le bilan humain pour ces activités avec **aucun** décès.[1]



Le nombre d'opérations concernant des kayaks se porte à **49**, impliquant **77** personnes et entraînant **7** blessés et **0** décédé. Les événements les plus récurrents sont le chavirement (14 opérations) et les situations indéterminées ou fausse alerte (17 opérations).



1.4. AIDE MÉDICALE EN MER

Sur les **984** opérations avec un fait générateur sur les personnes, **194** [208 en 2021] sont identifiées comme « accident corporel » ou « problème médical ». Elles ont impliqué **220** personnes dont **118** blessés et **77** malades.

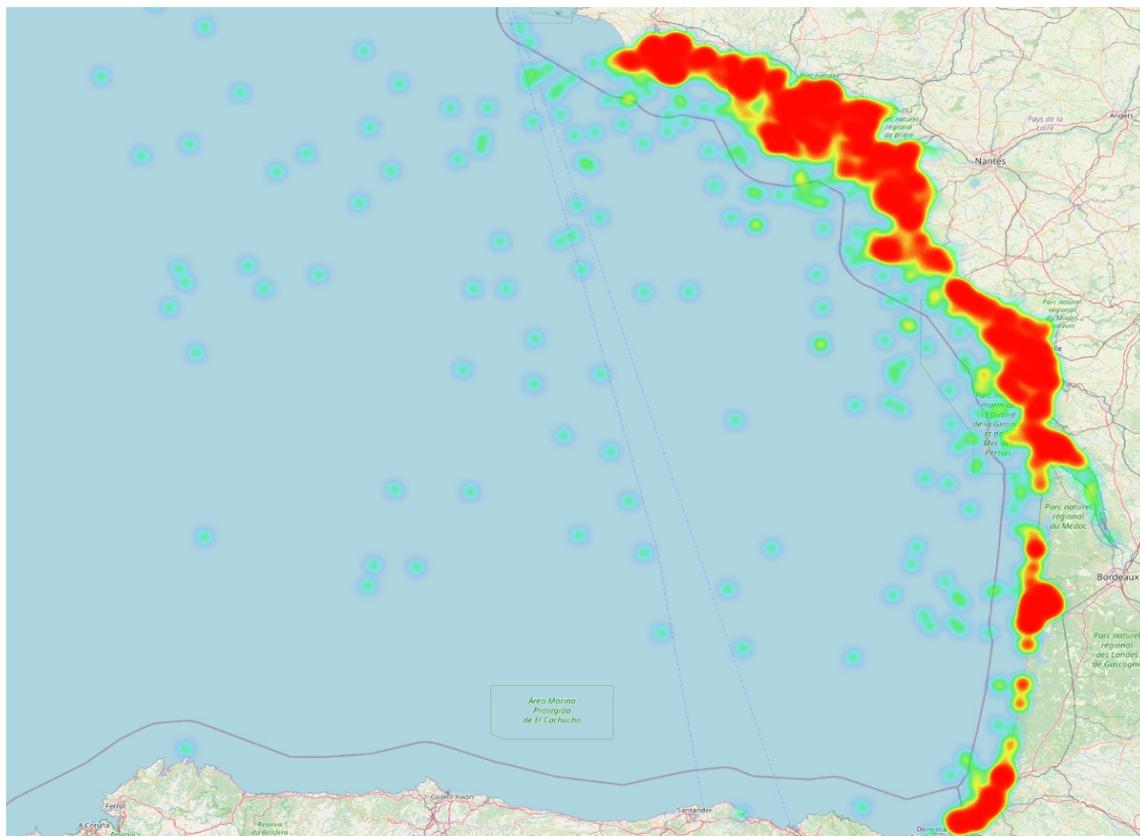
- 211 secourues,
- 4 décédées,
- 2 tirées d'affaires seules,
- 20 indemnes.

Ces accidents corporels et ces maladies ont impliqué **89** plaisanciers, **58** pêcheurs professionnels, **30** marins professionnels, **21** pratiquants de loisirs nautiques et **22** autre catégorie.

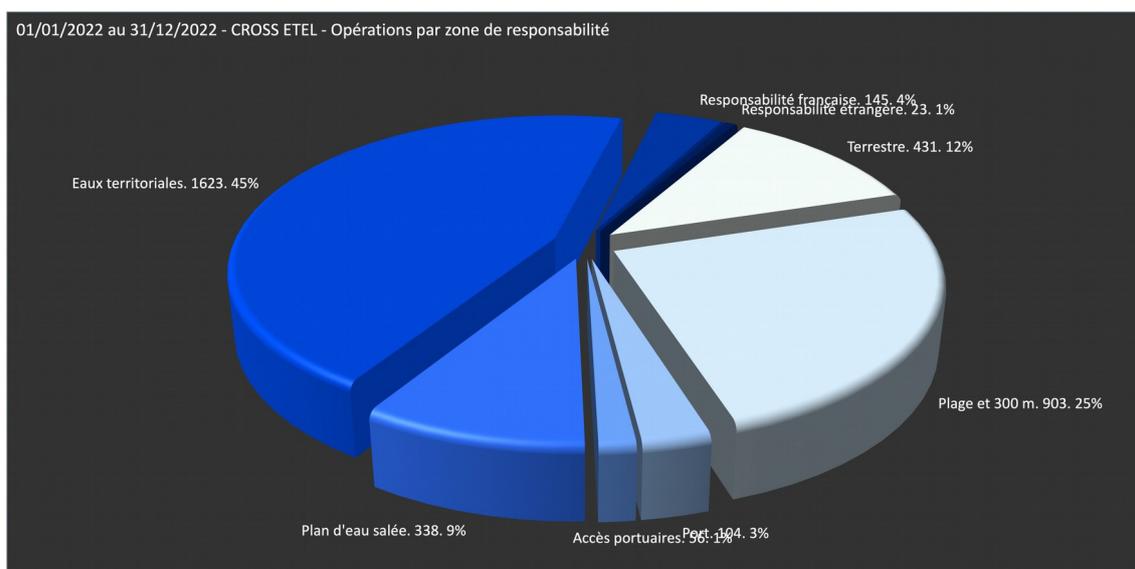
L'analyse des fonctions à bord des **220** personnes impliquées montre que les matelots (**55**) à la pêche ou au commerce ainsi que les équipiers (**39**) en plaisance représentent les personnes les plus concernées par l'aide médicale en mer.

1.5. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

Les opérations coordonnées par le CROSS-A Etel sont associées à un département côtier lorsque celles-ci se situent en secteur terrestre, sur les plages et 300m, dans les ports et les accès, sur les plans d'eau salée et dans les eaux territoriales. Au-delà des eaux territoriales, elles sont associées soit à la SRR d'Etel soit à une SRR étrangère.



Avec **95 %**, [82,6 % en 2021] les opérations coordonnées par le CROSS-A Etel qui se situent dans une bande comprise entre la terre et la limite extérieure des eaux territoriales (12 milles nautiques) retrouvent le même niveau qu'en 2020 après une baisse en 2021 due à une augmentation du nombre de situations d'avarie et de maintenance des navires de commerce au large désormais comptabilisées dans la partie SURNAV.



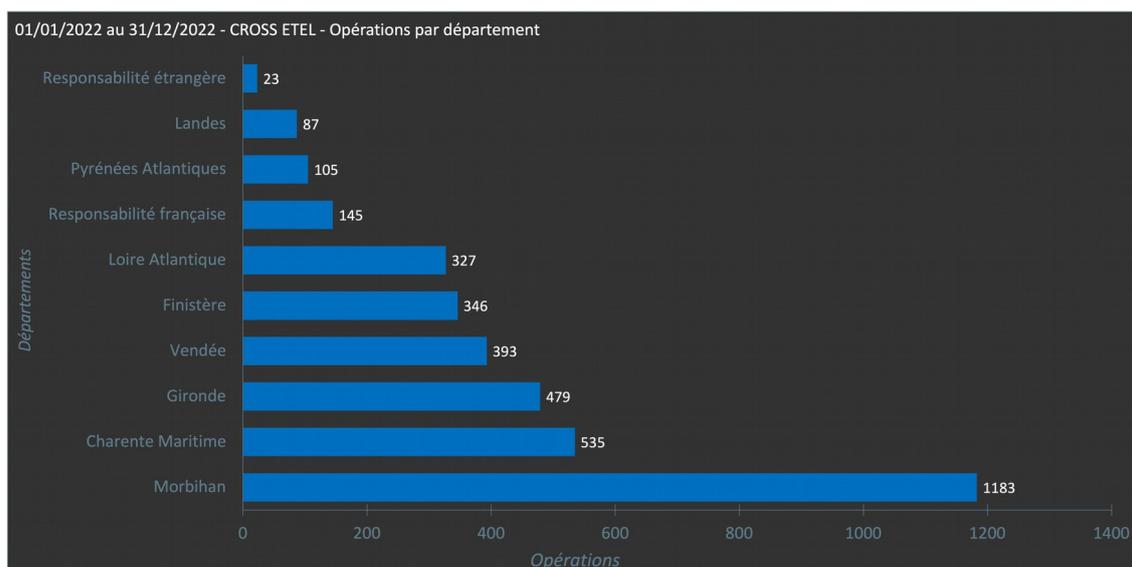
1.5.1. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR DÉPARTEMENT

Le Morbihan est à nouveau le département dans lequel le CROSS-A Etel coordonne le plus d'opérations. Ceci est parfaitement cohérent compte-tenu de la forte attractivité de ce département pour les activités de plaisance et de loisirs nautiques, de la présence de grands ports de plaisance et de l'attrait des îles et du Golfe. Le département a connu une nouvelle hausse avec **1183** [1118 en 2021] opérations mais moins importante qu'en 2021.

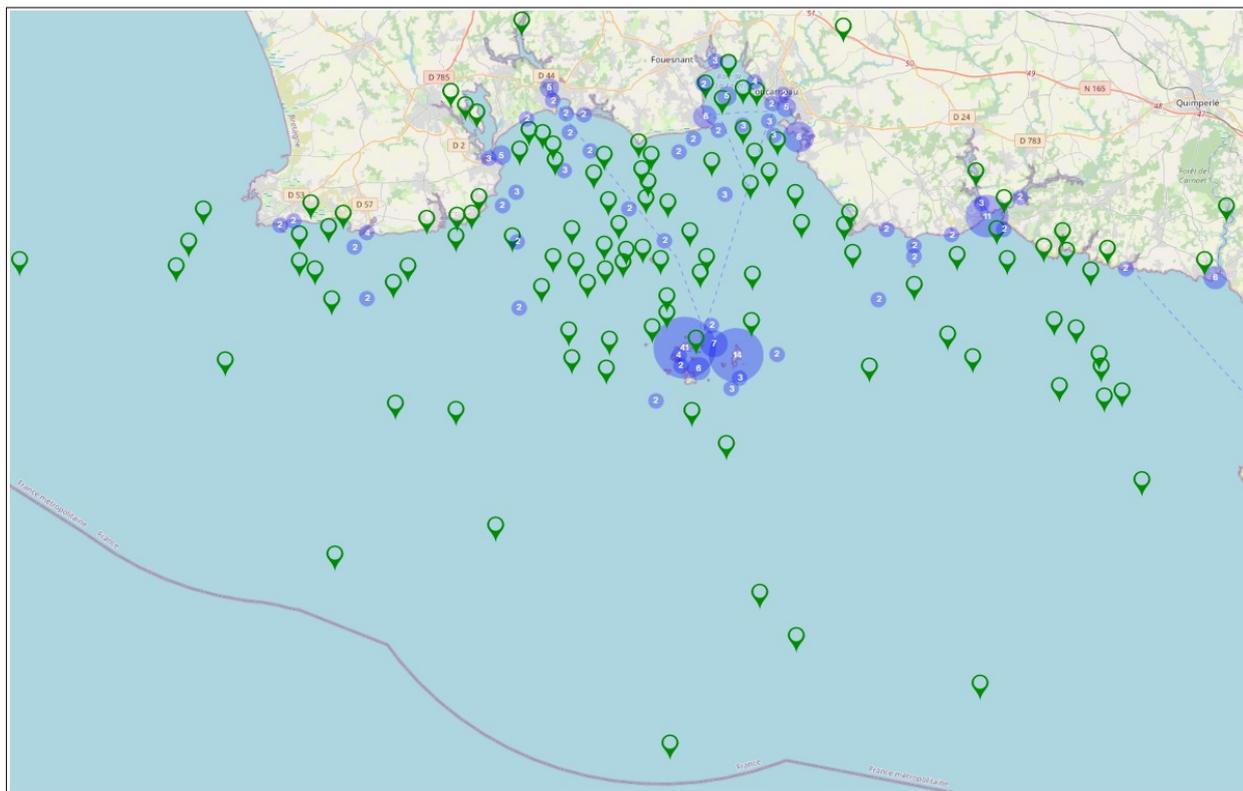
La Charente-Maritime et la Gironde arrivent en seconde et troisième position comme en 2021 malgré une très légère baisse en Gironde [483] et une augmentation en Charente-Maritime [483].

Les opérations dans la SRR ont connu aussi une forte diminution en atteignant les **145** [224] opérations revenant à un chiffre habituel [140 en 2020] après une forte augmentation en 2021.

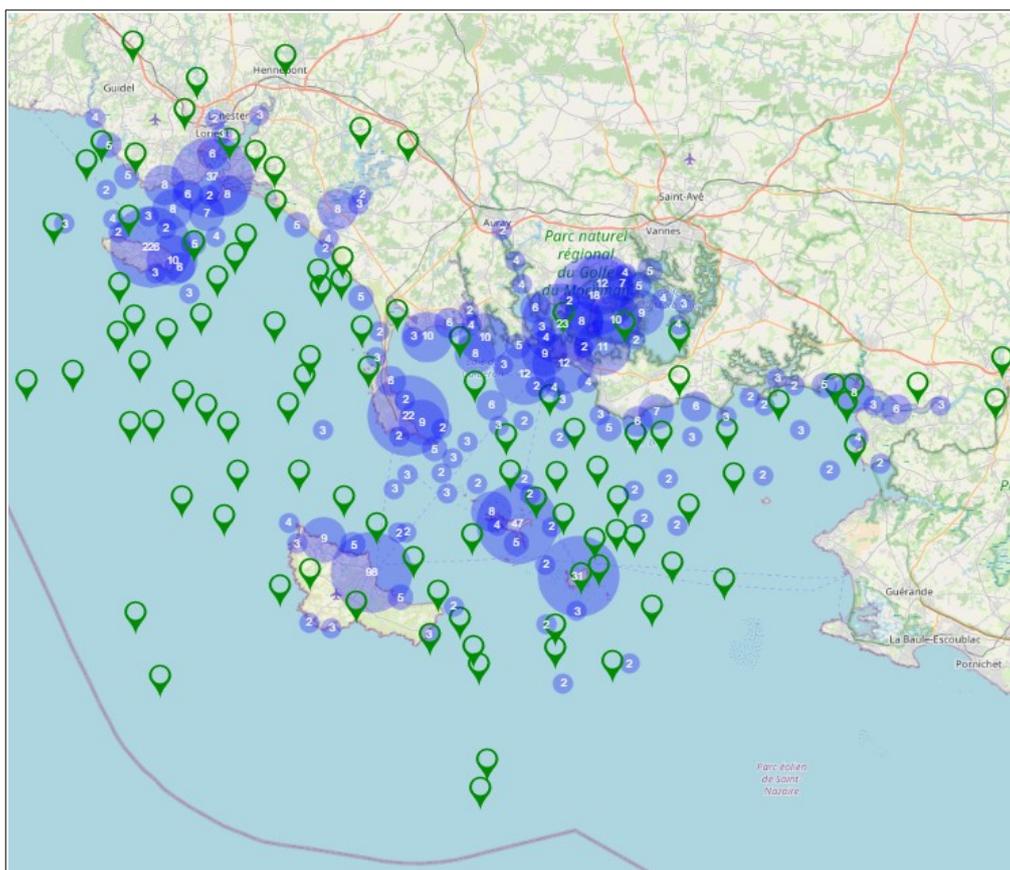
L'activité du Finistère ne représente que la côte sud de ce département, il faut donc additionner ce nombre d'opérations avec celui du CROSS Corsen.



