



SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER  
ET DE LA BIODIVERSITÉ

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction interrégionale de la mer  
Nord Atlantique-Manche Ouest

# Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage ETEL



## BILAN D'ACTIVITÉ 2023



## AFFAIRE SUIVIE PAR

**AC2AM Alexis MOREL - Directeur**

Tél. : 02 97 55 35 35

Courriel : [alexis.morel@developpement-durable.gouv.fr](mailto:alexis.morel@developpement-durable.gouv.fr)

## RÉDACTEURS

---

MP CHRIST Jérôme

MTS BLAIS Marion

PM BRIFFAUT Arnaud

## RELECTEURS

---

APAM SELLIER Vincent

APAM VINCENT Benoît

## 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**

Tel : 02 97 55 35 35 - 196

Adresse postale : 40 avenue Louis Bougo, 56410 ETEL

Adresse mail « opérations » : [etel@mrccfr.eu](mailto:etel@mrccfr.eu)

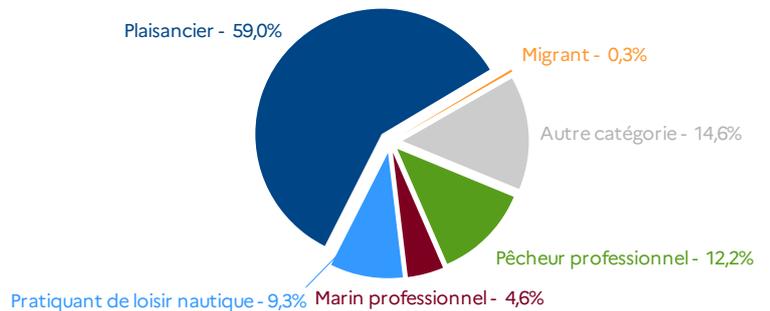
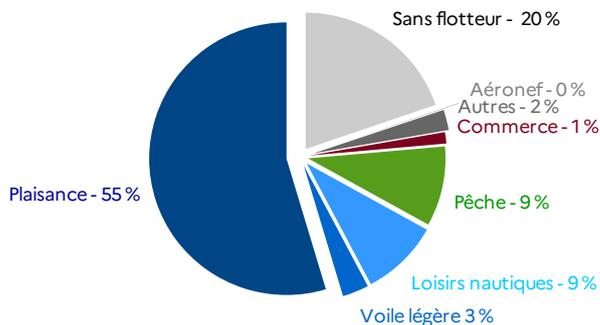
Adresse mail administrative : [cross-etel@mer.gouv.fr](mailto:cross-etel@mer.gouv.fr)

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

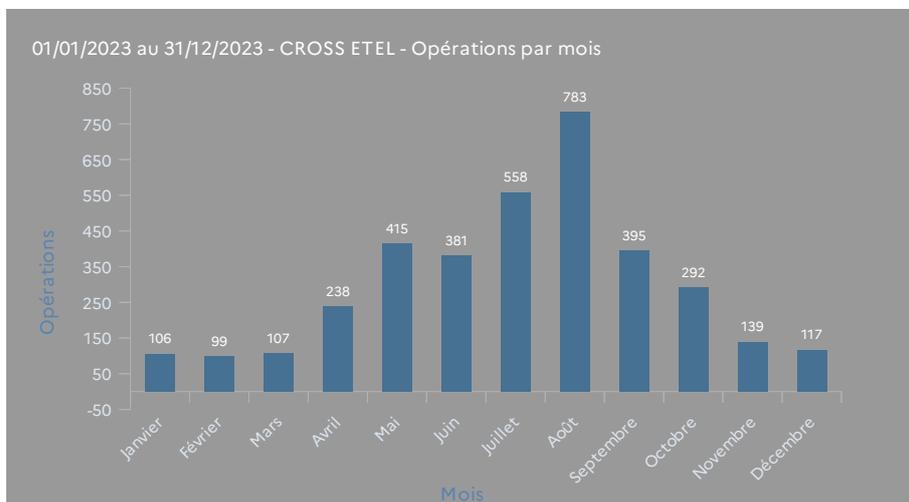
## BILAN 2023 - MEMENTO

### NOMBRE DE DOSSIERS OUVERTS

**5987**



### RECHERCHE ET SAUVETAGE

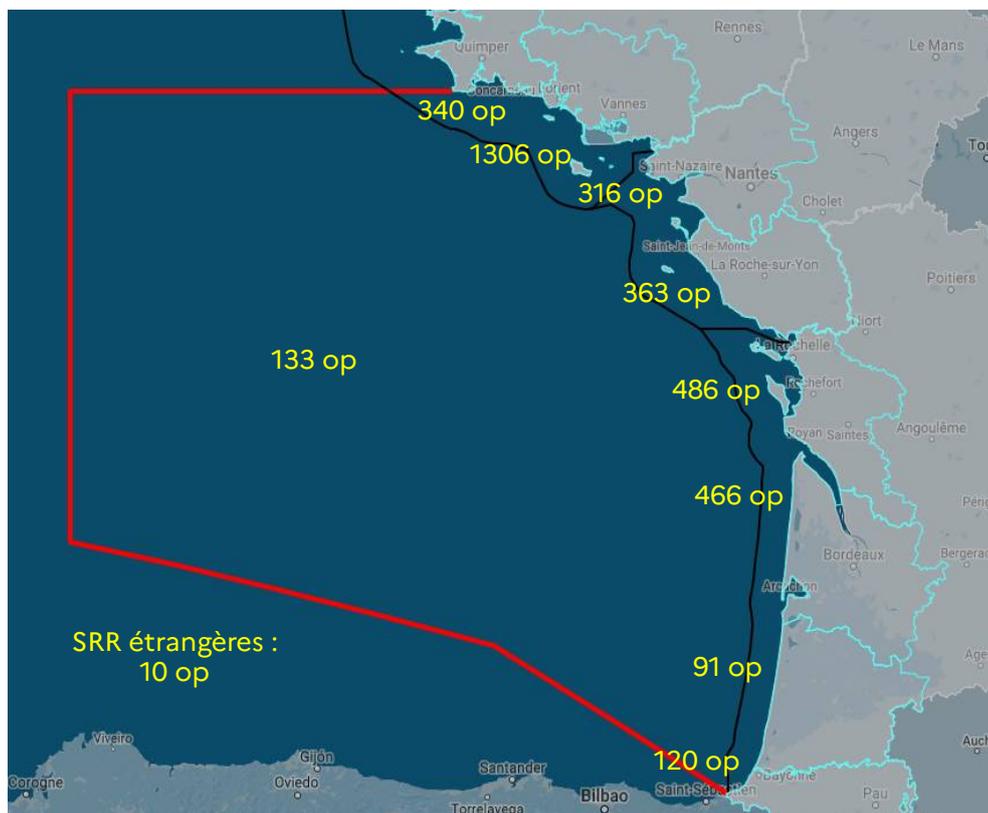


# Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

## BILAN 2023 - MEMENTO

### RECHERCHE ET SAUVETAGE

SRR France	Plages et 300m
<b>133</b>	<b>924</b>
Eaux territoriales	Plans d'eau salée
<b>1597</b>	<b>313</b>
Accès portuaires	Ports
<b>58</b>	<b>119</b>
SRR étrangères	Terrestre
<b>10</b>	<b>477</b>



		
Missions	Durée totale	
<b>4731</b>	<b>6048 h</b>	

dont

	
Missions	Heures de vol
<b>384</b>	<b>370 h</b>

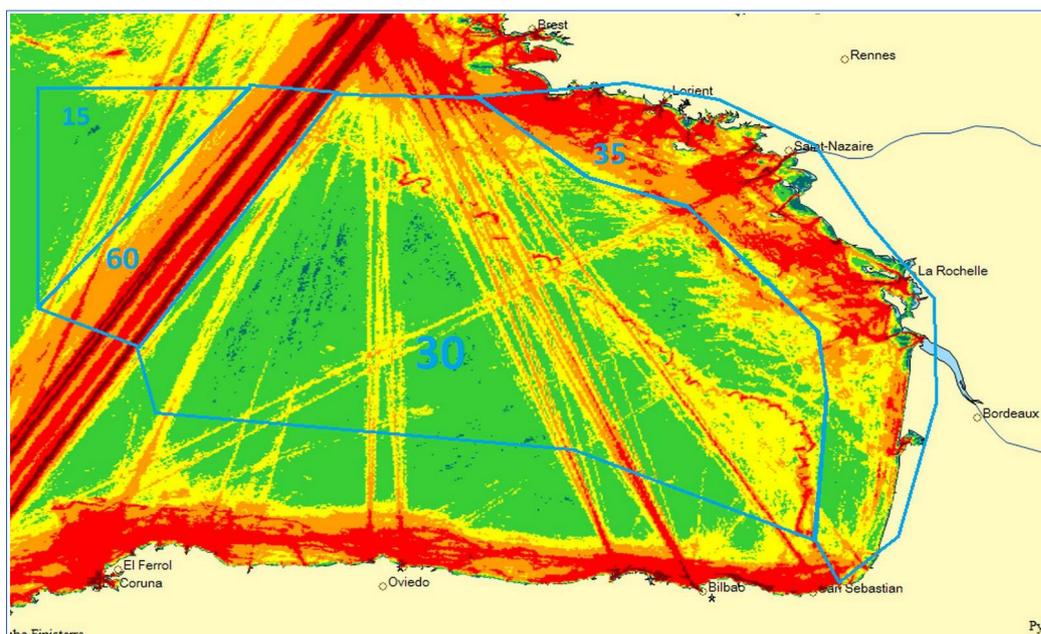
	
Missions	Heures de mer
<b>3588</b>	<b>4768 h</b>

	
Missions	Durée
<b>759</b>	<b>910 h</b>

# Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel BILAN 2023 - MEMENTO

## SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

### A - Trafic dans la zone de compétence du CROSS



densité du trafic maritime - Crédit : SEG / EMSA

- **NOMBRE MOYEN DE NAVIRES  
EN ZONE ETEL (SRR et ZEE) :**

- **140 navires de jauge > 300**  
dont

- 30 navires citernes

- 10 navires à passagers

dont en moyenne

- 20 navires au mouillage

- 2 navires en dérive contrôlée

- **6 Ports de commerce dont 3 GPM**

### B - Synthèse des types d'opérations



**970**

Dossiers Surveillance  
De la navigation

**115**

Événements MAS-OMI :

Avaries, Maintenance,  
dont 2 ayant conduit à un  
REMORQUAGE

Dont 2 avec envoi d'une EEI

**0**

Dossier perte de colis en mer

**1**

Dossier d'infraction

**148**

Demandes de mouillages  
traitées

**693**

Autres événements  
de navigations  
(dérives contrôlées,  
mouillage hors eaux territoriales,  
situations particulières...)

**13**

Dossiers d'anomalies portuaires

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>7</b>
<b>1. RECHERCHE ET SAUVETAGE</b> .....	<b>8</b>
1.1. <i>Synthèse de l'année</i> .....	8
1.1.1. Évolution des opérations.....	9
1.1.2. Répartition mensuelle des opérations.....	10
1.1.3. Répartition des opérations par faits générateurs.....	12
1.2. <i>Bilan humain</i> .....	14
1.2.1. Répartition par catégorie.....	14
1.2.2. Résultats sur les personnes.....	14
1.3. <i>Bilan par type d'activité</i> :.....	15
1.3.1. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de commerce.....	16
1.3.2. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de pêche et cultures marines.....	16
1.3.3. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de plaisance.....	17
1.3.4. Typologie des faits générateurs impliquant des loisirs nautiques.....	18
1.4. <i>Aide médicale en mer</i> .....	21
1.5. <i>Répartition géographique des opérations</i> .....	23
1.5.1. Répartition des opérations par département.....	24
1.6. <i>Transmission de l'alerte</i> .....	28
1.6.1. Moyens d'alerte utilisés.....	28
1.6.2. Qui donne l'alerte au cross-a.....	31
1.6.3. Fausses alertes et incertitudes.....	32
1.7. <i>Moyens de sauvetage</i> .....	34
1.7.1. Moyens aériens.....	34
1.7.2. Moyens nautiques.....	35
1.7.3. Moyens terrestres.....	36
1.8. <i>opérations marquantes</i> .....	37
1.9. <i>BILAN</i> .....	40
<b>2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME</b> .....	<b>41</b>
2.1. <i>Généralités</i> :.....	41
2.1.1. Le suivi du trafic maritime.....	41
2.1.2. Le service d'assistance maritime.....	42
2.2. <i>Synthèse chiffrée de l'année</i> .....	42
2.3. <i>Suivi du trafic maritime</i> .....	44
2.3.1. Veille visuelle et radar, veille ais.....	44
2.3.2. Traitement des compte-rendus SURNAV.....	44
2.3.3. Gestion des demandes de mouillages.....	45
2.4. <i>Service d'assistance maritime</i> .....	46
2.5. <i>OPERATIONS MARQUANTES</i> .....	48
2.6. <i>BILAN</i> .....	49
<b>3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME</b> .....	<b>50</b>
3.1. <i>RECUEIL DE L'INFORMATION NAUTIQUE</i> .....	50
3.2. <i>Diffusion de l'information nautique</i> .....	50
3.3. <i>Diffusion de l'information météorologique</i> .....	50

# Introduction

Service spécialisé de la Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture, placé sous l'autorité organique de la directrice interrégionale de la Mer nord-Atlantique – Manche-ouest (DIRM NAMO, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique d'Etel (CROSS-A Etel), est implanté au bord de la Ria de la commune d'Etel dans le département du Morbihan. Le CROSS Etel héberge : depuis 1966 le CROSS-Atlantique, depuis 2012, le Centre National de Surveillance des Pêches et depuis 2017, le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin. Ces deux centres opérationnels font l'objet d'un bilan d'activité séparé.

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



Destinataire de l'ensemble des alertes maritimes, le CROSS-A Etel dispose d'un réseau de veille permanent composé de 15 stations radioélectriques (VHF) permettant de garantir une couverture côtière de l'ensemble de son littoral. Il dispose en outre de deux stations radioélectriques (MF), lui offrant une couverture hertzienne sur le domaine hauturier de sa zone de responsabilité.

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

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

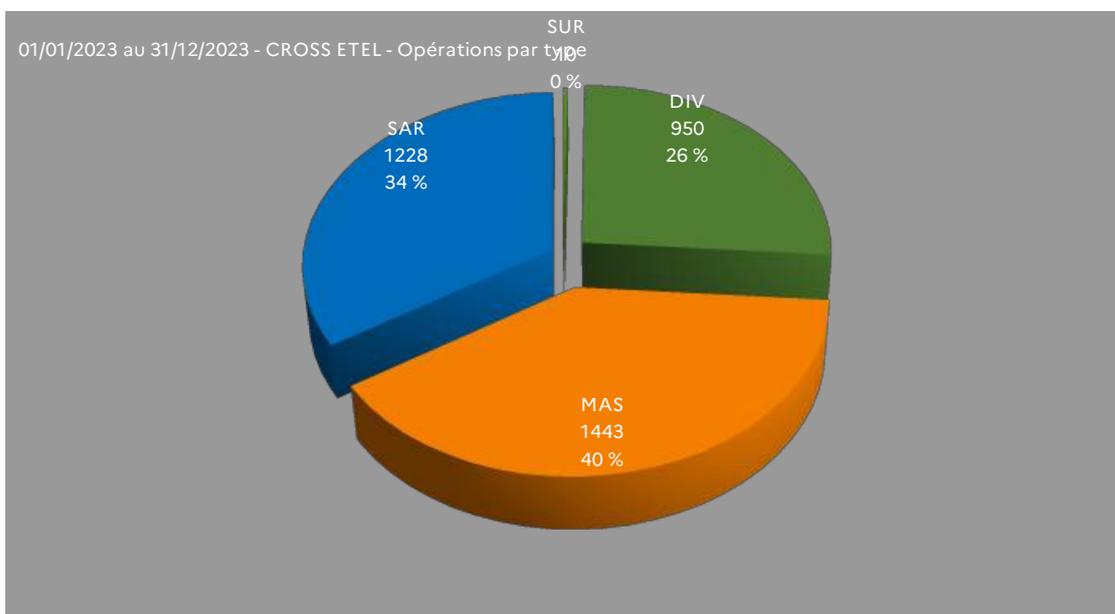
# 1. RECHERCHE ET SAUVETAGE

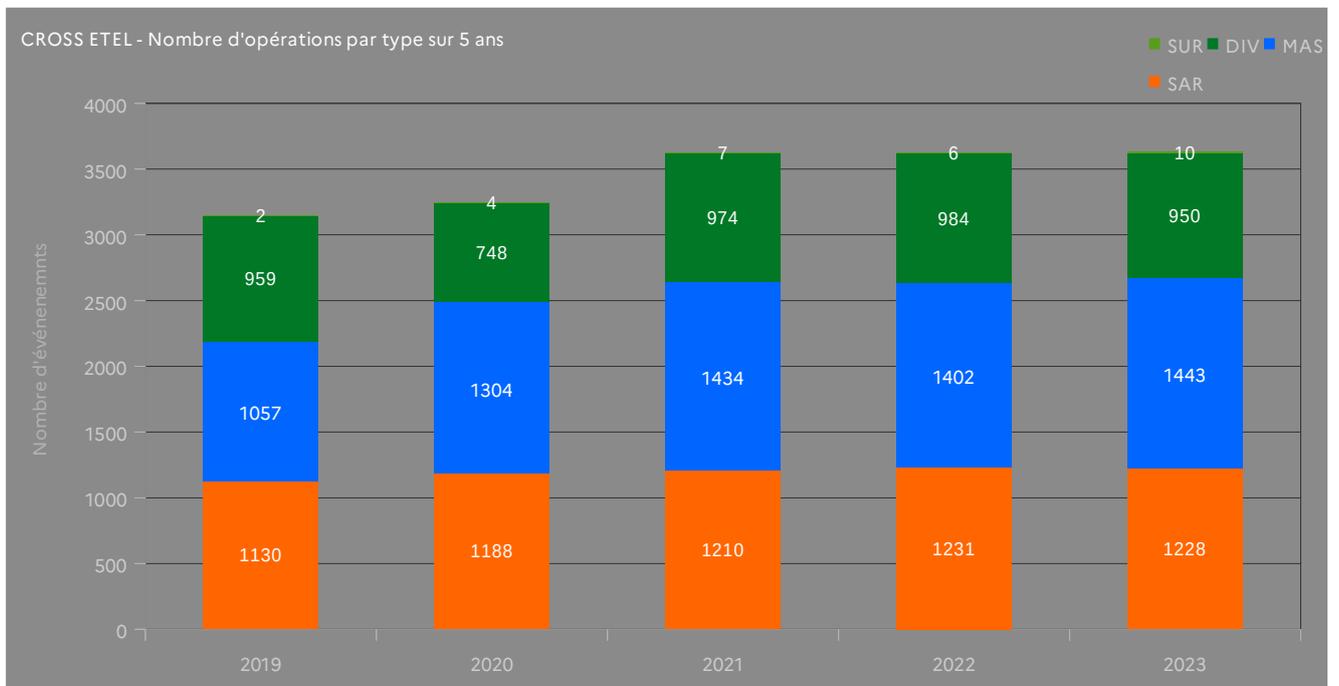
## 1.1. SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

En 2023, le CROSS-A Etel a ouvert **5987** dossiers [5839 en 2022] dont **3631** opérations SECMAR [3623 en 2022] et **2356** dossiers [2216 en 2022] 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 Etel.

