

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage ETEL



BILAN D'ACTIVITÉ 2024



AFFAIRE SUIVIE PAR

AC2AM Alexis MOREL - Directeur

Tél. : 02 97 55 35 35

Courriel : alexis.morel@developpement-durable.gouv.fr

RÉDACTEURS

MP CHRIST Jérôme
MP LE BOUTER Yannick
PM LE ROUX Maël
PM BLAIS Marion
PM BRIFFAUT Arnaud
SM BOBO Aurélie

RELECTEURS

APAM SELLIER Vincent
Mme LE DORZE Aliette

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

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

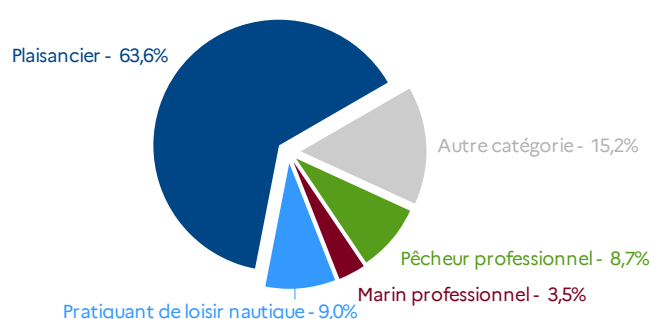
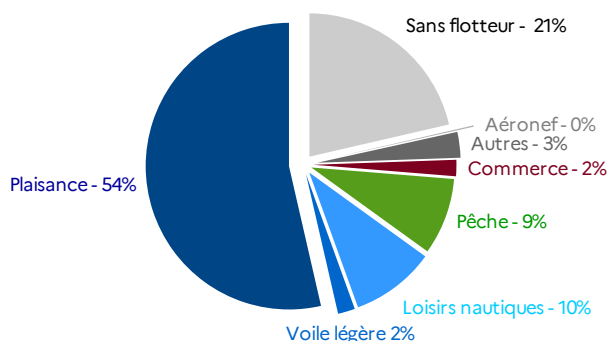
Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

BILAN 2024 - MEMENTO

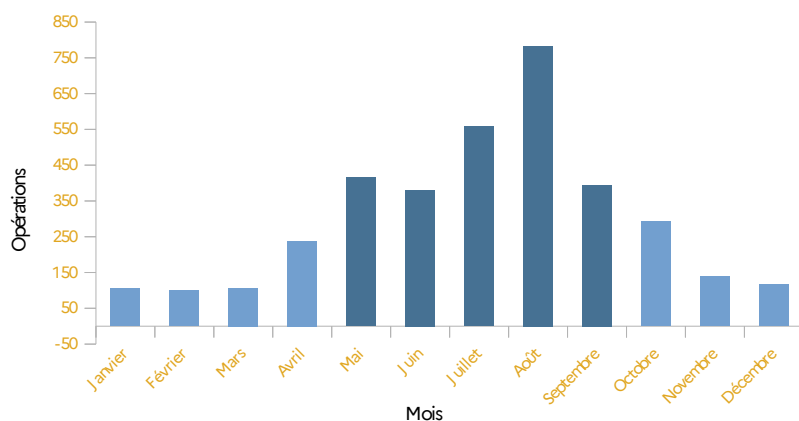
NOMBRE DE DOSSIERS OUVERTS

5414

RECHERCHE ET SAUVETAGE



01/01/2023 au 31/12/2023 - CROSS ETEL - Opérations par mois



70 %
de l'activité
de l'année

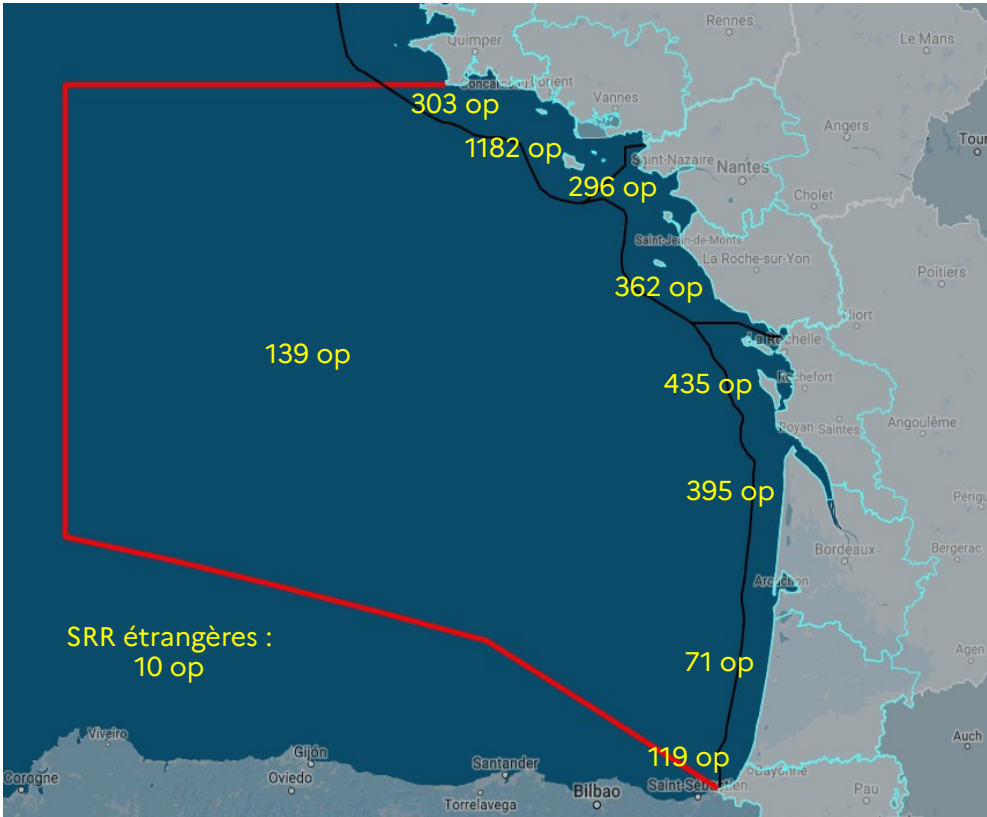
40
pic opérations
en 24 heures
(28 juillet)

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

BILAN 2024 - MEMENTO

RECHERCHE ET SAUVETAGE

SRR France	Plages et 300m
139	733
Eaux territoriales	Plans d'eau salée
1487	268
Accès portuaires	Ports
44	124
SRR étrangères	Terrestre
10	492



		
Missions	Durée totale	
4137	5081 h	

dont

	
Missions	Heures de vol
336	332 h

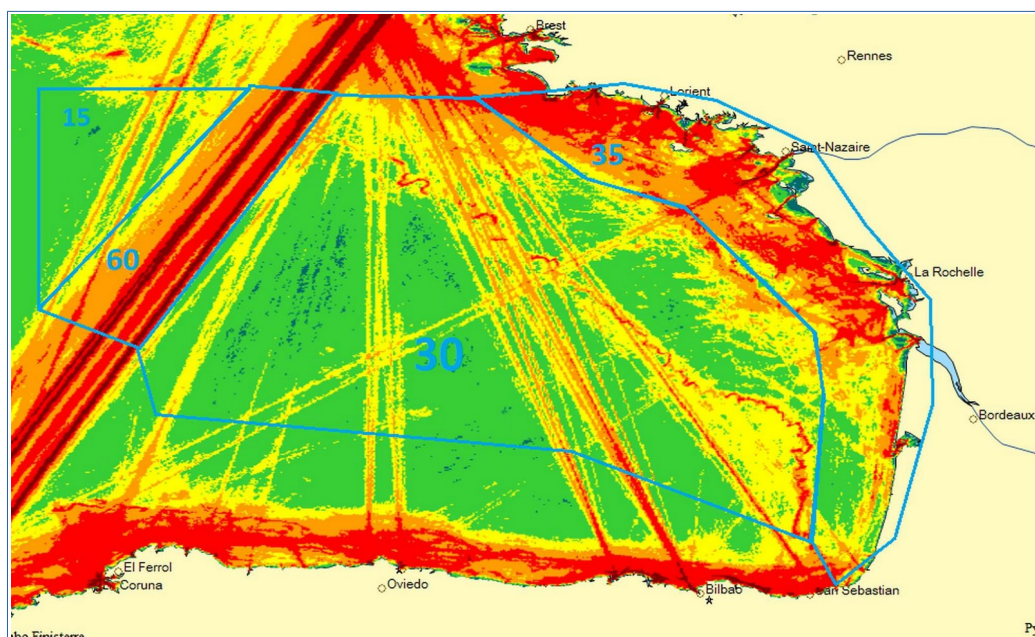
	
Missions	Heures de mer
3218	4133 h

	
Missions	Durée
583	616 h

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel **BILAN 2024 - 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

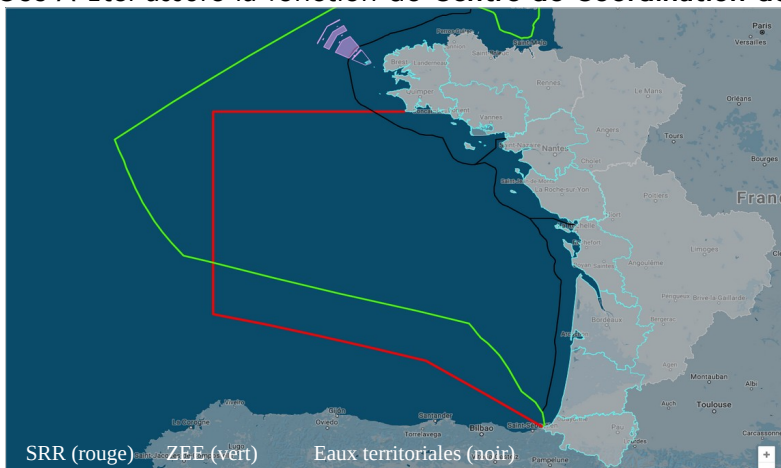
Table des matières

Introduction.....	7
1. RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	8
1.1. Synthèse de l'année.....	8
1.1.1. Répartition mensuelle des opérations.....	9
1.1.2. Répartition des opérations par faits générateurs.....	10
1.2. Bilan humain.....	12
1.2.1. Répartition par catégorie.....	12
1.2.2. Résultats sur les personnes.....	12
1.3. Bilan par type d'activité :.....	13
1.3.1. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de commerce.....	14
1.3.2. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de pêche et cultures marines.....	14
1.3.3. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de plaisance.....	16
1.3.4. Typologie des faits générateurs impliquant des loisirs nautiques.....	17
1.4. Aide médicale en mer.....	21
1.5. Répartition géographique des opérations.....	22
1.5.1. Répartition des opérations par département.....	23
1.6. Transmission de l'alerte.....	27
1.6.1. Moyens d'alerte utilisés.....	27
1.6.2. Qui donne l'alerte au cross-a.....	30
1.6.3. Fausses alertes et incertitudes.....	30
1.7. Moyens de sauvetage.....	31
1.7.1. Moyens aériens.....	32
1.7.2. Moyens nautiques.....	32
1.7.3. Moyens terrestres.....	33
1.8. opérations marquantes.....	34
1.9. Bilan.....	37
2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME.....	38
2.1. Généralités :.....	38
2.1.1. Le suivi du trafic maritime.....	38
2.1.2. Le service d'assistance maritime.....	39
2.2. Synthèse chiffrée de l'année.....	39
2.3. Suivi du trafic maritime.....	41
2.3.1. Veille visuelle et radar, veille ais.....	41
2.3.2. Traitement des compte-rendus SURNAV.....	41
2.3.3. Gestion des demandes de mouillages.....	42
2.4. Service d'assistance maritime.....	42
2.5. Opérations marquantes.....	44
2.6. Bilan.....	45
3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME.....	46
3.1. Recueil de l'information nautique.....	46
3.2. Diffusion de l'information nautique.....	46
3.3. Diffusion de l'information météorologique.....	46

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-Atlantiques) et jusqu'au 8°W au large. D'une superficie de 190 000 km², elle comprend un linéaire côtier de 2 600 km réparti 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.