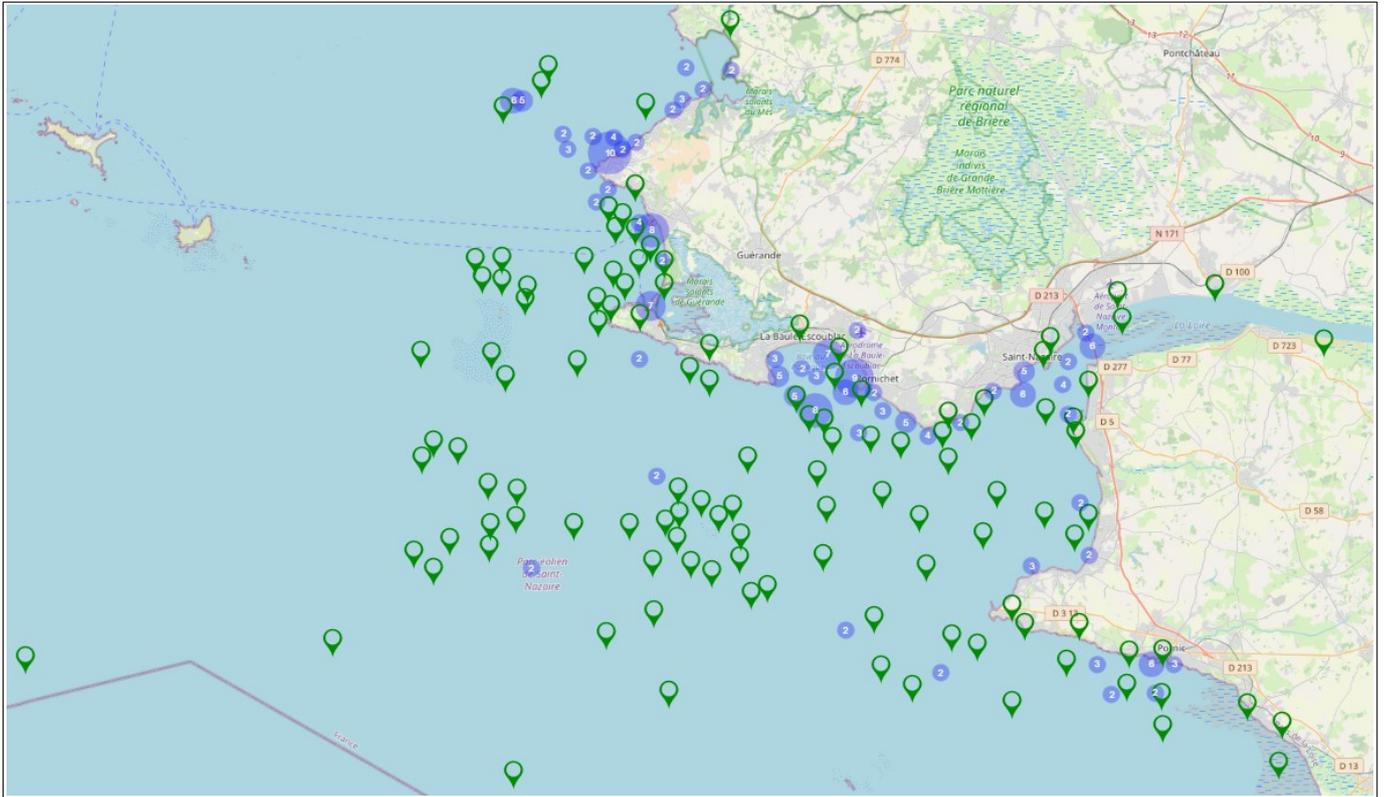
29 – FINISTÈRE SUD



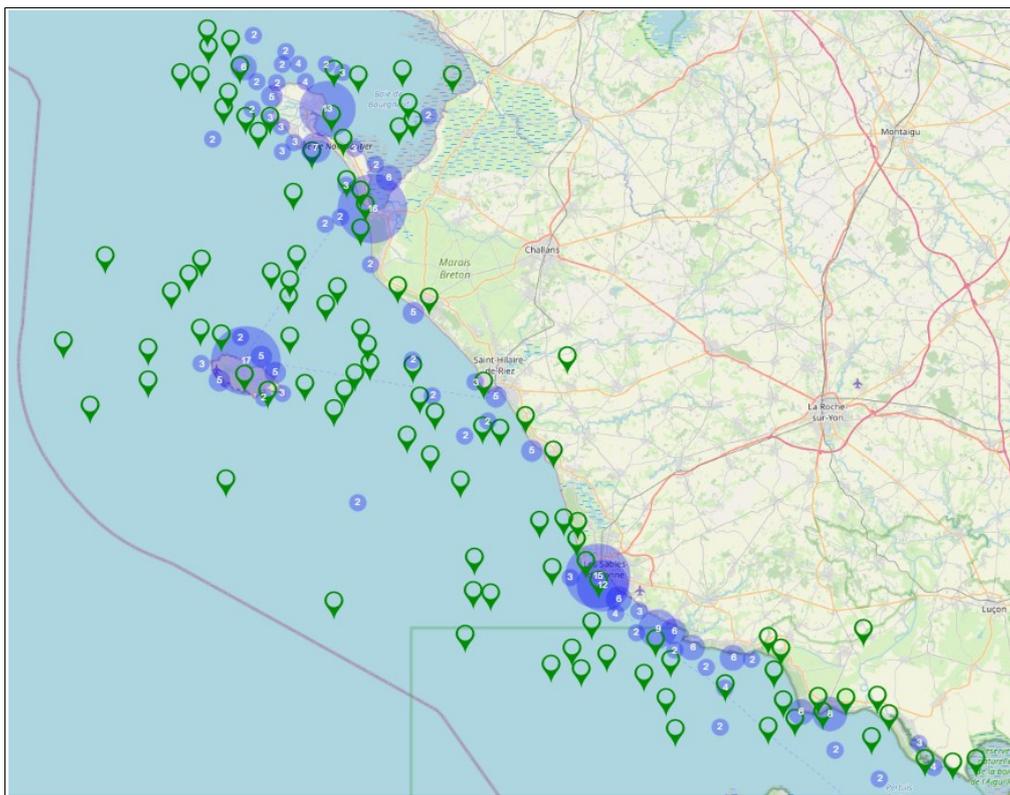
56 – MORBIHAN



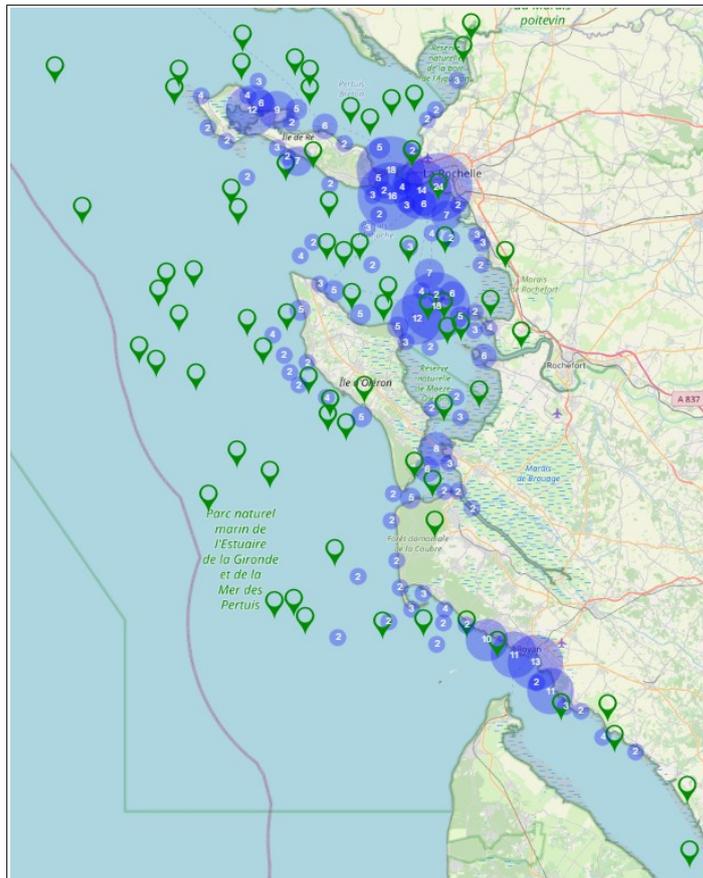
44 – LOIRE-ATLANTIQUE



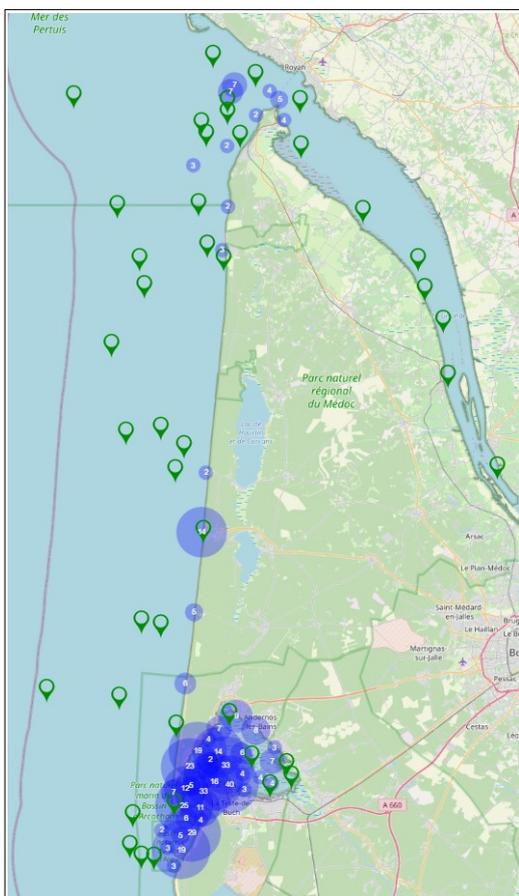
85 – VENDÉE



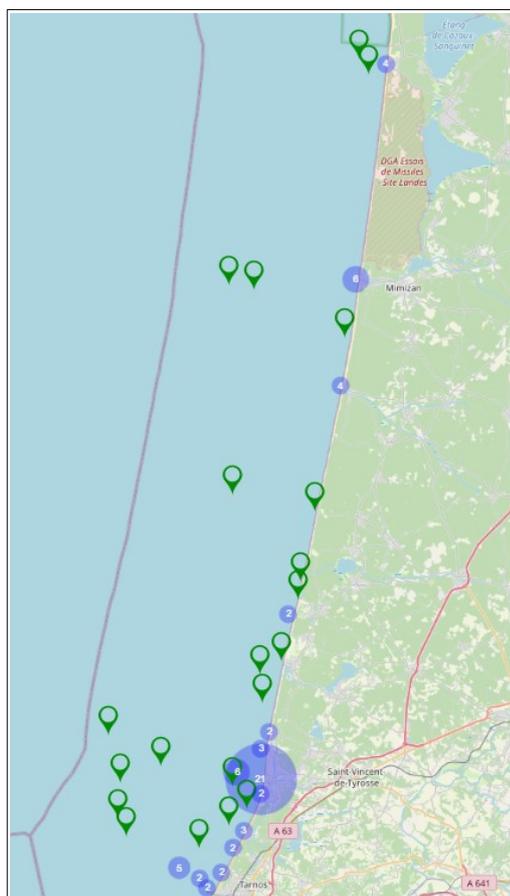
17 – CHARENTE-MARITIME

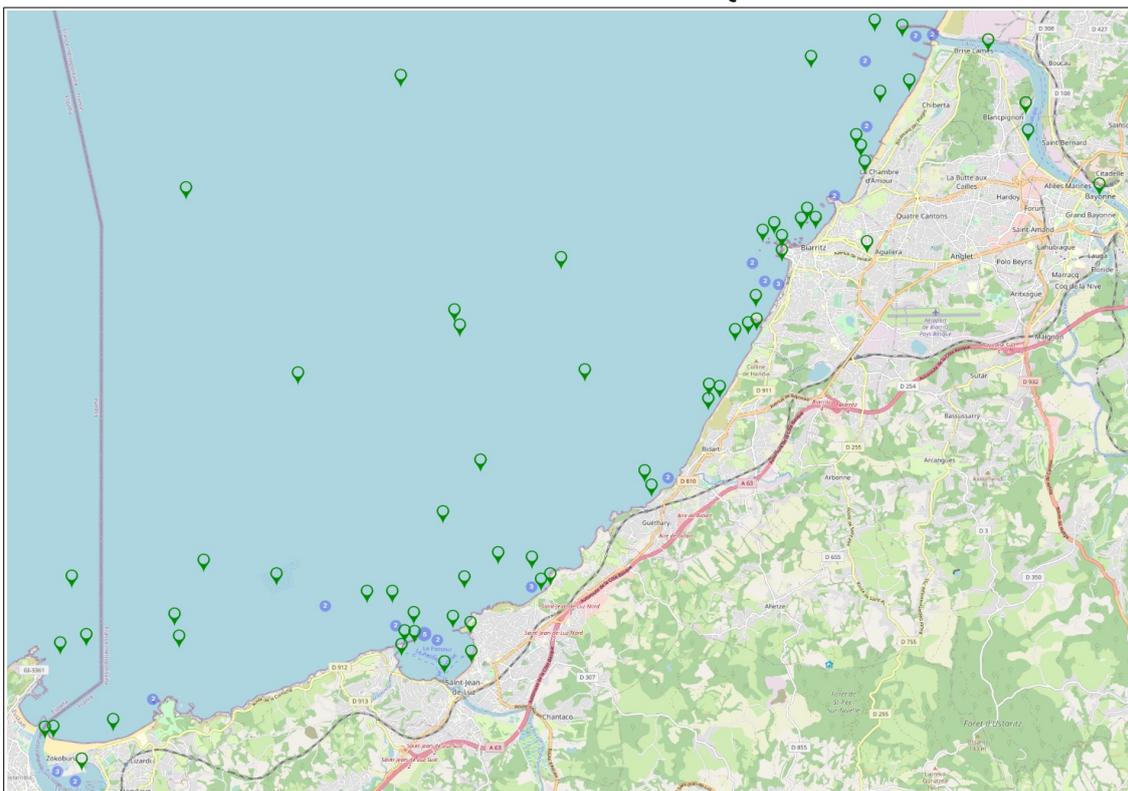


33 – GIRONDE



40 – LANDES

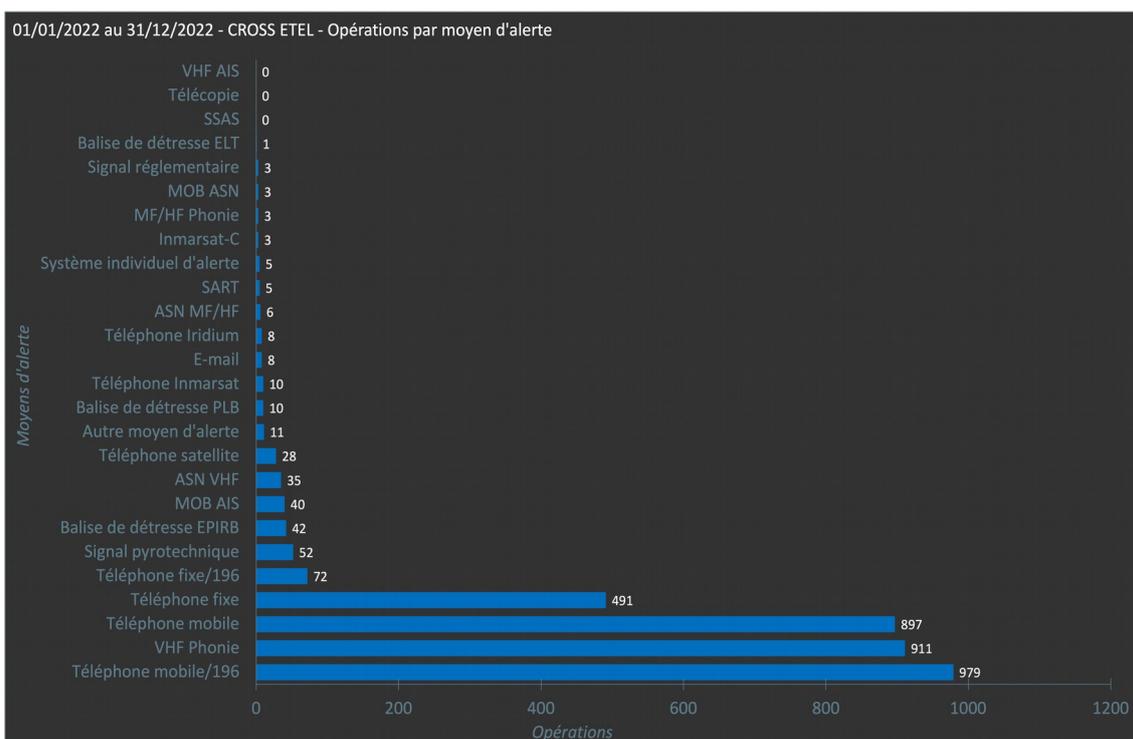


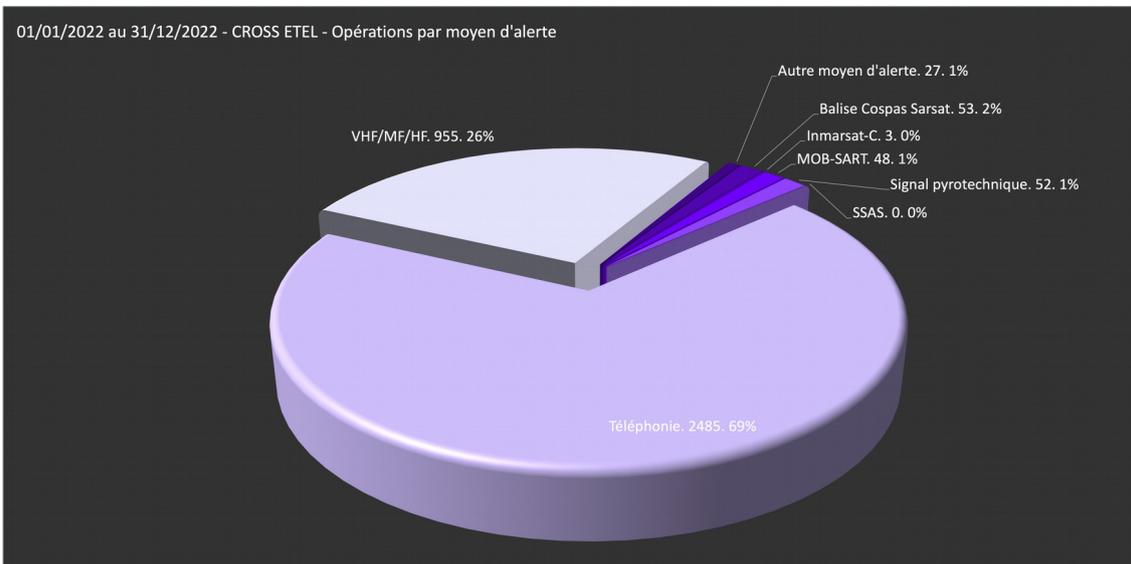


1.6. TRANSMISSION DE L'ALERTE

1.6.1. MOYENS D'ALERTE UTILISÉS

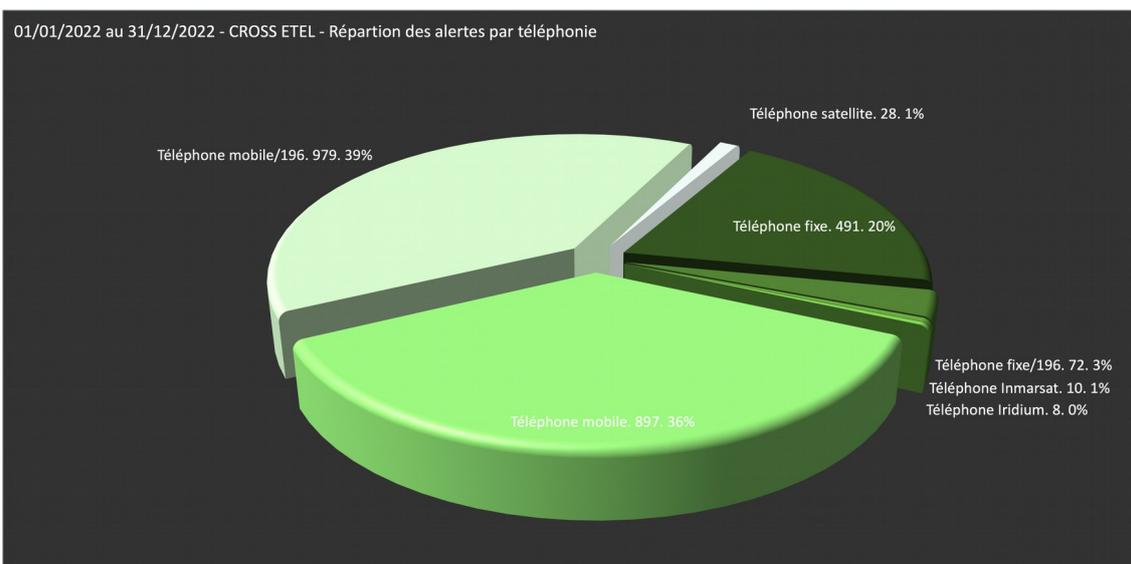
5841 informations et alertes ont nécessité l'ouverture d'un dossier événement au CROSS-A. 3623 alertes ont été associées à une opération SAR, MAS ou DIV et 2218 ont fait l'objet d'un dossier événement.