Dans cette première partie, intitulé « Recherche et sauvetage », nous traiterons des **3631** opérations SECMAR coordonnées par le CROSS Etel dont :

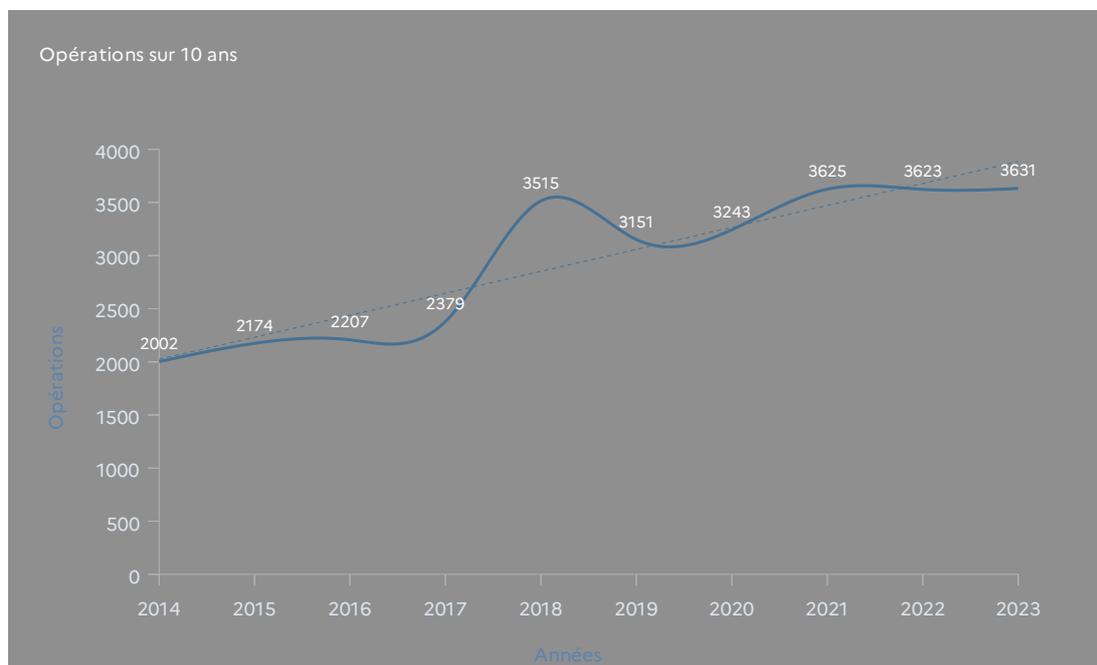
- **1228** (34 %) opérations de recherche et de sauvetage (SAR) : les personnes sont exposées à un danger grave, imminent ou probable. [1231 en 2022]
- **1443** (40 %) opérations d'assistance (MAS) : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc.) [1402 en 2022]
- **950** (26 %) opérations diverses (DIV) : toute activité ne relevant pas d'une des trois autres catégories mais ayant nécessité une intervention du CROSS (rupture de mouillage, transport sanitaire île-continent,...). [984 en 2022]
- **10** (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. [6 en 2022]



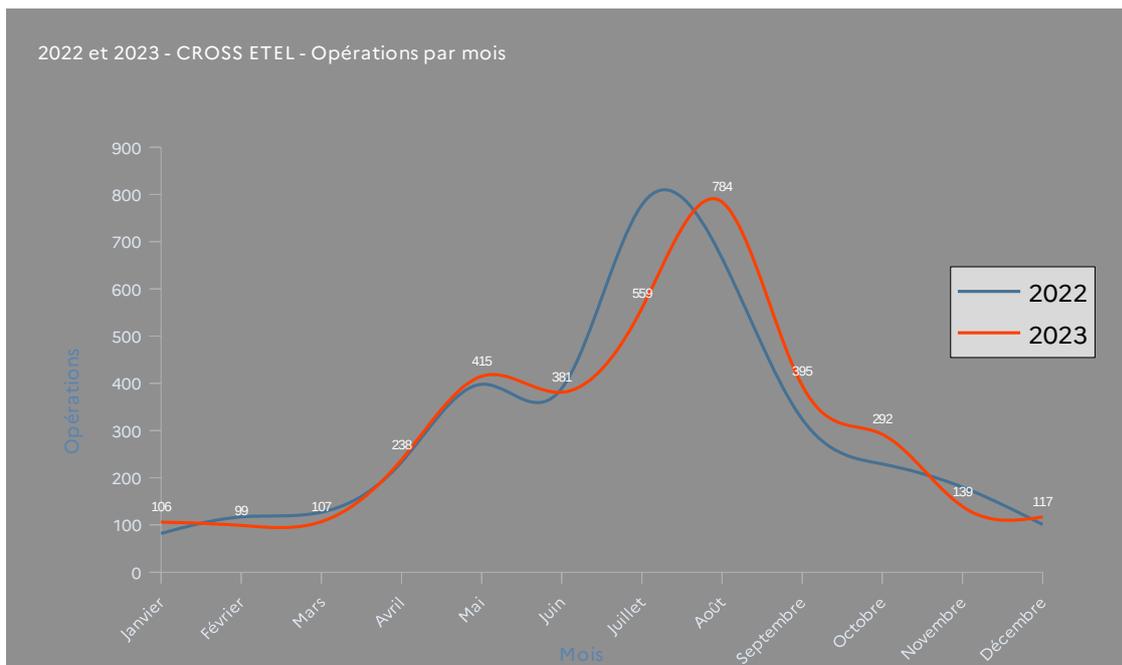


En 2021, les opérations MAS sur les navires de commerce > 300 UMS étaient incluses dans ce bilan. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, les opérations MAS sur les navires de commerce (MAS-OMI) ne sont plus incluses dans ce bilan et apparaissent dans le bilan SURNAV.

### 1.1.1. ÉVOLUTION DES OPÉRATIONS



## 1.1.2. RÉPARTITION MENSUELLE DES OPÉRATIONS

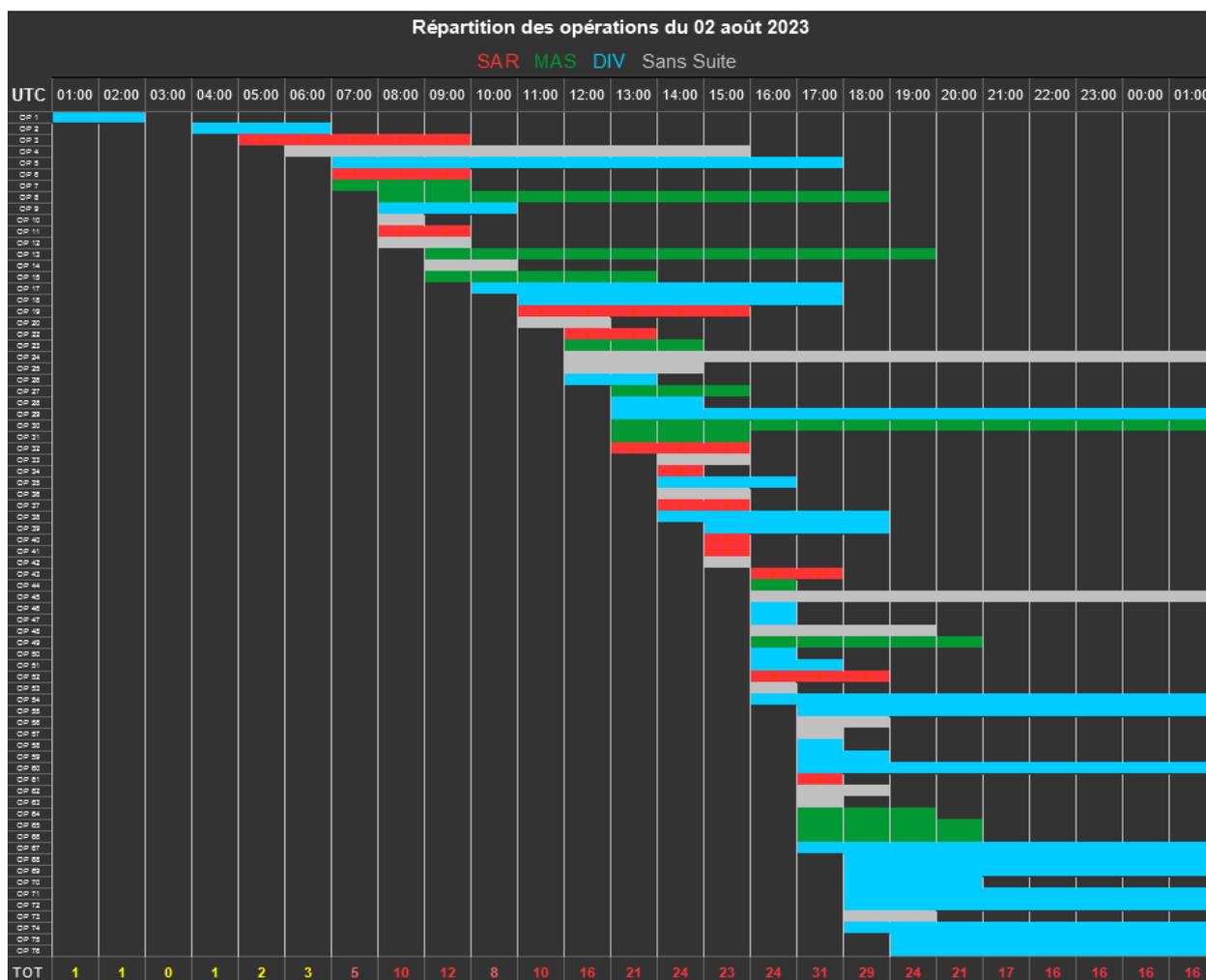


La saison estivale, qui coïncide avec la campagne de sécurité des loisirs nautiques animée par le Secrétariat général de la mer, s'étale du 1er mai au 30 septembre. Comme en 2022, elle représente **70 % (2533 opérations)** de l'activité annuelle du CROSS Etel. Contrairement à l'année dernière, c'est le mois d'août qui a été le plus chargé. La météo dégradée sur la deuxième quinzaine de juillet et plus clémente en août explique cette tendance.

L'activité opérationnelle de l'arrière-saison a décru de façon régulière jusqu'au mois de décembre, rejoignant une tendance habituelle, mais en conservant un volume d'activité encore important jusqu'en octobre, compte-tenu des conditions météorologiques exceptionnellement bonnes qui ont perduré jusqu'à l'automne.



Le mercredi 2 août a été la journée la plus chargée de l'année avec **75** dossiers ouverts dont **61** [49 en 2022] opérations coordonnées par le CROSS-A et **14** dossiers événement ouverts puis classés en « sans suite » car n'ayant pas fait l'objet d'une coordination par le CROSS-A (cas des opérations liées à la surveillance de la baignade n'ayant nécessité que l'intervention des moyens des postes de plage mais pour lesquels une information initiale avait été transmise au CROSS-A qui doit être paré à reprendre la coordination si des moyens supplémentaires s'avéraient nécessaires). Durant cette journée, le CROSS-A a connu une activité dense de 08h et jusqu'à 21h. Jusqu'à **31** événements ont été traités simultanément entre 18h et 20h. Dans une telle situation on arrive à la saturation de la capacité de gestion des informations entrantes via les canaux de communication VHF ou téléphoniques. La météorologie défavorable avec notamment un vent très fort (vent d'ouest à sud-ouest 7 sur toute la façade et fraîchissant 8 dans la partie nord), inhabituel pour un mois d'août, a été le principal élément déclencheur de ce pic d'activité. Il a notamment entraîné de très nombreuses ruptures de mouillage

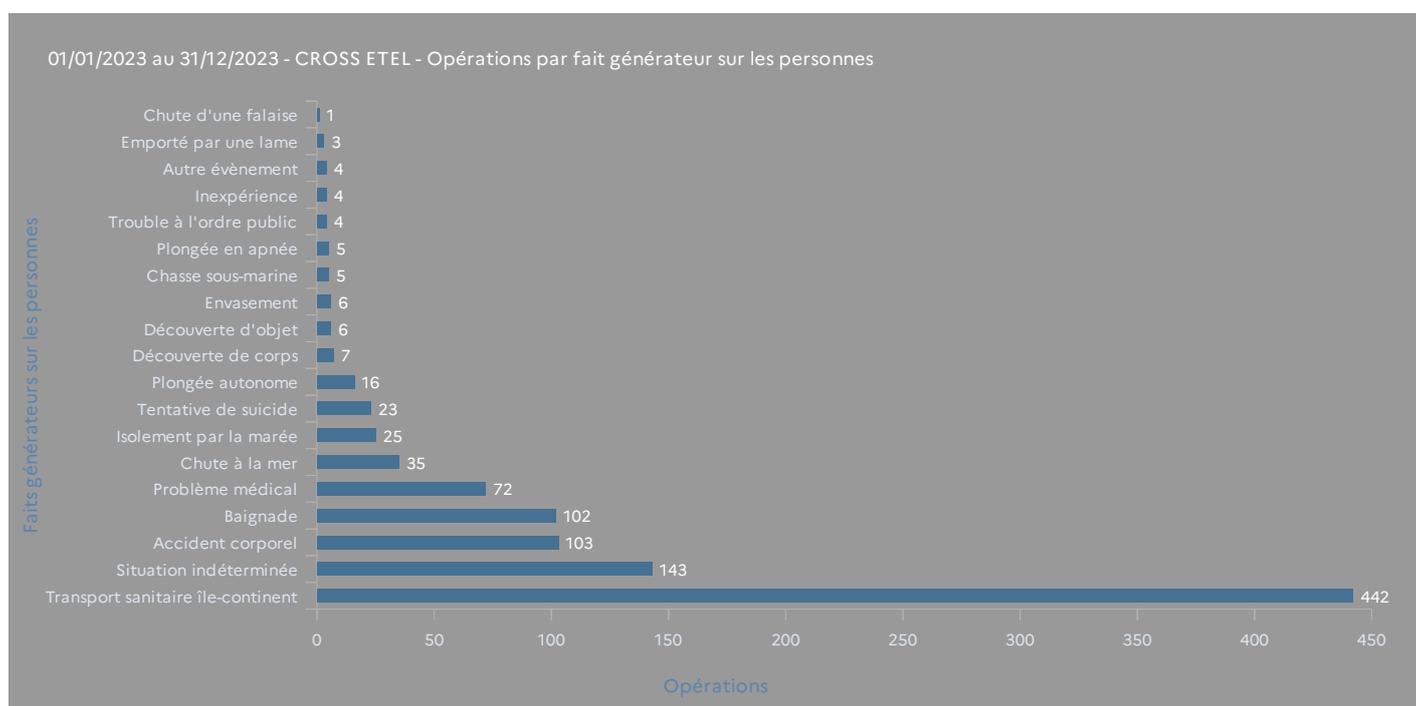


Ce graphique ne prend pas en compte les autres missions et plus particulièrement la SURNAV.

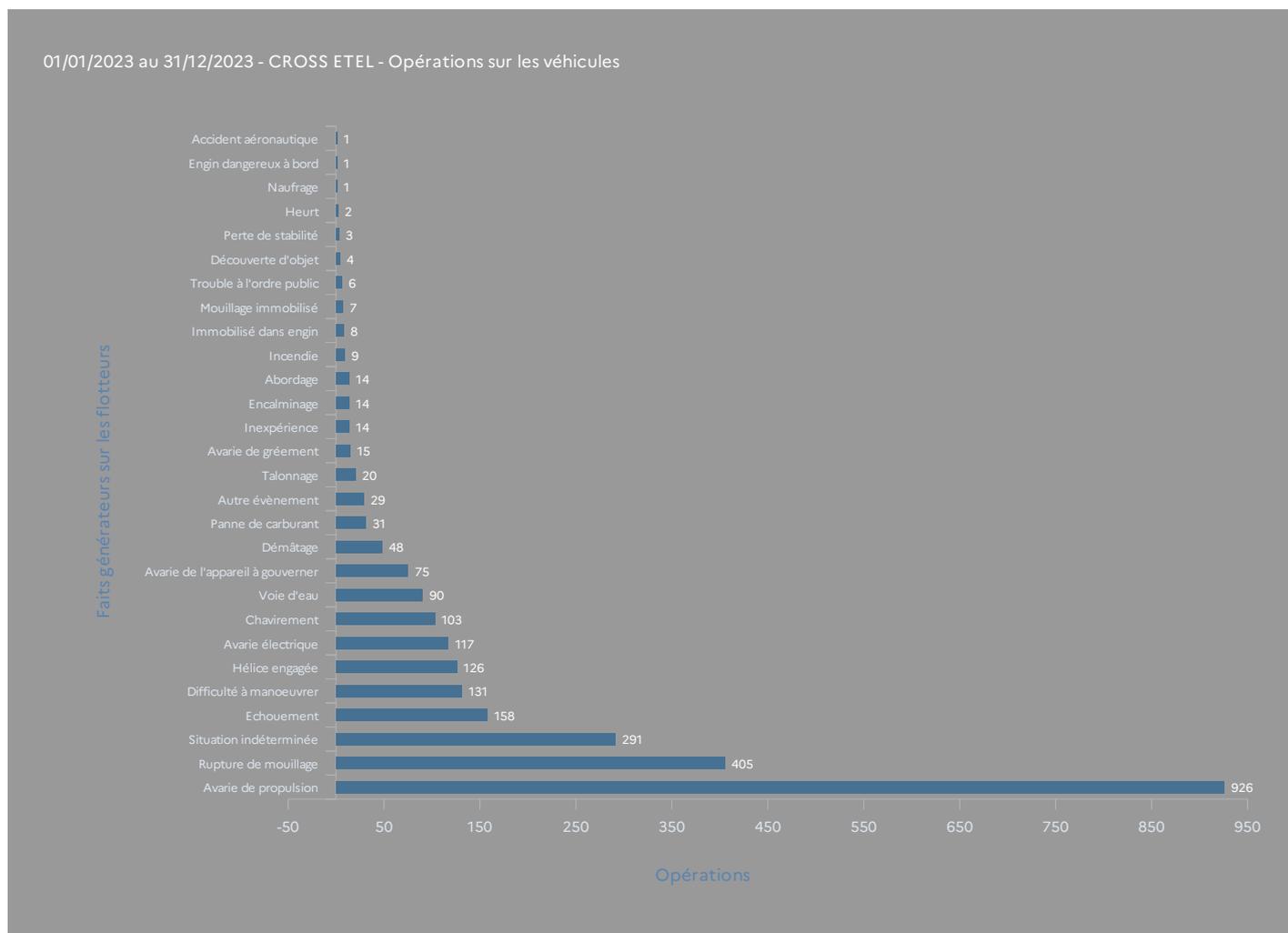
### 1.1.3. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR FAITS GÉNÉRATEURS

Parmi les **3631** opérations, **1004** [984 en 2022] **ont un fait générateur portant sur les personnes**. Ces opérations ont impliqué **1196** [1219] personnes dont **181** [177] blessés et **66** [80] malades ; **44** [41] décédés et **2** [2] disparus sont à déplorer.

Comme en 2022, les transports sanitaires île-continent (TSIC) représentent la premier type de fait générateur. 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 (**51 %** 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 3631 opérations, **2641** [2669 en 2022] ont un fait générateur sur les véhicules (navires ou aéronefs). Ces opérations ont impliqué **6106** [6045] personnes dont **63** [55] blessés et **4** [3] malades. **8** [1] décès et **2** [1] disparition sont à déplorer.

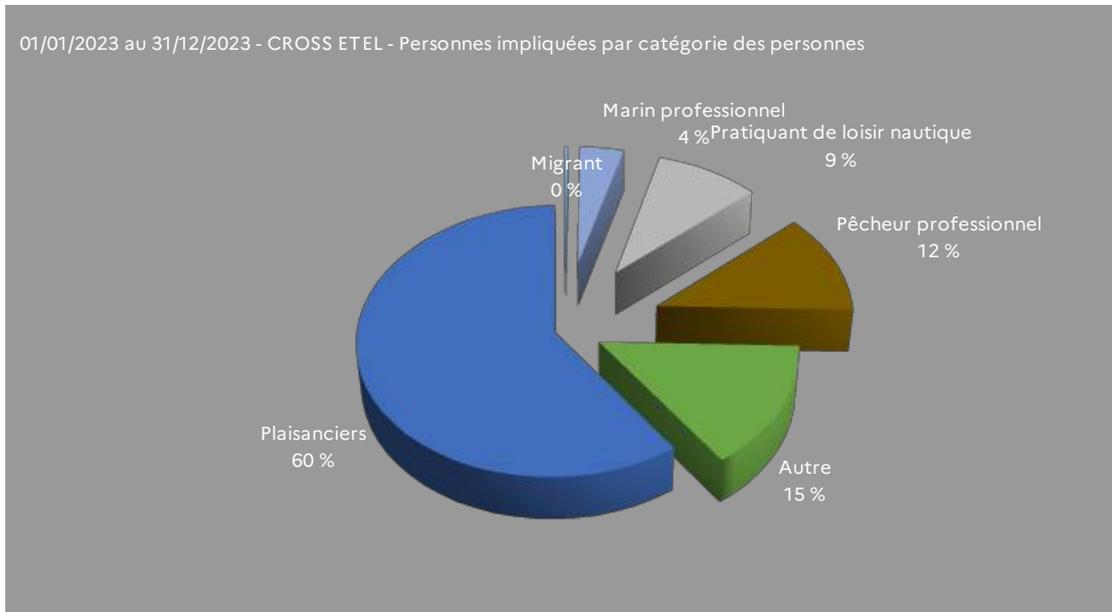


Bien que l'activité la plus importante porte sur le traitement des avaries de propulsion, les ruptures de mouillage arrivent cette année encore en seconde position et sollicitent fortement le CROSS. Ce dernier effectue un travail systématique d'enquête pour remonter vers le propriétaire et s'assurer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

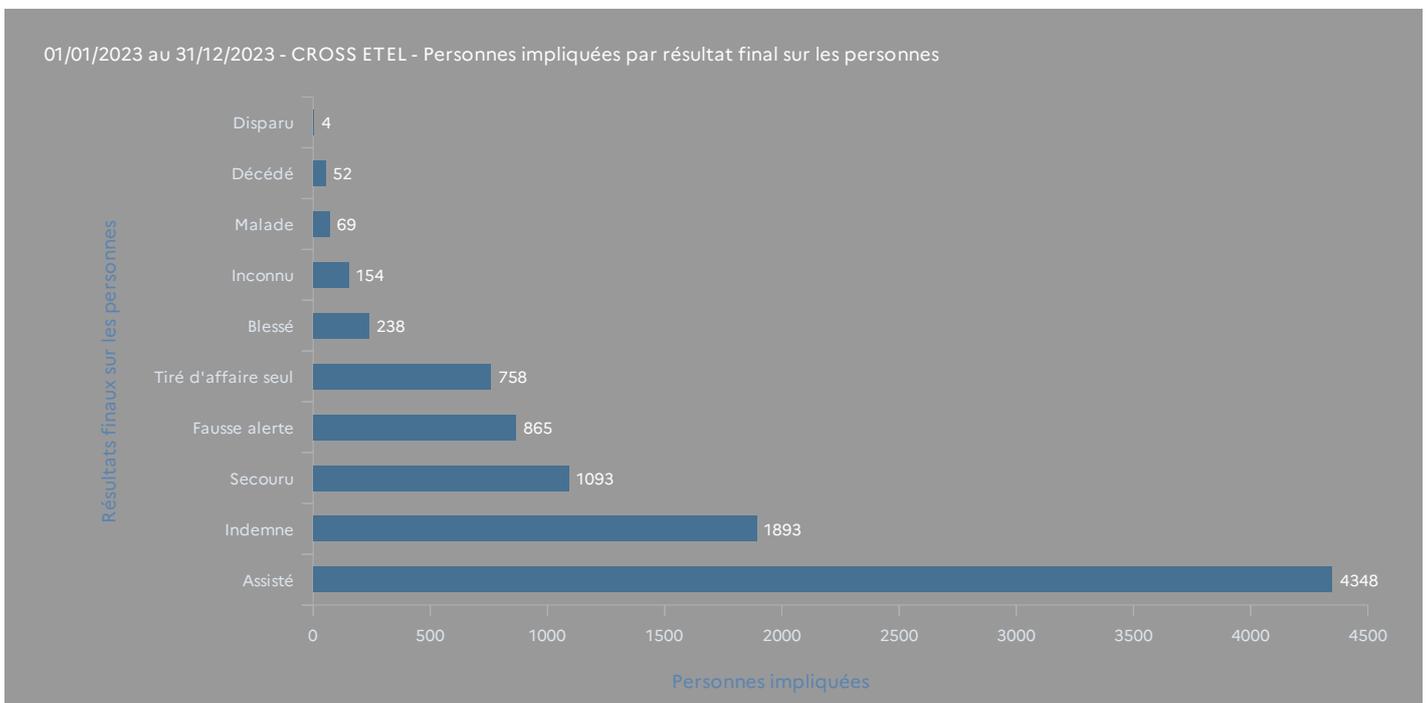
## 1.2. BILAN HUMAIN

7278 personnes [7194 en 2022] ont été impliquées cette année dans les 3631 opérations conduites par le CROSS-A Etel.