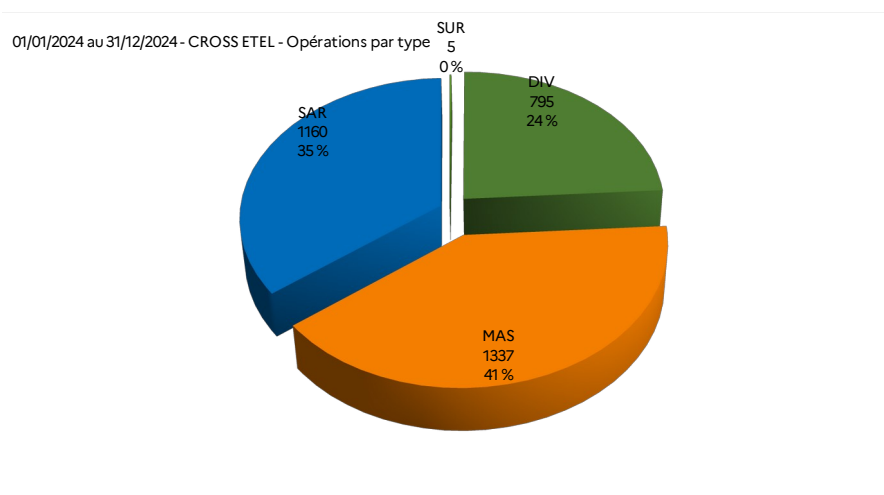
1. RECHERCHE ET SAUVETAGE

1.1. SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

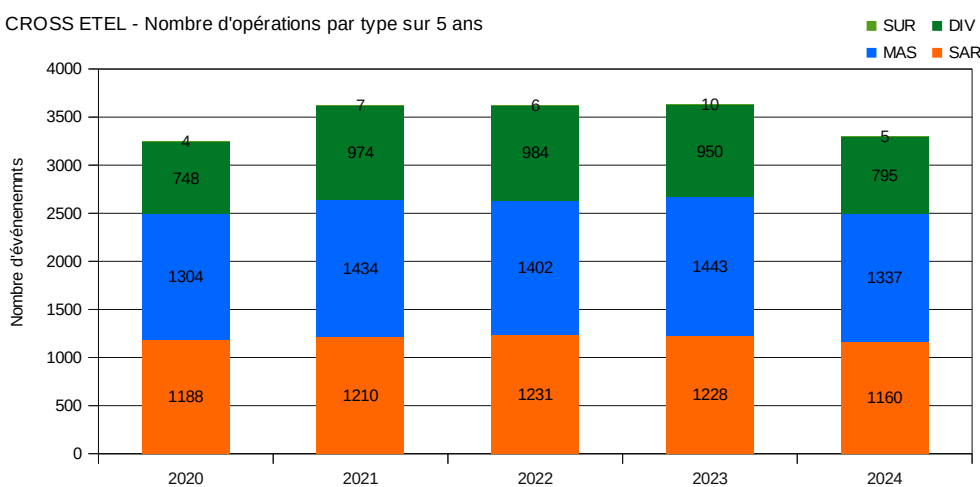
En 2024, le CROSS-A Etel a ouvert **5414** fiches [5987 en 2023] dont **3297** opérations SECMAR [3631 en 2023] et **2117** dossiers [2356 en 2023] comprenant les événements SURNAV et RSM ainsi que les alertes SECMAR qui n'ont pas donné lieu à des opérations coordonnées par le CROSS Etel.

Sur les **3297** opérations SECMAR coordonnées par le CROSS-A Etel, on dénombre :

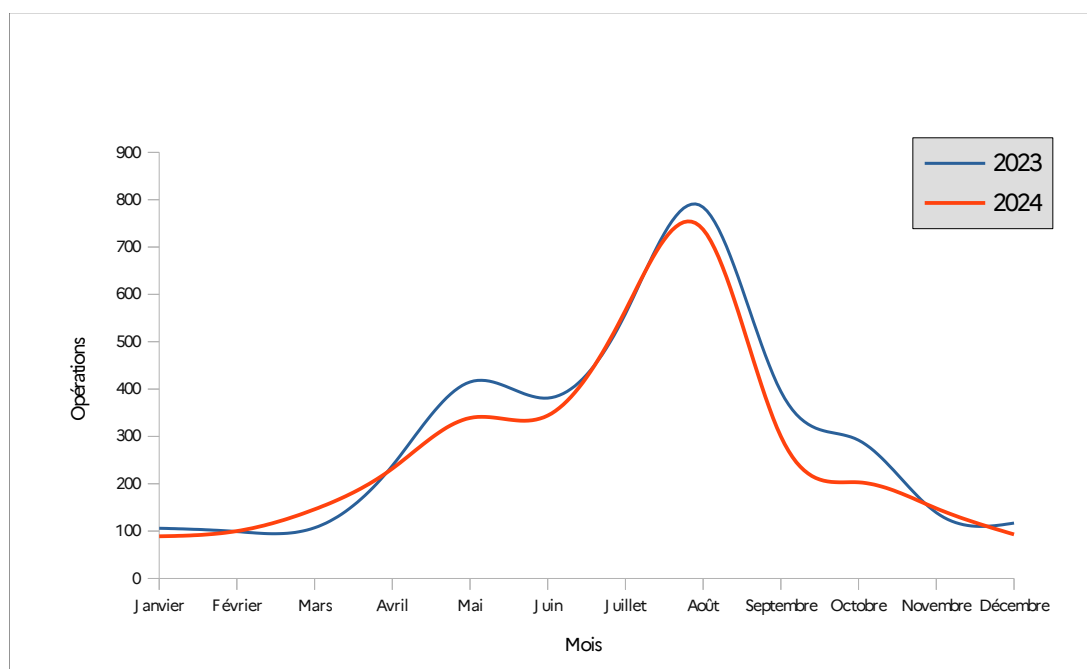
- **1160** (35 %) opérations de recherche et de sauvetage (SAR) : les personnes sont exposées à un danger grave, imminent ou probable. [1228 en 2023]
- **1337** (41 %) opérations d'assistance (MAS) : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc.) [1443 en 2023]
- **795** (24 %) 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,...). [950 en 2023]
- **5** (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. [10 en 2023]



CROSS ETEL - Nombre d'opérations par type sur 5 ans



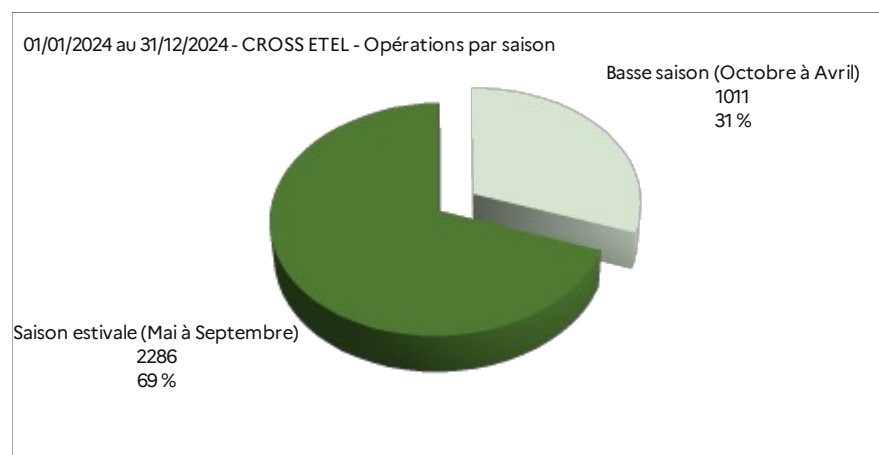
En 2021, les opérations MAS sur les navires de commerce > 300 UMS étaient incluses dans ce bilan. Depuis le 1^{er} janvier 2022, les opérations MAS sur les navires de commerce (MAS-OMI) ne sont plus incluses dans ce bilan et apparaissent dans le bilan SURNAV.



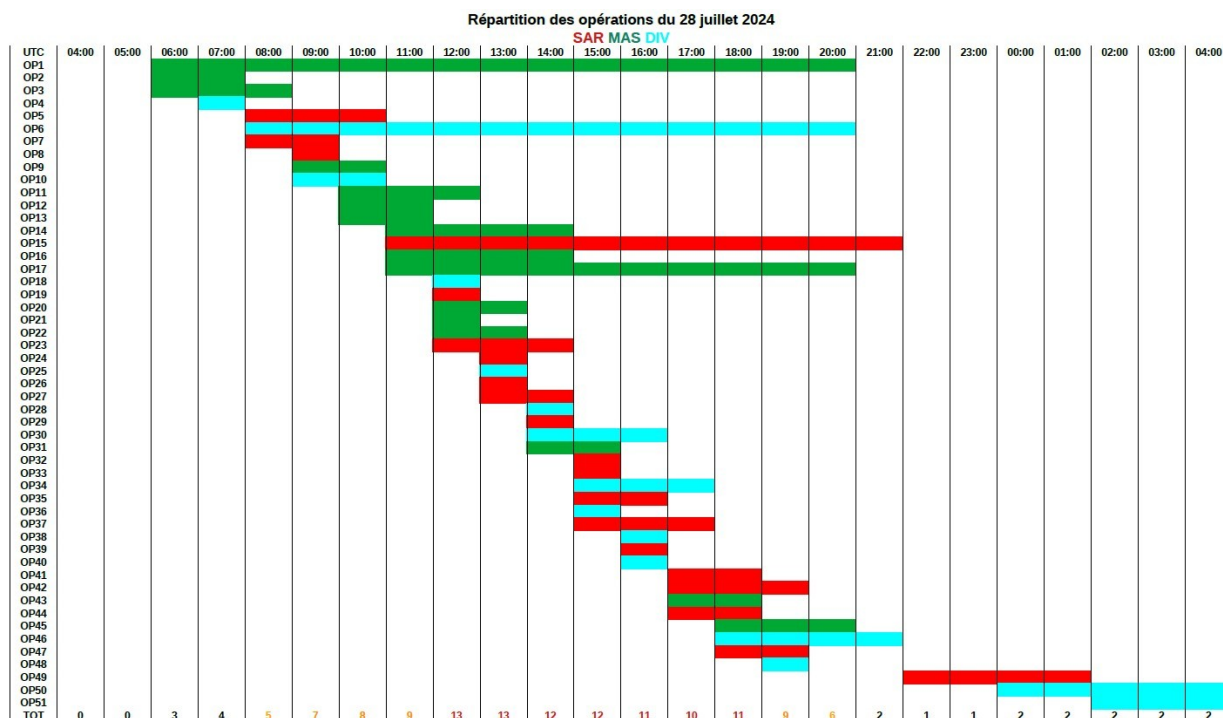
La saison estivale, qui coïncide avec la période couverte par la campagne de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance animée par le Secrétariat général de la mer, s'étale du 1er mai au 30 septembre. Comme en 2023, elle représente **70 % (3297 opérations)** de l'activité annuelle du CROSS Etel. Ces 2 dernières années les tendances mensuelles sont assez similaires. Comme l'année dernière, c'est le mois d'août qui a été le plus chargé. La météo dégradée au mois de juillet et un peu plus clémente en août explique cette tendance.