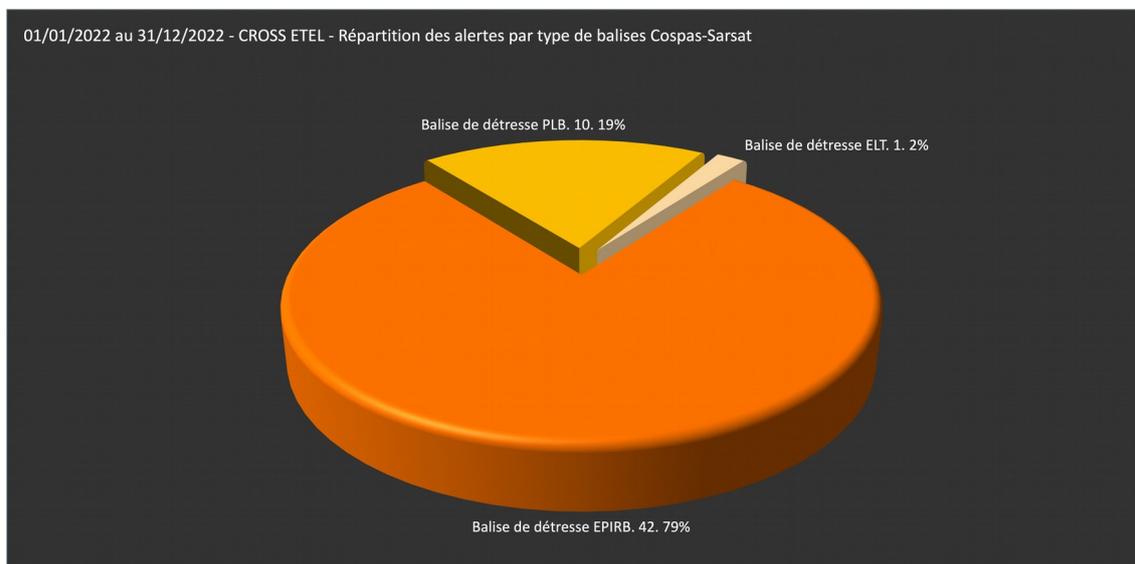


Dans **2485** cas (**69%**), le requérant utilise le téléphone. Ces appels, effectués vers le **numéro d'urgence 196** (appel gratuit), ou vers le numéro à 10 chiffres (02 97 55 35 35), sont réalisés par les personnes impliquées, des témoins et/ou peuvent transiter par d'autres organismes à terre tels que les CODIS, les CORG ou les SAMU.

Le principal fait marquant de l'année 2022 est que le numéro d'urgence 196 devient le **premier moyen d'alerte** [3^{ème} en 2021] pour la première fois, sans doute en raison des campagnes de communication menées à ce sujet.



Les balises de détresse Cospas-Sarsat représentent **53** opérations, soit **2 %** des alertes, mais **77 %** se révèlent être de fausses alertes.



La VHF phonie reste largement utilisée, avec **26 %** [28 % en 2021] des alertes transmises par les requérants. La part de l'ASN est très faible que ce soit en VHF (**35** alertes) ou en MF/HF (**6** alertes), qui sont dans la majorité des cas des fausses alertes. Il n'en reste pas moins que ce moyen d'alerte est rapide, précis et il permet de transmettre la position en direct lorsque la radio est connectée au GPS.

Il arrive fréquemment, après le recueil des éléments de l'alerte, que le CROSS continue les échanges par GSM. Cela permet :

- d'éviter la saturation des ondes VHF ;
- une qualité de communication souvent meilleure en proche littoral ;
- une géolocalisation de l'appelant (AML) ;
- un confort et une confidentialité dans les conférences médicales avec le CCMM ou SCMM.

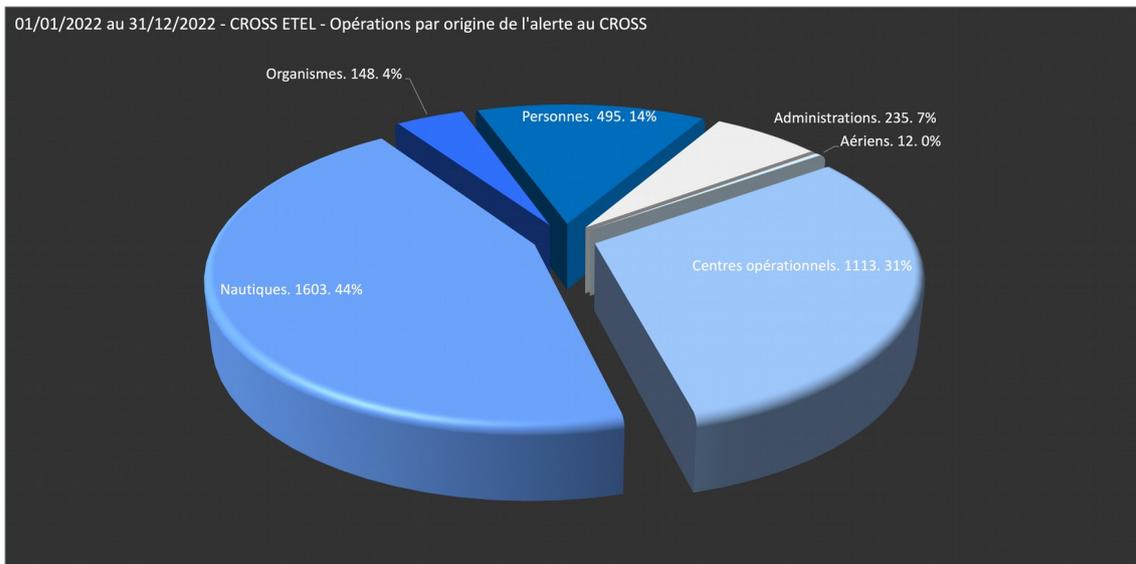
La MF est peu utilisée par les navires impliqués, y compris en zone large puisque le CROSS-A n'a reçu que **6** [3 en 2021] appels de détresse en MHF ASN et **3** [5] en MHF phonie. Pour les opérations hauturières, les systèmes satellitaires sont dorénavant privilégiés.

Quant aux autres systèmes d'alerte individuels (MOB, bracelet DIAL, etc.), ils représentent **1 %** [moins de 2 % en 2021] des alertes. Si ces produits connaissent un engouement croissant de la part des utilisateurs en raison de leur facilité d'accès et du succès marketing des constructeurs, leur utilisation n'est pas toujours conforme à la notice d'emploi et à ce titre source de fausses alertes pour le CROSS.

1.6.2. QUI DONNE L'ALERTE AU CROSS-A

Les alertes ont été transmises au CROSS-A :

- **1603** fois par des navires à la mer (navire impliqué, navire sur zone...)
- **1113** fois par des centres opérationnels (CODIS, SAMU, CROSS...)
- **495** fois par des personnes à terre (témoin, famille/proche, propriétaire...)
- **235** fois par des administrations (sémaphore, poste de plage, CSN...)
- **148** fois par des organismes (SNSM, port, école de voile, agent maritime, loueur...)
- **12** fois par des aéronefs (aéronefs d'administration, aéronefs militaires...)



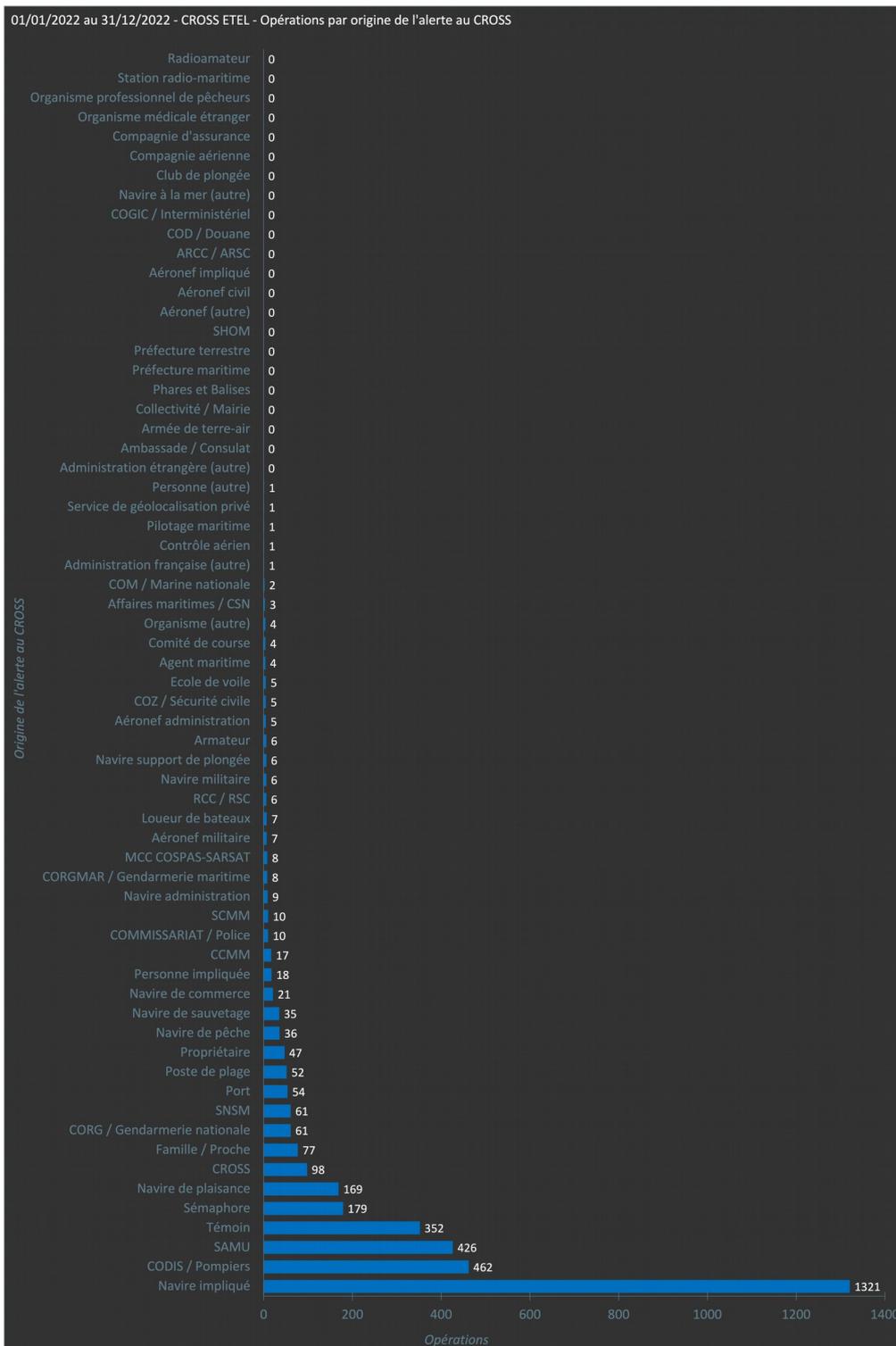
37 % [34,1 % en 2021] des alertes proviennent du navire impliqué, **13 %** [11,7 %] des alertes arrivent via les CODIS, **10 %** [9 %] sont transmises par un témoin à terre et extérieur à l'événement et **5 %** [7,4 %] sont transmises par les sémaphores de la Marine nationale.

27 % des appels transitent par un autre numéro d'urgence (pompiers, gendarme, police, SAMU) avant d'aboutir au CROSS-A. Bien que l'usage du numéro d'urgence **196** soit en belle progression, celui-ci n'est pas encore suffisamment connu des usagers de la mer, plus particulièrement par ceux ne disposant pas de connaissances maritimes.

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

*En mer, privilégier le canal VHF 16 (après l'appel initial en ASN – canal VHF 70, si votre navire est équipé) car l'alerte est ainsi entendue par tous les navires à proximité et peut-être « goniométrée » par un sémaphore. A défaut, utiliser le numéro **196**, numéro d'urgence pour contacter directement le CROSS de votre zone.*

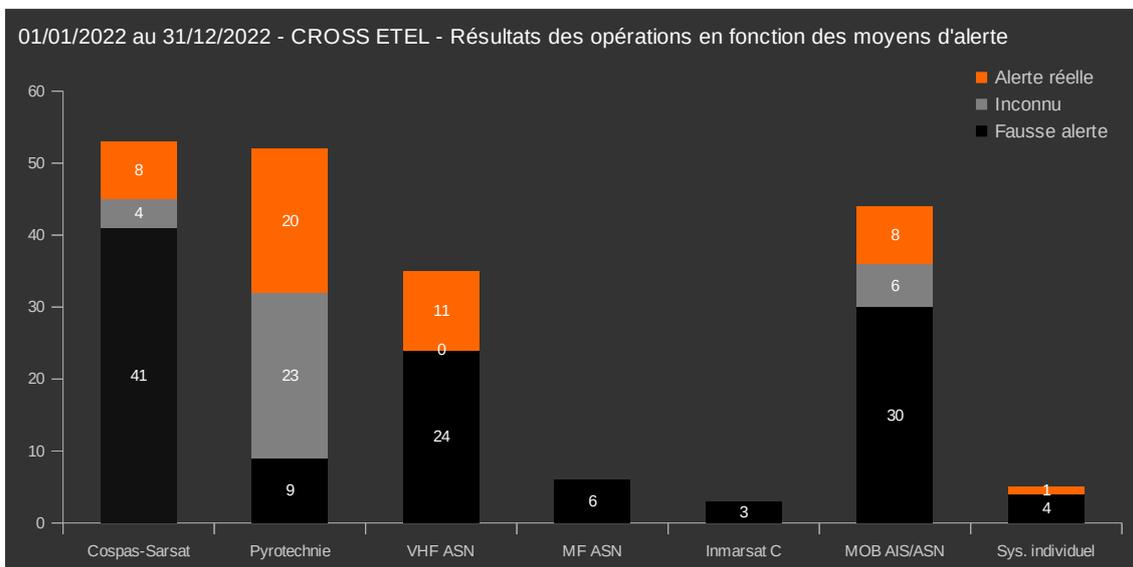
La mise en place, depuis 2021, de l'Advanced Mobile Location pour le numéro 196 permet une localisation précise et immédiate des appels. Ce nouveau dispositif accélère et fiabilise le traitement des alertes.



Comme en 2021, les cinq donneurs d'alerte principaux sont restés strictement identiques et suivent le même classement hiérarchique.

1.6.3. FAUSSES ALERTES ET INCERTITUDES

Les systèmes automatiques sont à l'origine de nombreuses fausses alertes, comme en témoigne le graphique ci-dessous. Il est essentiel, pour le CROSS-A, que ces systèmes soient parfaitement identifiés afin de permettre une rapide levée de doute sur la réalité de la détresse.



Cospas-Sarsat : sur les **53** alertes reçues, **77 %** sont des fausses alertes. Dans le cas de Cospas-Sarsat, les fausses alertes sont généralement provoquées par une erreur de manipulation ou un déclenchement intempestif. Il y a donc une diminution des fausses alertes [87,5 % en 2021], ce qui fait revenir aux chiffres plus habituels enregistrés en 2020 [78%].

Pyrotechnie : sur les **52** observations de feux à main et de fusées parachutes reportés, **44 %** sont des incertitudes. Certains témoignages consécutifs à l'observation de phénomènes météorologiques ou aériens (éclairs, étoile filante ou passage d'un aéronef) peuvent parfois être confondus par des observateurs non avertis avec des signaux pyrotechniques.

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

De même, l'article 322-14 du Code Pénal dispose que le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information faisant croire à un sinistre et de nature à provoquer l'intervention inutile des secours est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

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

MOB AIS et MOB ASN : Sur les **43** alertes reçues [65 en 2021], **69,8 %** sont des fausses alertes [89,5 %]. **93 %** proviennent des MOB AIS et **7 %** des MOB ASN. Ce matériel relativement récent est de plus en plus répandu : de nombreux professionnels de pêche se sont équipés de MOB AIS/ASN en raison de la nouvelle réglementation imposant aux professionnels naviguant seuls de s'équiper et aux campagnes d'équipement réalisés par différents comités des pêches de la façade. Par ailleurs, les professionnels travaillant sur le parc éolien de Guérande, les participants aux épreuves de course au large et les services de secours (SNSM, pompiers) sont également équipés ou en cours d'équipement de ce type de matériel.

Le nombre de fausses alertes sur les MOB a diminué de façon substantielle, en particulier pour les pêcheurs professionnels et pour les plaisanciers. En revanche, le chiffre reste le même pour le parc éolien de Saint Nazaire. Cette baisse pourrait être due à l'amélioration de la qualité des matériels mis en circulation. Alors que ce système d'alerte est efficace, certains modèles s'avèrent en effet trop sensibles à l'humidité ou à la manipulation, sources de déclenchements intempestifs. En outre, les actions de sensibilisation aux conditions

d'emploi des équipements pourraient avoir été renforcées auprès des utilisateurs, professionnels ou plaisanciers.

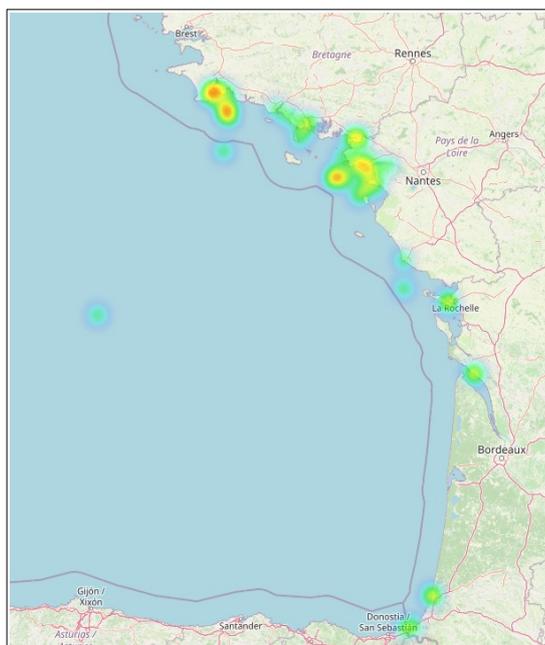
La maîtrise de ces nouveaux types de matériels par leurs utilisateurs doit toutefois encore pouvoir être améliorée. Outre la nécessaire fiabilisation de ces équipements par les constructeurs, le travail de sensibilisation aux spécificités de ces équipements doit être poursuivi, en particulier par les constructeurs eux-mêmes et leurs distributeurs (coopératives, shipchangers, etc.).

Enregistrer sa balise auprès de l'ANFR (Agence nationale des fréquences)

Le parc des balises MOB-AIS est en pleine croissance et pose des problèmes lorsque celles-ci ne sont pas enregistrées. Il est donc parfois impossible, pour le CROSS, de faire le lien avec un navire ou un propriétaire.

*La **déclaration de la balise auprès de l'ANFR** est aujourd'hui le seul moyen de faire ce lien entre la MOB et le propriétaire. Bien que le nombre de balises déclarées soit en augmentation, il reste insuffisant. Ce défaut d'enregistrement auprès des autorités compétentes est problématique, dans la mesure où il rallonge considérablement les levées de doute et peut entraîner l'engagement de moyens de recherche.*

La carte de chaleur ci-dessous permet de localiser les alertes MOB-AIS et MOB ASN reçues en 2022.