### 1.2.1. RÉPARTITION PAR CATÉGORIE

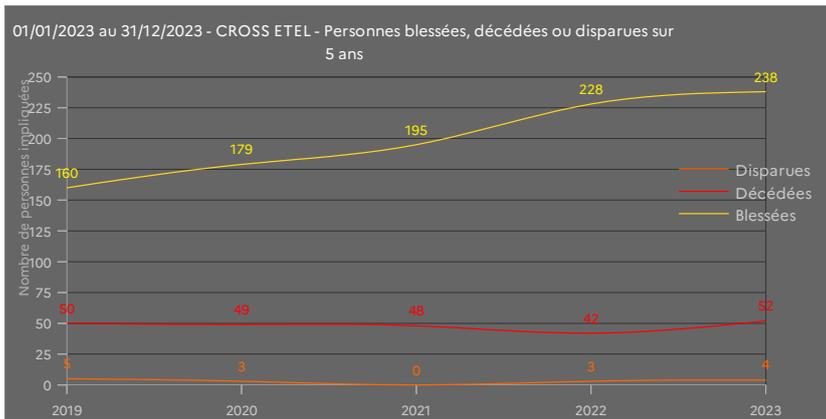


### 1.2.2. RÉSULTATS SUR LES PERSONNES



Les causes des **52** décès sont multiples :

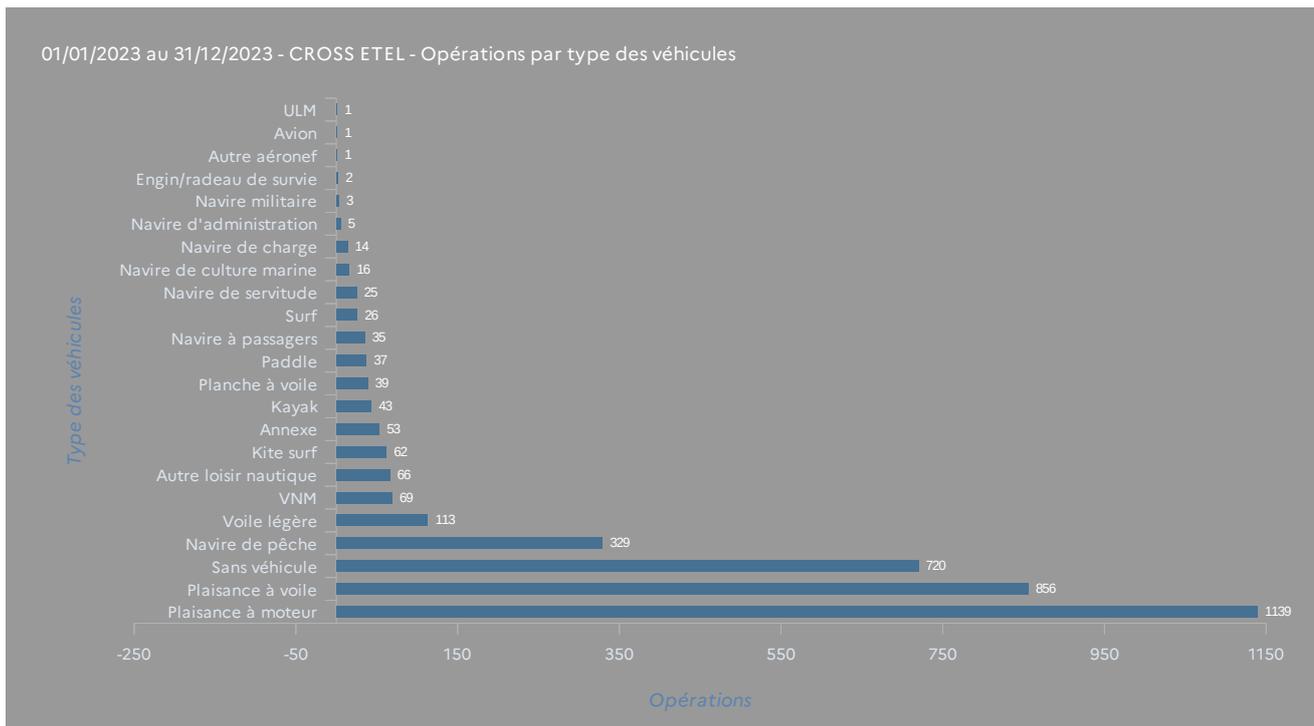
- **13** personnes suite à une tentative de suicide,
- **2** personnes suite à la découverte de leur corps,
- **3** personnes suite à une chute à la mer depuis un navire,
- **11** personnes en baignade (presque **50 %** de plus qu'en 2022),
- **8** personnes suite à un problème médical,
- **2** personnes suite à une plongée autonome,
- **1** personne suite à un accident corporel,
- **1** personne emportée par une lame,
- **5** personnes suite à un chavirement,
- **1** personne suite à une plongée en apnée,
- **1** personne suite à une chute de falaise,
- **4** situations indéterminées

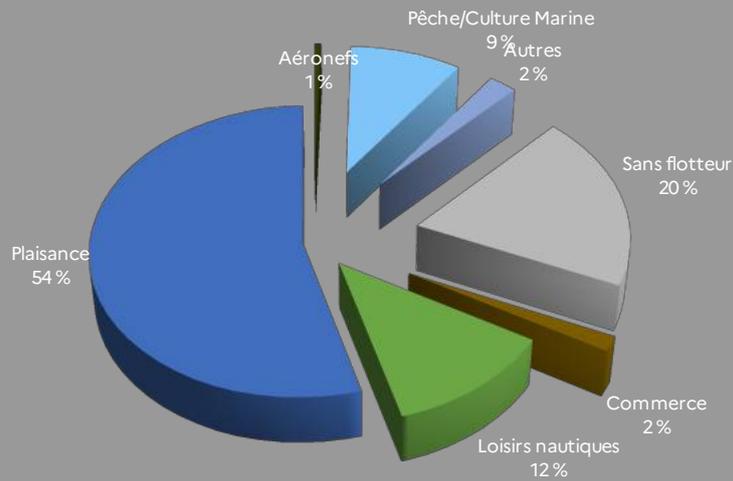


### 1.3. BILAN PAR TYPE D'ACTIVITÉ :

Les opérations de plaisance et de loisirs nautiques représentent **67 %** [68 % en 2022] des opérations impliquant un flotteur. Les flotteurs professionnels (commerce et pêche) représentent **10 %** [11 %].

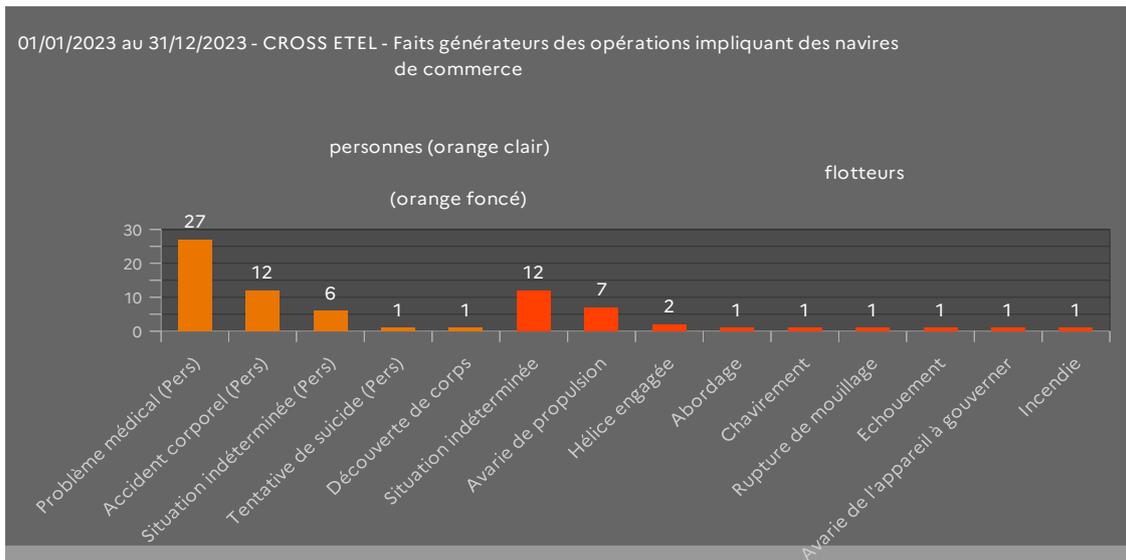
**2911** [2958 en 2022] opérations impliquant flotteurs et aéronefs ont été impliqués dans les opérations SAR, MAS ou DIV du CROSS-A Etel.





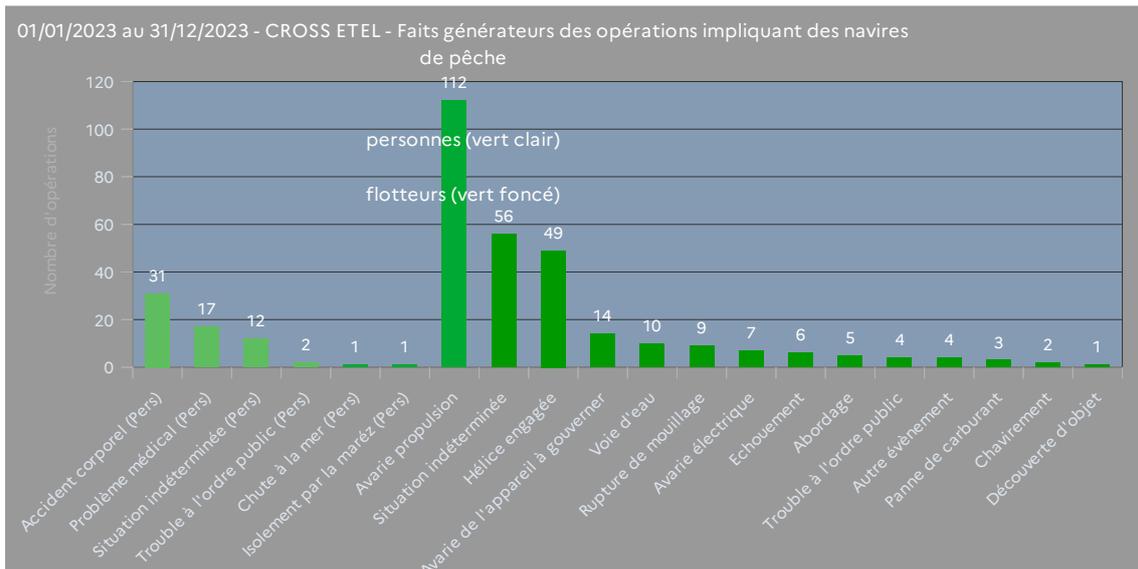
### 1.3.1. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE COMMERCE

**74** [63 en 2022] navires de commerce (**14** navires de charge, **25** navires de servitude, **35** navires à passagers) ont été impliqués dans **74** opérations, réparties dans le graphique ci-dessous :

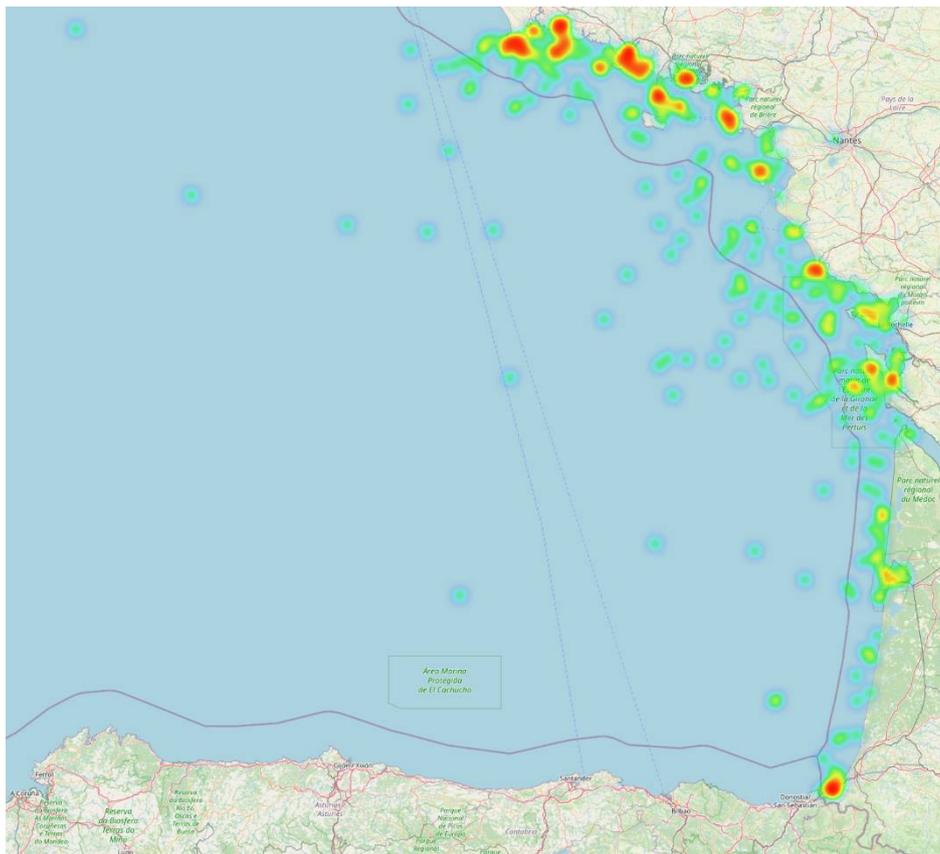


### 1.3.2. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PÊCHE ET CULTURES MARINES

345 [306 en 2022] opérations ont concerné des navires de pêche et de cultures marines. L'augmentation concerne essentiellement une augmentation des opérations d'assistance liées à des avaries de propulsion.

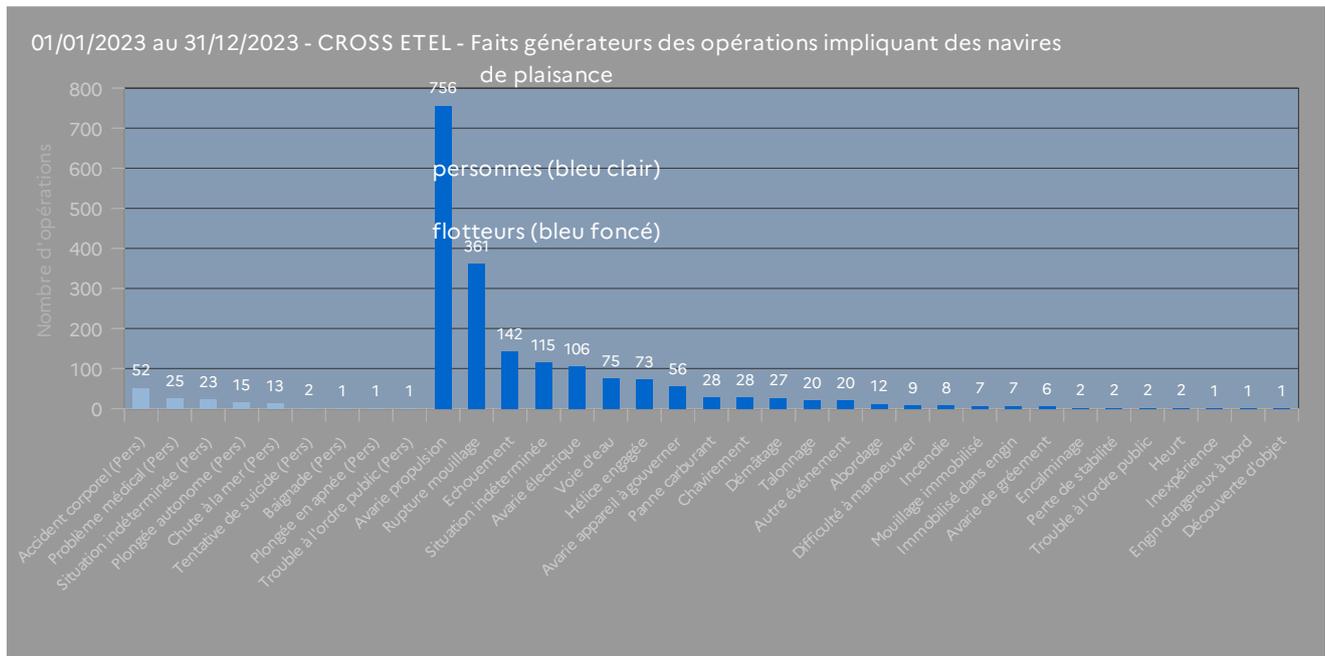


### Répartition géographique des opérations impliquant des navires de pêche et culture marine



### 1.3.3. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PLAISANCE

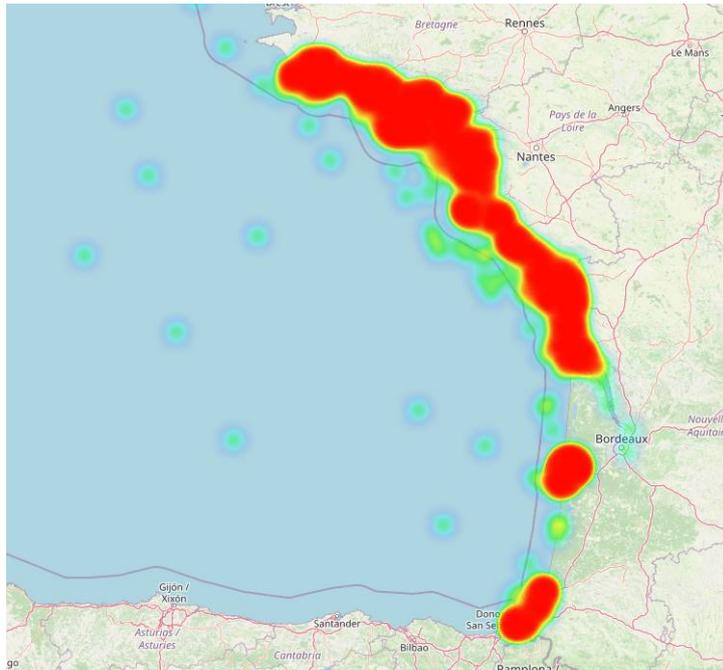
**2005** [2013 en 2022] navires de plaisance dont **1142** navires de plaisance à moteur, **863** navires de plaisance à voile ont été impliqués dans **1991** opérations, réparties comme suit:



Tous faits générateurs confondus, **22 %** [22 % en 2022] des opérations conduites au profit des navires de plaisance sont des opérations SAR. **59 %** [59 %] 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.

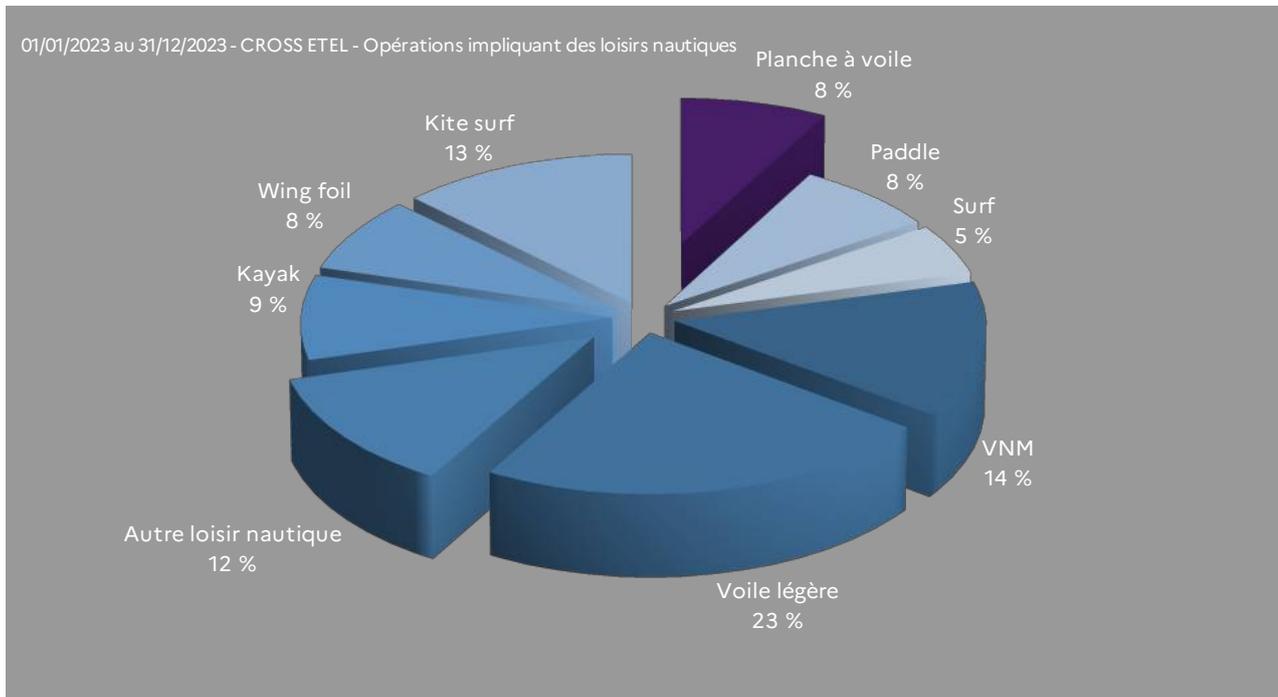
Le restant des opérations (**18 %**), classées dans la catégorie « divers », est stable par rapport à l'année passée [19 %]. Les opérations DIV portent en très grande majorité sur des affaires liées à des ruptures de mouillage ou des échouements. Ces événements sont le plus souvent signalés par des témoins 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. Ces ruptures de mouillage pourraient être évitées dans la plupart des cas par un suivi et un entretien régulier des mouillages par les plaisanciers notamment à l'annonce de coups de vent.

## Répartition géographique des opérations impliquant des navires de plaisance



### **1.3.4. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES LOISIRS NAUTIQUES**

**502** [551 en 2022] engins de loisirs nautiques (véhicule nautique à moteur, planche à voile, kitesurf, wingfoil, surf, kayak, stand-up paddle, voile légère, autres loisirs nautiques), ont été impliqués dans **447** opérations, comme suivant :



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.