L'activité opérationnelle de l'arrière-saison a chuté de manière significative au mois de septembre puis a décru jusqu'au mois de décembre comme les années précédentes.

Le dimanche 28 juillet a été la journée la plus chargée de l'année avec **49** dossiers ouverts dont **40** [61 en 2023] opérations coordonnées par le CROSS-A et **9** 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. Dans une telle situation on peut arriver à la saturation de la capacité de gestion des informations entrantes via les canaux de communication VHF ou téléphoniques.



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

1.1.2. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR FAITS GÉNÉRATEURS

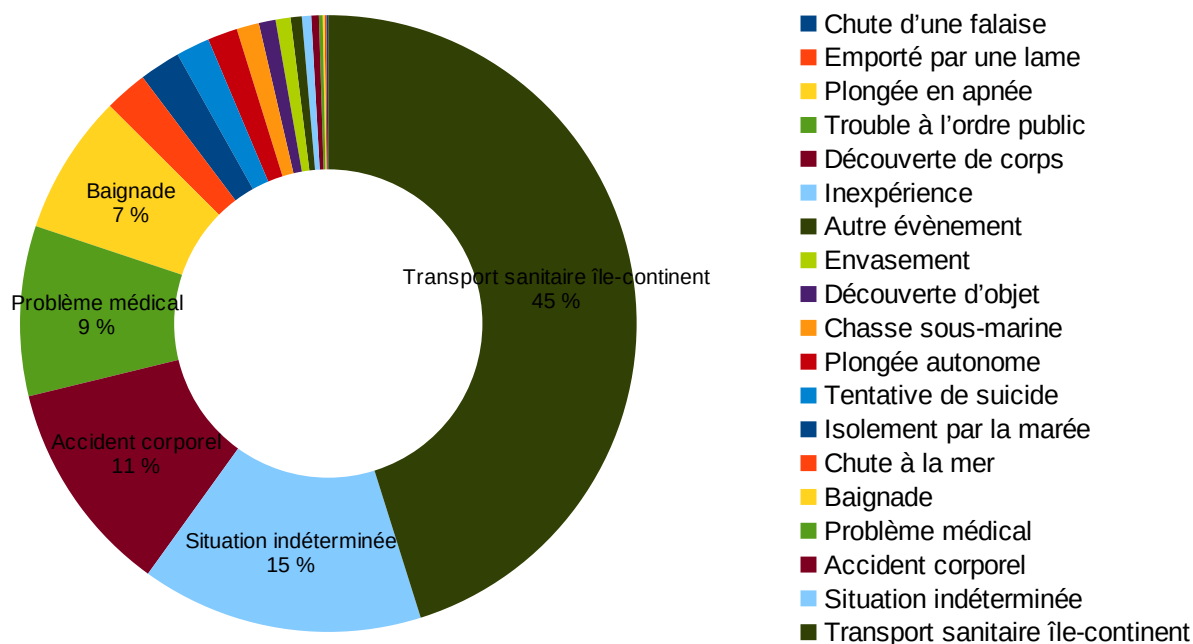
Parmi les **3297** opérations, **1020** [1004 en 2023] **ont un fait générateur portant sur les personnes**. Ces opérations ont impliqué **1180** [1196] personnes dont **179** [181] blessés et **90** [66] malades ; **35** [44] décédés et **1** [2] disparu sont à déplorer.

Comme en 2023, les transports sanitaires île-continent (TSIC) représentent le 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.

La limitation de l'emploi de Dragon 56 aux urgences vitales a fait considérablement augmenter les TSIC réalisés par la SNSM dans le Morbihan et notamment à Groix.

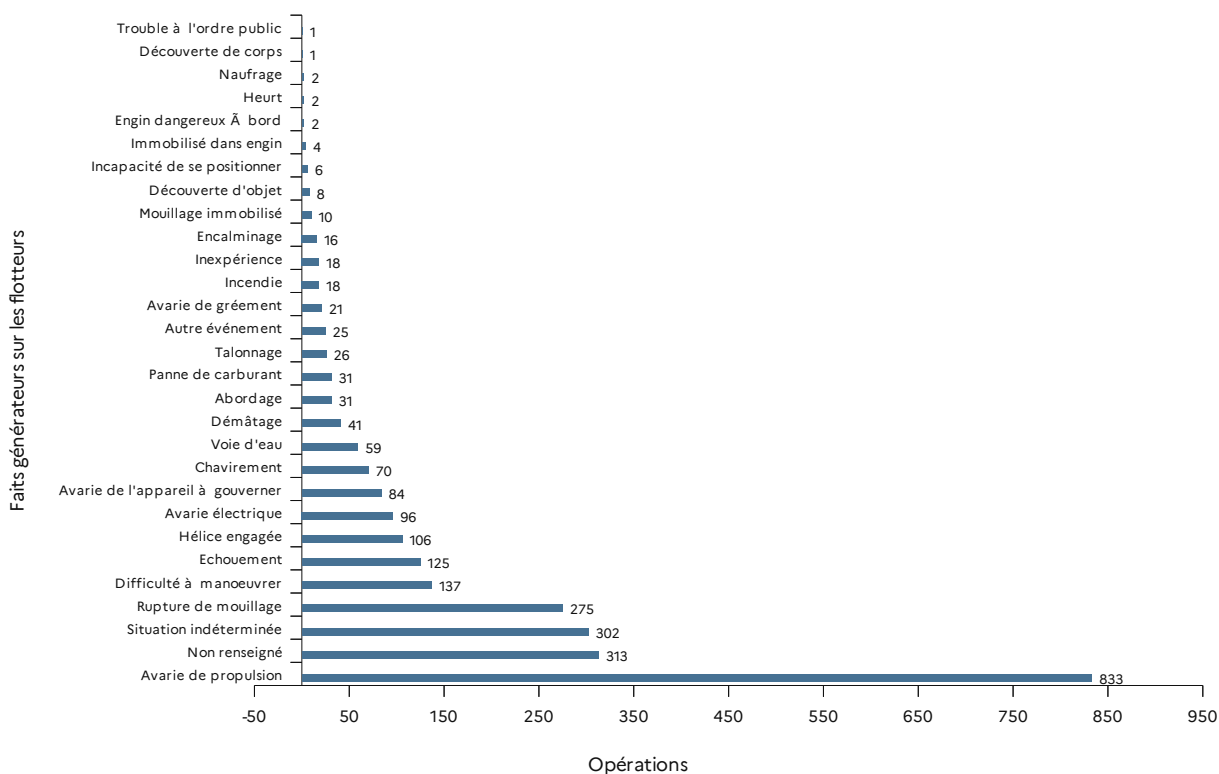
Ils le sont également en saison estivale aux Îles de Glénan en raison notamment de la présence de nombreux stagiaires de l'école de voile des Glénans.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Personnes impliquées
par résultat final sur les personnes



Parmi les 3297 opérations, **2288** [2641 en 2023] ont un fait générateur sur les véhicules (navires ou aéronefs). Ces opérations ont impliqué **5226** [6106] personnes dont, **53** [63] blessés et **3** [4] malades. **8** [8] décès et **0** [2] disparition sont à déplorer.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations sur les véhicules

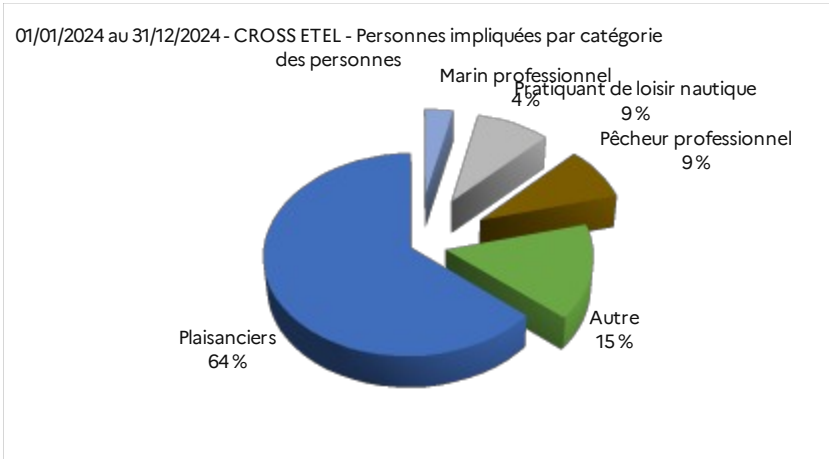


Bien que l'activité la plus importante porte sur le traitement des avaries de propulsion, les ruptures de mouillage représentent la quatrième cause d'ouverture de dossier et sollicitent fortement le CROSS. Ce dernier effectue un travail systématique d'enquête pour remonter vers le propriétaire et s'assurer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

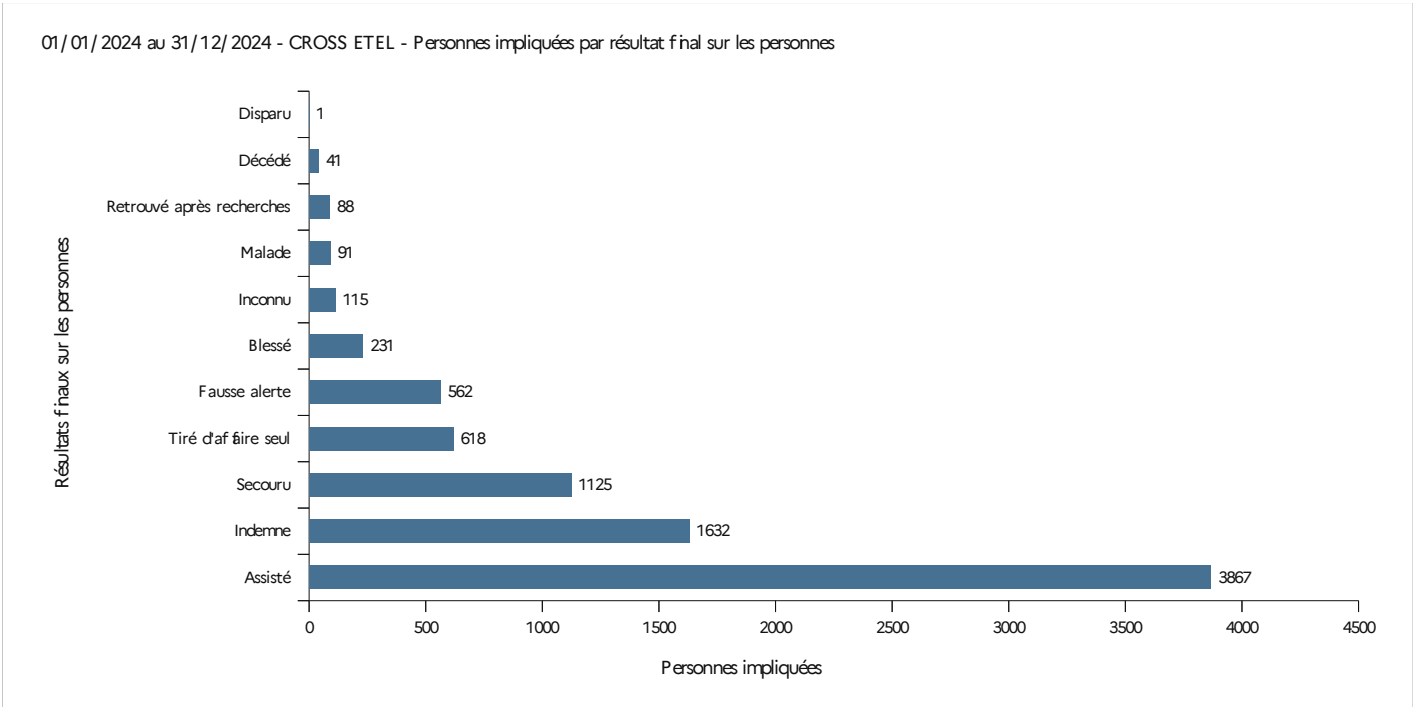
1.2. BILAN HUMAIN

6394 personnes [7278 en 2023] ont été impliquées cette année dans les 3297 opérations conduites par le CROSS-A Etel.