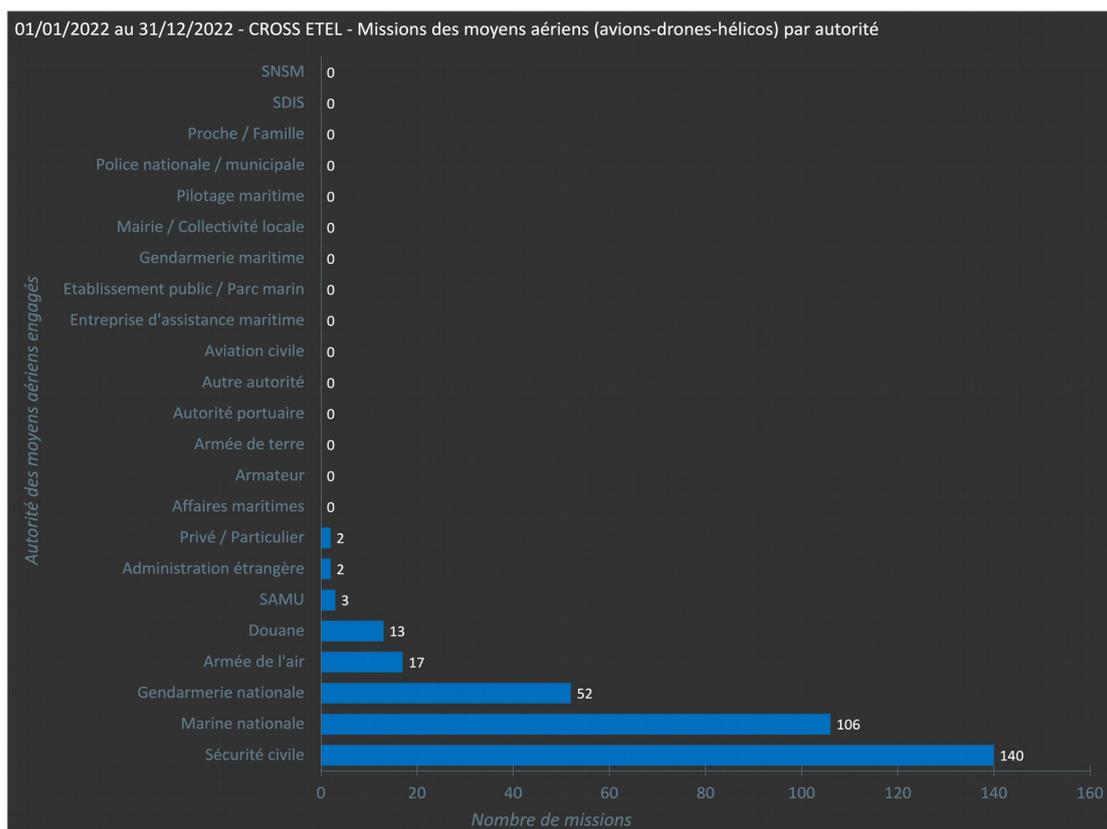
1.7. MOYENS DE SAUVETAGE

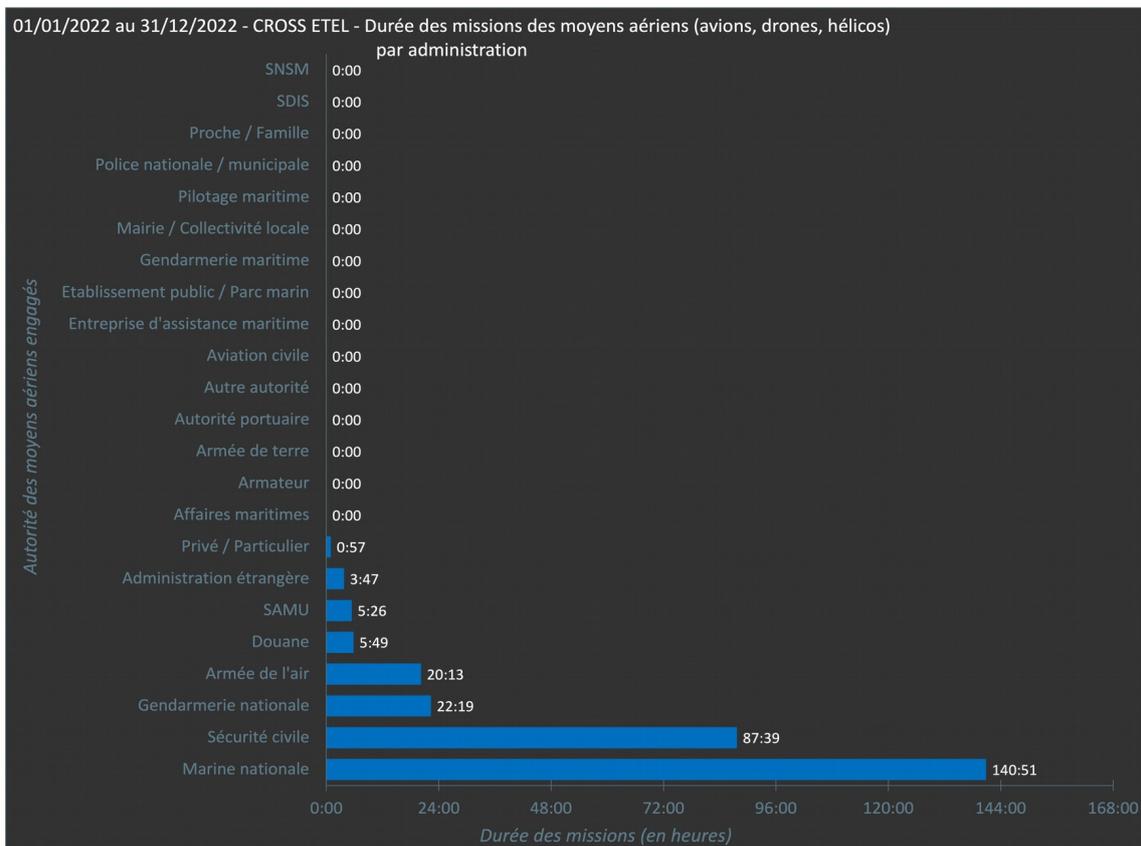
En réponse aux alertes de détresse, le CROSS-A Etel peut solliciter l'ensemble des moyens nautiques et aériens des différentes administrations travaillant sur le domaine maritime ainsi que les vedettes et semi-rigides de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). Par extension, et en application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

Pour l'année 2022, **4496** missions [4147 en 2021] pour **5676** heures [5297] de moyens aériens, nautiques et terrestres ont été coordonnées par le CROSS-A Etel. Cette année encore, il est important de souligner l'engagement et la motivation des services de l'État comme des autres partenaires. Cette mission est notamment assurée grâce à la disponibilité sans faille des très nombreux bénévoles des 41 stations SNSM de la façade.

1.7.1. MOYENS AÉRIENS

La répartition des **335 missions** [242 en 2021] de moyens aériens, pour une durée de **287 heures** [221], sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :





En 2022, le nombre de missions des moyens aériens et le nombre d'heures de vol correspondantes ont nettement augmenté (**+93 missions** et **+66 heures**), après une tendance à la baisse en 2019 et 2020. Cette forte augmentation peut s'expliquer par :

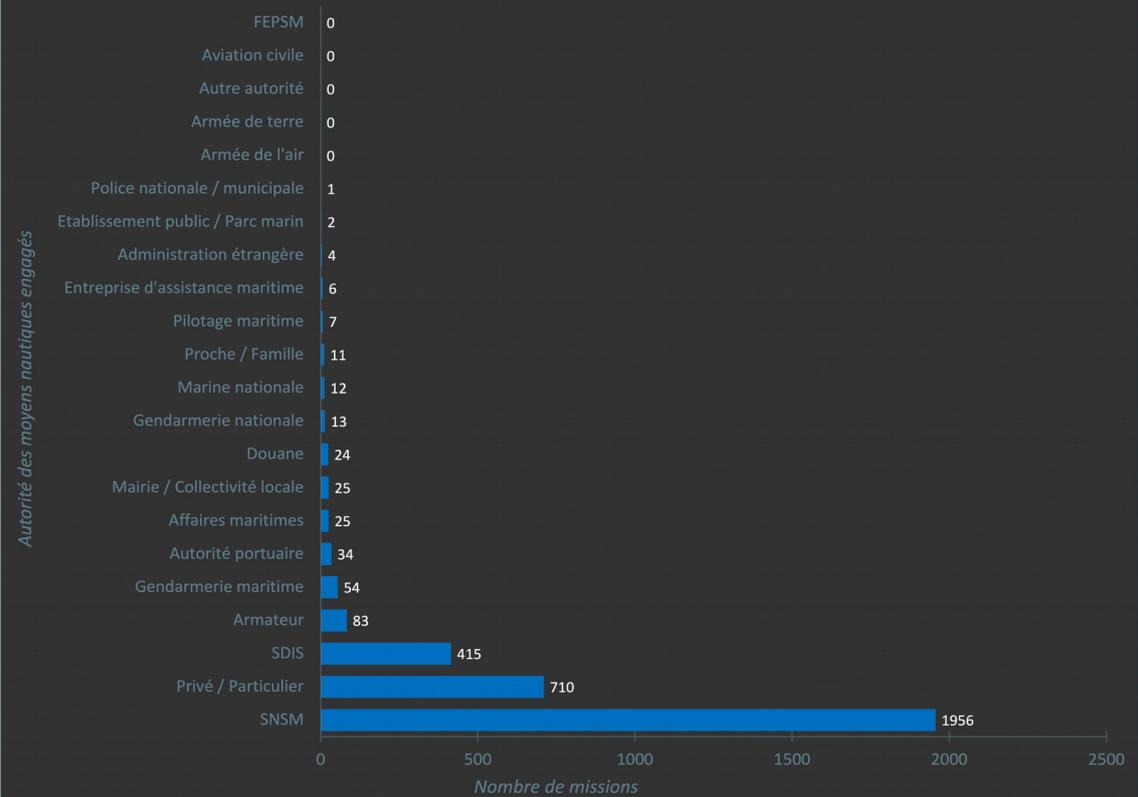
- une meilleure disponibilité des moyens aériens ;
- plusieurs engagements d'aéronefs pour des opérations d'évacuation au large, loin de la côte. L'engagement des avions Falcon 50 est alors plus fréquent quand les hélicoptères se rendent dans ces zones éloignées ;
- la forte augmentation des opérations liées à la baignade hors saison. L'intervention d'un aéronef est alors indispensable pour récupérer efficacement une ou plusieurs personnes en difficulté dans les baïnes.

1.7.2. MOYENS NAUTIQUES

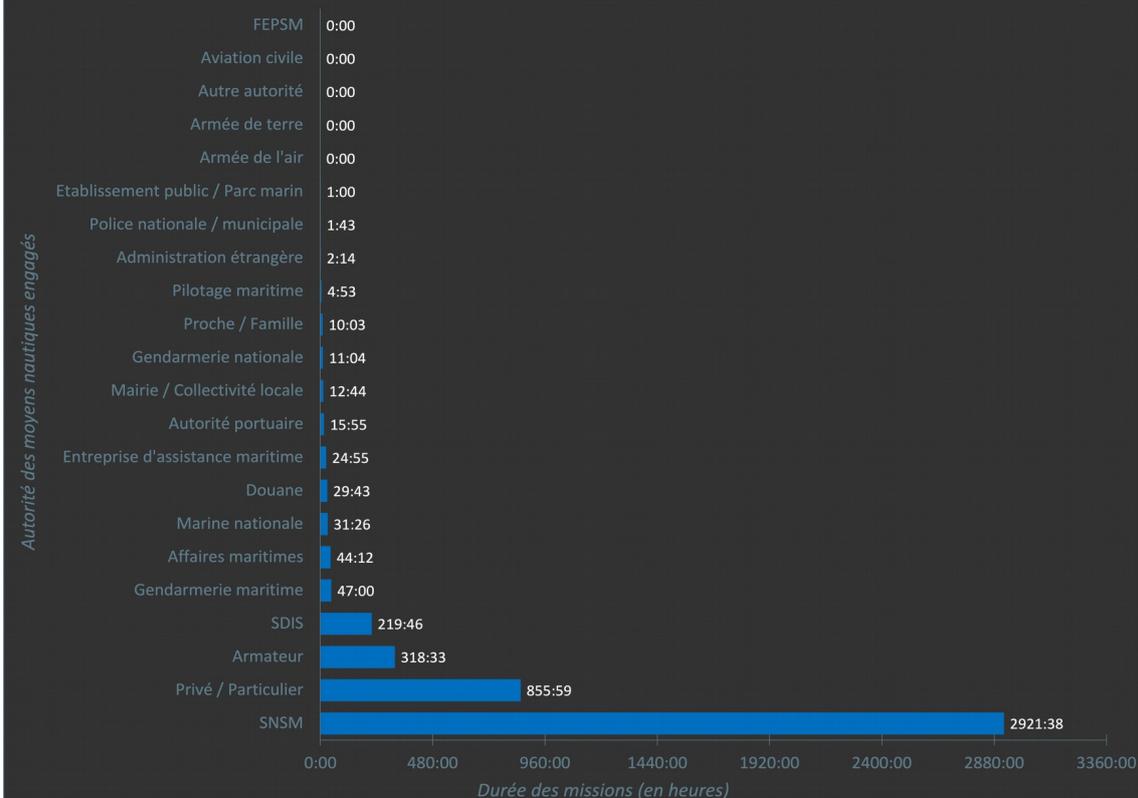
Sur les **3382 missions** [3167 en 2021] des moyens nautiques pour une durée totale de **4553 heures** [4331], les bénévoles de la SNSM continuent à tenir le rôle de premiers partenaires maritimes du CROSS-A, assurant **1956 interventions** soit **57,8 %** des interventions nautiques. Par ailleurs, une grande partie est assumée par les moyens privés sur zone, déroutés ou non par le CROSS-A, qui assurent près de **21 %** des interventions nautiques. Ce pourcentage se renforce même par rapport à 2021⁴. La solidarité des gens de mer n'est donc pas un vain concept, elle est réellement indispensable à la réussite de ces opérations diverses de sauvetage et d'assistance.

4 En application de la doctrine SeaMIS, le CROSS distingue les navires assistants ou remorqueurs déroutés par le CROSS (considérés comme moyens « privés »), des navires engagés par l'armateur lui-même pour assister son navire (les SRU sont alors considérées comme appartenant à la catégorie « armateur »). Cette distinction est particulièrement valable pour les opérations d'assistance de navires professionnels, en particulier de pêche.

01/01/2022 au 31/12/2022 - CROSS ETEL - Missions des moyens nautiques par autorité

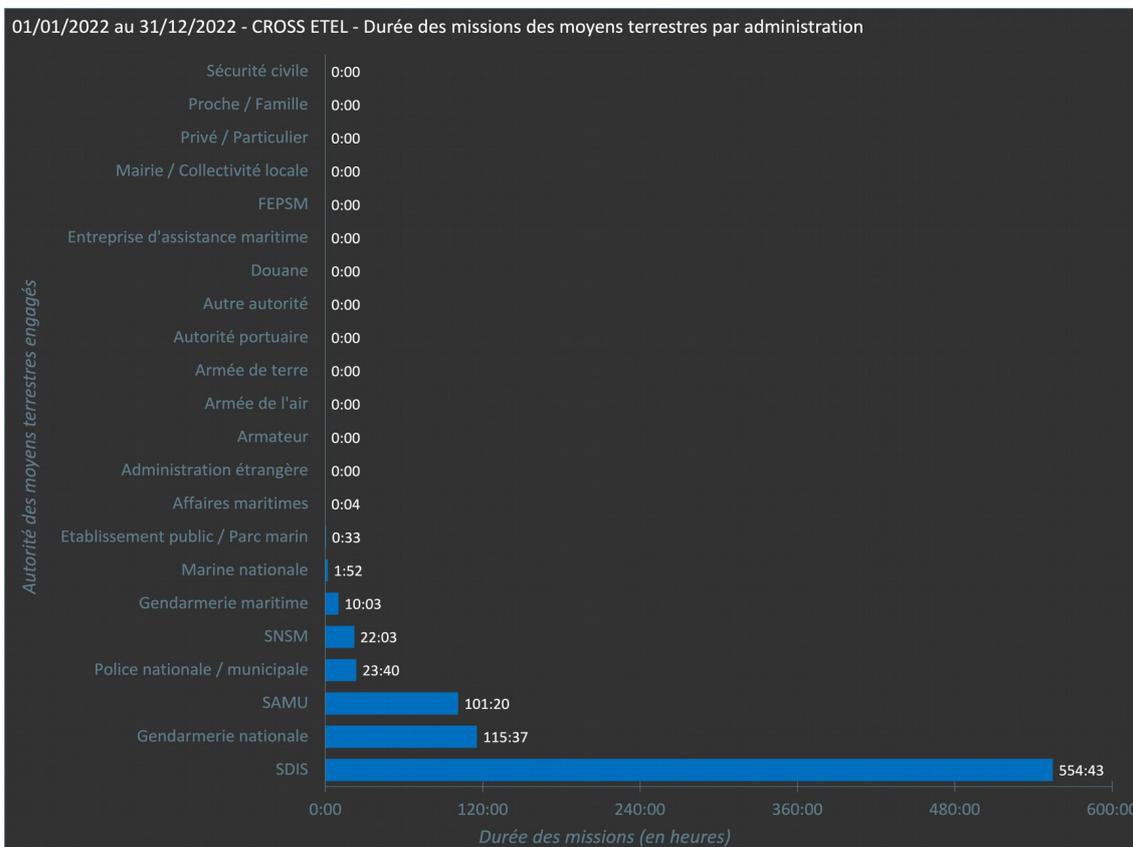
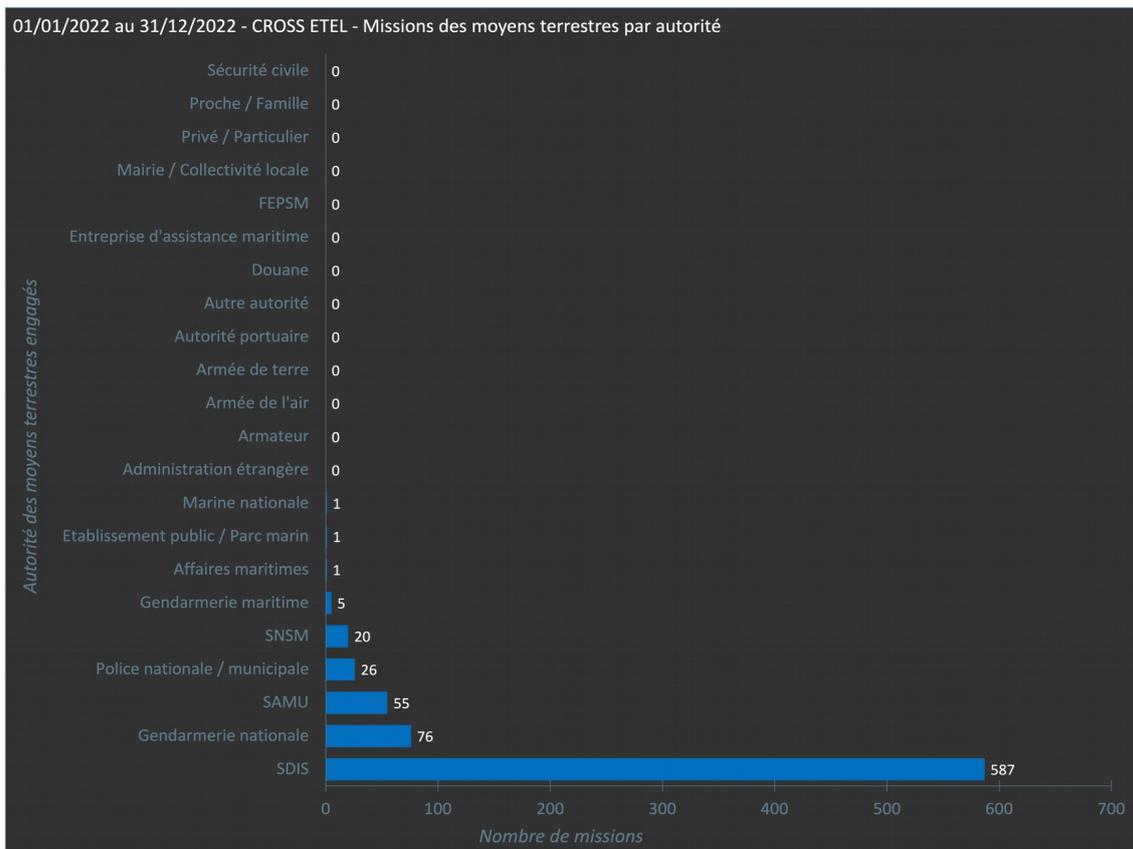


01/01/2022 au 31/12/2022 - CROSS ETEL - Durée des missions des moyens nautiques par administration



1.7.3. MOYENS TERRESTRES

La répartition des **772 missions** [738 en 2021] des moyens terrestres pour une durée de **830 heures** [745], engagés sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :



Les moyens pompiers et dans une moindre mesure les moyens de gendarmerie sont très largement sollicités pour effectuer des patrouilles terrestres. Dans le cadre d'incertitudes ou de disparitions inquiétantes en zone littorale, ces patrouilles terrestres très rapidement mobilisables sont particulièrement utiles dans le recueil d'informations.