S'agissant de l'activité de **kitesurf**, seulement **62** [96 en 2022] opérations ont été enregistrées par le CROSS-A. Le nombre d'opérations a donc fortement diminué.

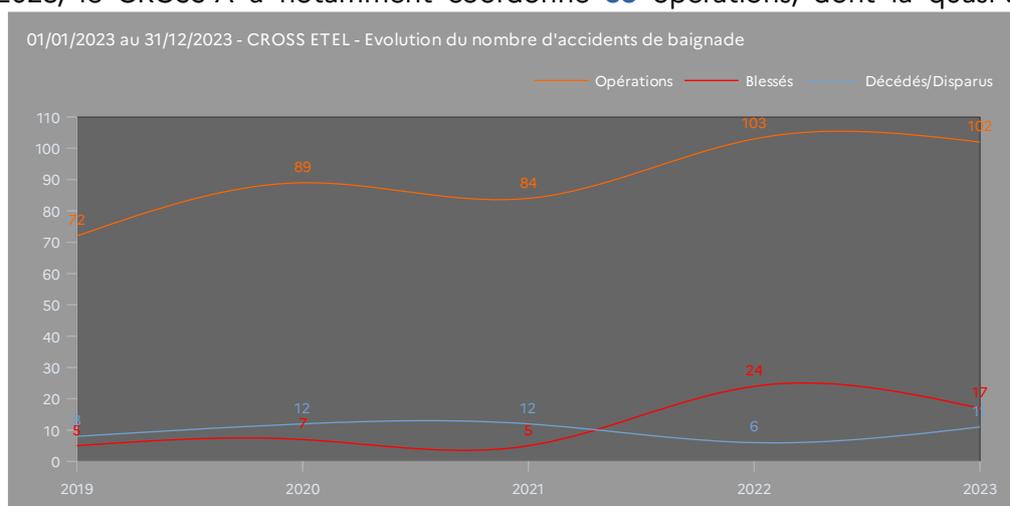
En 2023, les opérations sur les **wingfoil** ont encore augmentées, avec **38** événements rapportés au CROSS [29 en 2022]. Cependant, leur volume reste modeste et l'accidentologie est très limitée. Aucun blessé n'est à déplorer pour cette activité cette année.

Les **véhicules nautiques à moteur** (type jet-ski) ont été à l'origine de **69** [61 en 2022] opérations en 2023. Ils ont impliqué **121** [100] personnes, dont **6** [9] ont été blessées. **64 %** de ces opérations concernent des avaries diverses (MAS ou DIV) sans engager la vie des personnes.

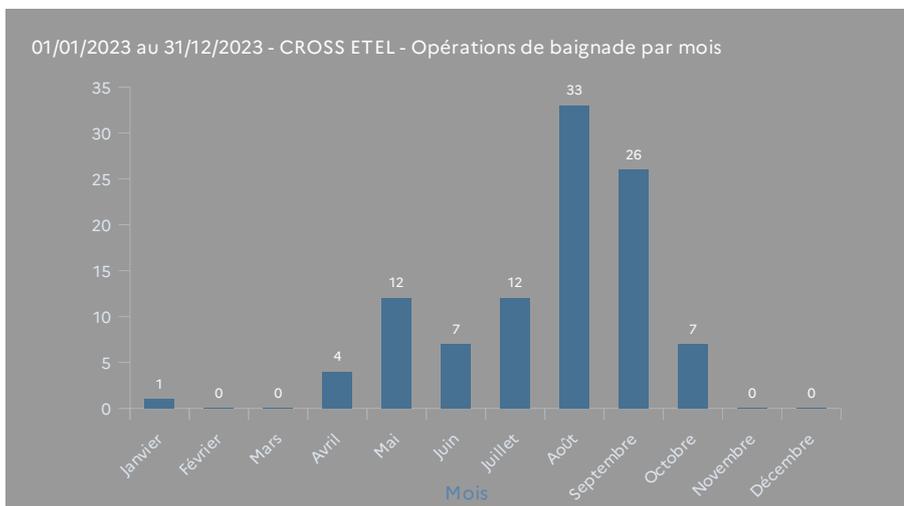
En matière de **baignade**, on dénombre **102** [103 en 2022] accidents ayant impliqué **158** personnes, dont **17** blessées. **11** [6] personnes sont décédées. La majeure partie des accidents de baignade (**79%**) a lieu dans la bande littorale plage et 300 m, contre **21 %** au-delà de la bande des 300 m.

Seulement **43 %** [36 %] des **accidents de baignade** a eu lieu entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 août. Comme en 2022, les accidents hors saison ont donc été plus nombreux.

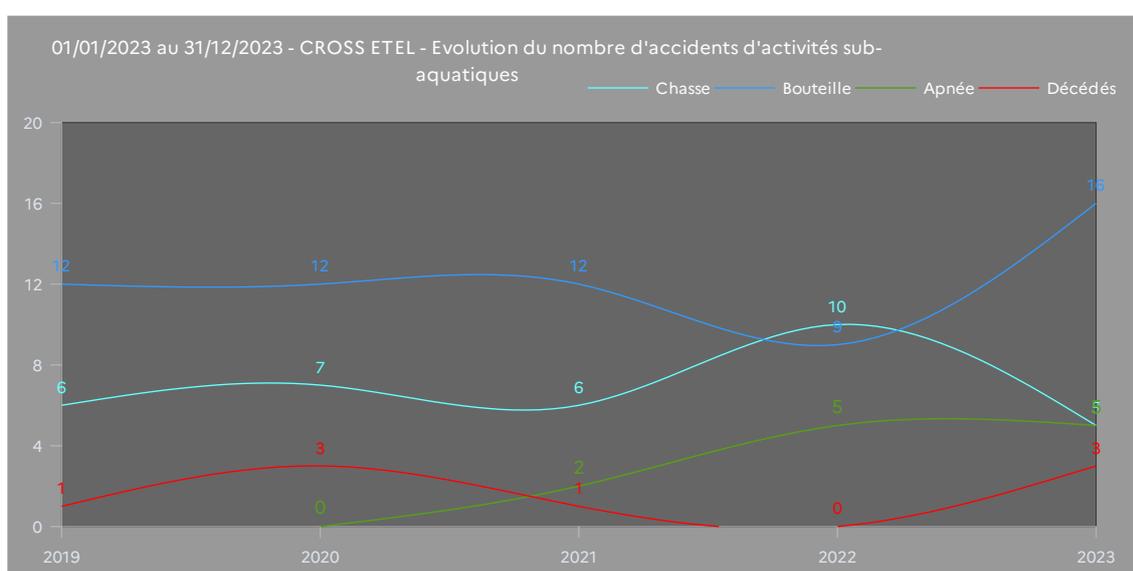
En août 2023, le CROSS-A a notamment coordonné **33** opérations, dont la quasi-totalité a donné lieu à



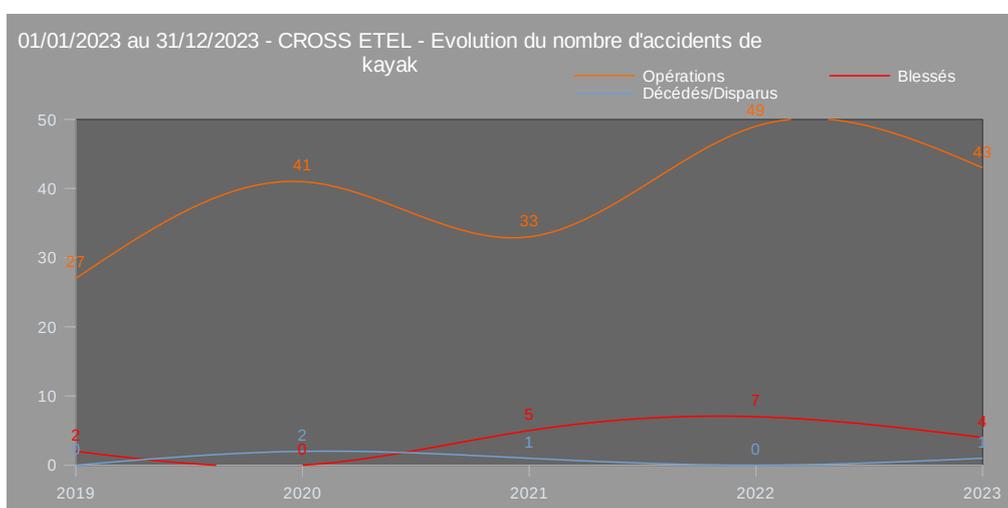
l'intervention de moyens de sauvetage (**25** opérations SAR). En septembre 2023, c'est **27** opérations coordonnées (dont **26** opérations SAR). Ces opérations sont alors coordonnées par le CROSS qui donnent lieu à l'engagement de moyens de secours en coopération avec les CODIS, car l'essentiel des postes de secours ne sont plus armés à compter du 1<sup>er</sup> Septembre ainsi qu'une partie des dispositifs estivaux hélicoptères.



Le nombre d'opérations concernant **les activités subaquatiques** est sensiblement stable avec **26** [24 en 2022] opérations de plongée bouteille, plongée apnée et chasse sous-marine, le bilan humain pour ces activités est **3** décès [0] et **2** disparus



Le nombre d'opérations concernant des **kayaks** se porte à **43**, impliquant **61** personnes et entraînant **4** blessés et **1** décédé. Les événements les plus récurrents sont la difficulté à manœuvrer (11 opérations), le chavirement (9 opérations) et les situations indéterminées ou fausse alerte (14 opérations).



## Répartition géographique des opérations impliquant des loisirs nautiques



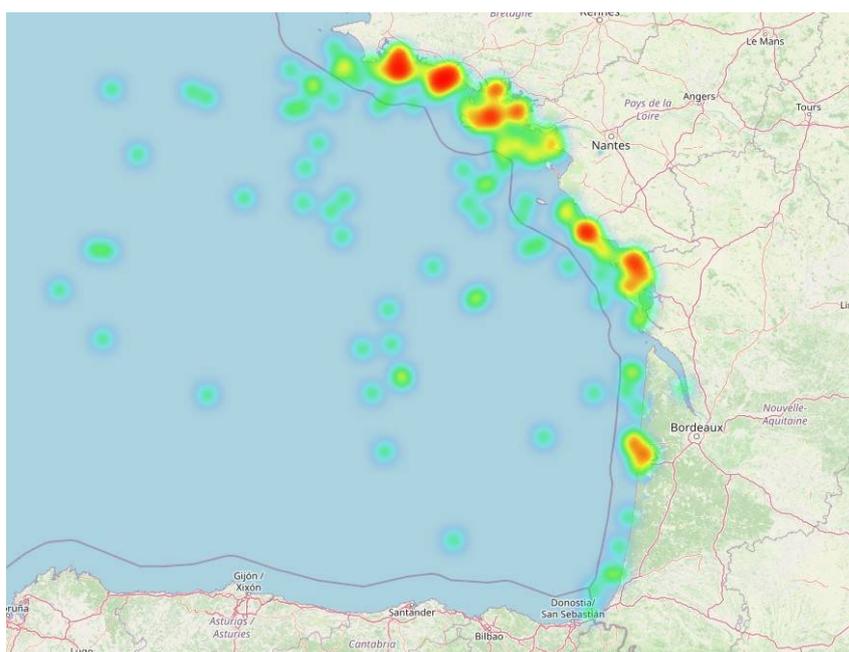
### 1.4. AIDE MÉDICALE EN MER

Sur les **1004** opérations avec un fait générateur sur les personnes, **174** [194 en 2022] sont identifiées comme « accident corporel » ou « problème médical ». Elles ont impliqué **186** personnes dont **112** blessés et **63** malades.

- 167 secourues,
- 9 décédées,
- 3 tirées d'affaires seules,
- 2 indemnes.

Le CCMM et les SCMM 64 et 29 ont participé à **208** opérations et des équipes SMUR-M ont été engagées dans **25** opérations. Ces accidents corporels et ces maladies ont impliqué **73** plaisanciers, **46** pêcheurs professionnels, **24** marins professionnels, **11** pratiquants de loisirs nautiques et **32** « autre catégorie ».

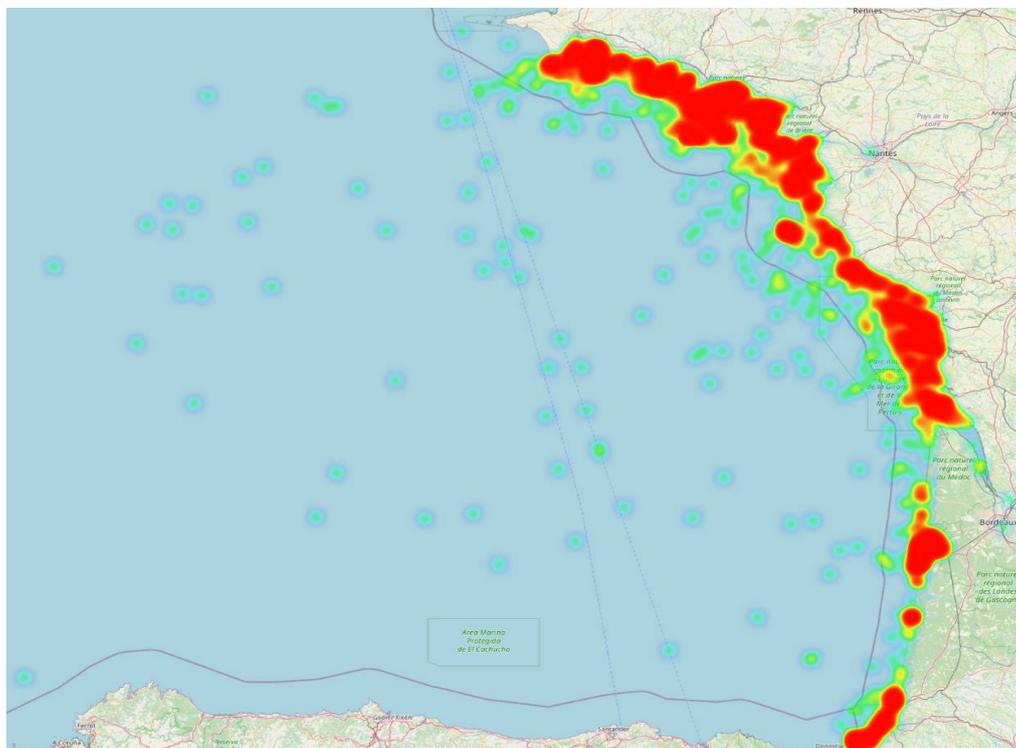
### Répartition géographique des opérations d'aide médicale en mer



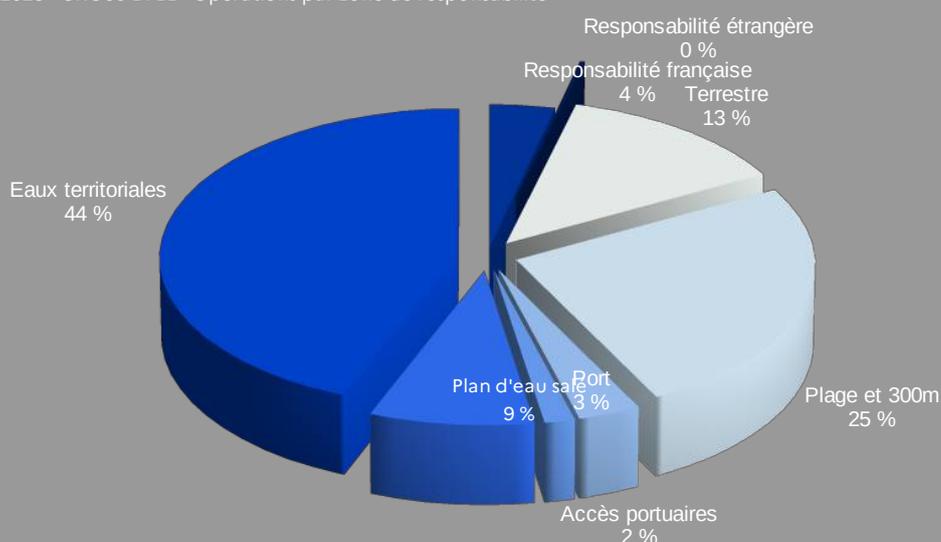
## 1.5. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

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.

**96 %**, [95 % en 2022] des opérations coordonnées par le CROSS-A Etel se situent dans une bande comprise entre la terre et la limite extérieure des eaux territoriales (12 milles nautiques).



01/01/2023 au 31/12/2023 - CROSS ETEL - Opérations par zone de responsabilité



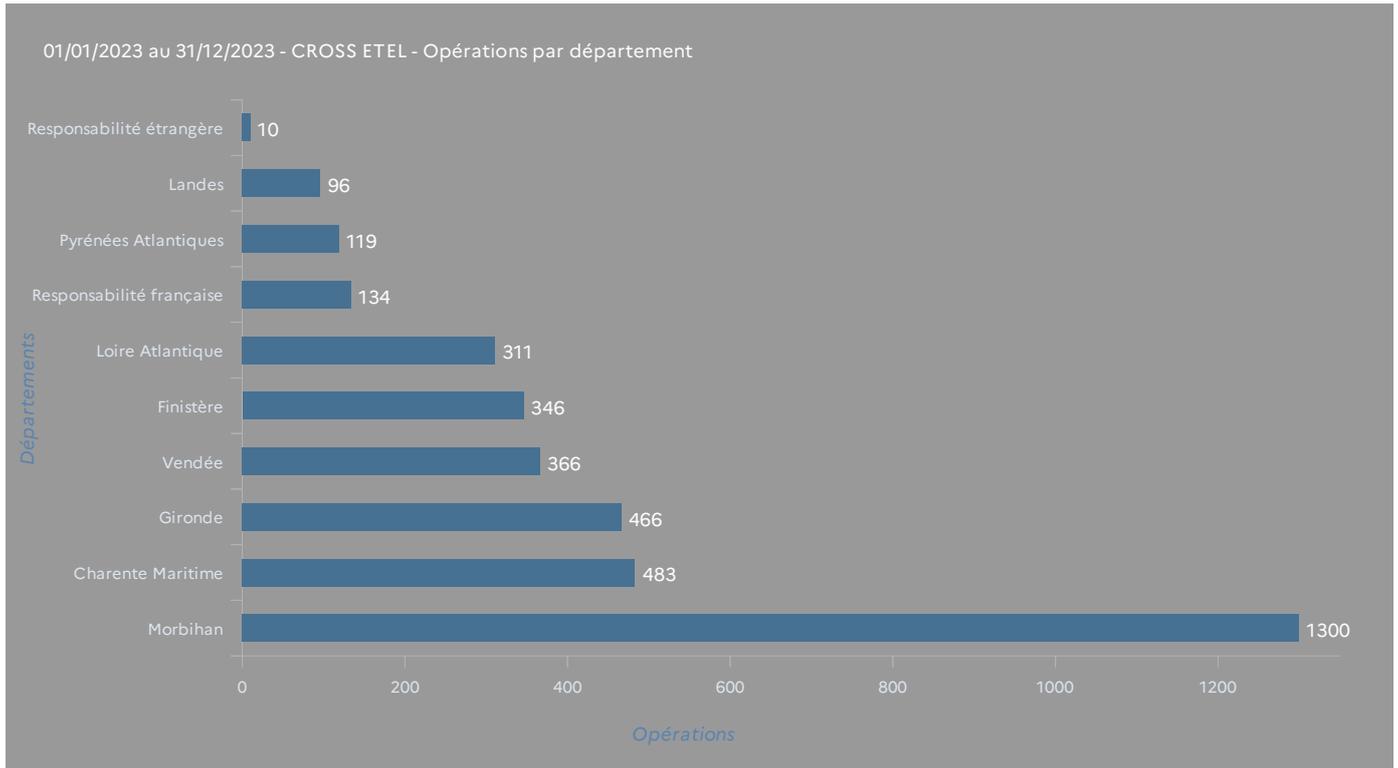
## 1.5.1. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR DÉPARTEMENT

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 **1300** [1183 en 2022] opérations.

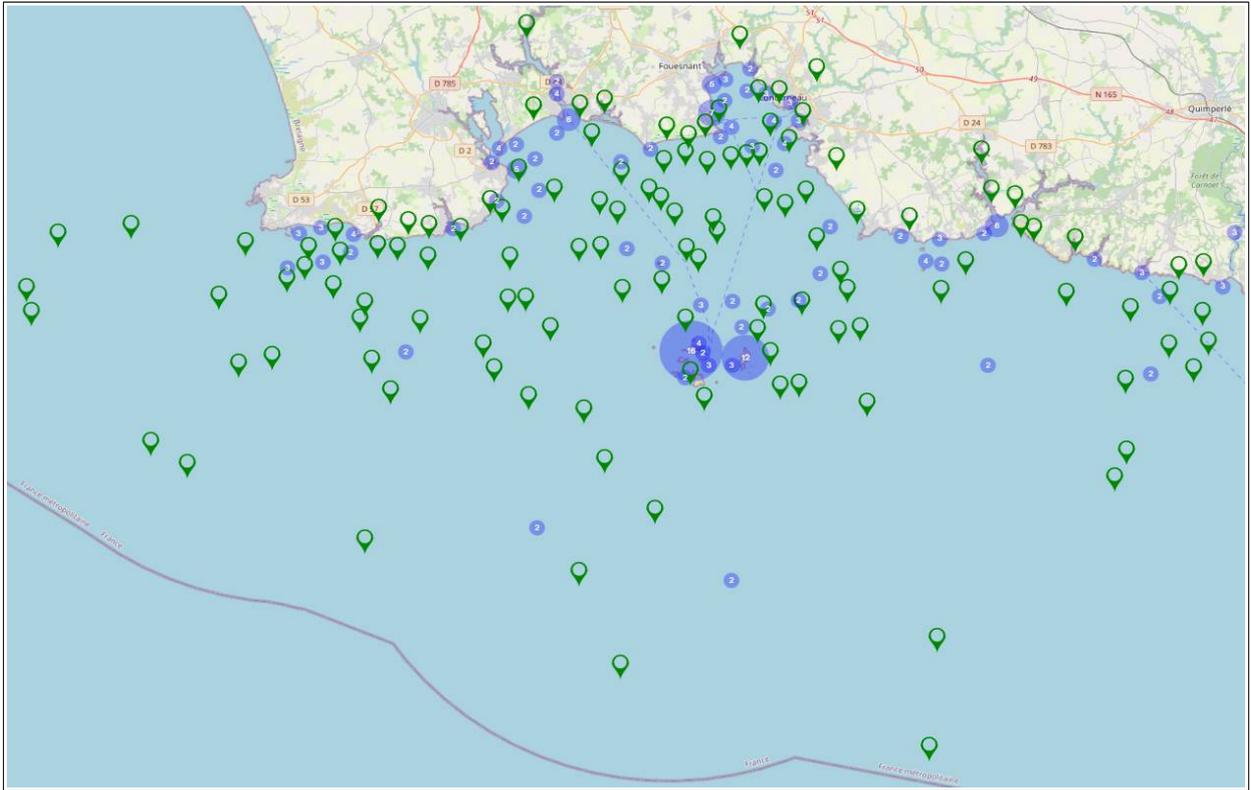
La Charente-Maritime et la Gironde arrivent en seconde et troisième position comme en 2022.