1.2.1. RÉPARTITION PAR CATÉGORIE



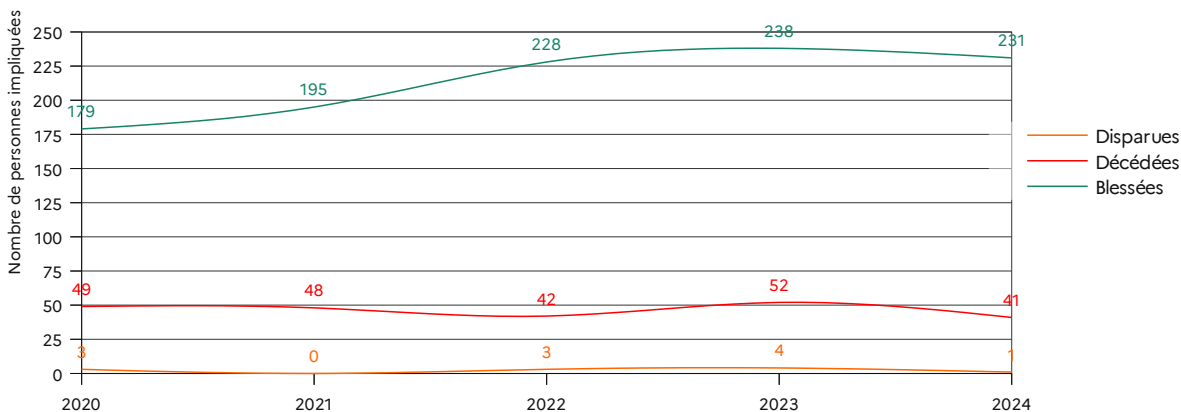
1.2.2. RÉSULTATS SUR LES PERSONNES



Les causes des 41 décès sont multiples :

- 10 personnes suite à une tentative de suicide,
- 5 personnes suite à la découverte de leur corps,
- 6 personnes suite à une chute à la mer depuis un navire,
- 7 personnes en baignade (soit 36% de moins qu'en 2023),
- 2 personnes suite à un problème médical,
- 3 personnes suite à de la chasse sous marine,
- 1 personne suite à un accident corporel,
- 1 personne suite à un abordage,
- 1 personne suite à un chavirement,
- 1 personne suite à un naufrage,
- 4 situations indéterminées.

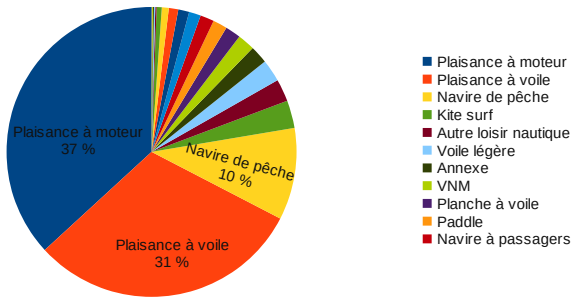
01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Personnes blessées, décédées ou disparues sur 5 ans



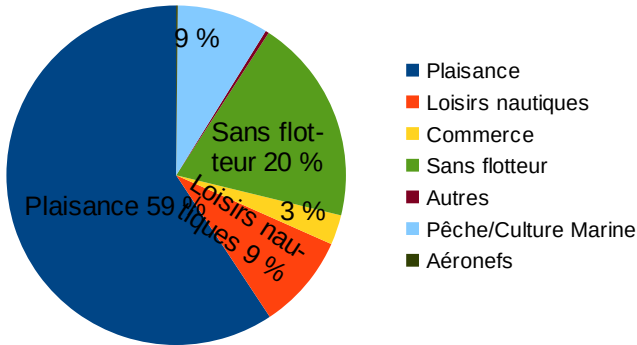
1.3. BILAN PAR TYPE D'ACTIVITÉ :

Les opérations de plaisance et de loisirs nautiques représentent 83 % [67 % en 2023] des opérations impliquant un flotteur. Les flotteurs professionnels (commerce et pêche) représentent 10 % [10 %].
2589 [2911 en 2023] opérations engageant flotteurs et aéronefs ont été impliquées dans les opérations SAR, MAS ou DIV du CROSS-A Etel.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations par type des véhicules

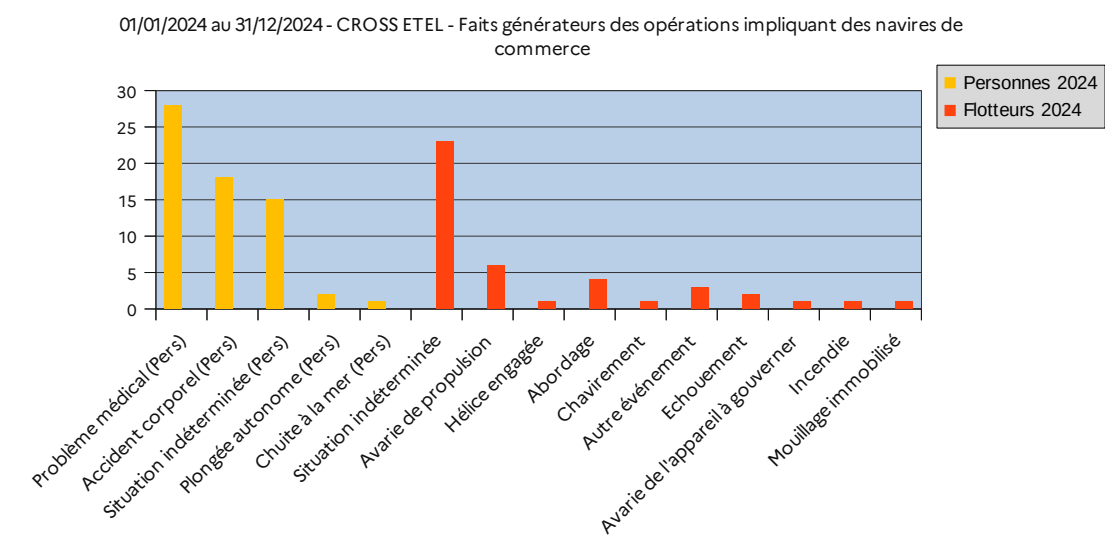


01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations par catégorie de véhicules



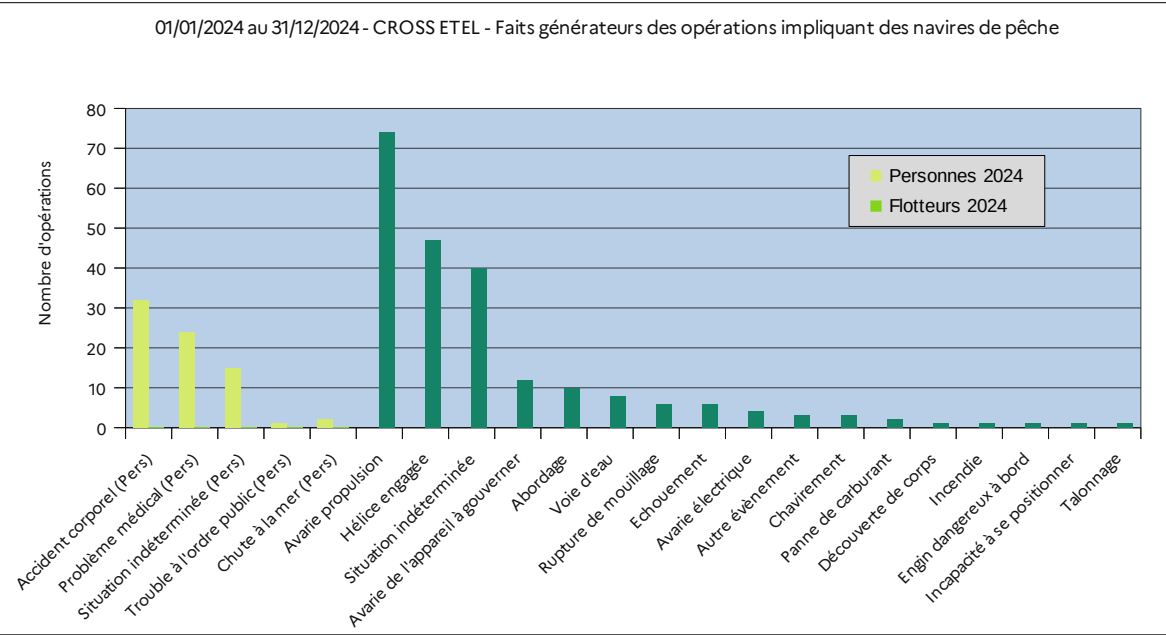
1.3.1. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE COMMERCE

96 [74 en 2023] navires de commerce (21 navires de charge, 32 navires de servitude, 41 navires à passagers, 1 navire de pêche, 1 navire fluvial ou péniche) ont été impliqués dans 94 opérations :

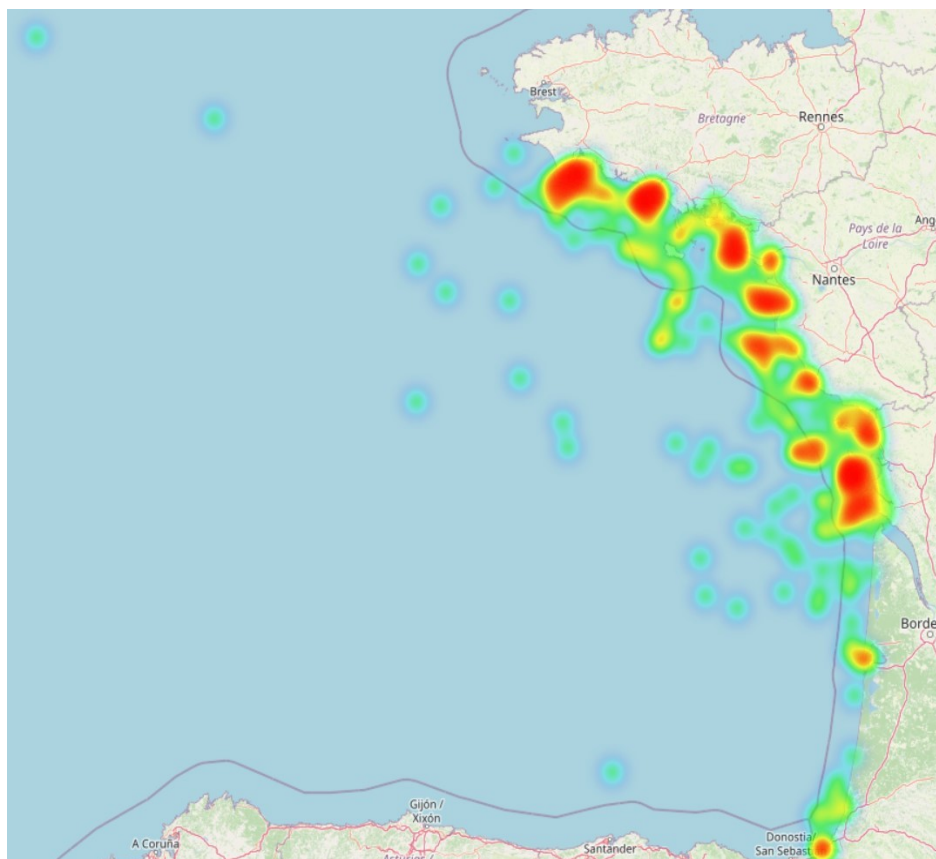


1.3.2. TYPLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PÊCHE ET CULTURES MARINES

287 [345 en 2023] opérations ont concerné des navires de pêche et de cultures marines. La diminution concerne essentiellement les opérations d'assistance liées à des avaries de propulsion.