1.8. OPÉRATIONS MARQUANTES

Opération SAR n°0746 du 07 avril 2022

Avarie de l'appareil à gouverner sur le voilier « MARINA » – Golfe de Gascogne



Le 7 avril à 07h34, le CROSS Corsen relaie la société GARMIN USA qui signale la réception d'un message de détresse du voilier suédois « Marina » suite à une avarie de gouvernail. Le CROSS-A Etel prend alors la coordination et demande le déroutement d'un vol d'un avion de la Marine nationale « Atlantique II ». Une fois sur zone, l'Atlantique II relaie la demande d'assistance remorquage du « Marina ». Considérant les conditions météorologiques défavorables, avec un vent d'ouest force 7 et une mer 6, le CROSS envisage également la nécessité d'une évacuation de l'équipage. Le CROSS-A contacte alors le navire de pêche « Lagardère 2 » présent à proximité qui signale être

en capacité de remorquer le « Marina ». Après contact avec l'assureur, le « Lagardère 2 » se rend sur zone pour tenter de le prendre en remorque, sachant que le skipper du « Marina » juge trop dangereux de monter sur le pont avec les conditions météorologiques sur zone.

Le lendemain, l'hélicoptère de la Marine nationale « Guépard Yankee » est engagé pour une évaluation de la situation sur zone. « Guépard Yankee » permet le passage d'une remorque entre le « Marina » et le « Lagardère 2 » afin de ralentir la dérive vers la côte. L'hélicoptère « Raffut SAR » est alors placé en alerte à 1h en cas de dégradation de la situation à bord du voilier et en soutien à « Guépard Yankee ». La SNS 085 de Port Médoc est mise en alerte pour prendre le « Marina » en remorque le 09 au matin. Le « Lagardère 2 » signale alors qu'après la rupture d'une première remorque, c'est un chaumard du « Marina » qui cède à la traction et compromet tout nouveau passage de remorque.

Le 09 avril à 05h54, la SNS 085 appareille. Trois heures plus tard, le remorquage débute vers Port Médoc. A 19h31 le « Marina » est en sécurité à Port Médoc et ses trois membres d'équipage ne nécessitent aucune prise en charge médicale.

- + Bonnes réactions de l'équipage du navire
- + Engagement rapide d'un moyen aérien pour évaluation de la situation
- + Choix de ne pas évacuer les personnes dans des conditions météo fortes en raison de l'intégrité du floteur malgré son avarie

Opération SAR n°2554 du 10 juillet 2022

Crash d'un avion Cessna de tourisme près de l'île de Ré - 17



A 10h24, la vedette de plaisance « Aegir » signale avoir vu un avion de tourisme se crasher en mer à proximité de sa position. Le CROSS-A engage immédiatement la SNS 458 de l'île de Ré. A 10h29, l'« Aegir » a visuel sur une personne à la mer qui est sortie de l'avion. L'hélicoptère de la Marine nationale « Guépard Yankee » est immédiatement engagé. Une autre vedette de plaisance « Yseo » présente sur zone, repêche le naufragé à 10h33 qui confirme qu'il était seul à bord de l'avion.

Quelques minutes plus tard, l'avion coule entièrement. La victime sera récupérée par une embarcation de la gendarmerie qui avait entendu

les appels sur le canal 16 puis prise en charge par la SNS 458 à 10h49 qui confiera la victime à une ambulance VSAV des pompiers à Saint-Martin de Ré. La victime sera prise en charge à l'hôpital de La Rochelle une heure après. L'épave de l'avion sera renflouée et ramenée à terre le 21 juillet.

- + Forte réactivité des moyens de secours qui a permis la rapide prise en charge du pilote
- + Très bonne coordination avec l'ARCC Lyon Mont Verdun

Opération SAR n°3346 du 01 août 2022

Abordage entre trois navires à Arradon dans le Golfe du Morbihan – 56



A 19h05, le CODIS 56 relaie un témoin qui signale un abordage entre trois navires avec plusieurs blessés. Le CODIS signale avoir déjà engagé 3 ambulances VSAV, 2 moyens nautiques type BLS et l'hélicoptère Dragon 56 médicalisé. Le CROSS-A diffuse immédiatement un message Mayday Relay puis engage les SNS 277,739 de Port Blanc et 145 du Crouesty. L'arrivée du premier moyen nautique pompiers sur zone permet de confirmer qu'il y a des blessés, après qu'un semi-rigide soit monté sur deux navires qui se trouvaient à couple l'un de l'autre.

Les trois personnes blessées seront ramenées au port d'Arradon par les moyens nautiques pompiers. L'équipe médicale du SAMU sera ramenée peu après au port d'Arradon par la SNS 739 après avoir été déposée par Dragon 56 à proximité.

Le bilan de cette opération sera de dix personnes impliquées dont quatre blessées légers. Trois d'entre eux seront transférés à l'hôpital de Vannes. Les trois navires impliqués regagneront leurs ports d'attache par leurs propres moyens accompagnés par des sauveteurs de la SNSM.

- + Engagement rapide de nombreux moyens au vu des premiers éléments et du nombre de victimes potentielles
- + Très bonne coordination des nombreux moyens engagés sur zone par le Moderato pompiers

Opération SAR n°3559 du 07 août 2022

Chute à la mer du skipper du voilier « REPLAY » sur le Banc de Guérande – 44



A 16h15, le navire pilote « La Couronnée » signale avoir été abordé par un trimaran voiles hissées mais sans personne à bord.

La forte suspicion d'homme à la mer conduit le CROSS-A à engager la SNS 200 de Pornic puis Dragon 56 et diffuser un message Mayday Relay. L'épouse du skipper confirme, par téléphone, qu'il était bien seul à bord.

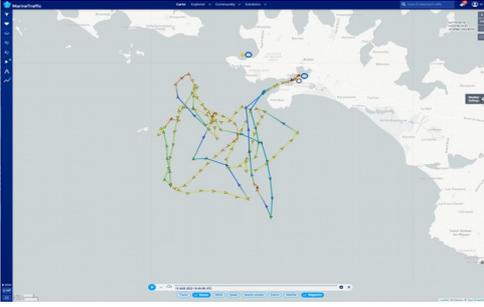
A 16h42, la vedette de Gendarmerie maritime « Vertonne » et le semi-rigide SNS 667 de Pornichet sont déroutés sur zone. Le navire du parc éolien de Guérande « Furore G » suit alors la route inverse du trimaran suite à l'exploitation de la trace de son GPS. A 17h13, soit à peine une

heure après l'alerte, le « Furore G » a visuel sur la victime qui est récupérée juste après par le navire de pêche « La Revanche ». La victime sera transbordée sur la SNS 200 puis treuillée par Dragon 56 et sera prise en charge à l'hôpital de Saint Nazaire. Le navire sera par la suite pris en remorque par la SNS 200 et ramené à Pornic. Le skipper confirmera qu'il a été éjecté de son navire à 15:30. Il sera donc resté 1:45 dans l'eau.

- + Engagement rapide de moyens et également diffusion rapide d'un message Mayday Relay
- + Utilisation de la trace GPS du navire pour diriger les recherches
- + Bonne coordination des moyens

Opération SAR n°3900 du 16 août 2022

Chute à la mer depuis un catamaran de sport au Crouesty – 56



Source : Marine traffic

A 16h45, le club de voile du Fogo signale qu'une personne a chuté à la mer suite au dessalage d'un catamaran de sport au large du Crouesty. Le club vient alors d'être alerté par la deuxième personne présente à bord, qui vient de rentrer au club avec le catamaran. Un semi-rigide du poste de secours se rend sur zone. Le CROSS-A diffuse immédiatement un message Mayday Relay puis engage la SNS 145 du Crouesty et l'hélicoptère Dragon 56. La SNS 145 débute des recherches à 17h12, suivie du Dragon 56. De nombreux navires de plaisance se trouvant sur zone participent également aux recherches ainsi que le patrouilleur « Géranium » de la Gendarmerie maritime. Un semi-rigide de plaisance avec à son bord l'équipier initiale de la victime retrouve la personne recherchée à 19h47. Il est par la suite récupéré en hypothermie par la SNS 145 qui après bilan et conférence avec le SCMM 64 ramène la victime au port du Crouesty, où elle sera prise en charge par un VSAV des pompiers puis transféré aux urgences de l'hôpital de Vannes en hypothermie. L'homme sera resté à l'eau durant 3 heures.

- Malgré plusieurs moyens et une zone très fréquentée, délai relativement long pour retrouver la victime
- Les moyens engagés sont passés plusieurs fois à proximité de la victime sans la voir en raison des conditions de mer (clapot) – bien que bien équipé, le skipper était vêtu de blanc, couleur de l'écume, ce qui n'a pas permis de le retrouver rapidement
- + Bonne coordination et engagement rapide des moyens

Opérations SAR n°4876 le 29 septembre 2022

Avarie de l'appareil à gouverner sur le voilier « AELIS » - Golfe de Gascogne



A 11h13, le CROSS Corsen relaie le navire de commerce « Mila » qui signale la réception d'un message Pan du voilier « Aelis ». A 12h23, la position de l'« Aelis », qui se signale en avarie de barre, moteur et batteries est confirmée en SRR Etel, conduisant alors le CROSS-A à reprendre la coordination de l'opération. Le fort vent et la houle de nord-ouest ont rapidement poussé le voilier vers le sud-est.

Le CROSS-A engage alors un Falcon 50 pour relocalisation et interrogation du navire qui arrive sur zone à 14h50. Le skipper signale qu'il ne souhaite pas abandonner son navire et attend que la dérive le rapproche de la côte. Au moment où l'avion s'apprête à quitter la zone

et a reçu liberté de manœuvre du CROSS-A, le skipper sans doute effrayé de se retrouver à nouveau seul, déclenche sa balise 406 et demande à être évacué. L'hélicoptère NH90 de Lanvéoc est engagé pour procéder à l'évacuation du skipper.

À son arrivée sur zone, il demande au skipper de percuter puis d'embarquer dans son radeau depuis lequel il sera récupéré à 18h03. Il est ramené sain et sauf à Brest. Son navire sera retrouvé et ramené à Lorient par le « Mérida » de la société Oceanic Assistance le 05 octobre.

- + Engagement rapide d'un Falcon 50
- + Demande d'évacuation du skipper suite aux échanges avec le Falcon 50
- + Soutien du NH 90 par le Falcon 50 présent sur zone

Opération SAR n°4932 du 05 octobre 2022 Avarie de propulsion du voilier « NIKEL » - Golfe de Gascogne



A 06h35, le CROSS Griz-Nez est avisé que la balise 406 du voilier « Nikel » a été déclenchée. Au vu des éléments, le CROSS-A Etel reprend la coordination de l'opération. Après avoir établi le contact avec le navire via le centre de traitement des appels de détresse de la marque Garmin aux États-Unis, le CROSS-A est informé que le voilier est en avarie de propulsion et que le skipper - seul à bord - est à bout de forces et souhaite être évacué.

Au vu de la position du navire, le CROSS-A demande au MRCC Madrid la possibilité d'engager un hélicoptère espagnol pour récupérer le skipper. L'hélicoptère espagnol « Pesca II » récupère le skipper à 10h07 qui sera ramené à terre sain et sauf. Le navire sera remorqué par un navire de pêche le 7 octobre au port de Celeiro.

+ Sollicitation des Espagnols au vu de la proximité du voilier avec leurs moyens.

Opération SAR n°5402 du 10 novembre 2022 Chavirement du navire à moteur « Morgan » dans les passes du bassin d'Arcachon - 33



A 08h57, le CORG 33 relaie une épouse qui signale que son mari et une autre personne se trouvent sur la coque retournée de leur navire. Le CROSS-A Etel diffuse immédiatement un message Mayday Relay puis engage l'hélicoptère « Guépard Yankee », aéronef disponible le plus proche ainsi que la SNS 071 de Lège Cap Ferret.

Le centre d'essais Missiles des Landes répond au Mayday Relay et propose le concours de son hélicoptère qui ne possède pas de capacité de treuillage, auquel le CROSS-A demande la localisation des naufragés.

A 09h16, le message Mayday Relay est rediffusé par le CROSS-A qui engage le navire de pêche « Toi et Moi 4 » qui a répondu au deuxième message. A 09h43, les deux victimes réussissent à récupérer et capeler deux gilets qui leur ont été envoyés depuis l'hélicoptère du CEML.

Le « Toi et Moi 4 » signale attendre que la dérive sorte les deux victimes de la zone des brisants pour tenter de les récupérer ce qu'il parviendra à faire à 09h47 pour la première et 10h09 pour la seconde. L'hélicoptère de la Marine nationale « Guépard Yankee » récupère alors les deux victimes et les ramène à l'hôpital d'Arcachon. La SNS 071 tentera sans succès le remorquage du « Morgan » qui sera laissé à la dérive.

+ Diffusion très rapide d'un message Mayday Relay

+ Engagement rapide et bonne coordination des moyens d'opportunité ayant répondu aux messages diffusés

- Navire pas du tout adapté à cette zone de navigation et encore moins en saison hivernale

Opérations au sein du parc éolien de Saint Nazaire – 44 18 Opérations dont 17 SAR et 1 MAS :



En 2022, 18 opérations ont été menées par le CROSS-A en lien avec le parc éolien de Saint-Nazaire, engagé dans la phase de construction des futures éoliennes.

- 6 opérations concernaient des fausses alertes sur des MOB-AIS dont quatre ont été confirmées par le centre de coordination maritime du parc et deux se trouvaient sur l'aérodrome de la Baule depuis lequel des techniciens se rendent sur le parc en hélicoptère.

- 1 opération d'échouement du navire de servitude « Word Bora » dans le chenal du Croisic.

- 7 opérations d'aide médicale en mer liées à des problèmes médicaux.
- 4 opérations d'aide médicale en mer suite à des accidents corporels.

Sur les 11 aides médicales en mer, les victimes ont été ramenées à terre huit fois par des moyens du parc, une fois par une pilotine du port de Nantes – Saint Nazaire, une fois par l'hélicoptère de la Marine nationale « Guépard Yankee » et une fois gardée à bord.

+ Très bonne coopération entre le CROSS-A et le centre de coordination maritime du parc.

2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME

2.1. GÉNÉRALITÉS :

Le CROSS-A Etel assure deux des trois volets qui composent la mission de « surveillance de la navigation maritime » (SURNAV) définie dans le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011.

Il s'agit :

- du suivi du trafic maritime ;
- du service d'assistance maritime (MAS).

La mission de surveillance de la navigation s'exerce à l'égard des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à **300 UMS**, quel que soit leur pavillon, dans les eaux sous souveraineté (eaux intérieures ou mer territoriale), mais également sous juridiction (ZEE et SRR), françaises. L'espace maritime à surveiller représente une superficie d'environ 200 000 km².

Dans ce cadre, le directeur du CROSS-A Etel est le représentant permanent du préfet maritime de l'Atlantique, et le centre s'identifie alors comme « ETEL TRAFIC » au lieu de « CROSS-A ETEL ».

Pour assurer cette surveillance, le CROSS-A Etel bénéficie du concours des quatorze sémaphores de la Marine nationale implantés sur la façade maritime Atlantique. Le centre travaille également en étroite collaboration avec les centres de sécurité des navires (CSN), les capitaineries, les stations de pilotage maritime et les agents maritimes.

Le rôle du CROSS est de détecter et d'analyser, le plus rapidement et le plus finement possible, toute situation susceptible de représenter un danger pour la navigation maritime, ainsi que pour l'environnement marin et le littoral, et d'en informer le préfet maritime afin que les actions puissent être engagées dans les meilleurs délais. Il est aidé en cela pas des outils tels que l'application européenne SEG qui permet de remonter des alarmes à partir des données AIS des navires sur zone. Le CROSS assure ensuite un suivi de la situation, en lien direct avec le navire.

Cette mission est réalisée par l'équipe de quart opérations du CROSS. A l'été 2022, la mise en place d'un quart surveillance de la navigation dédiée sur les plages horaires où l'activité SECMAR est la plus dense a été expérimentée grâce aux renforts de réservistes.

2.1.1. LE SUIVI DU TRAFIC MARITIME

Ce volet de la surveillance de la navigation implique :

- la réception et l'exploitation des messages de compte-rendu « SURNAV » transmis par les navires transportant des marchandises dangereuses ;
- la réception et l'exploitation des signalements d'anomalies transmis par les autorités portuaires et les services de pilotage maritime ainsi que les signalements transmis par les centres de sécurité des navires ;
- le traitement des demandes de mouillage formulées par les navires pour raisons météorologiques ou pour raisons commerciales en dehors des zones maritimes fluviales de régulation (ZMFR) ;
- la surveillance des mouillages autorisés par le CROSS, et des mouillages des navires à passagers et de yachts autorisés par le préfet maritime.
- une surveillance générale du trafic maritime, aussi exhaustive que possible en l'absence de quart dédié, incluant la cohérence des trajectoires des navires, le respect des règles de navigation et de circulation en vigueur dans la zone, et le respect des règles du passage inoffensif dans les eaux territoriales.

Enfin, le CROSS-A Etel partage les informations dont il dispose avec ses partenaires, y compris européens, notamment par le biais des systèmes d'information TRAFIC 2000 et SAFESEANET.

2.1.2. LE SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME

Le CROSS-A Etel exerce également, conformément à ses attributions internationales, les fonctions de service d'assistance maritime – *maritime assistance service* (MAS) dans sa zone de responsabilité pour le sauvetage en mer (SRR).

À ce titre, le centre est chargé :

- de recevoir les comptes rendus, consultations et notifications prévus par l'OMI, en cas d'incident survenu à un navire (messages de type « SURNAV AVARIE ») ;
- de suivre la situation du navire faisant l'objet d'un incident et pouvant être à l'origine d'une demande assistance ;
- d'être le point de contact entre le capitaine et l'État côtier, lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ce dernier et l'autorité maritime ;
- d'être le point de contact entre les participants à une opération d'assistance maritime, afin qu'il puisse tenir informé l'autorité maritime du déroulement de cette opération.

À la réception d'une information relative à un incident ou à un accident, le CROSS-A Etel doit :

- rassembler le maximum d'informations sur le navire, sa cargaison et l'événement signalé ;
- évaluer et suivre l'évolution de la situation du navire, en informant régulièrement la préfecture maritime ;
- faire le relais entre le navire et le préfet maritime.