Comme en 2022, les opérations dans la SRR ont connu une légère diminution en atteignant les **134** [145] opérations revenant à un chiffre habituel [140 en 2020] après une forte augmentation en 2021.

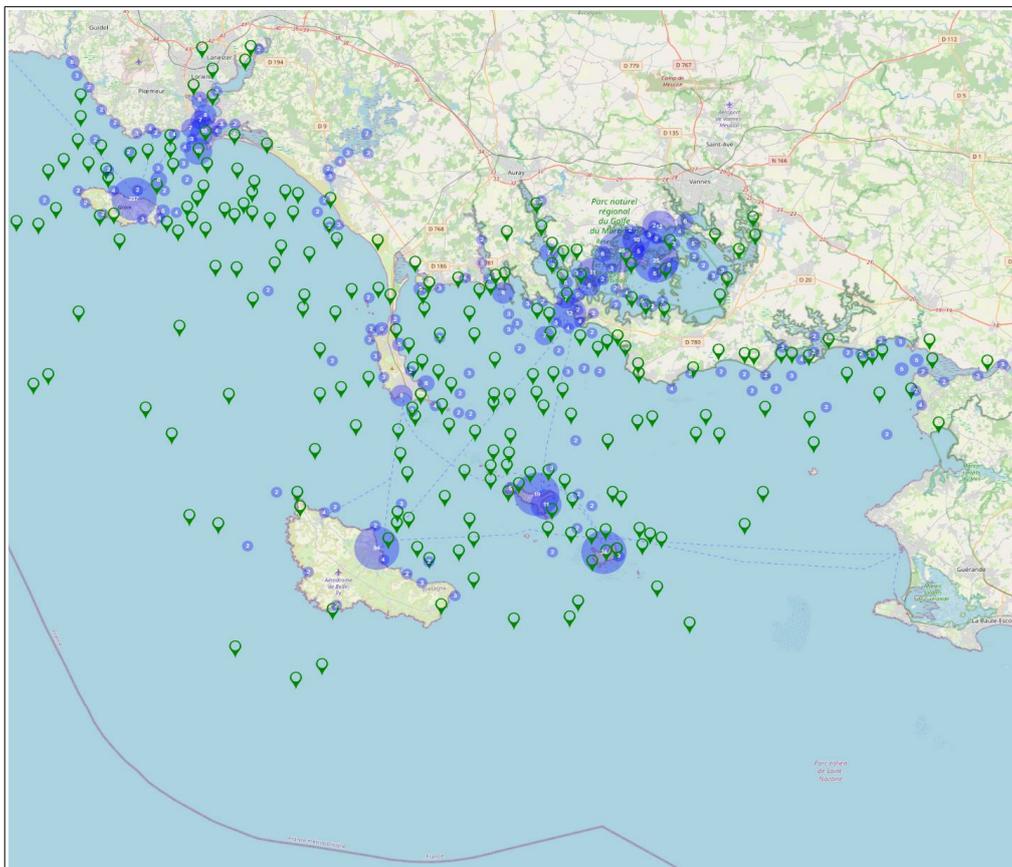
L'activité du Finistère ne représente que la côte sud de ce département incluse dans la SRR d'Etel, il faut donc additionner ce nombre d'opérations avec celui du CROSS Corsen pour en avoir une vision globale.



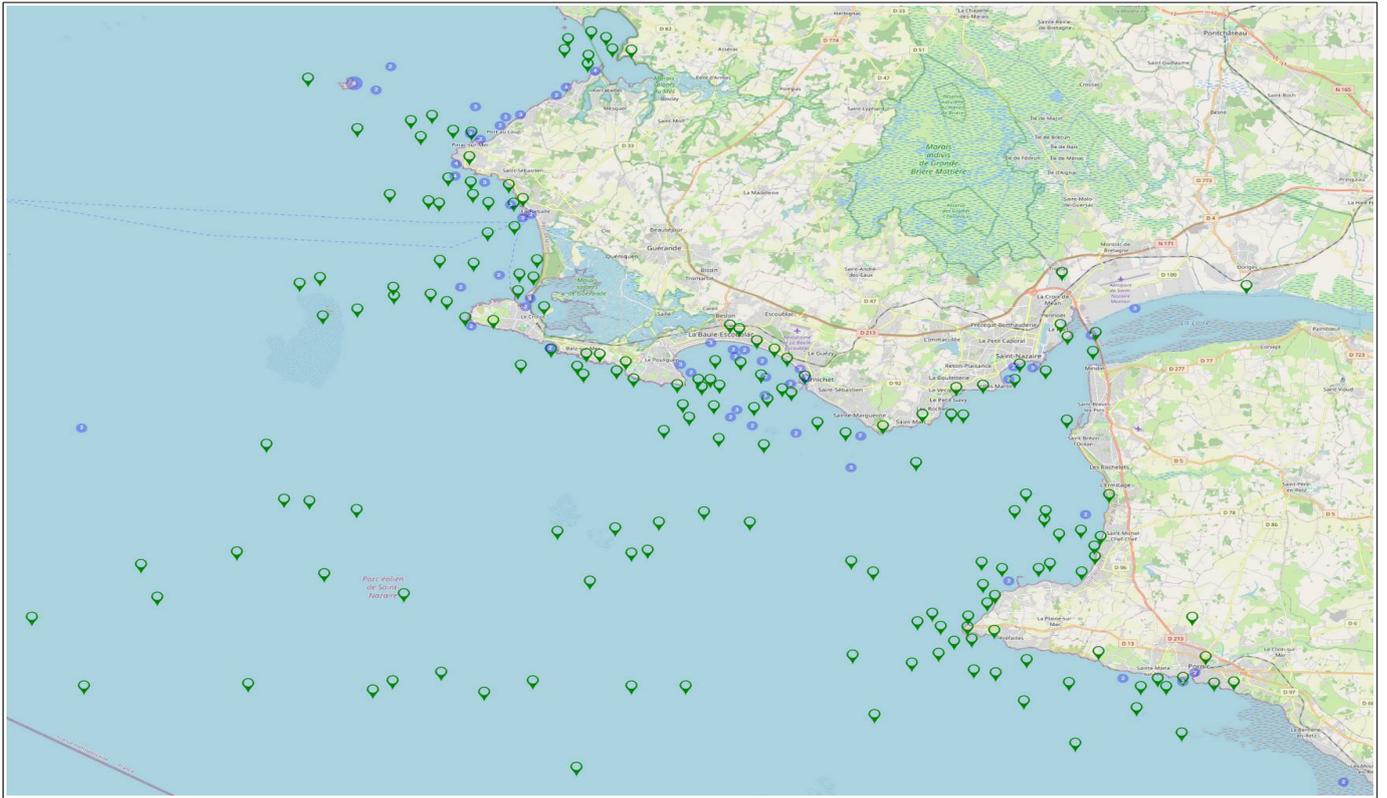
## 29 – FINISTÈRE SUD



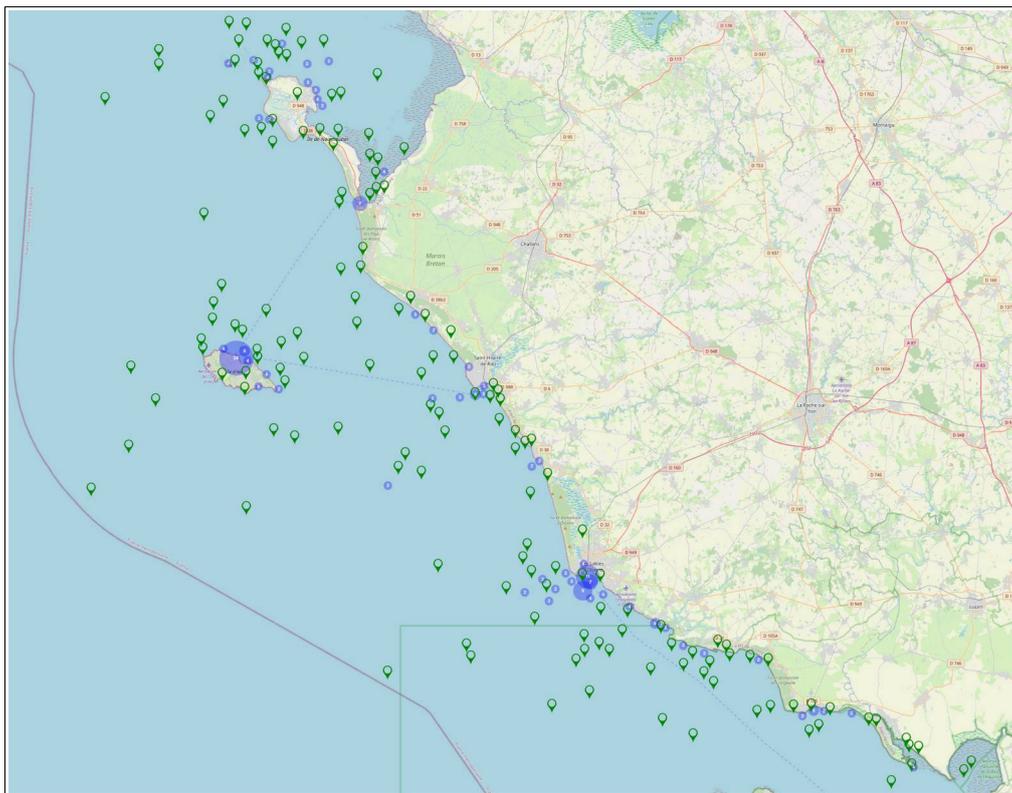
## 56 – MORBIHAN



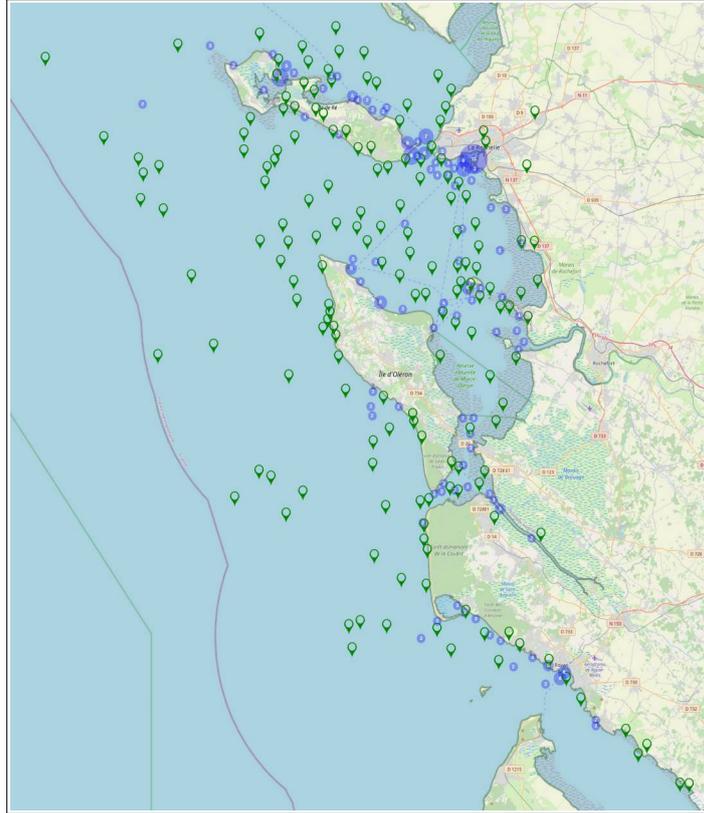
## 44 – LOIRE-ATLANTIQUE



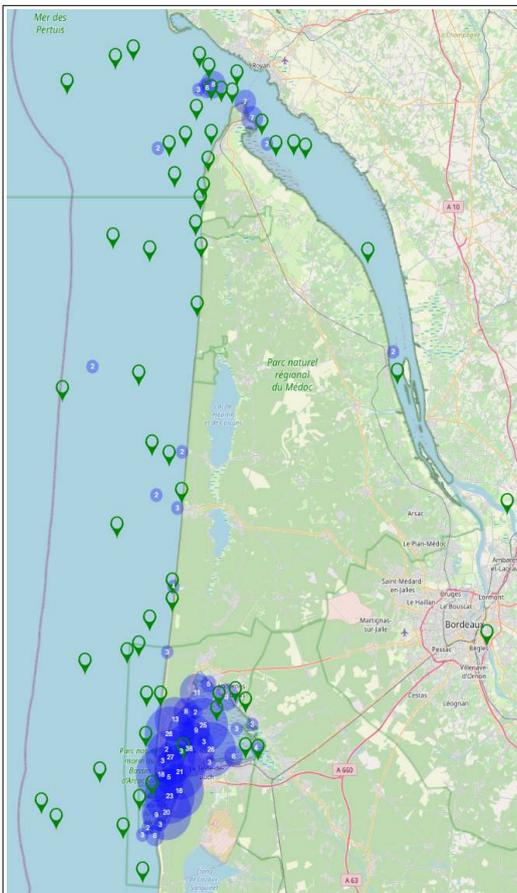
## 85 – VENDÉE



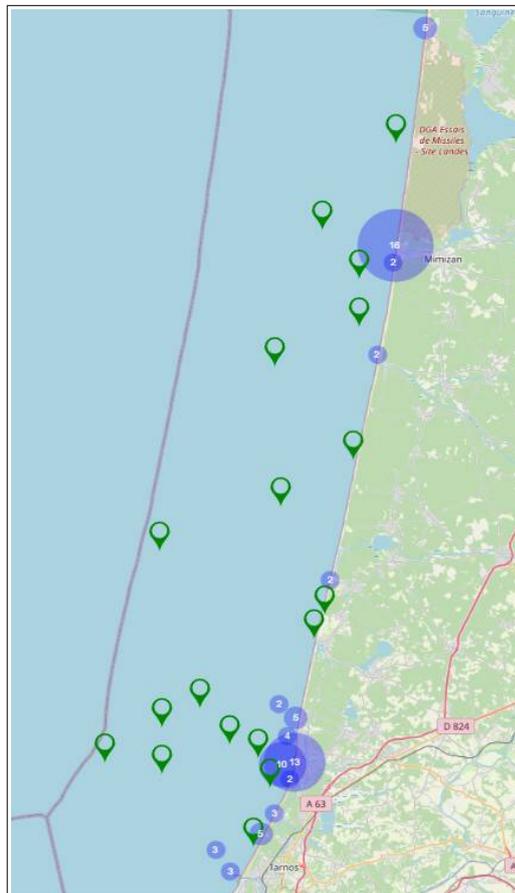
## 17 – CHARENTE-MARITIME



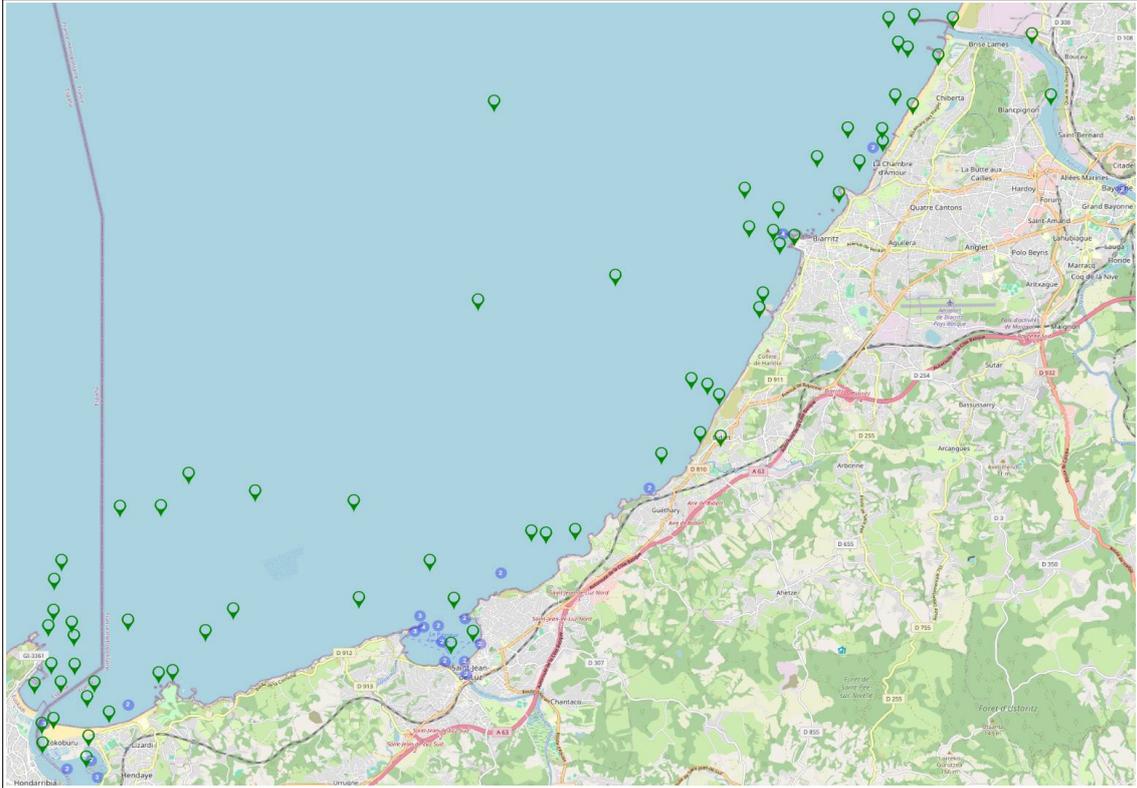
## 33 – GIRONDE



## 40 – LANDES



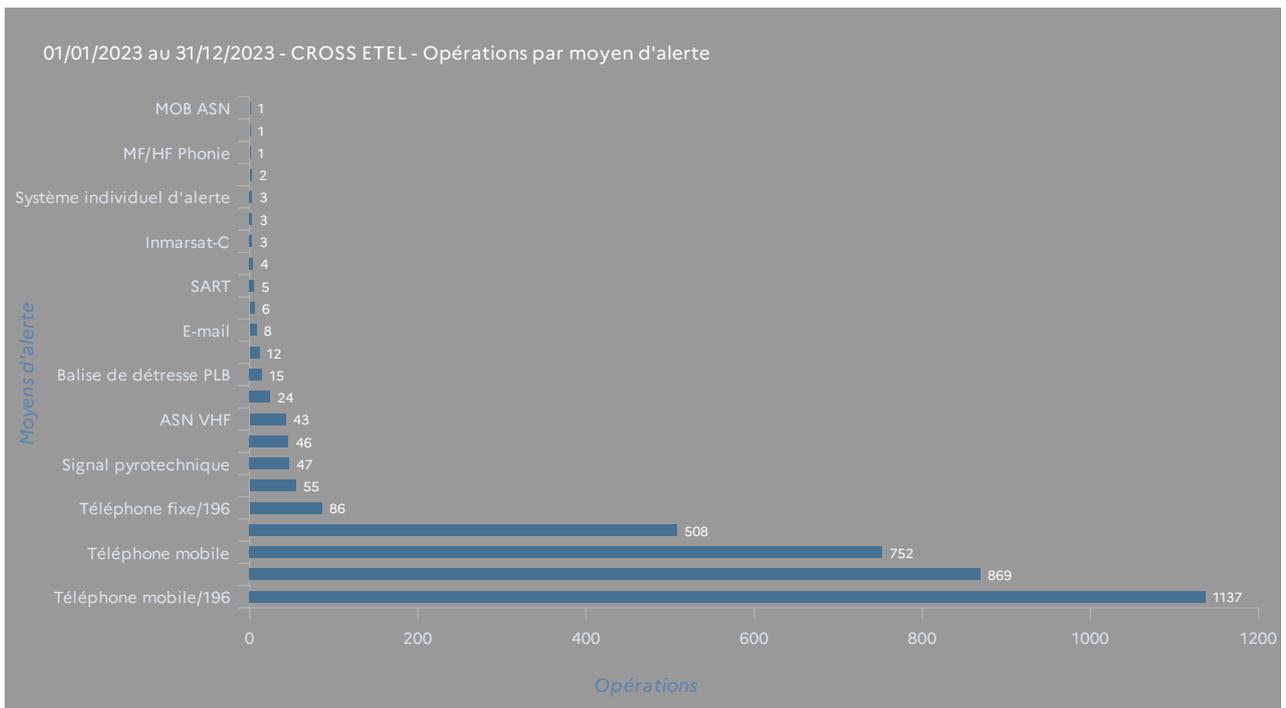
## 64 – PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