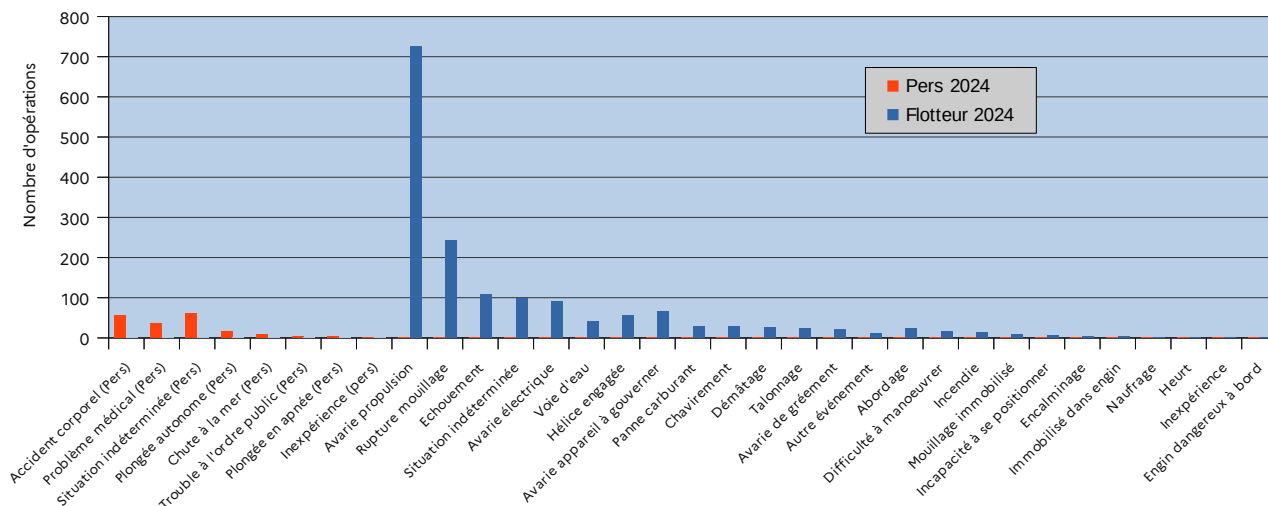
Répartition géographique des opérations impliquant des navires de pêche et culture marine



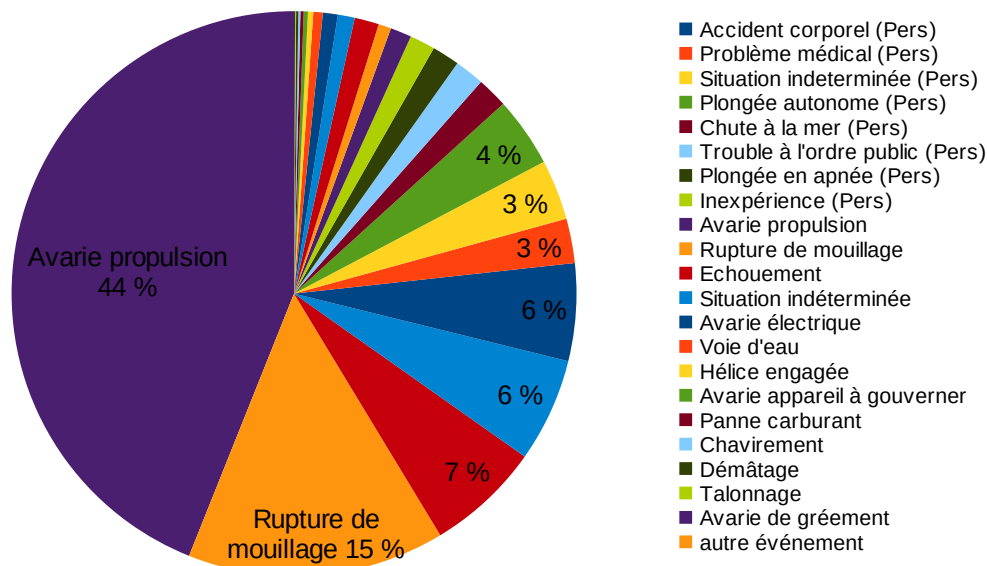
1.3.3. Tyologie des faits générateurs impliquant des navires de plaisance

1788 [2005 en 2023] navires de plaisance dont **977** navires de plaisance à moteur, **811** navires de plaisance à voile ont été impliqués dans **1774** opérations, réparties comme suit:

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Faits générateurs des opérations impliquant des navires de plaisance



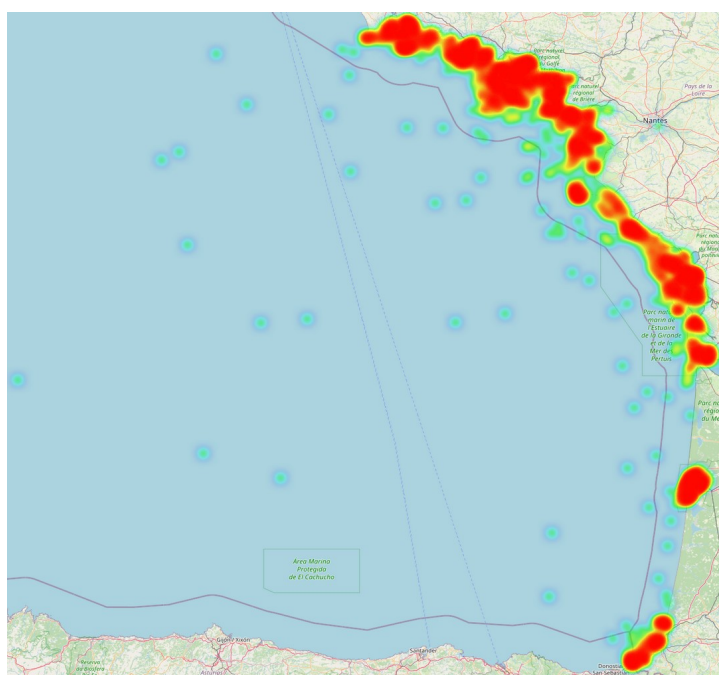
01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Faits générateurs des opérations impliquant des navires de plaisance



Tous faits générateurs confondus, **26 %** [22 % en 2023] des opérations conduites au profit des navires de plaisance sont des opérations SAR. **63 %** [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.

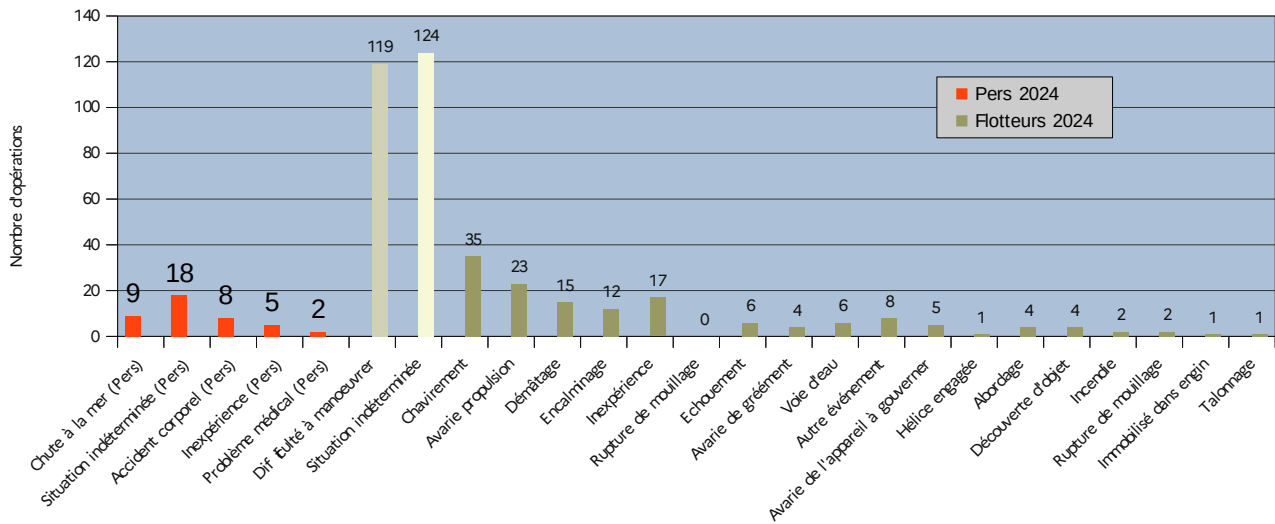
Le restant des opérations (11 %), classées dans la catégorie « divers », est stable par rapport à l'année passée [18 %]. Les opérations DIV portent en très grande majorité sur des affaires liées à des ruptures de mouillage ou des échouements. Ces événements sont le plus souvent signalés par des témoins au CROSS, qui doit alors opérer un travail parfois fastidieux d'investigation pour connaître les causes et identifier les propriétaires. 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 (2024)



1.3.4. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES LOISIRS NAUTIQUES

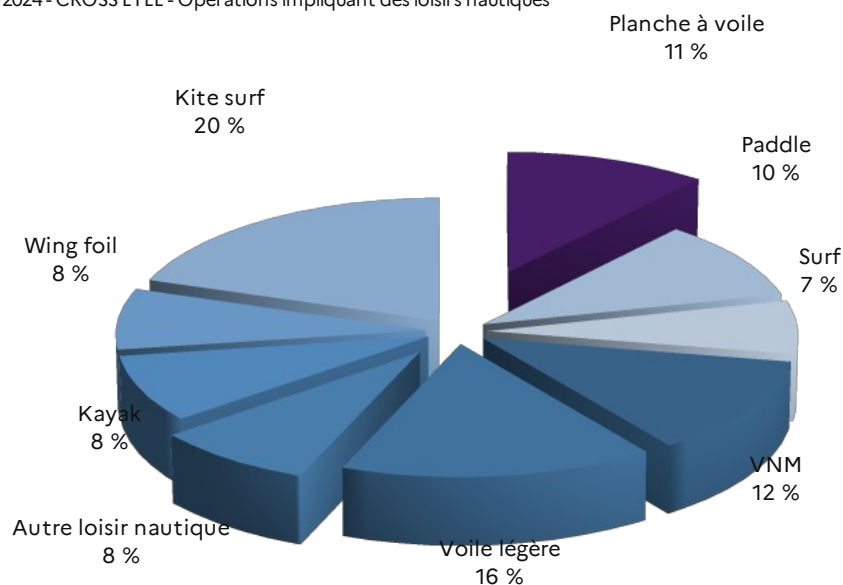
416 [502 en 2023] engins de loisirs nautiques (véhicule nautique à moteur, planche à voile, kitesurf, wingfoil, surf, kayak, stand-up paddle, voile légère, autres loisirs nautiques), ont été impliqués dans **378** opérations, comme suivant :



Le premier 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 s'agir également de 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.