Lorsqu'une assistance à navire en difficulté (ANED tel que le prévoit le dispositif ORSEC) doit être conduite par le centre des opérations maritimes (CENTOPS) de la préfecture maritime de l'Atlantique, le CROSS assure la permanence de sa fonction MAS.

En ZEE, en dehors de la SRR, il est destinataire des notifications d'avarie des navires. Il relaie ensuite l'information au préfet maritime et suit l'évolution de la situation.

2.2. SYNTHÈSE CHIFFRÉE DE L'ANNÉE

En 2022, le CROSS-A Etel a traité **1041** [787 en 2021] messages de comptes rendus « SURNAV » et a ouvert **912** [799] dossiers opérations SURNAV .

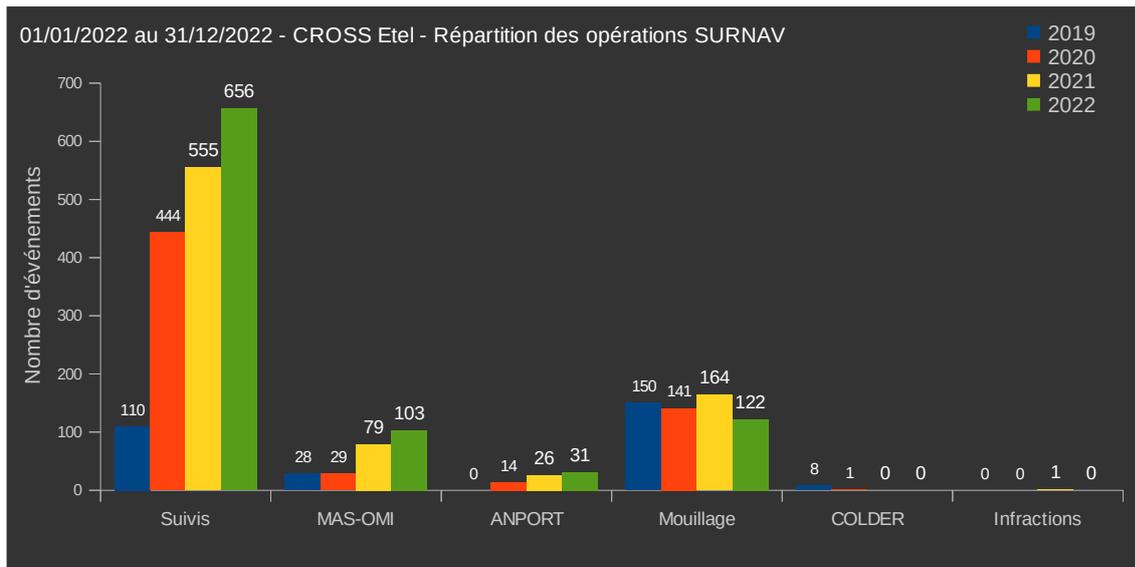
Les dossiers opérations « SURNAV » se répartissent de la façon suivante :

- **103** [79] événements de mer ou de navigation. Un événement de mer est une situation anormale à bord d'un navire qui nécessite un suivi par le CROSS-A ETEL qui exerce alors ses fonctions de MAS. La définition de l'événement de mer intègre les situations suivantes :
 - Avarie de propulsion.
 - Avarie de l'appareil à gouverner.
 - Avarie électrique
 - Maintenance machine qui prive le navire de ses capacités de manœuvre.
- **656** [555] événements qui nécessitent un suivi de navigation sans que le CROSS ne soit dans sa posture de service d'assistance maritime. Ces événements couvrent les situations suivantes :
 - Dérive contrôlée ou mouillage en dehors des eaux territoriales.
 - Variation de vitesse ou route erratique.
 - Suivis particuliers de navires n'entrant pas dans une autre catégorie (exemple : navire en dérive mais n'ayant pu être contacté avant sa reprise de route, cinématique particulière, sensibilité du navire ou de la cargaison, entraînement équipage)
- **31** [26] signalements d'anomalie effectués par une autorité portuaire, une station de pilotage ou un CSN.

- **122** [164 en 2021] demandes de mouillage dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales.
- **0** [1 en 2021] événement ayant donné lieu à la rédaction d'un procès verbal d'infraction.
- **0** [0 en 2021] événement COLDER (perte de cargaison à la dérive).

L'augmentation du nombre d'évènements suivis entre l'année 2021 et l'année 2022 est significatif et s'explique principalement par les évolutions suivantes :

- ✓ une amélioration des senseurs et des systèmes d'alertes utilisés (le SEG notamment), plus particulièrement sur la zone large ;
- ✓ la modification des règles de création des opérations pour prendre en compte de nouvelles situations potentiellement sensibles.



2.3. SUIVI DU TRAFIC MARITIME

2.3.1. VEILLE VISUELLE ET RADAR, VEILLE AIS

Pour la façade maritime Atlantique située dans la zone de responsabilité du CROSS-A Etel, la veille radar et optique est assurée par les sémaphores de la marine nationale au niveau de la bande côtière. Le centre ne dispose pas d'équipement radar, contrairement aux CROSS-VTS qui assurent la surveillance d'un dispositif de séparation de trafic (DST).

Depuis 2008, le CROSS-A Etel est toutefois doté du système interministériel de surveillance des approches maritimes, appelé « SPATIONAV ». Cet outil permet au centre de bénéficier d'une image enrichie du trafic maritime, grâce aux informations en provenance des radars, et des stations terrestres de réception AIS, qui équipent les sémaphores et certains aéronefs, de la marine nationale.

En parallèle, le CROSS-A Etel dispose d'un outil de surveillance basé sur la technologie AIS (terrestre et satellite) qui lui permet de faire de la surveillance maritime sur sa zone de compétence appelé « *Safeseanet Ecosystem Graphic* » (SEG). Ce système, développé par l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA), permet le suivi des navires et une analyse de leur cinématique.

Le nombre de situations anormales détectées par l'intermédiaire de ce système permet d'en démontrer l'efficacité. Ces situations sont identifiées dans **74 %** des cas par le SEG, dans **22 %** par les sémaphores et seulement dans **4 %** des cas via les informations transmises par le navire.

Bien que les systèmes « SPATIONAV » et « SEG » fournissent au personnel du CROSS-A Etel une aide précieuse pour détecter les navires en situation potentiellement anormale, la qualité de la veille, l'appui et l'expertise des personnels des sémaphores restent un élément essentiel pour assurer la mission SURNAV. Dans le même esprit, les capitaineries, les stations de pilotage maritime, et les centres de sécurité des navires (CSN) constituent pour le CROSS un réseau majeur de remontée d'informations.

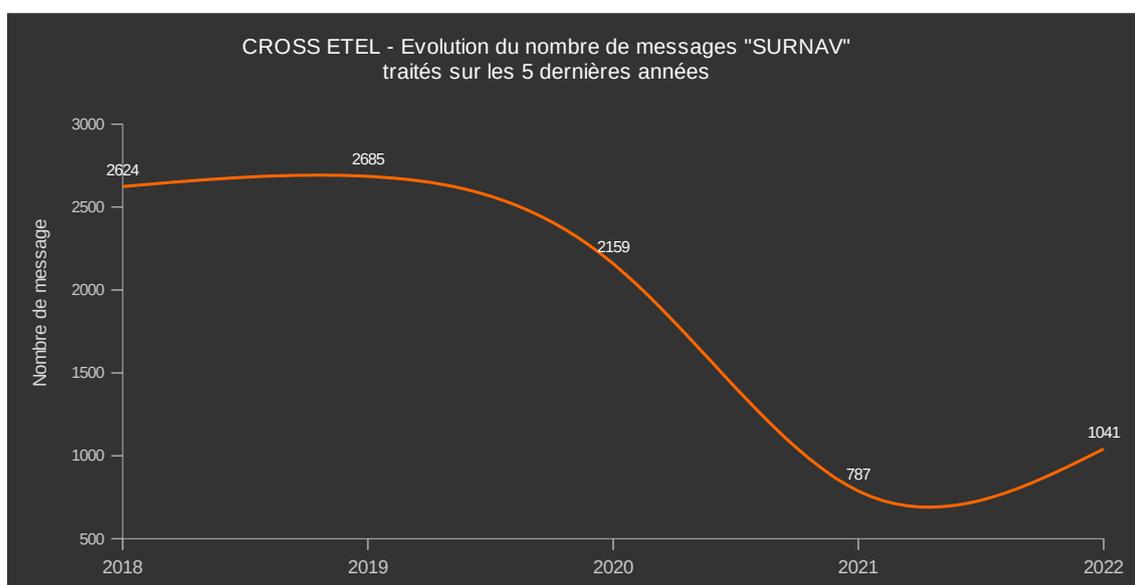
Cette surveillance globale doit permettre de détecter rapidement les situations nautiques anormales et d'en faire une analyse dans les meilleurs délais.

2.3.2. TRAITEMENT DES COMPTE-RENDUS SURNAV

Dans la zone de responsabilité du CROSS-A Etel, les navires transportant des marchandises dangereuses doivent obligatoirement transmettre au CROSS un message de compte-rendu « SURNAV », lorsqu'ils envisagent de naviguer à l'intérieur de la mer territoriale ou d'appareiller d'un port de la façade maritime.

En 2022, **1041** [787 en 2021] messages de comptes rendus « SURNAV » ont ainsi été traités par le CROSS-A Etel. Le traitement de ces messages consiste à analyser les données, notamment si elles comportent des anomalies, puis à les saisir dans la base de données TRAFIC 2000.

Cette base permet ensuite le suivi des navires, et de leurs cargaisons, par l'État français. Elle permet aussi l'alimentation du réseau européen d'échange d'informations, appelé « SAFESEANET ».



L'évolution à la baisse du nombre de message « SURNAV » traités par le CROSS-A Etel entre 2020 et 2021 ne traduit en aucune manière une baisse du trafic maritime des matières dangereuses dans la zone de responsabilité du centre, mais elle est une conséquence de la réorganisation des tâches dévolues au personnel de quart du CROSS:

La légère augmentation constatée en 2022 peut notamment s'expliquer par la campagne de contrôle réalisée pendant l'été par les réservistes ayant activé le quart surveillance de la navigation dédié.

2.3.3. GESTION DES DEMANDES DE MOUILLAGES

La réglementation des mouillages dans la zone de responsabilité du CROSS-A Etel a évolué de manière significative en 2022 suite à l'entrée en vigueur le 8 décembre 2021 de l'arrêté du Préfet maritime Atlantique n°2021/130 réglementant la navigation et le mouillage des navires dans les eaux intérieures et la mer territoriale françaises ainsi que l'accès aux ports français de la zone maritime Atlantique.

Ce nouveau texte a permis de :

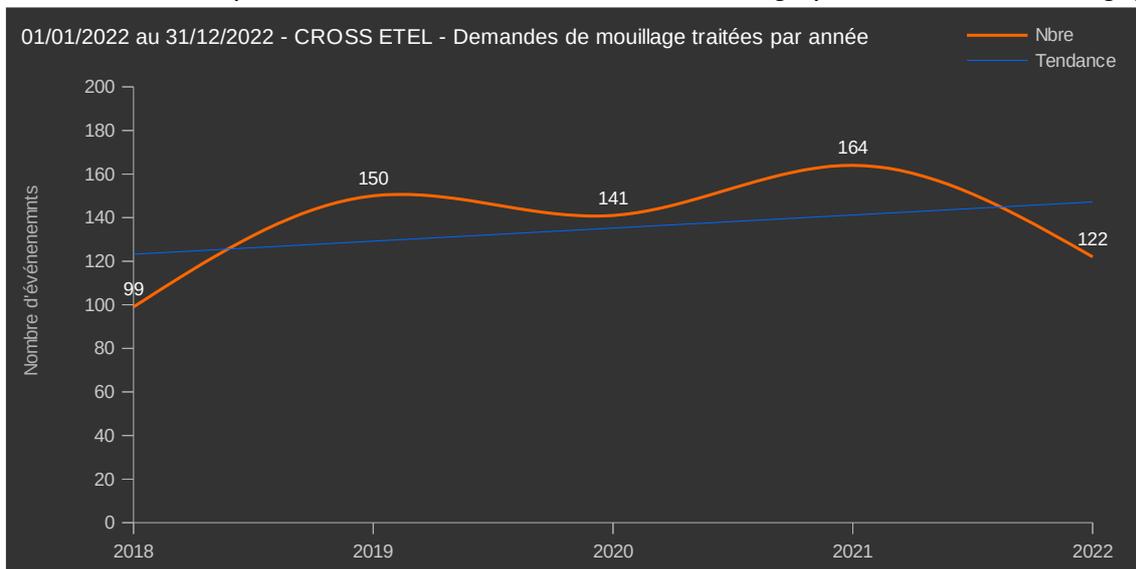
- ✓ rassembler le contenu de plusieurs autres documents ;
- ✓ apporter des informations claires sur des exigences soumises précédemment à interprétation (cas du positionnement dynamique ou du transport de marchandises dangereuses par exemple) ;
- ✓ uniformiser le traitement des demandes de mouillage des navires à passagers ;
- ✓ définir des nouvelles zones de mouillage pour les paquebots et les yachts ;
- ✓ prendre en compte le mouillage des yachts de jauge > 300 UMS.

Ce nouvel arrêté ne change pour autant pas la physionomie de la mission puisqu'il délègue toujours au CROSS-A Etel la gestion des demandes de mouillages, lorsqu'elles sont motivées par des conditions météorologiques défavorables, ou par des raisons commerciales - en dehors des zones maritimes et fluviales de régulations (ZMFR) - mais il exclut le traitement des demandes qui concernent les navires à passagers et des yachts de jauge > 300 UMS (traitées directement par la préfecture maritime).

Le CROSS suit dans tous les cas avec les concours des sémaphores les opérations de mouillage que ceux-ci aient été autorisés par le CROSS ou par la préfecture maritime.

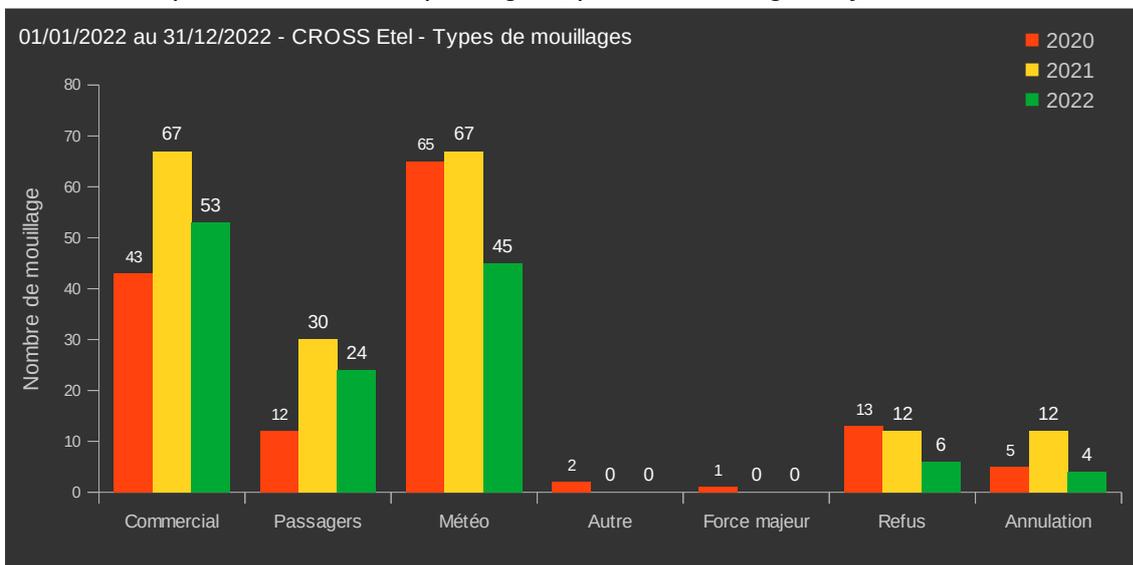
Enfin, le CROSS-A Etel assure un suivi particulier des navires réalisant un mouillage en dehors des eaux territoriales.

Le CROSS-A Etel a ainsi effectué le suivi de **122** [164 en 2021] mouillages. Cette tendance par rapport à 2021 se traduit notamment par une baisse des demandes de mouillage pour raison météorologique.



La répartition et le traitement, par type de demandes, sont les suivants :

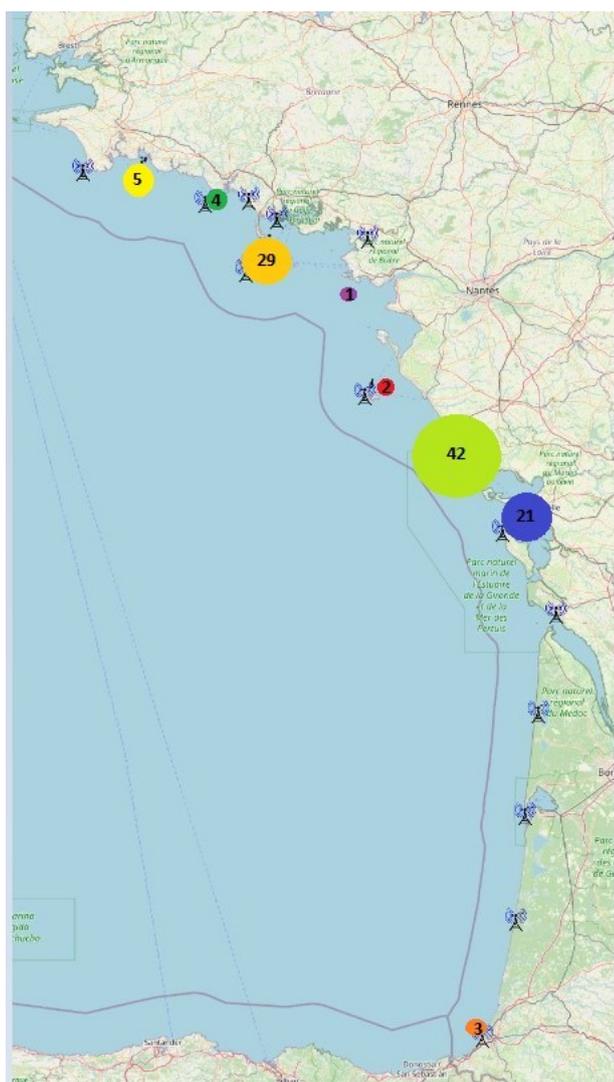
- **45** demandes pour motif « météorologique », dont **2** refusées et **3** demandes annulées ;
- **53** demandes pour motif « commercial », dont **4** refusées et **1** annulée ;
- **24** demandes pour des navires à passagers, pas de mouillage de yacht.



Le CROSS a donc refusé **6** demandes de mouillages, soit parce que le motif invoqué n'était pas légitime, soit parce que les conditions météorologiques étaient trop défavorables pour un mouillage en toute sécurité. Par ailleurs, **4** demandes ont été annulées d'initiative par les navires alors même qu'ils avaient obtenu un accord.

Finalement, **118** mouillages ont effectivement été réalisés et ont fait l'objet d'une surveillance par le CROSS-A et le sémaphore de la zone dans le cadre de leurs attributions.