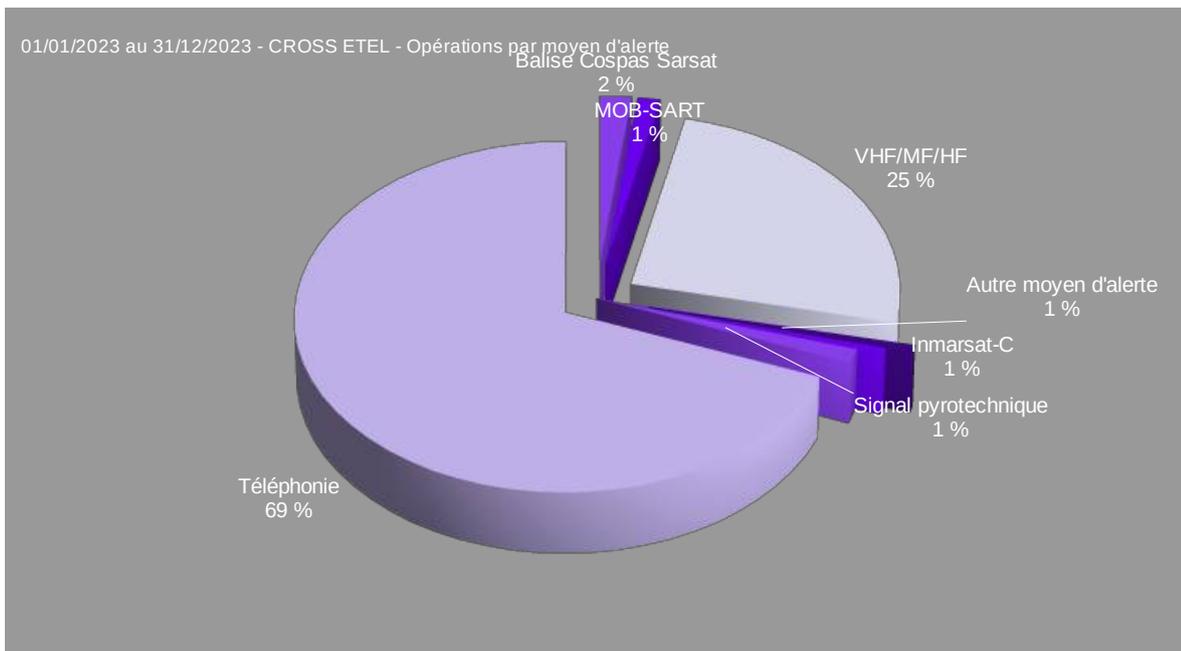


### 1.6. TRANSMISSION DE L'ALERTE

#### 1.6.1. MOYENS D'ALERTE UTILISÉS

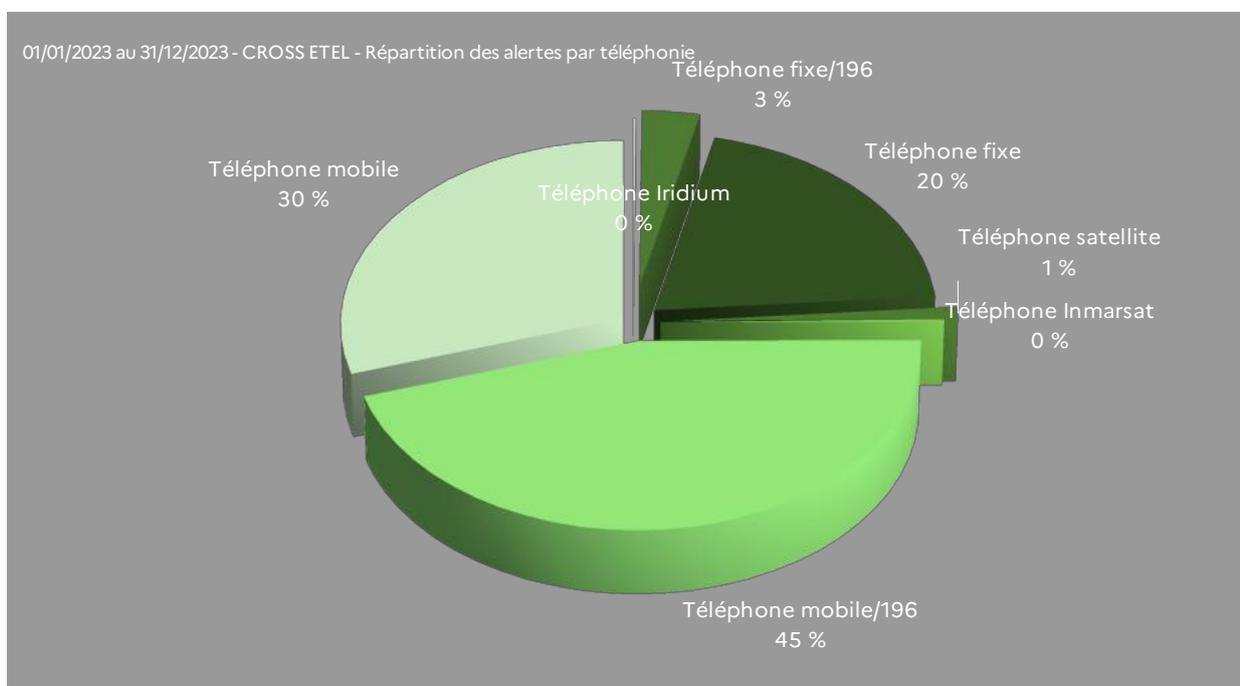
5987 informations et alertes ont nécessité l'ouverture d'un dossier événement au CROSS-A. 3631 alertes ont été associées à une opération SAR, MAS ou DIV et 2356 ont fait l'objet d'un dossier événement.



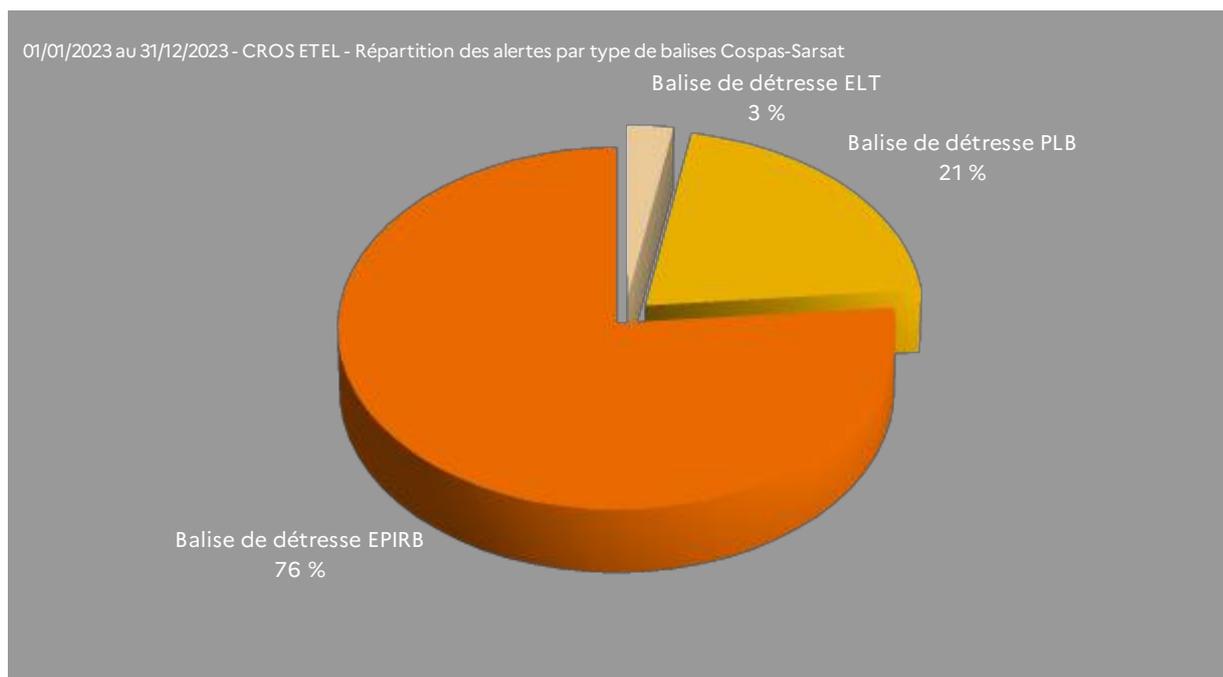


Dans **2517** cas (**69%**), le requérant utilise le **téléphone**. Ces appels, effectués vers le **numéro d'urgence 196** (appel gratuit, géolocalisable directement par le CROSS-A Etel), ou vers le numéro à 10 chiffres (02 97 55 35 35), sont réalisés par les personnes impliquées, des témoins et/ou peuvent transiter par d'autres organismes à terre tels que les CODIS, les CORG ou les SAMU.

Pour la deuxième année consécutive, le numéro d'urgence 196 est le **premier moyen d'alerte** [3<sup>ème</sup> en 2021] et a largement dépassé le record de 2022 avec **1137** alertes [979 en 2022].



Les **balises de détresse Cospas-Sarsat** représentent **72** opérations, soit **2 %** des alertes, mais **75 %** se révèlent être de fausses alertes.



La **VHF phonie** reste très utilisée, avec **25 %** [26 % en 2022] des alertes transmises par les requérants. La part de l'**ASN** est très faible que ce soit en VHF (**43** alertes) ou en MF/HF (**3** 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 téléphone mobile, cela permet :

- d'éviter la saturation des ondes VHF ;
- une qualité de communication souvent meilleure en proche littoral ;
- une géolocalisation de l'appelant ;
- 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 **3** [6 en 2022] appels de détresse en MHF ASN et **1** [3] 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 %** [1 % en 2022] des alertes et restent anecdotiques.

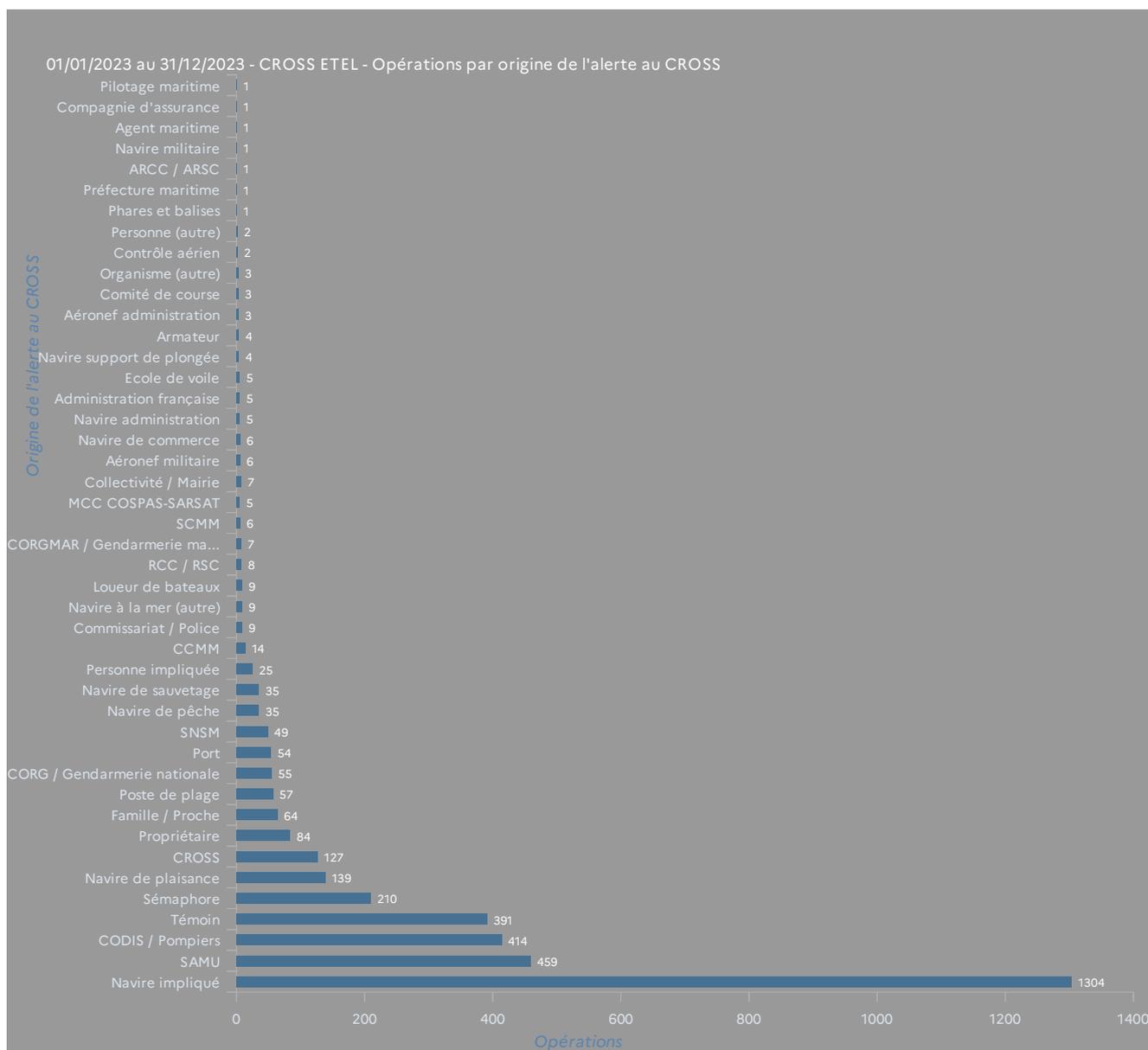
## 1.6.2. QUI DONNE L'ALERTE AU CROSS-A

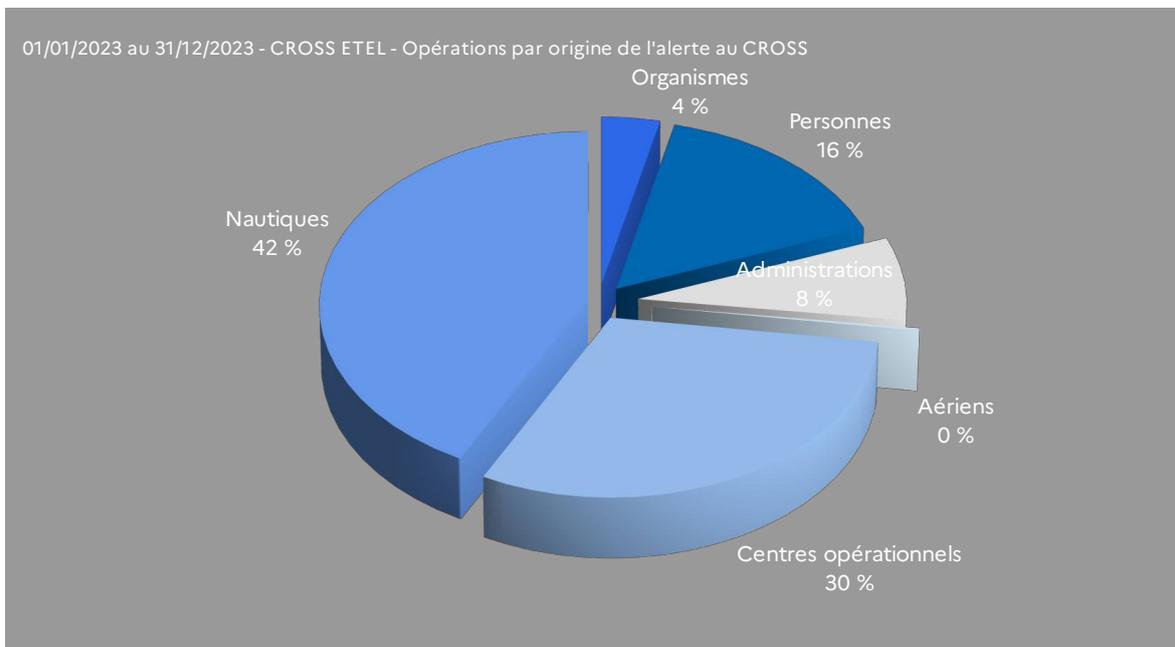
Les alertes ont été transmises au CROSS-A :

- **1538** fois par des navires à la mer (navire impliqué, navire sur zone...)
- **1105** fois par des centres opérationnels (CODIS, SAMU, CROSS...)
- **566** fois par des personnes à terre (témoin, famille/proche, propriétaire...)
- **281** fois par des administrations (sémaphore, poste de plage, CSN...)
- **132** fois par des organismes (SNSM, port, école de voile, agent maritime, loueur...)
- **9** fois par des aéronefs (aéronefs d'administration, aéronefs militaires...)

**36 %** [37 % en 2022] des alertes proviennent du navire impliqué, **11 %** [13 %] des alertes arrivent via les CODIS, **11 %** [10 %] sont transmises par un témoin à terre et extérieur à l'événement et **6 %** [5 %] sont transmises par les sémaphores de la Marine nationale.

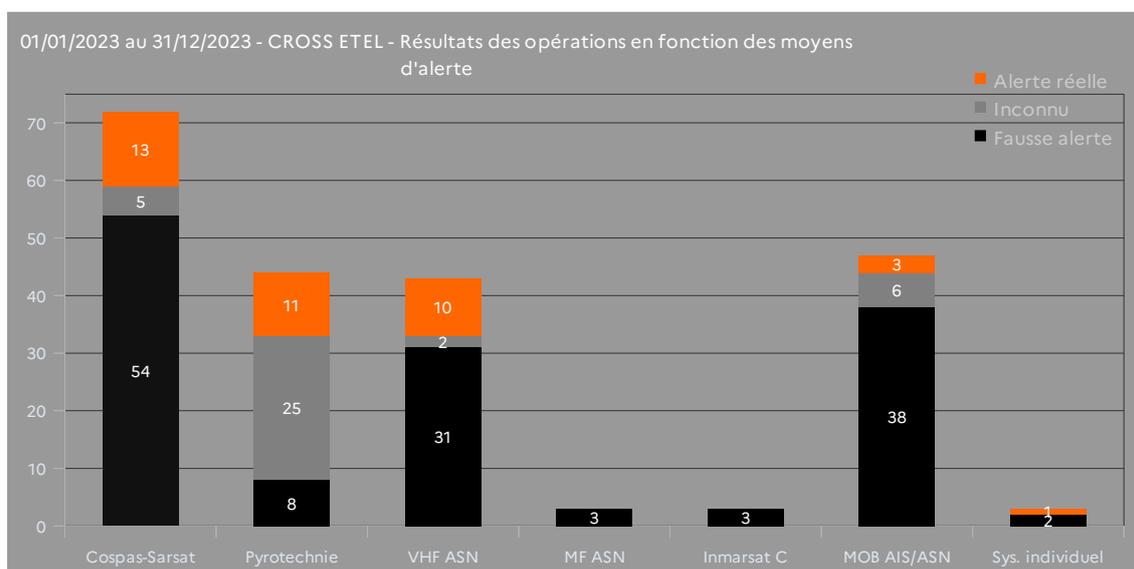
**26 %** des appels transitent par un autre numéro d'urgence (pompiers, gendarme, police, SAMU) avant d'aboutir au CROSS-A. Bien que l'usage du numéro d'urgence **196** soit en belle progression, celui-ci n'est pas encore suffisamment connu plus particulièrement par ceux fréquentant le littoral et ne disposant pas de connaissances maritimes.





### 1.6.3. FAUSSES ALERTES ET INCERTITUDES

Les équipements transmettant des alertes de manière numérique sont à l'origine de nombreuses fausses alertes. Il est essentiel, pour le CROSS-A, que ces équipements soient parfaitement référencés dans les bases de données par leur propriétaire afin de permettre une rapide levée de doute sur la réalité de la détresse.



**Cospas-Sarsat** : sur les 72 alertes reçues, 75 % 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. Le taux de fausses alertes est similaire à l'année précédente [77 % en 2022].

**Pyrotechnie :** sur les **47** observations de feux à main et de fusées parachutes reportés, **53 %** 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.

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

**MOB AIS et MOB ASN :** Sur les **47** alertes reçues [43 en 2022], **70 %** sont des fausses alertes [70 %]. **98 %** proviennent des MOB AIS et **2 %** 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, équipage des hélicoptères de secours) sont également équipés ou en cours d'équipement de ce type de matériel.

Le nombre de fausses alertes sur les MOB est pratiquement identique à 2022.

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.).

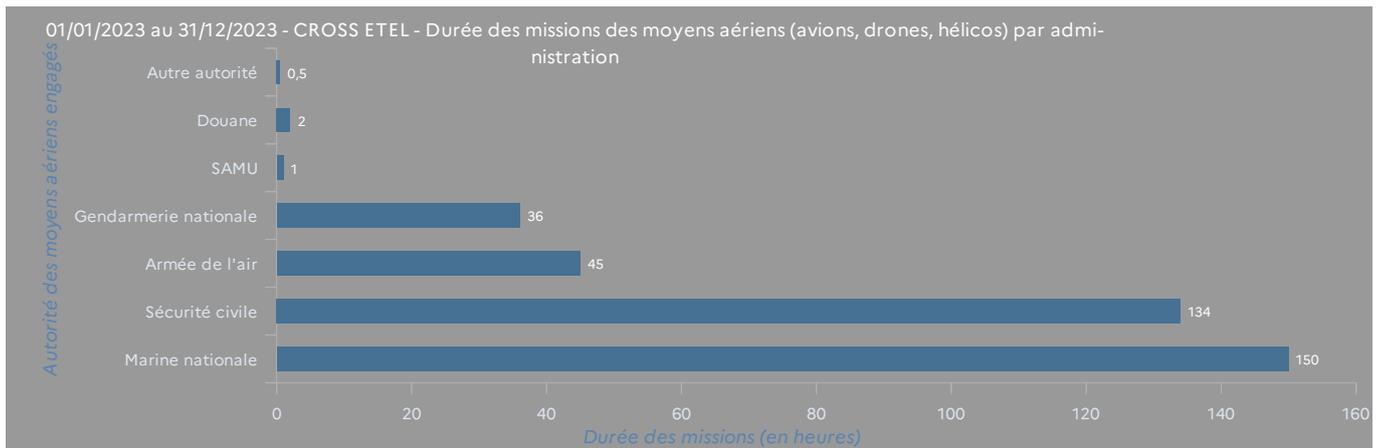
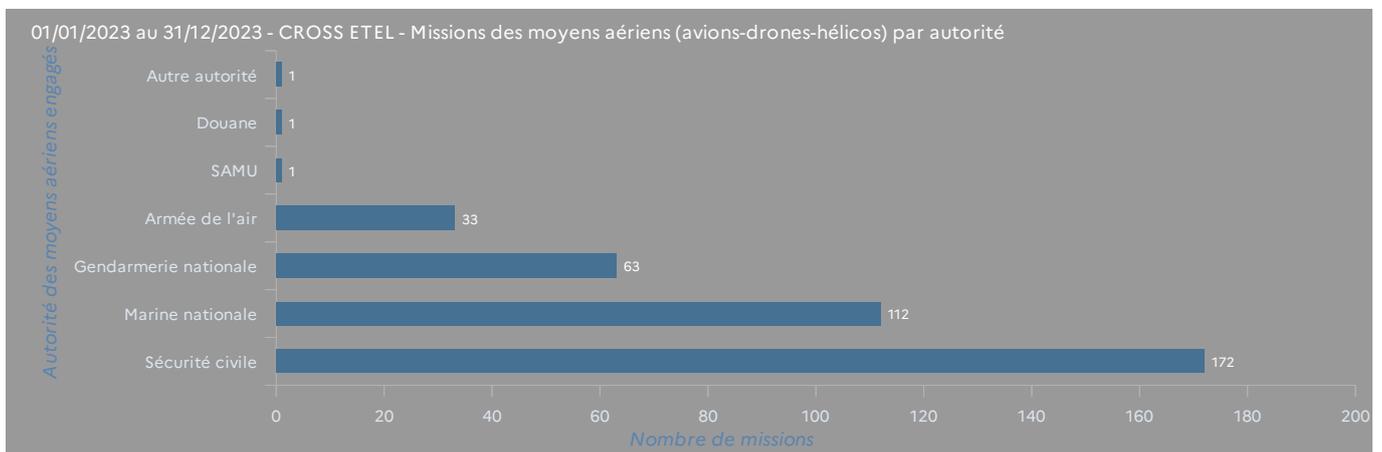
## **1.7. MOYENS DE SAUVETAGE**

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, semi-rigides ou VNM de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) et la disponibilité sans faille des bénévoles des 41 stations SNSM de la façade. De plus tout navire privé, peut-être engagé dans une opération de secours dès lors qu'il ne s'expose pas lui-même au danger. En complément, le CROSS-A sollicite également des moyens terrestres pour recueillir des informations ou participer aux interventions de secours dans des missions de bilan médical ou de liaison vers les centres hospitaliers.