Le deuxième fait générateur sur les personnes et sur les flotteurs de loisirs nautiques, « difficultés à manoeuvrer » 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.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations impliquant des loisirs nautiques



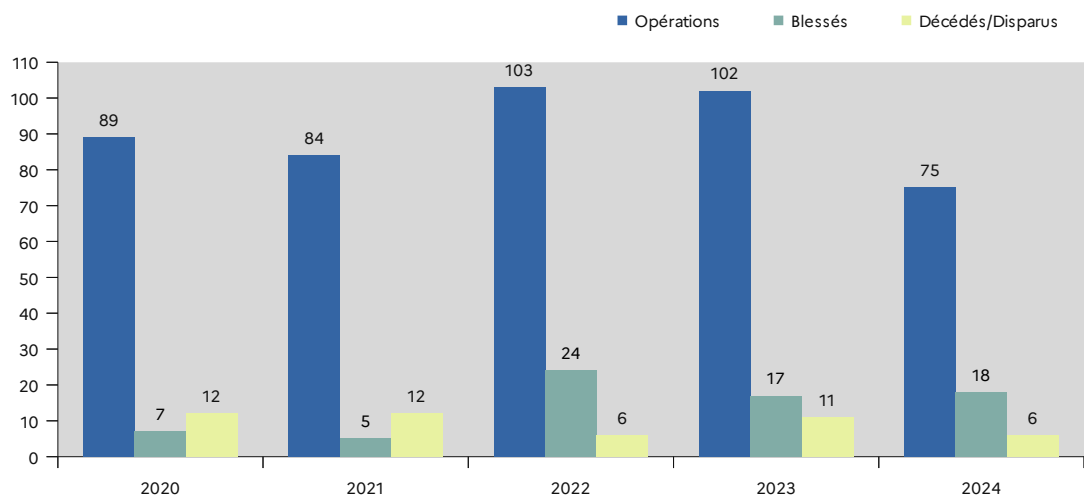
S'agissant de l'activité de **kitesurf**, **82** [62 en 2023] opérations ont été enregistrées par le CROSS-A. Le nombre d'opérations a donc nettement augmenté après une baisse en 2023.

L'absence de marquage du matériel pourtant obligatoire empêche encore d'avoir contact direct avec les personnes impliquées qui sont parfois déjà de retour à terre en sécurité sans que le CROSS-A n'en soit informé et qui poursuit des recherches inutiles.

En 2024, les opérations sur les **wingfoil** ont légèrement baissé après deux années de hausse, avec **32** événements rapportés au CROSS [38 en 2023]. Cependant, leur volume reste modeste et l'accidentologie est très limitée.

Les **véhicules nautiques à moteur** (type jet-ski) ont été à l'origine de **48** [69 en 2023] opérations en 2024 ce qui représente une baisse conséquente. Ils ont impliqué **89** [121] personnes, dont **7** [6] ont été blessées et **1** [0] décédée. **71%** de ces opérations concernent des avaries diverses (MAS ou DIV) sans engager la vie des personnes.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Evolution du nombre d'accidents de baignade

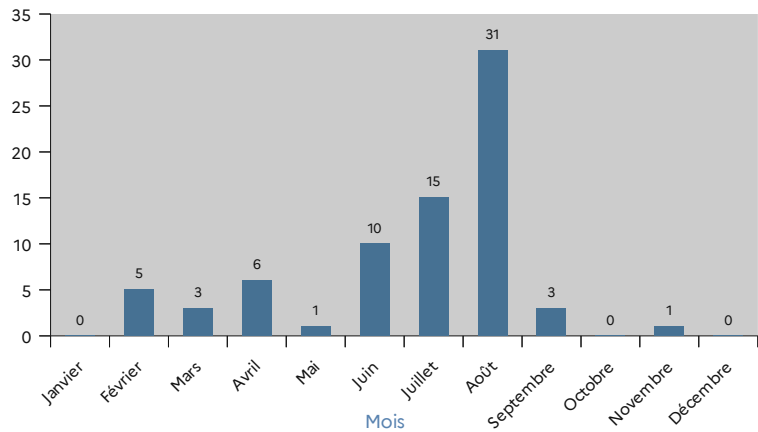


En matière de **baignade**, on dénombre **une baisse conséquente** avec **75** [102 en 2023] accidents ayant impliqué **117** personnes, dont **18** blessées. **6** [11] personnes sont décédées. La majeure partie des accidents de baignade (**87%**) a lieu dans la bande littorale plage et 300 m, contre **13%** au-delà de la bande des 300 m.

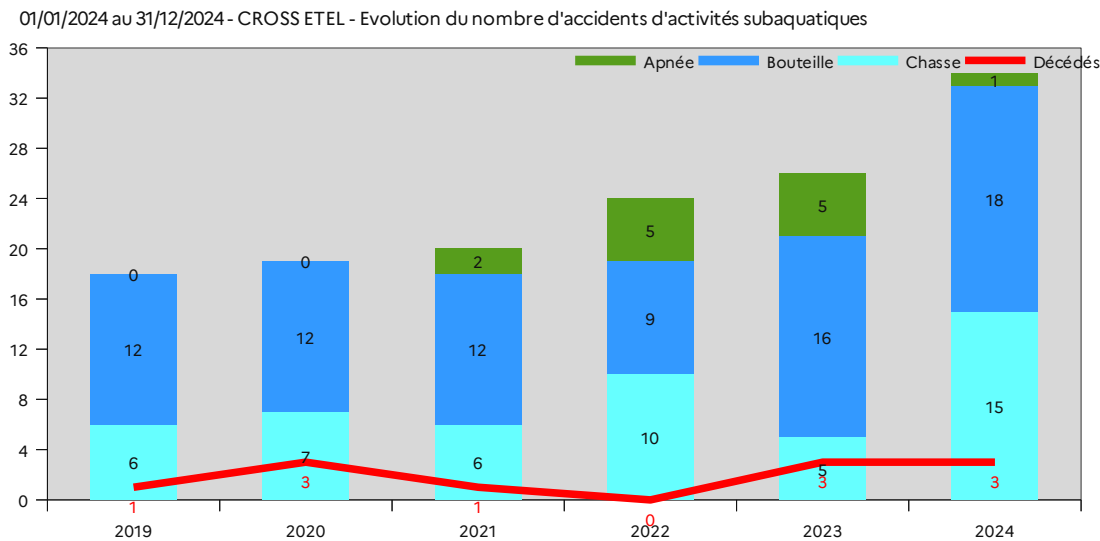
61% [43%] des **accidents de baignade** ont eu lieu entre le 1^{er} juillet et le 31 août. Contrairement aux deux années précédentes, les accidents en saison ont donc été les plus nombreux.

En août 2024, le CROSS-A a notamment coordonné **31** opérations, dont la quasi-totalité a donné lieu à l'intervention de moyens de sauvetage (**19** opérations SAR).

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations de baignade par mois

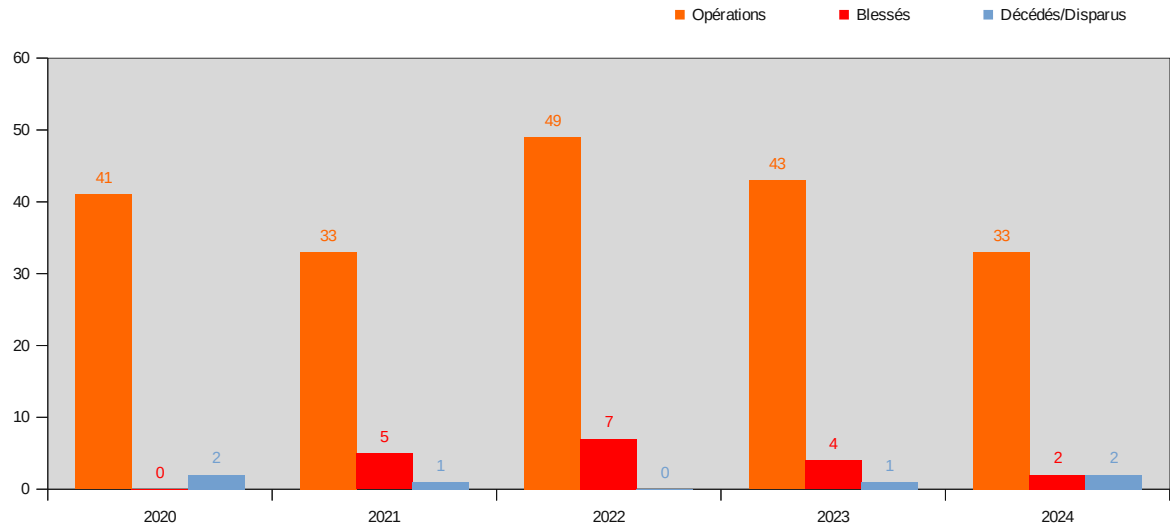


Le nombre d'opérations concernant **les activités subaquatiques** est en légère augmentation avec **34** [26 en 2023] opérations de plongée bouteille, plongée apnée et chasse sous-marine, le bilan humain pour ces activités est **3** décès [3]. Les opérations liées à la chasse sous-marine augmentent de façon significative.

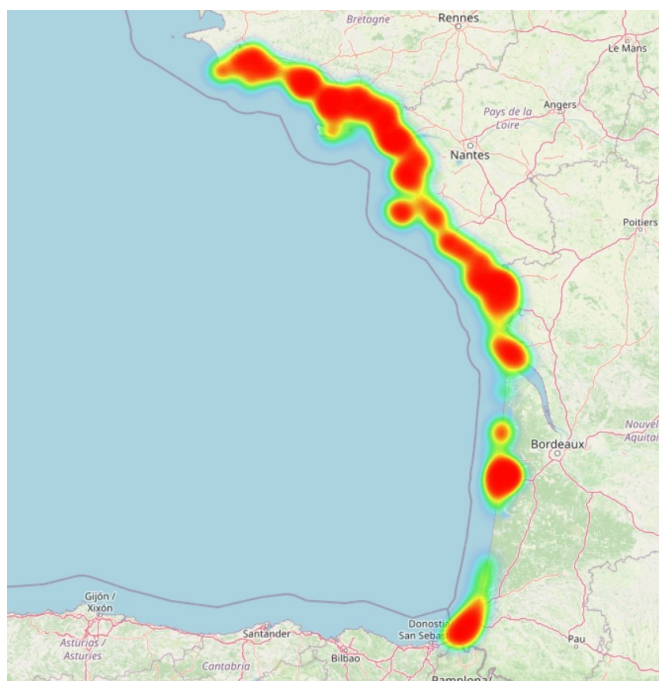


Le nombre d'opérations concernant des **kayaks** se porte à **33**, impliquant **48** personnes et entraînant **2** blessés et **2** décédés. Les événements les plus récurrents sont la difficulté à manœuvrer (9 opérations), le chavirement (5 opérations) et les situations indéterminées ou fausse alerte (18 opérations).