Répartition spatiale des mouillages « effectivement réalisés » en zone Etel



Concarneau :

- 1 mouillage commercial
- 4 navires à passagers (Concarneau ou Glénan)

Groix :

- 4 mouillages météo

Belle-île :

- 14 mouillages météo
- 15 navires à passagers

St Nazaire :

- 1 mouillage météo en positionnement dynamique

Les Sables d'Olonne :

- 42 mouillages commerciaux

Yeux :

- 2 navires à passagers

Pertuis / La Rochelle :

- 21 mouillages météo

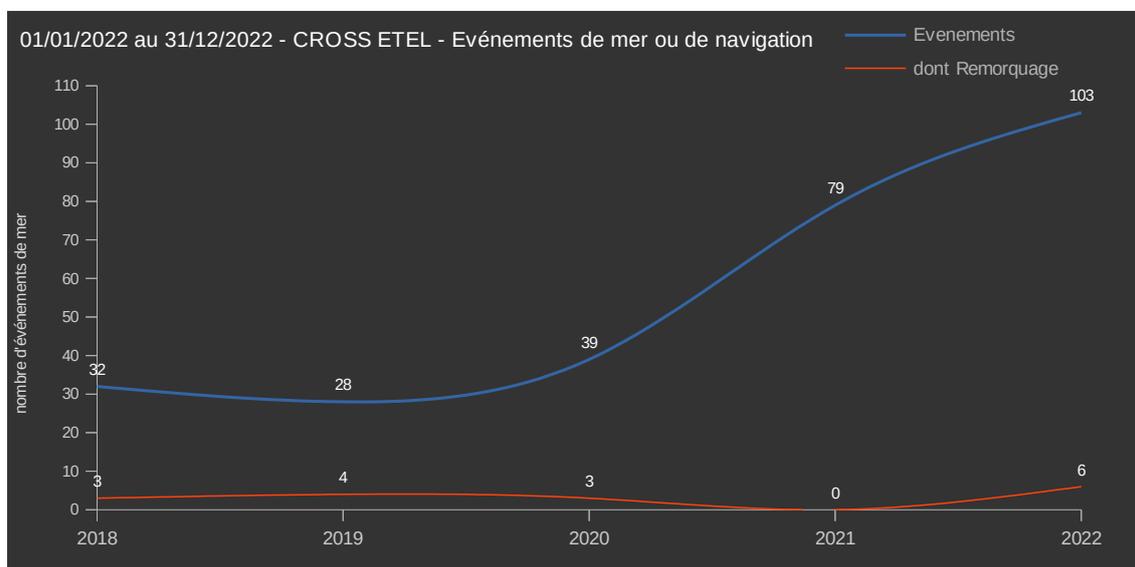
St Jean de Luz / Hendaye :

- 3 navires à passagers

2.4. SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME

En tant que service d'assistance maritime, le CROSS-A Etel est le point de contact désigné entre les navires de jauge supérieure ou égale à 300 UMS et les autorités françaises. À ce titre, le centre reçoit les signalements en provenance des navires lorsqu'ils subissent un événement de mer ou de navigation, ou procède à une maintenance préventive de leurs équipements liés à la propulsion et suit alors l'évolution de la situation du navire jusqu'à la résolution de la situation.

En 2022, le CROSS-A Etel a suivi **103** [79 en 2021] événements de mer ou de navigation liés à des navires de commerce, en avarie ou en capacité de navigation restreinte.



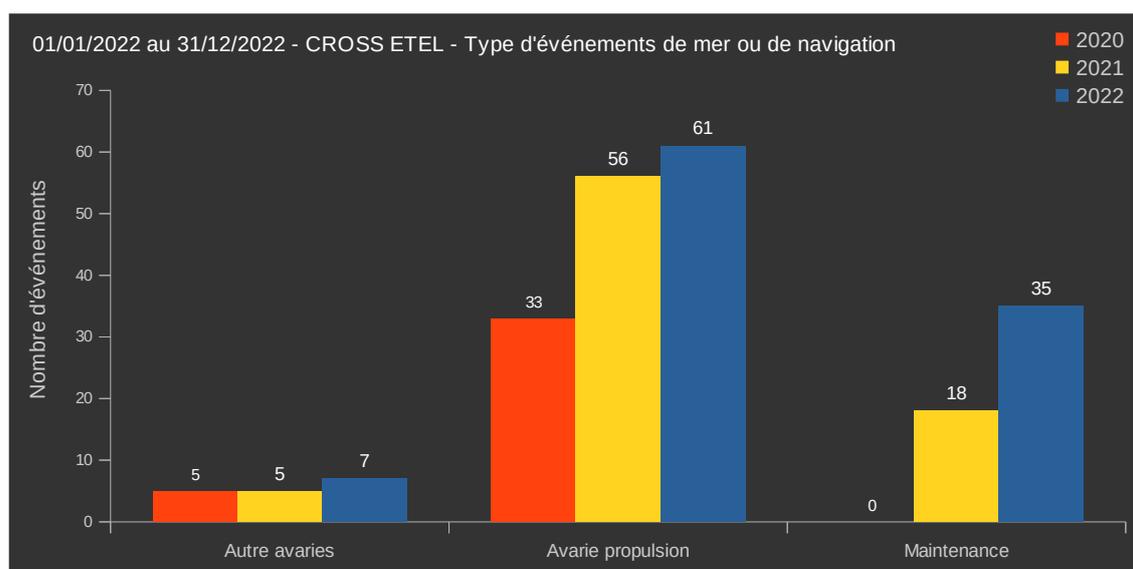
Parmi ces incidents, **6** [0 en 2021] ont fait l'objet d'un remorquage (4 avaries de propulsion et 2 avaries de barre), **1** a été suivi d'une escorte par le RIAS « Abeille Bourbon ».

Les remorquages ont été réalisés par des remorqueurs français (ABEILLE BOURBON (1), VB CROISIC (1) et TSM ALIZE) mais également par des remorqueurs étrangers.

Les autres incidents ont fait l'objet d'un simple suivi jusqu'au retour à une situation normale.

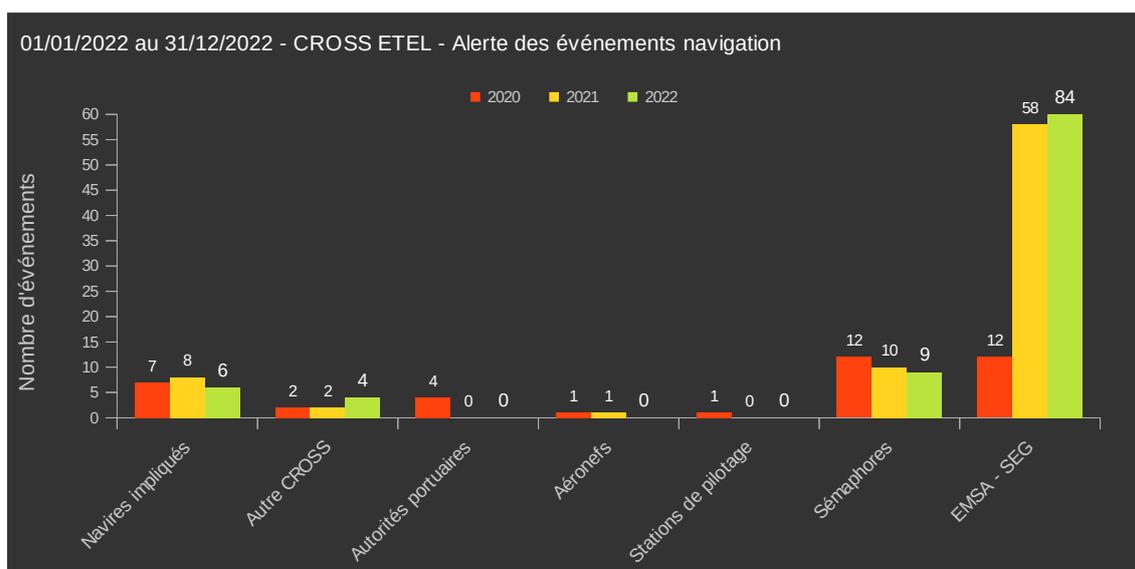
Parmi ces événements, aucun n'a nécessité le déclenchement du volet ORSEC « aide à navire en difficulté » de niveau 2 au sein du CENTOPS.

La majorité des événements (60 %) correspondent à des avaries réelles, surtout des avaries de propulsion. Le reste correspond à des maintenances préventives rendant indisponibles les capacités de manœuvre du navire. La durée de ces événements était comprise entre **09** minutes et **92** heures, avec une durée moyenne de **2** heures.



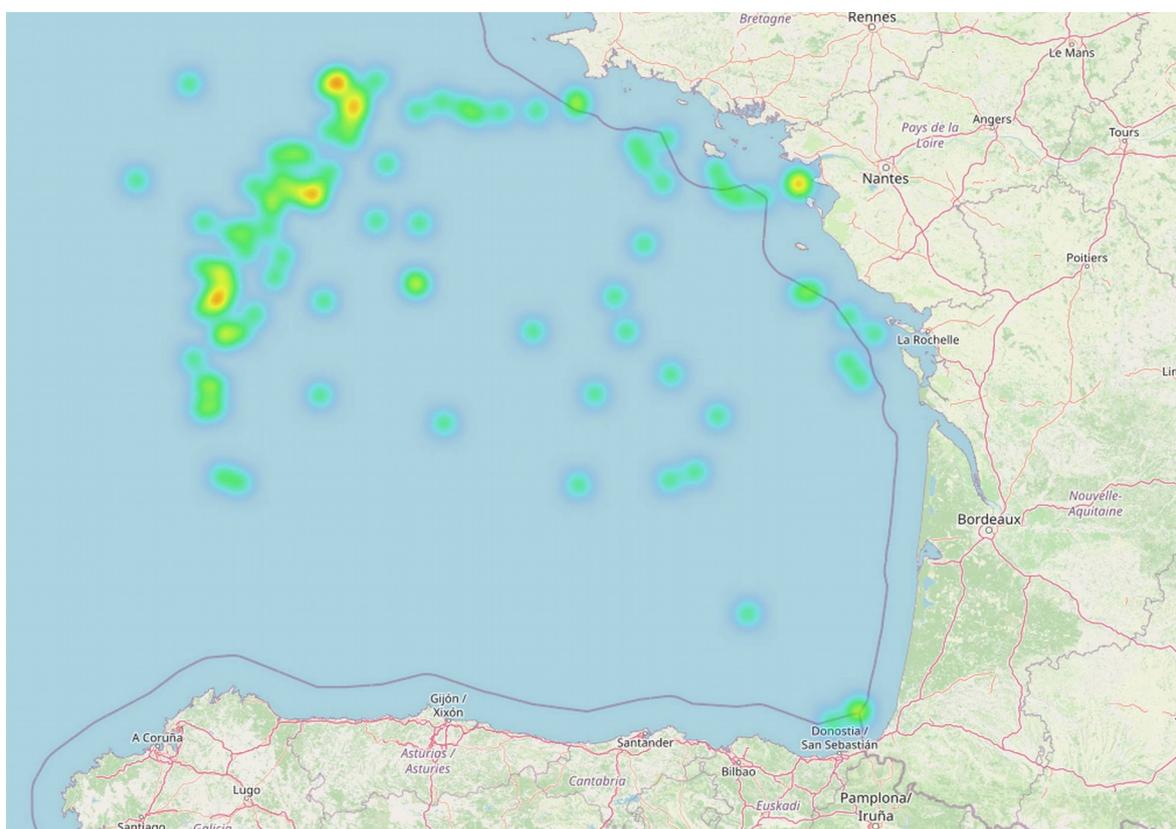
Une nouvelle fois, la répartition par types des signalements montre que les navires se signalent rarement par eux-mêmes (**6 cas sur 103 – 6 %**).

Cela peut souvent s'expliquer par la sollicitation rapide du CROSS qui intervient alors que les investigations sont encore en cours. Cette sollicitation rapide est nécessaire en zone côtière et lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.



La synergie entre les services partenaires du CROSS-A Etel est d'autant plus importante. Par ailleurs, le SEG qui a permis la détection de **84 situations (82 %)** confirme qu'il est un outil précieux pour aider les équipes de quart dans la détection des situations à risques.

Même si la majeure partie des opérations de type MAS-OMI ont lieu au niveau du rail reliant les DST du cap Finisterre et de Ouessant, on retrouve tout de même une part non négligeable (**16 %**) dans la bande côtière des 24 milles où les marges sur les délais d'intervention des moyens est forcément réduite.



Carte des opérations MAS-OMI coordonnées par le CROSS-A Etel

OPERATIONS MARQUANTES

01 janvier 2022 - Avarie propulsion du vraquier « Interlink Ability »

A 07h46, le sémaphore de Penmarc'h établit un contact VHF avec le navire qu'il l'informe d'un problème sur son moteur principal. Le navire se trouve dans les eaux territoriales dans le sud de Penmarc'h avec un vent de SSW pour 25 nds.

A 07h57, le navire confirme à Etel trafic son problème de propulsion, durée de réparation estimée à 2 heures.

A 08h40, compte tenu de la dérive du navire vers la côte, le COM Brest engage l'Abeille Bourbon qui devrait arriver sur zone en 4 heures.

A 09h10, la prévision de dérive du navire prévoit une arrivée sur les côtes du Finistère Sud entre 15h00 et 16h00.

A 10h00, le navire signale avoir besoin d'1h30mn supplémentaires.

A 10h57, le navire a terminé ses réparations alors qu'il est à 7 NM des côtes. Il reprend sa route vers l'Angleterre.

Le navire sera escorté par l'Abeille Bourbon pendant une partie de son transit en zone Corsen.

Analyse :

- *Conditions météorologiques défavorables prévues pour les heures suivantes avec maintien de vent de secteur Sud*

- *La relative proximité du Stiff a permis un ralliement assez rapide de l'ABEILLE BOURBON.*

17 janvier 2022 - Avarie propulsion du cargo « Sheksna ».

A 10h51, réception d'une alarme ABM/SEG signalant le navire avec un statut AIS « not under command » - Le navire se trouve dans le sud-ouest de la pointe de Penmarc'h pour 160 NM.

A 12h11, contact par mail avec le navire qui confirme avoir une avarie de propulsion importante, fin de réparation prévue le 18 janvier après-midi.

Le 18 janvier à 11h30 UTC, le navire signale que la fin de réparation est prévue en soirée.

A 14h46, survol du navire par un Falcon 50. Après contact, le navire confirme que les réparations sont toujours en cours et qu'il ne demande pas d'assistance.

A 23h49, le navire signale une avarie sur son circuit d'air comprimé. Il estime que la fin des réparations devrait intervenir le 19 janvier dans l'après-midi.

Le 19 janvier à 23h35 UTC, le navire informe que la fin des réparations est prévue le 20 janvier matin. Il ne demande pas assistance et estime que son équipage est assez qualifié pour réparer.

Le 20 janvier à 07h04 UTC, le CROSS constate au vu de sa trajectographie AIS que le navire a repris sa route. Après contact, le navire confirme avoir réparé et être en route.

A 08h50Z, Etel trafic prend contact avec le remorqueur espagnol « Castelo de Obidos » dont la piste AIS est très proche de celle du SHEKSNA. Il confirme avoir pris le navire en remorque et faire route vers Leixoes.

Analyse :

- *Même si le navire était relativement éloigné des côtes (au minimum à 130 NM de Penmarc'h) avec des conditions météorologiques plutôt favorables, sa situation conservait un caractère sensible au vu des marchandises dangereuses embarquées, du profil très défavorable du navire (pavillon liste noire Paris MoU, éligible au bannissement des ports européen suite à plusieurs détentions) et de la durée de l'avarie (72 h).*

- *Ce cas permet d'illustrer les difficultés de communication et le manque de fiabilité des données fournies par certains navires en situation d'avarie.*

12 août 2022 - Abordage entre le cargo « Wagon Alfa » et le tanker « Avenir Aspiration ».

A 19h37, Ouessant trafic informe le CROSS Etel de l'abordage entre les deux navires dans l'ouest-sud Ouest de Penmarc'h pour 130 NM.

A 19h39, le navire « Avenir Aspiration » confirme l'abordage. Il précise qu'il n'y a pas de blessés mais que les investigations sur le navire sont en cours. Pas de contact avec le « Wagon Alfa »

A 20h12, le navire « Avenir Aspiration » confirme qu'il n'a aucun dégât majeur. Il reprend sa route vers l'Italie,

A 20h36, contact mail avec le « Wagon Alfa ». Il précise qu'il n'a que des dégâts mineurs sur la coque. Il invoque une erreur humaine qui aurait conduit à l'abordage et poursuit sa route vers la Turquie.

Analyse :

- Même si aucun dispositif de séparation de trafic n'existe dans la zone de compétence Etel, le risque lié à des collisions entre navire de commerce existe, notamment au niveau de la zone située entre le DST de Ouessant et le DST du Finistère.

- Au vu de la distance et de la relative difficulté à prendre contact avec les navires à une telle distance de la côte, il est parfois compliqué d'avoir des informations rapides et fiables sur ce type d'évènement.

21 octobre 2022 - Avarie de barre du cargo transport de colis lourd « Hanjin Pionner »

A 21h40, le navire envoie un message PAN pour un problème de barre alors qu'il se trouve à 25 NM dans l'ouest de Belle-Ile.

A 21h46, contact téléphonique avec le bord qui confirme une entrée d'eau dans le local barre à cause de la forte mer. Le local barre est inaccessible, l'assèchement est en cours. Le système de secours n'est pas disponible.

A 23h20, l'assèchement est toujours en cours, mais il est rendu difficile par les conditions météorologiques. La cargaison sur le pont (pales d'éoliennes) reste correctement arrimée.

Le 22 octobre à 08h00, le navire est toujours en avarie de barre. Compte tenu, de l'angle des safrans, le navire, en dérive, effectue des boucles à l'ouest de Belle-Ile.

A 09h37, le navire informe que sa compagnie a signé un contrat de remorquage avec la compagnie « Les Abeilles internationales ».

A 13h32, appareillage de l'« Abeille Bourbon » pour remorquage, le navire sera remorqué vers le port de Lorient après accord de la capitainerie.

A 16h00, le navire, qui est toujours en dérive, rentre dans les eaux territoriales à 15 NM de l'île de Groix.

A 18h46, début de remorquage par l'« Abeille Bourbon » vers Lorient.

Le 23 octobre à 02h10, les remorqueurs portuaires « Bretagne » et « Scorff » appareillent de Lorient pour prendre le relais.

03h10, transfert de remorque effectué au niveau des Courreaux de Groix.

06h13 UTC, navire accosté à Lorient.

Analyse :

- Navire avec une valeur de franc-bord relativement faible et un chargement en pontée sensible aux conditions météorologiques défavorables.

- Le navire a été pris en remorque par l'Abeille Bourbon peu de temps avant un fort coup de vent de secteur Sud.

8 novembre 2022 - Avarie de propulsion du cargo « Kathrin ».

A 16h08, Le CROSS reçoit une alarme de vitesse faible qui concerne le cargo KATHRIN alors en sortie de chenal d'accès du port de La Rochelle (7 NM à l'WSW de l'île de Ré).

A 16h10, contact avec le navire qui signale une avarie de propulsion en cours d'investigation. Il dérive à une vitesse de 2 nœuds vers l'île de Ré.

A 16h45, la préfecture maritime décide la mise en œuvre du remorqueur portuaire « Croisic » de La Rochelle.

A 16h58, le navire est mouillé, la dérive est stoppée à 5 NM à l'WSW de l'île de Ré.