Pour l'année 2023, **5296** missions [4496 en 2022] pour **6373** heures [5676] de moyens aériens, nautiques et terrestres ont été coordonnées par le CROSS-A Etel.

### **1.7.1. MOYENS AÉRIENS**

La répartition des **384 missions** [335 en 2022] de moyens aériens, pour une durée de **370 heures** [287], sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :



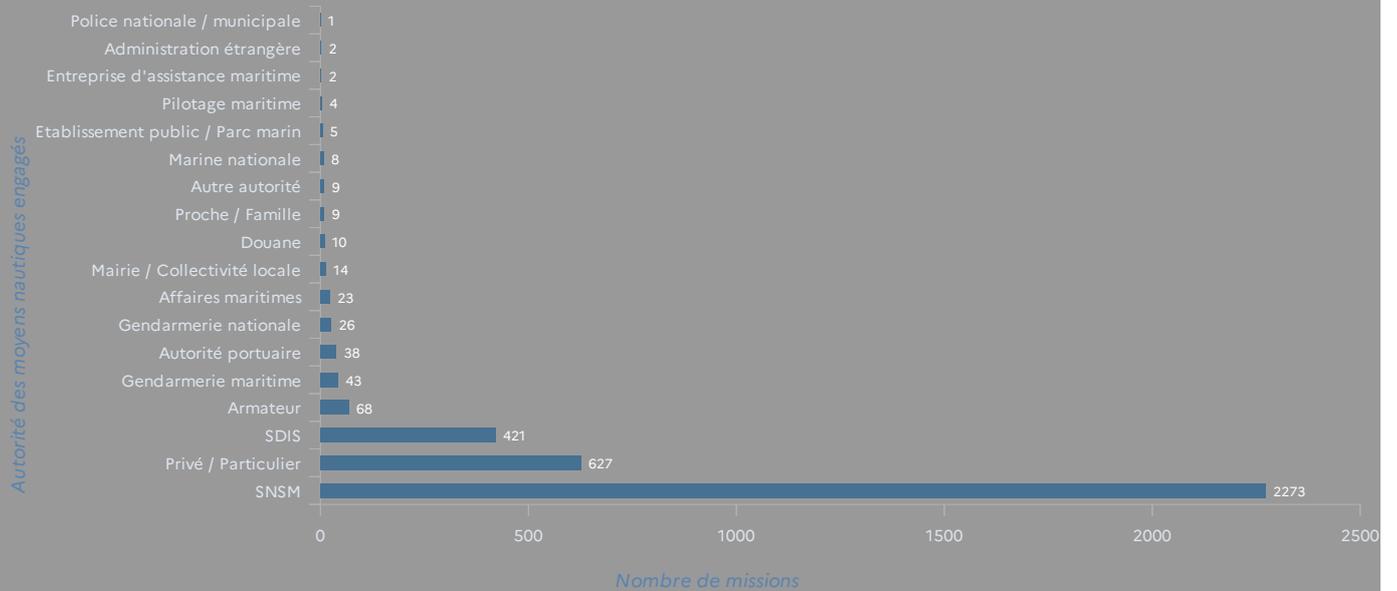
En 2023, le nombre de missions des moyens aériens et le nombre d'heures de vol correspondantes ont encore augmenté (**+49 missions** et **+83 heures**), cette tendance à la hausse depuis 2022 peut être expliquée par :

- 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 pour assurer la sécurité et le relais radio ;
- 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.

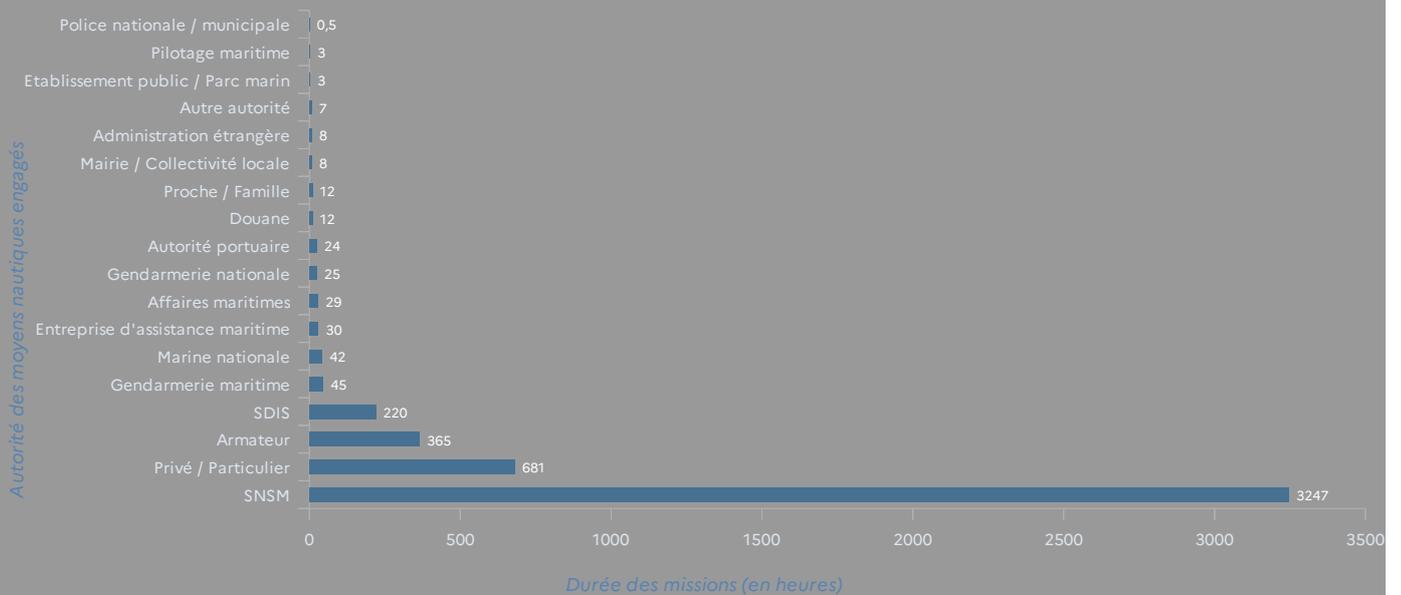
## 1.7.2. MOYENS NAUTIQUES

Sur les **3588 missions** [3382 en 2022] des moyens nautiques pour une durée totale de **4768 heures** [4553], les bénévoles de la SNSM continuent à tenir le rôle de premiers partenaires maritimes du CROSS-A, assurant **2273 interventions** soit **63 %** 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 **17 %** des interventions nautiques. Ce pourcentage est légèrement inférieur à 2022. La solidarité des gens de mer reste donc active et permet la réussite d'un nombre significatif d'opérations de sauvetage et d'assistance. Dans la frange côtière, le rôle des moyens nautiques des SDIS est également déterminant que ce soit pour les opérations liées à la baignade ou aux activités de loisir nautique qui se développent.

01/01/2023 au 31/12/2023 - CROSS ETEL - Missions des moyens nautiques par autorité

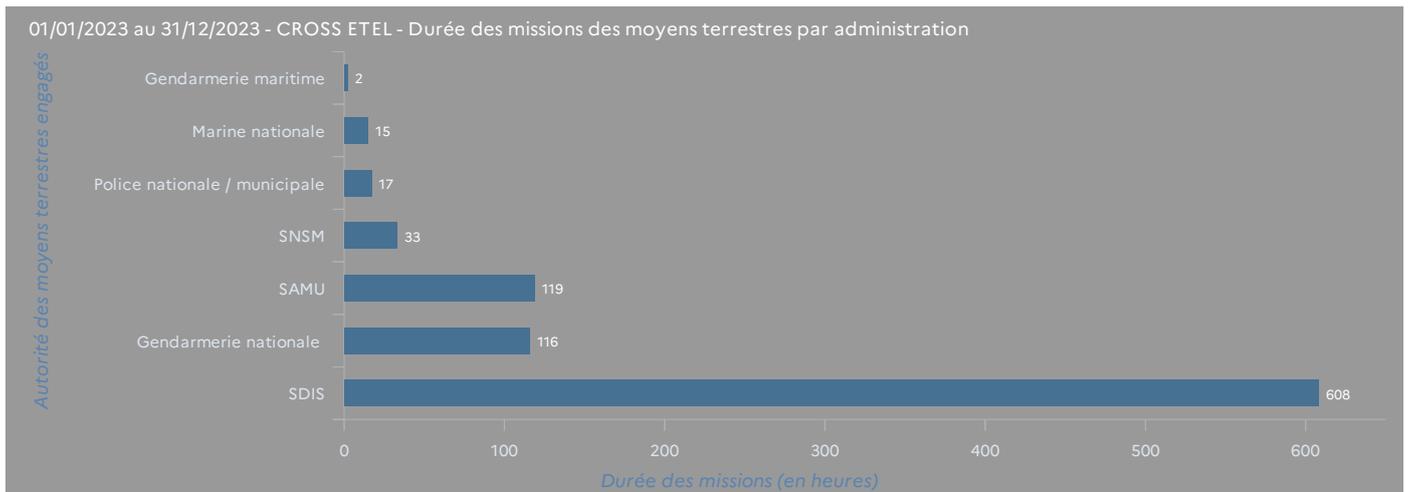
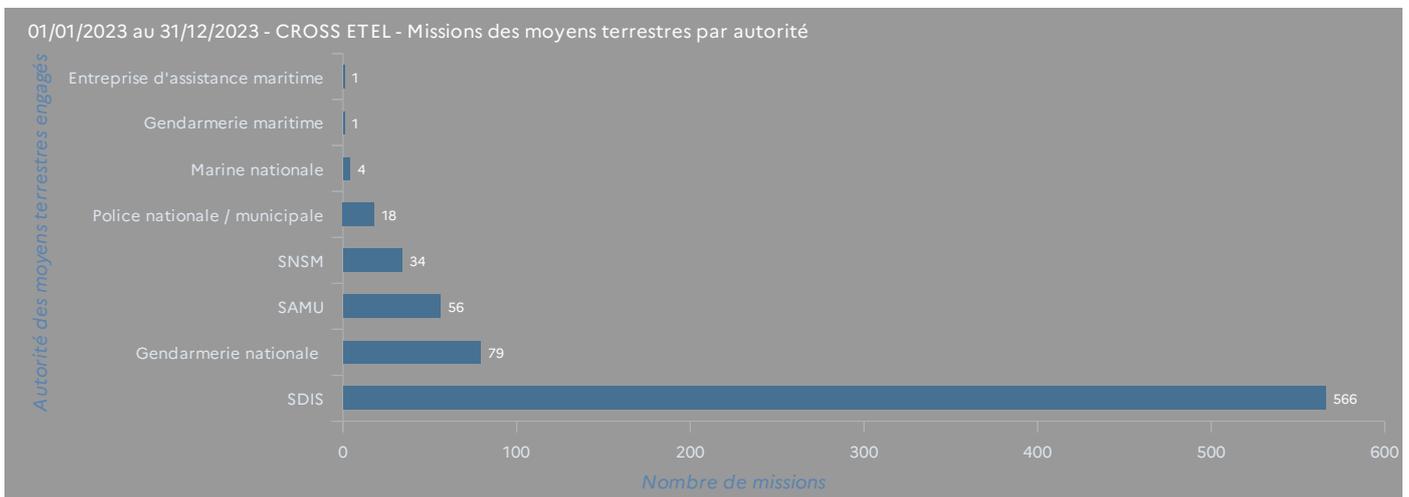


01/01/2023 au 31/12/2023 - CROSS ETEL - Durée des missions des moyens nautiques par administration



### 1.7.3. MOYENS TERRESTRES

La répartition des **759 missions** [772 en 2022] des moyens terrestres pour une durée de **910 heures** [830], 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°0183 du 27 janvier 2023

Chavirement navire de pêche « RUMALO II » – Golfe de Gascogne

Vent de N force 5, mer 3 et visibilité 13 nq

2 marins secourus et un décédé

1 navire de pêche coulé

SRU : Guepard Yankee, Dragon 17, SDIS17, SCMM64, SMUR-M,

SNS144, SNS458, SNS002, VCSM Vertonne.



### Opération SAR n°0522 du 16 mars 2023

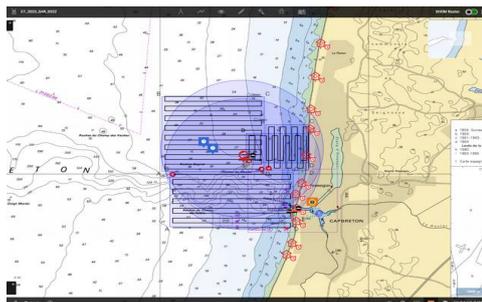
Disparition d'un plongeur à Capbreton – 40

Vent ESE 3, mer 3 et visibilité 5 Nq

1 personne disparue

1 navire assisté

SRU : ECU64, SNS658, SNS208, jetski SNSM, SDIS40



### Opération SAR n°0886 du 17 avril 2023

Chavirement remorqueur « Saint Bernard »

- Port de Bayonne – 64

Vent de NW force 3, mer 3 et visibilité 11 Nq

2 personnes secourues

1 navire coulé

SRU : SNS079, SNS668.

Opération sous responsabilité du préfet de département,  
action concourante du CROSS.



### Opération SAR n°2437 du 06 juillet 2023

Évacuation médicale sur le navire à passagers

« Seven Seas Voyager » - Chenal de la Gironde – 33

Vent de NNE force 3 , mer 2 et visibilité 12 Nq

1 personne secourue

1 navire assisté

SRU : Raffût SAR, CCMM.



### Opération SAR n°2726 du 16 juillet 2023

Chavirement semi-rigide « Marlol » - Bretignolles Sur Mer – 85

Vent de SW force 3 , mer 3 et visibilité 7 Nq

6 personnes blessées et secourues et 1 disparue

1 navire échoué

SRU : Guepard Yankee, Dragon 17, SCMM64, SAMU85,

SNS736.



### Opérations SAR n°3003 le 25 juillet 2023

Homme à la mer disparu suite chavirement d'un Hobie Cat 18  
- La Rochelle – 17

Vent de WNW force 3, mer 3 et visibilité 6 Nq.

1 personne assistée et 1 personne retrouvée après recherches

1 navire assisté

SRU : Guepard Yankee, Kermorvan, VCSM Scarpe, SNS144, SNS741, SCMM64.



### Opérations SAR n°4872 le 26 septembre 2023

Deux disparus lors d'un entraînement de sauveteurs - Messanges – 40

Vent de N force 3, mer 3 et visibilité 5 Nq

2 personnes retrouvées après recherches

SRU : Guepard Yankee, SNS208, SDIS40, SCMM64, SAMU40.



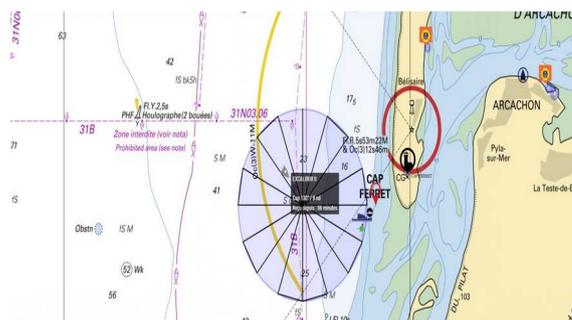
### Opération SAR n°4938 du 29 septembre 2023

Chute à la mer voilier « Kaerel » - Passes Arcachon – 33

Vent de N force 3, mer 5 et visi 3 Nq

1 personne secourue et 1 décédée

SRU : Raffût SAR, Guepard Yankee, SNS071, Exclaibur II, SCMM64



### Opération SAR n°5632 du 16 novembre 2023

Chavirement du voilier « Abana III »

dans le Sud Ouest des Glénan – 29

Vent de WNW force 10, mer 5 et visibilité 1 Nq.

1 personne disparue

1 navire coulé

SRU : Falcon50, Dragon 29, NH90, SNS099, SCMM29.



### Opération SAR n°5690 du 20 novembre 2023

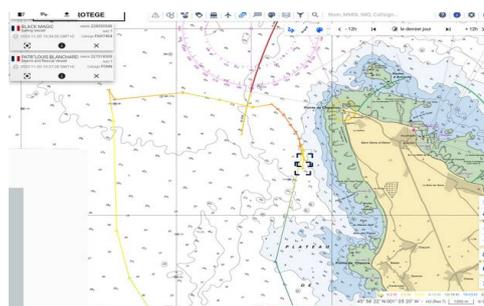
Chute à la mer sur le voilier « Black Magic » - Ile d'Oleron – 17

Vent d'W force 6, mer 5 et visibilité 6 Nq

4 personnes secourues

1 navire remorqué

SRU : Guepard Yankee, SNS144, SNS741, Kriter VII, SCMM64, SDIS17.



**Opération SAR n°5919 du 22 décembre 2023**

*Echouement « Cycnos » - Saint Jean De Luz – 64*

*Vent d'W force 6, mer 5 et visibilité 7 Nq*

*1 personne secourue et deux personnes disparues*

*1 navire coulé*

*SRU : Raffût SAR, ECU64, SNS094, SCMM64, SDIS64*

*Opération SAR n°5947 du 27 décembre 2023*



**Incendie sur le cargo « GUANA » - 100 NM**

**dans l'Ouest-Sud-Ouest de Penmarc'h**

*Vent de SW 7 Beaufort – mer très forte*

*20 personnes secourues et évacuées*

*1 navire remorqué (opération ANED 2)*

*SRU : Navire Esperanza del Mar – F50 – H160 – Abeille Bourbon*

*Détection initiale d'une situation anormale effectuée grâce au module*

*Automated Behaviour Monitoring (ABM) mis à disposition par l'agence*

*européenne de sécurité maritime.*



## 1.9. BILAN

L'année 2023 a présenté un volume d'activité très équivalent à l'année 2022 pour toutes les catégories d'activités. Il est néanmoins important de souligner la tendance qui se confirme d'une forte activité avant et après la période de juillet/août due notamment aux conditions climatiques favorables. Cette saison estivale entre mai à septembre représente 70 % de l'activité annuelle des opérations SECMAR, confirmant la tendance observée depuis trois ans. La mise en place des dispositifs de surveillance des plages sur une période concentrée essentiellement sur juillet et août, peut entraîner des délais d'intervention plus long en dehors de cette période avec une conséquence sur le bilan final des personnes impliquées.

La mise en service opérationnelle de l'AML<sup>1</sup> en juin 2023 couplé au développement de l'usage du numéro unique d'urgence en mer, le 196, a considérablement facilité la capacité à localiser les requérants et renforcé l'efficacité de la réponse opérationnelle coordonnée par le CROSS-A Etel. De plus, l'emploi des balises de type MOB-AIS est en développement mais pose des problèmes d'identification du porteur lorsque celles-ci ne sont pas correctement renseignées auprès de l'ANFR.

Les opérations marquantes ayant entraîné des blessés graves ou des décédés montrent la nécessité de continuer de renforcer les messages de prévention pour rappeler l'importance de se baigner sur des plages surveillées, de porter un VFI et de respecter les règles de prudence en mer : port du coupe circuit, respect de la vitesse dans la bande côtière. Les actions de prévention doivent aussi se poursuivre sur la surveillance de la tenue des mouillages dans les zones de mouillage et d'équipement léger. Les opérations pour rupture de mouillage restent en effet à un niveau très important et représentent le deuxième type de faits générateurs pour les opérations d'assistance.

S'agissant des partenaires engagés dans les opérations de secours en mer, le bilan 2023 confirme le rôle primordial joué par les moyens des stations SNSM ainsi que la poursuite de l'augmentation depuis 2021 de l'engagement des moyens aériens en particulier pour des opérations de secours liées à la baignade.

---

1 L'AML (*Advanced Mobile Location*, ou géolocalisation automatisée de l'appelant) est un dispositif permettant la géolocalisation précise (de l'ordre de la dizaine de mètres) d'un requérant lors d'un appel d'urgence, par usage notamment de la localisation du smartphone qui réconcilie les données GPS, Wifi et cellulaire.

## 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 (VTM – vessel traffic monitoring) ;
- du service d'assistance maritime (MAS – maritime assistance service).

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 km<sup>2</sup>.

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 (décret 2011-2108 art.4). Le centre travaille également en étroite collaboration avec les capitaineries, les stations de pilotage maritime, les centres de sécurité des navires (CSN) 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 par 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 polyvalente du CROSS. Depuis l'été 2022, un quart dédié à la surveillance de la navigation a été mis en place en juillet et en août sur les plages horaires où l'activité sauvetage et assistance plaisance est la plus dense (après-midi et soirée). Ce dispositif fonctionne grâce aux renforts de réservistes venus notamment de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime.