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Evolution du nombre d'accidents de kayak



Répartition géographique des opérations impliquant des loisirs nautiques



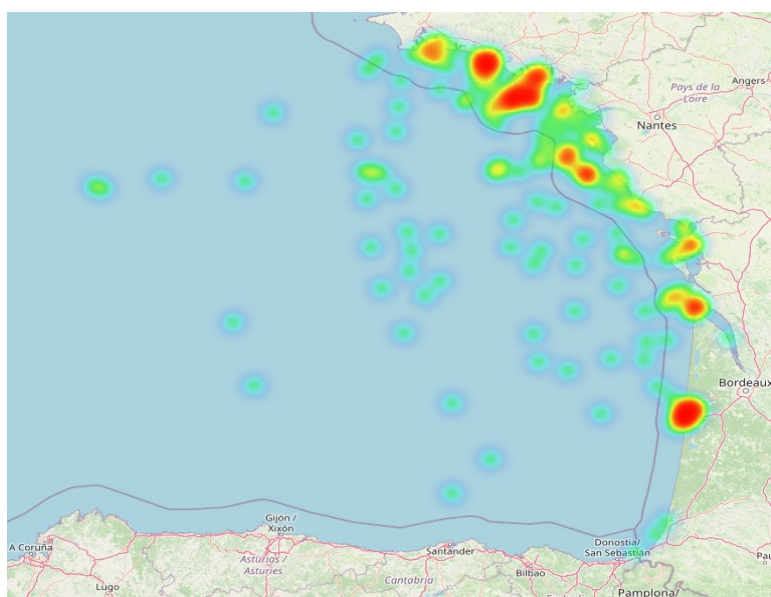
1.4. AIDE MÉDICALE EN MER

Sur les **1020** opérations avec un fait générateur sur les personnes, **206** [174 en 2023] sont identifiées comme « accident corporel » ou « problème médical ». Elles ont impliqué **210** personnes dont **120** blessés et **84** malades.

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

Le CCMM et les SCMM 64 et 29 ont participé à **238** opérations et des équipes SMUR-M ont été engagées dans **24** opérations. Ces accidents corporels et ces maladies ont impliqué **82** plaisanciers, **50** pêcheurs professionnels, **22** marins professionnels, **16** pratiquants de loisirs nautiques et **40** « autre catégorie ».

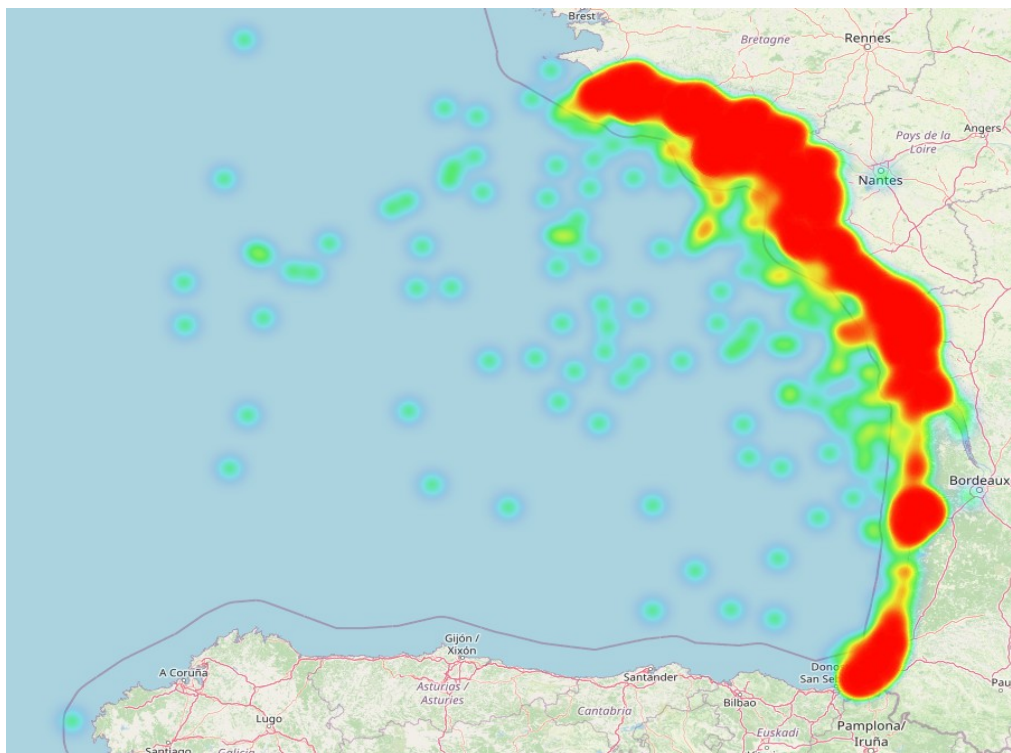
Répartition géographique des opérations d'aide médicale en mer



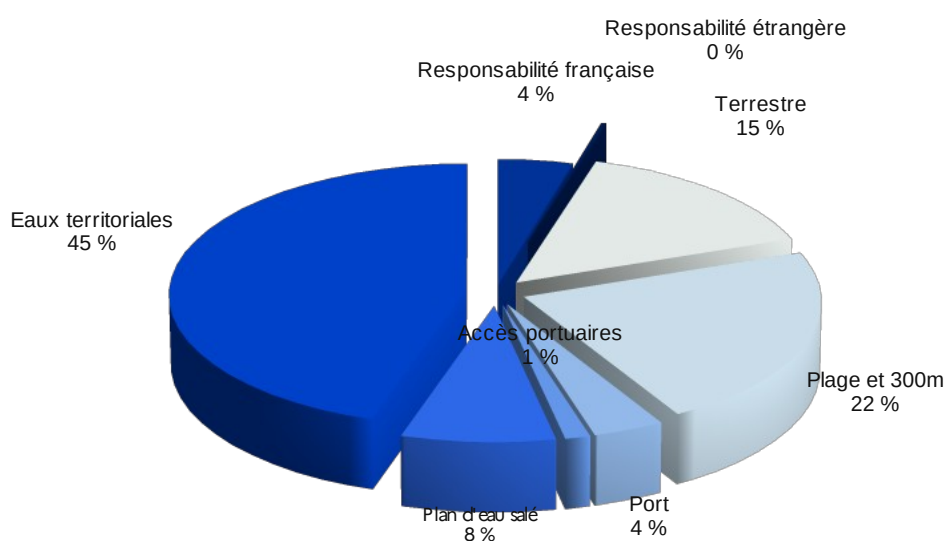
1.5. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

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 300 m, 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.

95%, [96 % en 2023] 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).



01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations par zone de responsabilité



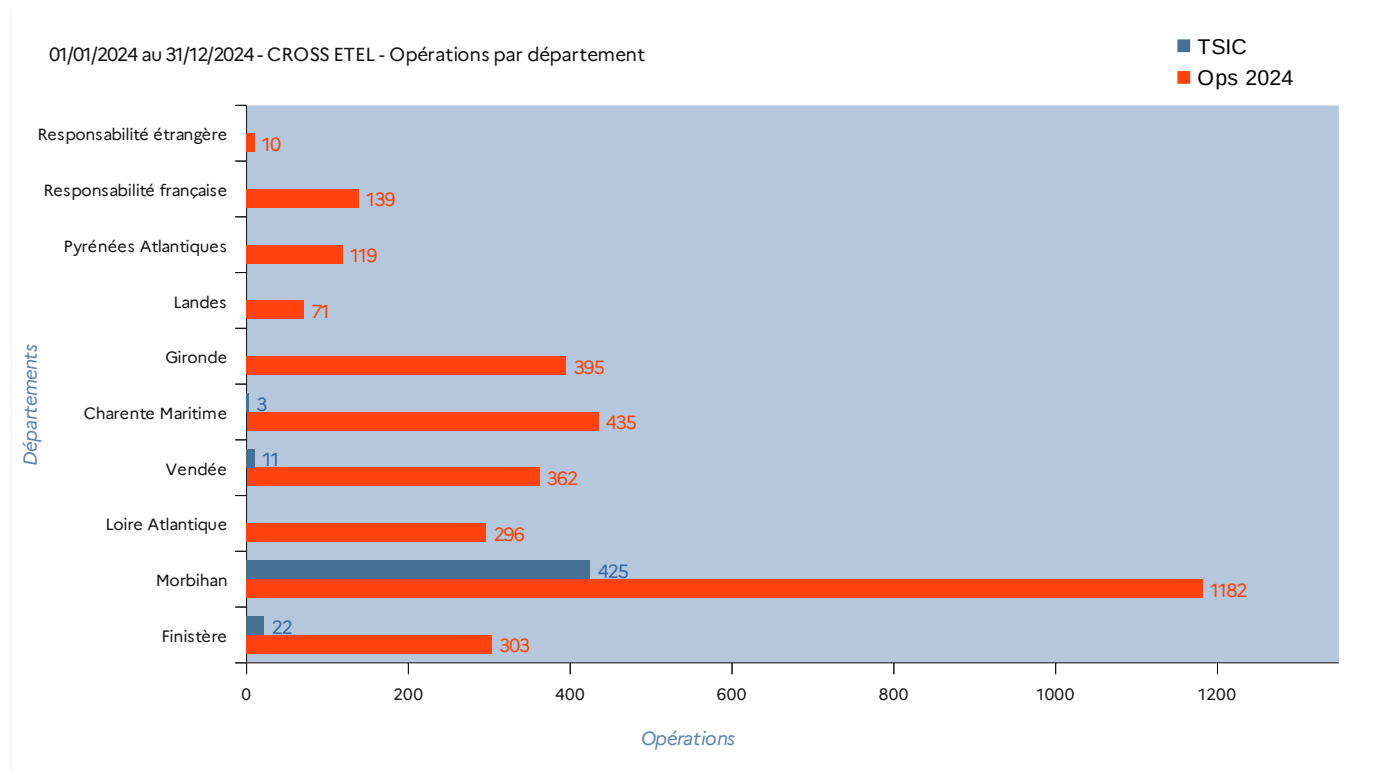
1.5.1. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR DÉPARTEMENT

Le Morbihan est à nouveau le département dans lequel le CROSS-A 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 baisse avec **1182** [1300 en 2023] opérations.