A 19h26, compte tenu de la bonne tenue au mouillage du navire, la demande de concours du « Croisic » est annulée.

A 21h33, le navire informe qu'une culasse de son moteur principal est endommagée. Le délai de réparation prévu est de 2 heures.

Le 09 novembre à 03h41, le navire a terminé ses réparations et reprend sa route vers le Portugal.

Analyse :

- Si le mouillage n'avait pas tenu, la prévision de dérive donnait un échouement du navire au Sud de l'île de Ré en 3 à 4 heures, ce qui constitue une durée limite d'intervention d'un remorqueur portuaire et n'est pas compatible avec les délais de ralliement de l'ABEILLE BOURBON.

En conclusion :

Le nombre d'opérations SURNAV gérées par le CROSS-A Etel continue à croître (+14 %). Cela s'explique par l'efficacité des senseurs et des alarmes associées mais aussi au concours des sémaphores et à la bonne coopération avec les capitaineries, les pilotes maritimes et les CSN.

Même si une partie importante de ces opérations n'était pas associée à un enjeu important pour la sécurité du navire et de son environnement, les exemples d'opérations détaillées dans ce bilan montre bien la diversité des situations rencontrées. Au vu des situations météorologiques parfois très dégradées, de la nature des cargaisons, du profil parfois sensible de certains navires et du délai de réaction faible lorsque les navires sont en proche côtier, le besoin d'anticipation est bien identifié. La détection rapide de situations potentiellement dégradées pour les navires reste donc la priorité de la mission surveillance de la navigation.

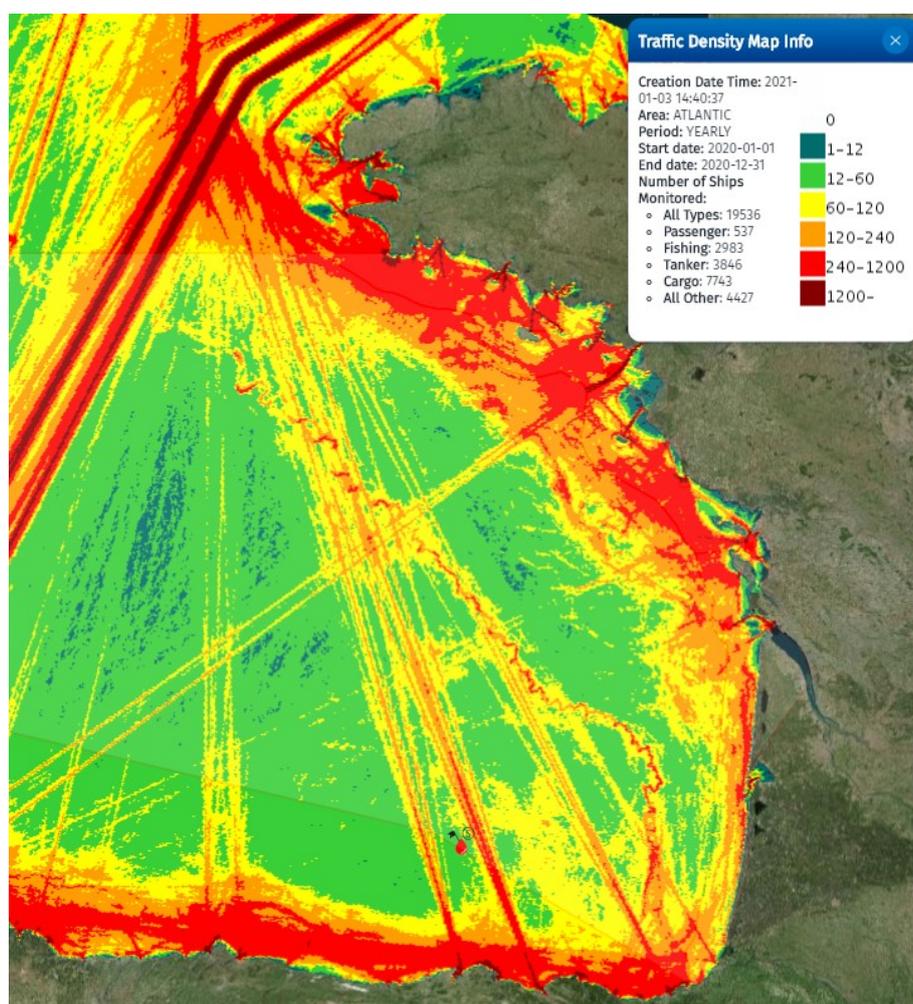
Cette démarche actuellement réalisée avec l'outil *SafeSeaNet Ecosystem* de l'EMSA devrait être réalisée à partir de 2023 via le module EWS (Early Warning System) de l'application SEAMIS.

L'expérimentation du quart dédié estival aux horaires où l'activité SECMAR est potentiellement la plus importante a donné satisfaction. Ce fonctionnement sera donc reconduit et pérennisé en 2023.

Les évolutions suivantes sont prévues pour 2023 au niveau la mission surveillance de la navigation :

- ✓ mise en service au printemps du nouveau module SEAMIS d'alerte comportementale précoce (EWS) ;
- ✓ Expérimentation en fin d'année du nouveau module SURNAV de l'application SEAMIS ;
- ✓ mise en service prévue fin 2023 du réseau modernisé AIS RIE et d'un nœud central logique de la donnée AIS_LSS.

Celles-ci devraient permettre une fiabilisation et une amélioration du suivi des navires dans la zone de compétence du CROSS Etel.



Carte de densité du trafic maritime dans le Golfe de Gascogne - Crédit : SEG / EMSA

3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME

3.1. RECUEIL DE L'INFORMATIQUE NAUTIQUE

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

À ce titre, il recueille les informations par l'intermédiaire :

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

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

3.2. DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSS-A Etel participe en outre à la **diffusion des informations nautiques** urgentes dans sa zone.

Il peut ainsi émettre immédiatement par radiophonie et ASN (message « sécurité ») un avertissement relatif à toutes les situations présentant un risque pour la navigation. Ces informations peuvent être reprises dans un avis urgent aux navigateurs (billes de bois ou épaves à la dérive, feux éteints, remorquages en cours...).

Le CROSS peut également mettre en place un balisage virtuel d'urgence, via le système AIS (*automatic identification system*) qui utilise les fréquences de communications maritimes VHF.

Le CROSS ETEL diffuse également par VHF les avis de tir et les secteurs interdits à la navigation au niveau du complexe de tir du Linès – Bégo (arrêté préfecture maritime de l'Atlantique 2017/020).

3.3. DIFFUSION DE L'INFORMATION MÉTÉOROLOGIQUE

Le CROSS-A Etel contribue également à la diffusion des prévisions météorologiques élaborées par Météo France pour le secteur côtier. Il peut s'agir de bulletins météorologiques réguliers ou de bulletins météorologiques spéciaux (dès que le vent atteint ou dépasse la force 7 Beaufort).

Le CROSS-A Etel assure ainsi la diffusion des bulletins météorologiques côtiers, à raison de trois diffusions par jour et par stations VHF, soit annuellement **12 045** vacations. Pour la zone Nord, les émetteurs sont ceux de Penmarc'h, Groix, Saint-Nazaire, Les Sables d'Olonne, Belle-Ile, Yeu, et pour la zone Sud, ceux de Soulac, Contis et Biarritz.

Il convient d'ajouter que le centre a assuré la diffusion, toutes les heures pendant leur période de validité, de **279** [241 en 2021] bulletins météorologiques spéciaux (BMS). Les BMS sont désormais vocalisés et diffusés en anglais depuis 2021.

Le CROSS-A Etel est également équipé de stations radio renforcées, qui diffusent de manière cyclique toutes les 20 minutes sur le canal **VHF 63**, des bulletins météorologiques côtiers et spéciaux sur les émetteurs d'Etel, Chassiron et du Ferret.

4. TECHNIQUE ET FINANCIER

4.1. INTRODUCTION

Pour l'exercice de ses missions de surveillance et de sauvetage en mer, le CROSS-A dispose d'une station radio-électrique située à Etel, et de **14** sites déportés qui sont répartis uniformément tout au long du littoral entre la pointe de Penmarc'h (Finistère) et Biarritz (Pyrénées-Atlantiques).

Le CROSS-A exploite ainsi **14** stations sur la bande de fréquence VHF et **2** en MF (BLU). Ce maillage uniforme permet d'assurer une couverture radio-électrique de l'ensemble de la zone côtière, et d'une partie de la zone large.

Tous ces matériels nécessitent un entretien régulier et minutieux ; les interventions sont ainsi réalisées par les agents du service technique du CROSS-A Etel, avec parfois l'appui, pour les sites particulièrement éloignés ou isolés, des agents des services locaux des Phares & Balises.



4.2. BILAN DE L'ANNÉE

L'année 2022 a été marquée par un contexte sanitaire en amélioration, qui a permis une meilleure disponibilité et mobilité des équipes techniques. En 2022, **13** [9 en 2021] des 13 stations radio VHF déportées ont pu être visitées, au titre d'opérations de maintenance préventive et modificative. Ce travail se révèle indispensable pour le maintien en l'état de bon fonctionnement des équipements. À ces déplacements s'ajoutent **5** [11] déplacements curatifs ou préparatoires au déploiement de 2 nouvelles stations radio VHF.

Pour des raisons de sécurité, chaque déplacement sur un site déporté doit être effectué avec un binôme d'agents. Compte-tenu de l'effectif du service, qui pour mémoire est passé en 2020 à **5** [6 au début 2020] agents à la suite d'un départ à la retraite non remplacé, ces interventions distantes sont impactantes. Un nouveau départ en retraite est intervenu en février 2022 ; il n'a été remplacé qu'au second semestre 2022.

En 2022, un total de **441 heures** de travail supplémentaires ont dû être effectuées par les personnels techniques ; ce qui est un niveau en nette hausse au regard des 312 heures supplémentaires réalisées en 2021. Ces chiffres révèlent un accroissement général de la charge de travail, dans un contexte de report de la charge de travail de l'agent non remplacé sur les autres techniciens.

Une réflexion sur le volet ressources humaines sera conduite en 2023 pour permettre de mieux gérer cette charge de travail, en explorant tous les volets (priorisation des activités, recrutement et formation).

Sur l'aspect financier, l'année 2022, tout comme l'année 2021, a été particulièrement favorable à l'amélioration des infrastructures du centre et de ses équipements, notamment grâce à des dotations exceptionnelles apportées par le plan de relance et le plan de résilience.

Ainsi, l'installation de systèmes dits de « supervision » a pu être pratiquement conduite à son terme; il s'agit de pouvoir réaliser, depuis le CROSS-A Etel, une télé-surveillance et un télé-contrôle de la majeure partie des équipements composant chaque site déporté. Ces travaux majeurs s'achèveront au début de l'année 2023.

En parallèle, les fonds mis à disposition via la préfecture de région Bretagne, dans le cadre de la rénovation énergétique des bâtiments de l'État, ont permis la poursuite de la modernisation des bâtiments du centre. Enfin, via un marché visant à l'extension du bâtiment opérationnel du CROSS-A Etel, un chantier de construction a été conduit en 2022. La levée des réserves accompagnant la réception du nouveau bâtiment surviendra au début de l'année 2023, l'essentiel des travaux étant d'ores et déjà réalisé et le bâtiment déjà opérationnel et occupé.

4.3. OPÉRATIONS MARQUANTES

Fin du déploiement d'émetteurs/récepteurs AIS

La quasi-totalité des sites radio déportés du CROSS-A a été identifiée pour héberger le nouveau réseau de stations de base AIS (système d'identification automatique des navires) de la direction des affaires maritimes. Ces équipements offriront des capacités de diffusion de balisages virtuels, mais ils permettront surtout la détection et le suivi de l'ensemble des navires équipés d'AIS dans leur zone de couverture et en temps réel.

Au total, **13** [7 en 2021] des stations déportées du CROSS-A Etel sont équipées soit 100 % des stations identifiées.

Poursuite de la rénovation des aériens des sites déportés

La rénovation des aériens VHF, débutée en 2018, a pu être poursuivie en 2022, avec le remplacement des aériens des stations d'Etel, Penmarch, Groix, Belle-Île, Yeu, Les Sables, Hourtin, Contis et Biarritz sur cette seule année.

Déploiement de la supervision des sites déportés

En 2022, **8** [1 en 2021] nouvelles stations, Penmarch, Groix, Belle-Île, Yeu, Royan, Chassiron, Hourtin, et Ferret, ont été mises en supervision. Les travaux se poursuivront pour les autres sites en début d'année 2023 pour achever la mise en supervision de l'ensemble des stations déportées à l'occasion de visites préventives.

Poursuite de la rénovation et de la modernisation des bâtiments

Dans la continuité de la rénovation du bâtiment « Colbert » suite à un appel à projet national « économies d'énergie » en 2021, le bâtiment de casernement « Foyer » a fait l'objet de travaux de remplacement de son mode de chauffage, à savoir l'installation de pompes à chaleur, dans le cadre du plan « Résilience », pour un total d'environ **35 000 €**.



Photo 1 : installation des pompes à chaleur du bâtiment de casernement « foyer »

En parallèle, le marché avec appels d'offres de **450 000 €** a été mené à bien pour la réalisation d'une extension du bâtiment opérationnel, la levée des réserves devant intervenir début 2023 et le bâtiment étant d'ores et déjà opérationnel. Il accueille les équipes du CACEM ainsi que des salles mutualisées avec les autres centres dédiées aux réunions et visioconférences.



Photos 2 et 3 : Extension du bâtiment opérations

Perspectives pour 2023

L'année 2023 sera à nouveau dense en matière de chantiers techniques. La mise en place de la supervision sera achevée au premier trimestre sur les quelques sites déportés restants. En parallèle, les visites préventives des sites seront maintenues. Le renouvellement des émetteurs/récepteurs radio dans leur ensemble devrait débuter en commençant par la MF/HF, incluant l'installation d'un nouveau pylône à Ferret, d'une nouvelle station MF/HF à Yeu au profit du CROSS Corsen.

Deux nouveaux sites radio VHF seront également mis en service, afin notamment de renforcer les capacités de veille côtière, et de coordination d'opérations, à proximité immédiate du parc éolien de Guérande situé au large de Saint-Nazaire, mais également à Sarzeau (56), pour mieux couvrir l'intérieur du Golfe du Morbihan.

D'autres développements importants en matière d'outils opérationnels sont également prévus : modernisation du SGVT, renouvellement des enregistreurs, entrée en fonction du réseau de stations AIS ministériel notamment.

Côté infrastructures, le chantier de construction d'un nouveau bâtiment, en extension du bâtiment opération, s'achèvera au premier trimestre. Des chantiers complémentaires seront conduits, dont l'installation de nouveaux groupes électrogènes pour renforcer l'alimentation secours du CROSS, l'isolation d'une partie du bâtiment « vie » du CROSS (chantier de **15 000 €**) et la rénovation d'une portion de toits terrasses (**5 000 €**) du bâtiment opérations ayant subi un sinistre en fin d'année 2022.

Sur le plan des finances, l'année devrait être marquée par un contexte fortement contraint, avec un risque de décalage entre une enveloppe budgétaire étroite et une forte inflation, y compris sur les marchés de l'énergie, risque sur lequel le CROSS a alerté dès 2022.

5. LISTE DE DIFFUSION

SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER

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

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- Représentation permanente de la France

SECRETARIAT D'ÉTAT A LA MER

- Directeur Général des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture
- Mission Budget et Commande Publique (DGAMPA/MBCP)
- Service Espaces Maritimes et Littoraux (DGAMPA/SEML)
- Sous-Direction Sauvetage, Navigation et Contrôle (DGAMPA/SEML/SDSNC)
- Bureau du sauvetage et de la surveillance du trafic maritime et portuaire (DGAMPA/SEML/SDSNC/SNC1)
- Mission du Nautisme et de la Plaisance (DGAMPA/SEML/MNP)
- Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)
- Bureau Enquêtes Analyses Mer (BEA Mer)
- Service de santé des Gens de Mer (DGAMPA/SFM/SDGM//SSGM)
- Haut fonctionnaire de défense Mer (HFD Mer)
- École Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer (ENSAM)
- Centre Ministériel de Veille Opérationnel et d'Alerte (CMVOA)
- Centre d'Études et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA)

MINISTÈRE DES ARMÉES

- État-major de la Marine / Bureau Action de l'État en Mer (EMM/AEM)

PRÉFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE

- Préfet maritime de l'Atlantique
- Division Action de l'État en Mer
- Officier de Communication Régional
- Centre Opérationnel de la Marine
- ARSC Brest

DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER NORD-ATLANTIQUE MANCHE-OUEST

- Directrice Interrégionale
- Division Opération et Sécurité Maritime
- Cellule Communication

AGENCE NATIONALE DES FREQUENCES

ARMÉE DE L'AIR

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

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

CENTRES DE SÉCURITÉ DES NAVIRES

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

CENTRES RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE

- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Gris-Nez
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Jobourg
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Corsen
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage La Garde
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles – Guyane
- Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Réunion
- Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Nouméa

- Joint Rescue Coordination Centre Tahiti

COSPAS-SARSAT

- Centre de Contrôle de Mission (FMCC) Toulouse

DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER

- Délégation à la Mer et au Littoral Finistère
- Délégation à la Mer et au Littoral Morbihan
- Délégation à la Mer et au Littoral Loire-Atlantique
- Délégation à la Mer et au Littoral Vendée
- Délégation à la Mer et au Littoral Charente-Maritime
- Délégation à la Mer et au Littoral Gironde
- Délégation à la Mer et au Littoral Landes / Pyrénées – Atlantiques

DIRECTIONS INTERREGIONALES DE LA MER

- Direction Interrégionale de la Mer Sud Atlantique

DOUANES

- Centre Opérationnel des Douanes Nantes

GENDARMERIE MARITIME

- Centre Opérationnel de la Gendarmerie maritime de l'Atlantique

GENDARMERIE NATIONALE

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

INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)

LYCÉES PROFESSIONNELS MARITIMES

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

MARINE NATIONALE

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

PRÉFECTURES

- Préfecture de Zone de Défense Ouest / Centre Opérationnel Zone Ouest (Rennes)
- Préfecture de Zone de Défense Sud-Ouest / Centre Opérationnel Zone Sud-Ouest (Bordeaux)
- Préfecture de Région Bretagne
- Préfecture de Région Pays de la Loire
- Préfecture de Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes
- Préfecture de Département Finistère
- Préfecture de Département Morbihan
- Préfecture de Département Loire-Atlantique
- Préfecture de Département Vendée
- Préfecture de Département Charente-Maritime
- Préfecture de Département Gironde
- Préfecture de Département Landes
- Préfecture de Département Pyrénées-Atlantiques

SÉCURITÉ CIVILE

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

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

SERVICE D'AIDE MÉDICALE D'URGENCE

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

SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS

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

1. SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

- Monsieur le Président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer
- Inspection Générale Société Nationale de Sauvetage en Mer Atlantique nord
- Inspection Générale Société Nationale de Sauvetage en Mer Atlantique sud
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Finistère
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Morbihan
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Loire-Atlantique
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Vendée
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Charente-Maritime
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Gironde
- Délégation Départementale Société Nationale de Sauvetage en Mer Landes / Pyrénées-Atlantiques

SYSTEME NATIONAL D'OBSERVATION DE LA SECURITE DES ACTIVITES NAUTIQUES