#### 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 à l'année, 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 (national) et SAFESEANET (européen).

## 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 d'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 niveau 2 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 de 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 2023, le CROSS-A Etel a traité **967** [1041 en 2022] messages de comptes rendus « SURNAV » et a ouvert **970** [912] dossiers opérations SURNAV .

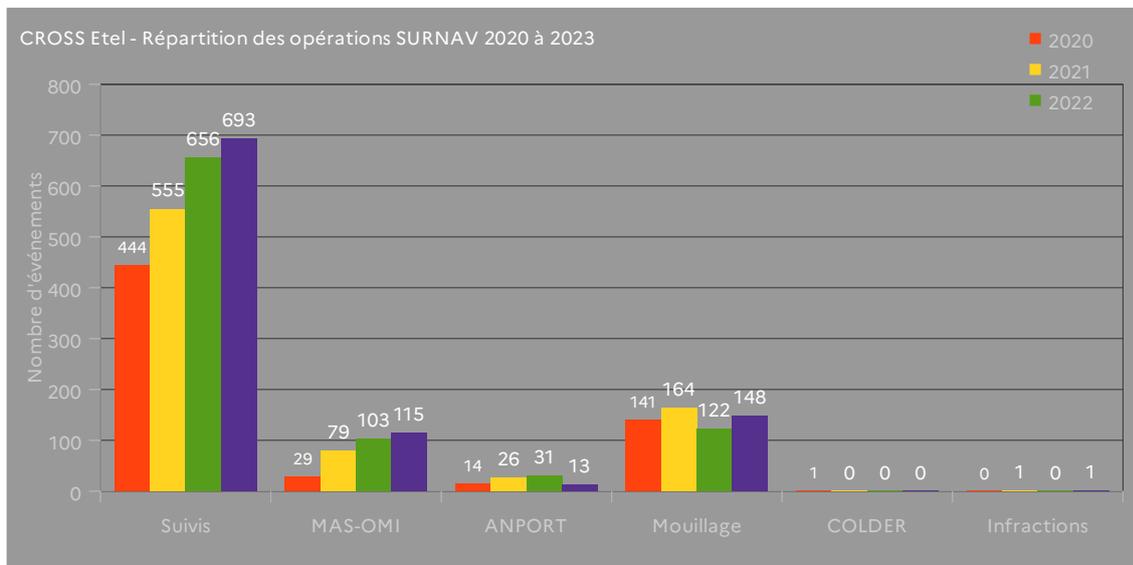
Les dossiers opérations « SURNAV » se répartissent de la façon suivante :

- **115** [103] 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.
- **693** [656] 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 avec une vitesse très faible mais n'ayant pu être contacté avant sa reprise de route, cinématique particulière, sensibilité du navire ou de la cargaison)
- **13** [31] dossiers liés à des signalements d'anomalie effectués par une autorité portuaire, une station de pilotage ou un CSN.
- **148** [122 en 2022] demandes de mouillage dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales.
- **1** [0 en 2022] événement ayant donné lieu à la rédaction d'un procès verbal d'infraction.
- **0** [0 en 2022] événement COLDER (perte de cargaison à la dérive).

L'augmentation du nombre d'évènements suivis entre l'année 2022 et l'année 2023 se poursuit mais de manière plus modérée 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 ;
- ✓ Les suites des derniers changements de la réglementation concernant le taux de soufre des carburants de propulsion qui incite les navires à rester en dérive au large plutôt que d'aller en zone de mouillage d'attente.



## 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. Il a fait l'objet d'une évolution début décembre 2023 vers le système « MIGOS ».

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 la mise en place d'alertes liées à la trajectoire des navires ou à leur statut AIS.

Le nombre de situations potentiellement anormales détectées par l'intermédiaire de ce système permet d'en démontrer l'efficacité. Ces situations sont identifiées dans **78 %** des cas par le SEG, dans **16 %** par les sémaphores et seulement dans **2 %** des cas via les informations transmises par le navire. Une trajectoire potentiellement anormale est identifiée en moyenne en moins de 15 minutes par les équipes de quart polyvalentes et avec un délai réduit lorsque les renforts estivaux dédiés à la surveillance de la navigation sont activés.

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 de la zone des personnels des sémaphores restent un élément essentiel pour assurer la mission SURNAV dans la zone côtière.

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 2023, **967** [1041 en 2022] messages de comptes rendus « SURNAV » ont ainsi été saisis par le CROSS-A Etel dans la base de données TRAFIC 2000. Le CROSS est destinataire d'un nombre beaucoup plus important de messages SURNAV qui font l'objet systématiquement d'une analyse mais ne sont pas saisis sur TRAFIC 2000 si des données récentes sont déjà enregistrées.

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 ».

### 2.3.3. GESTION DES DEMANDES DE MOUILLAGES

Le préfet maritime délègue 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).

Le traitement des demandes qui concernent les navires à passagers et des yachts de jauge > 300 UMS est réalisé directement par la préfecture maritime.

Le CROSS suit dans tous les cas avec les concours des sémaphores, les opérations de mouillage que celles-ci aient été autorisées 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 **148** [122 en 2022] mouillages.

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

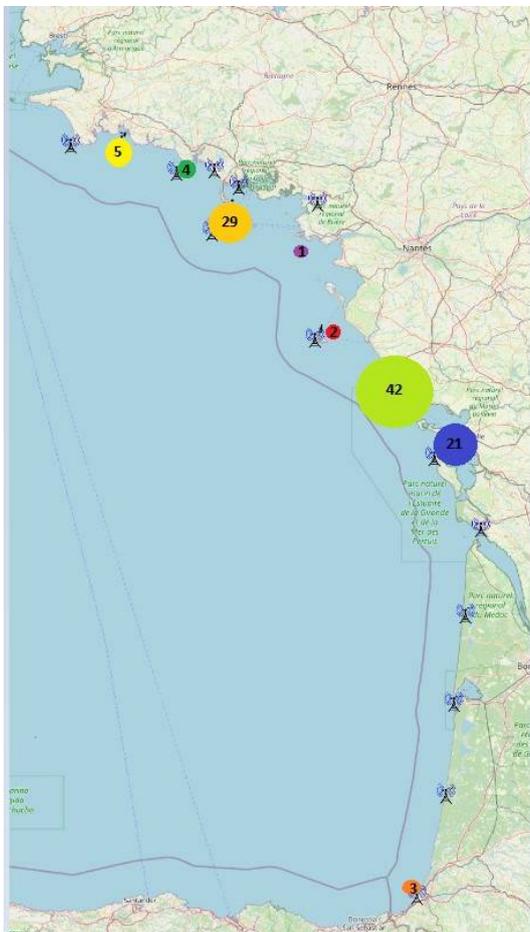
- **68** demandes pour motif « météorologique », dont **5** refusées et **6** demandes annulées ;
- **55** demandes pour motif « commercial », dont **4** refusées et **1** annulée;
- **25** suivis de mouillage de navires à passagers et **1** suivi de mouillage de yacht.

Le CROSS a donc refusé **9** 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, **7** demandes ont été annulées d'initiative par les navires alors même qu'ils avaient obtenu un accord.

Finalement, **132** 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 réalisés en zone Etel et autorisés par le CROSS en 2023



##### Concarneau :

7 mouillages commerciaux

1 mouillage météo

7 mouillages navires à passagers (Concarneau ou Glénan)

##### Groix :

4 mouillages météo

##### Belle-île :

27 mouillages météo

1 mouillage commercial

13 navires à passagers

##### Yeu :

2 navires à passagers

##### Les Sables d'Olonne :

42 mouillages commerciaux

##### Pertuis / La Rochelle :

25 mouillages météo

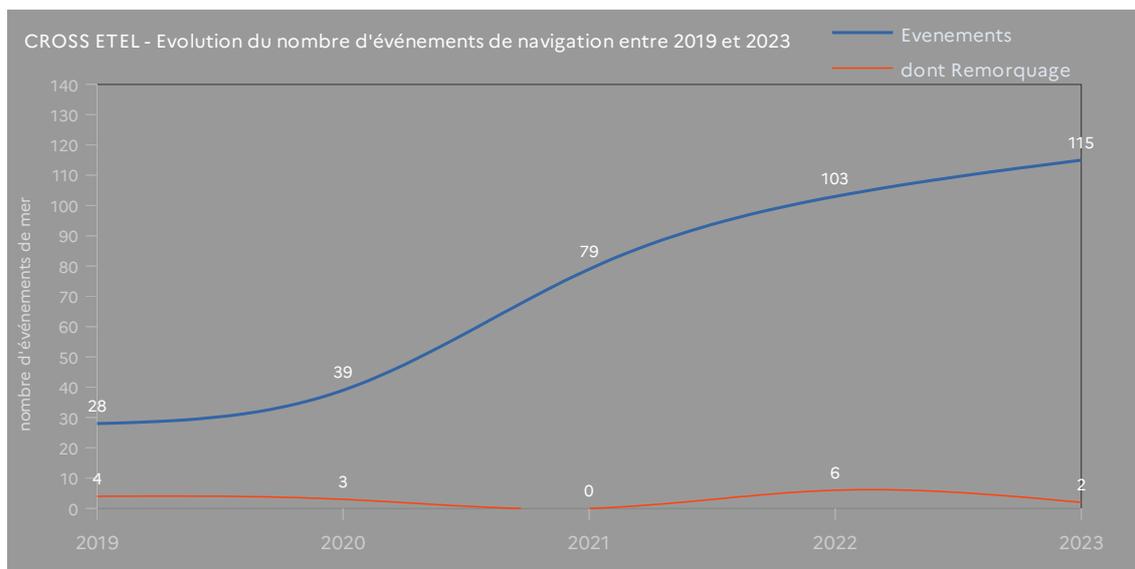
##### St Jean de Luz / Hendaye :

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 2023, le CROSS-A Etel a suivi **115** [103 en 2022] événements de mer ou de navigation liés à des navires de commerce en avarie ou en capacité de navigation restreinte.

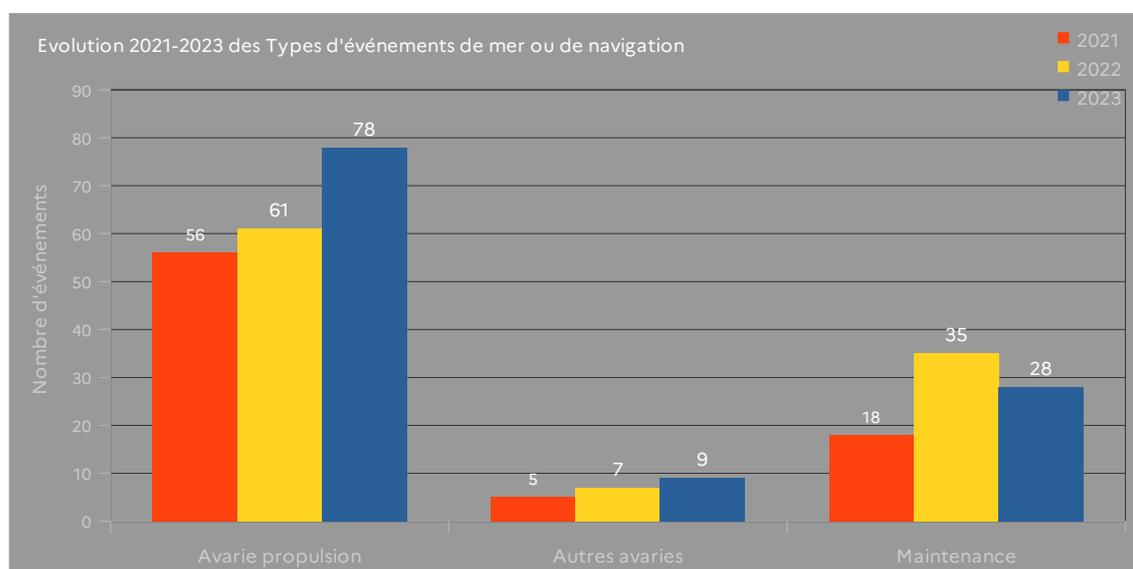


Parmi ces événements, **2** [6 en 2022] ont fait l'objet d'un remorquage (1 avarie de propulsion et 1 avarie de barre). Le premier navire a été remorqué par le remorqueur espagnol « Hercules Tercero », l'autre a été remorqué par « l'Abeille bourbon ».

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

Parmi ces événements, **3** [0 en 2022] opérations ont nécessité le déclenchement du volet ORSEC « aide à navire en difficulté » de niveau 2. Ces situations sont détaillées dans la partie concernant les opérations marquantes.

La majorité des événements (76 %) 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 **23** minutes et **166** 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 115 – 5 %**).

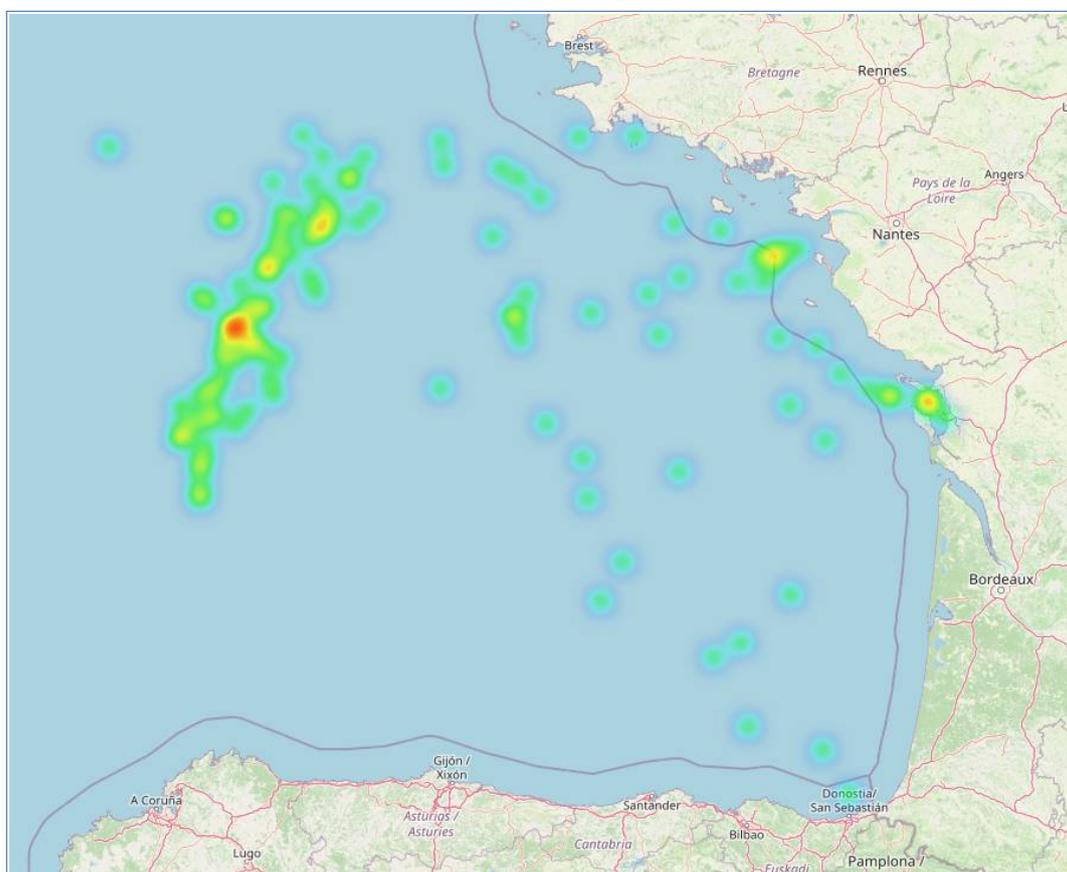
Cela peut souvent s'expliquer par la sollicitation rapide du CROSS qui intervient alors que les investigations sont encore en cours à bord. Cette sollicitation rapide est nécessaire en zone côtière et lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Celle-ci a également un rôle préventif car les navires sont ainsi conscients du suivi réalisé par l'état côtier dans l'ensemble de sa zone de compétence (ZEE et SRR).

Le SEG qui a permis la détection de **97 situations (84 %)** 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 Finistère et de Ouessant, on retrouve tout de même une part non négligeable (**17 %**) dans la bande côtière des 24 milles où les marges sur les délais d'intervention des moyens sont forcément réduite.

La synergie avec les services partenaires du CROSS-A Etel (principalement sémaphores et capitaineries) dans cette zone est d'autant plus importante.

*Carte des événements de navigation dans la zone de compétence du CROSS-A Etel*



## 2.5. OPERATIONS MARQUANTES

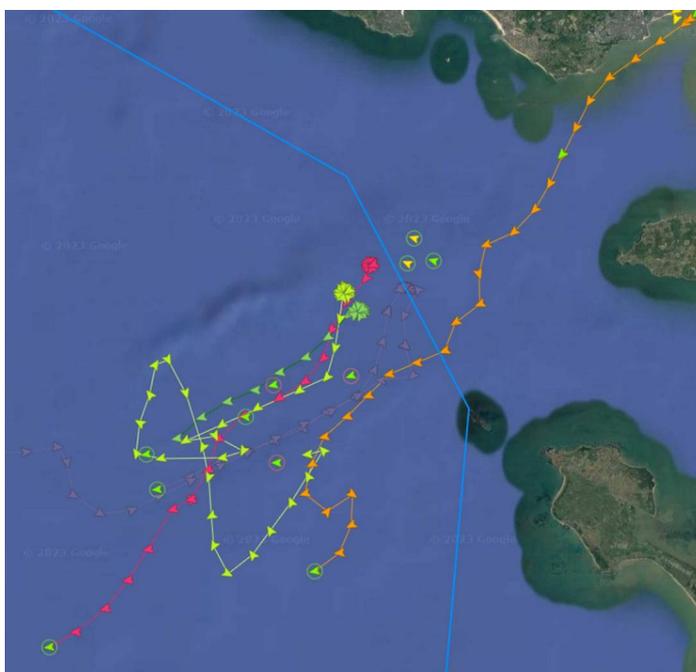
### **12 janvier 2023 – Avarie électrique puis perte de propulsion du chimiquier « ORAHOLM » (opération n°0086)**

17 Nq au Sud Ouest de l'Île d'Yeu – Vent d'Ouest 7 Beaufort – mer grosse  
ORSEC MARITIME ANED 2 – EGI COM – RIAS Abeille Bourbon -  
« VB TYPHON » de l'armement BOLUDA mis en alerte – Le navire a pu reprendre sa route et se mettre au mouillage en zone d'attente du GPM de Nantes-Saint-Nazaire.



### **16 novembre 2023 – Difficulté à manoeuvrer des pétroliers « SINBAD » et « SONGA JADE »**

Chenal d'accès de La Loire – Vent d'Ouest établi 9 Beaufort avec des rafales à 74 nds – mer grosse  
ORSEC MARITIME ANED 2 – EGI COM - « VB TYPHON » de l'armement BOLUDA engagé - Durant l'ensemble de cette séquence, le sémaphore de Chemoulin puis la capitainerie du port de Nantes Saint Nazaire, le pilotage, le CROSS Etel et le sémaphore de Saint-Sauveur ont rappelé aux différents navires les risques de la zone, notamment le parc éolien et la chaussée des Bœufs. Les navires ont pu finalement sortir du chenal d'accès et gagner le large.



*Extraits des pistes AIS des navires de commerce le 16/11 en matinée*

### **27 décembre 2023 – cargo « GUANA » en dérive suite incendie et évacuation de l'équipage.**

100 Nq à l'Ouest-Sud-Ouest de Penmarc'h - Vent de SW 7 Beaufort – mer très forte  
RIAS Abeille Bourbon - Navire pris en remorque par Abeille Bourbon et mouillé en grand rade de Brest.



## 2.6. BILAN

Le nombre d'opérations liées à la surveillance de la navigation gérées par le CROSS-A Etel continue de croître mais de manière plus modérée par rapport aux années antérieures.

L'enjeu principal pour le CROSS-A-Etel réside dans la capacité d'assurer pleinement cette mission durant la saison estivale où l'intensité des opérations de secours maritime monopolise la concentration des équipes de quart. La mise en œuvre d'un renfort estival pour la mission SURNAV en 2023 grâce au recours aux réservistes provenant des écoles nationales supérieures de la marine a montré toute sa pertinence. Le dispositif sera pérennisé en 2024.

Le concours fondamental des sémaphores et la bonne coopération avec les capitaineries, les pilotes maritimes et les CSN est également à souligner ; ce réseau de partenaire participe également à l'efficacité du système de surveillance dont le CROSS assure la coordination.

Même si une partie importante des opérations SURNAV ne présentait pas de situation de danger immédiat pour le navire ou 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 de l'alerte est clairement identifié. La détection rapide de situations potentiellement dégradées pour les navires reste donc la priorité de la mission surveillance de la navigation.

Même si le niveau d'occurrence est faible, l'opération ayant impliqué le navire « GUANA » illustre bien l'intérêt de la détection du comportement anormal des navires qui peut être directement lié à une situation de détresse.

Enfin le rôle préventif existe également pour les navires interrogés suite à la remontée d'une anomalie de comportement ; ils prennent ainsi conscience de la surveillance mise en place par l'Etat côtier dans l'ensemble de sa zone de compétence et sont sensibiliser à la fonction de MAS (point de contact avec l'État côtier en cas de problème) assurée par le CROSS-A Etel.

Pour améliorer encore l'identification des situations potentiellement anormales, le système d'alerte comportementale associée à l'application SEG de l'EMSA devrait être complété en 2024 par le module EWS (Early Warning System) de l'application SEAMIS.

La mise en service début 2024 du réseau modernisé AIS exploité via le réseau RIE de l'Etat et du système de centralisation des données AIS : AIS LSS.évolutions vont permettre également un meilleur ciblage des alertes comportementales dans la zone de compétence du CROSS Etel.

## 3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME

### 3.1. RECUEIL DE L'INFORMATION NAUTIQUE

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

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 **14 235** 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 **394** bulletins météorologiques spéciaux (BMS). Le nombre de BMS a augmenté de manière significative par rapport aux années précédentes (279 en 2022, 241 en 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.