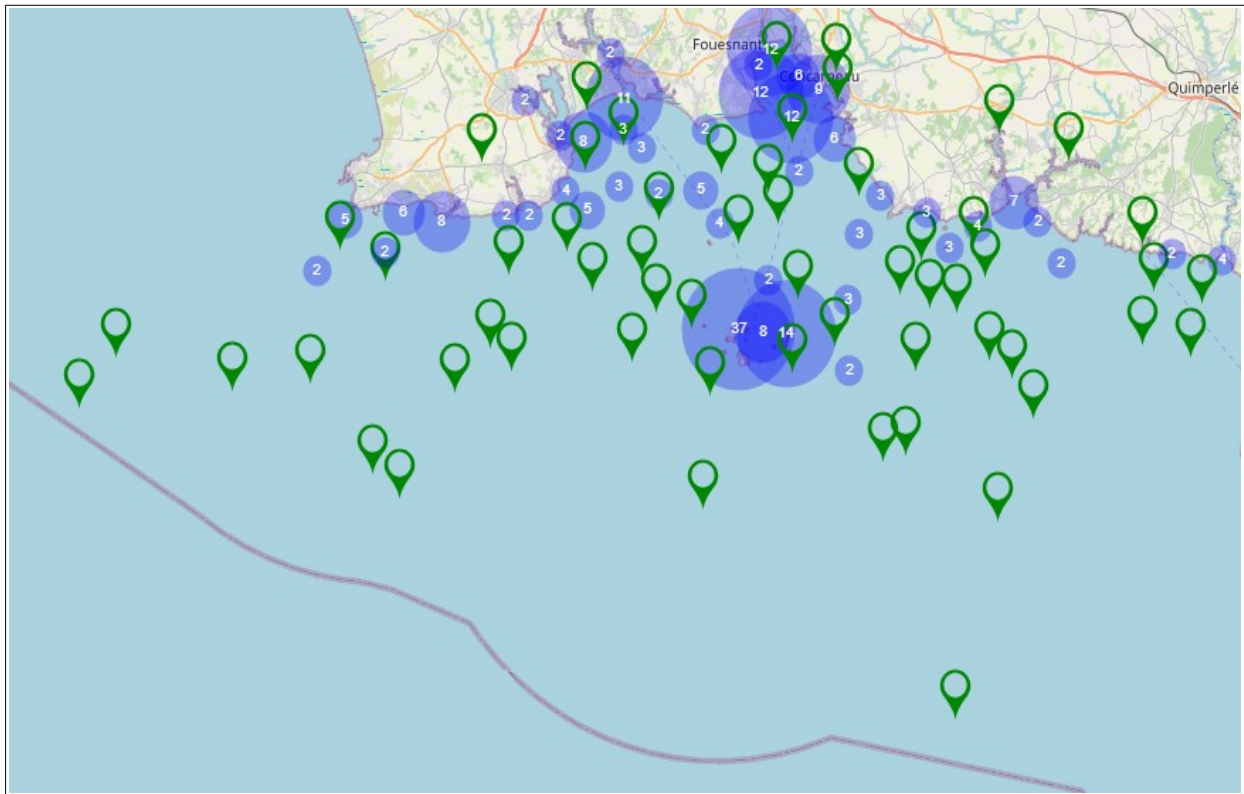
La Charente-Maritime et la Gironde arrivent en seconde et troisième position comme en 2023.

Contrairement à 2022, les opérations dans la SRR ont connu une très légère augmentation en atteignant les **139** [134] opérations revenant à un chiffre habituel [140 en 2020] après une forte augmentation en 2021.

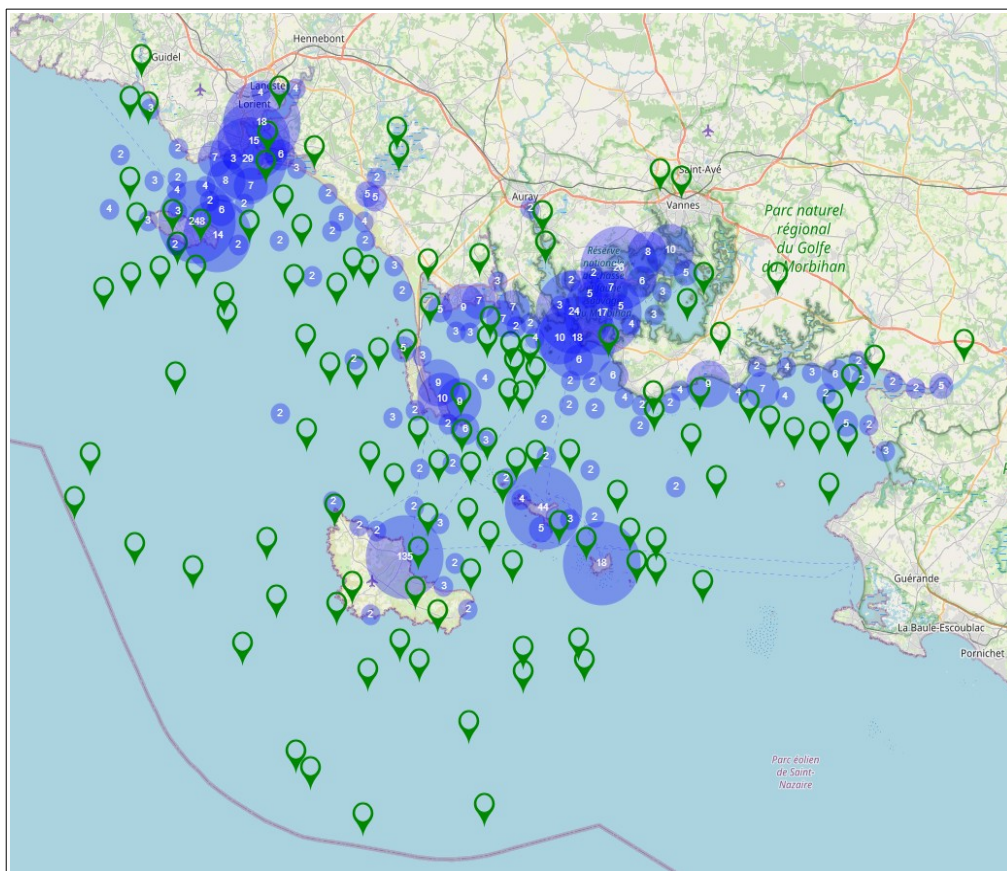
L'activité du Finistère ne représente que la côte sud de ce département incluse dans la SRR d'Etel, il faut donc additionner ce nombre d'opérations avec celui du CROSS Corsen pour en avoir une vision globale.



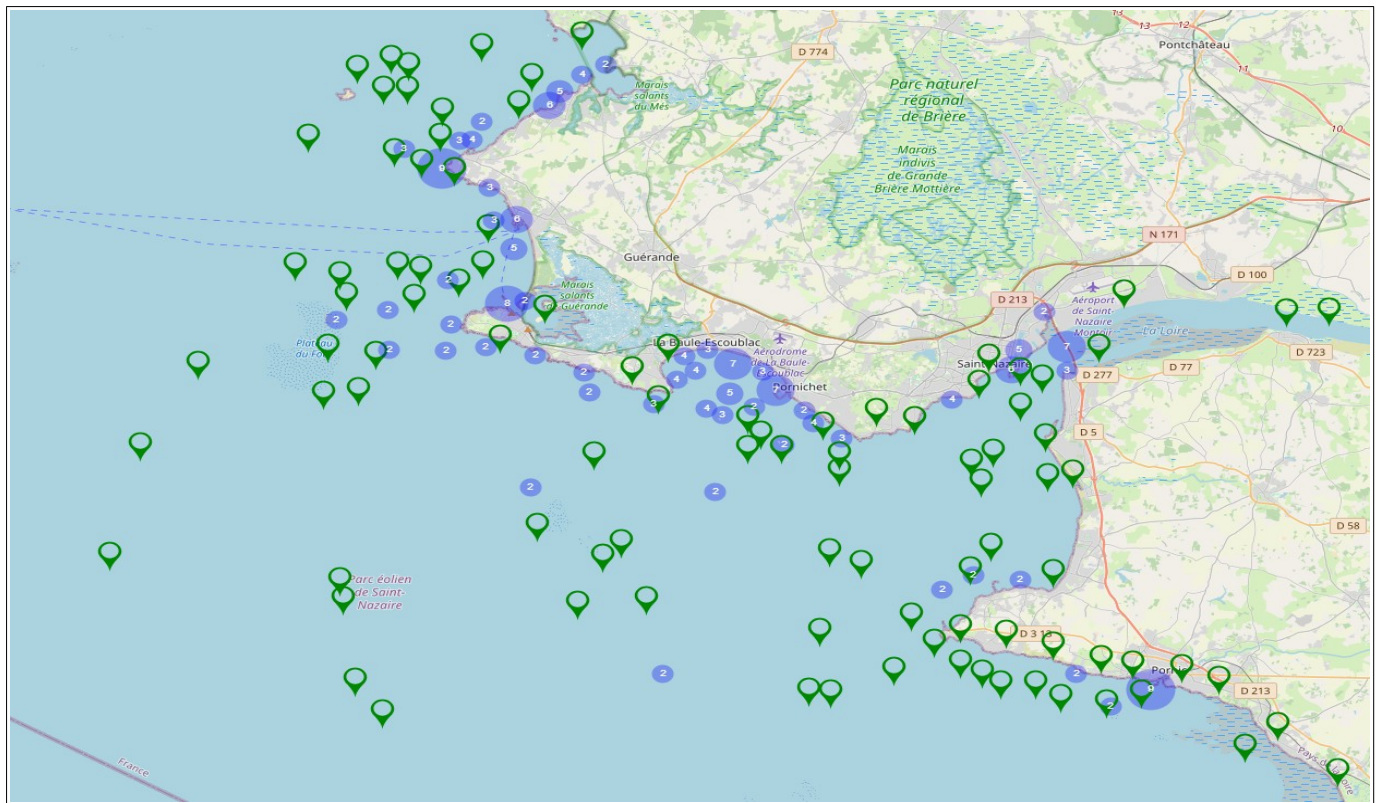
29 – FINISTÈRE SUD



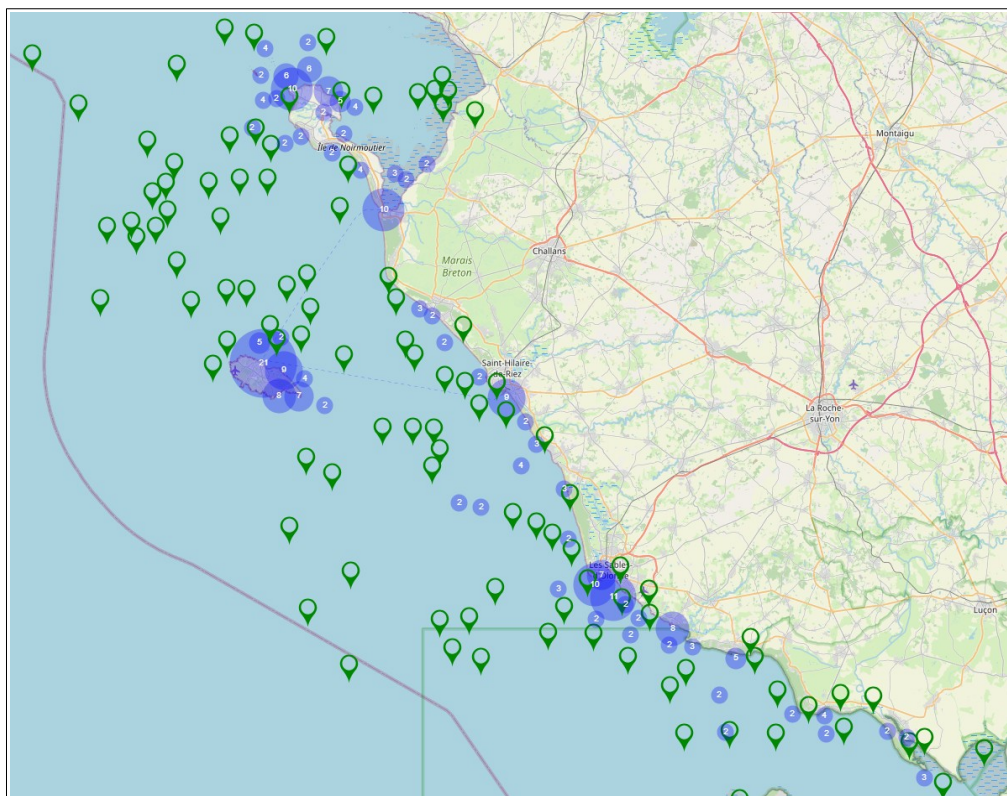
56 – MORBIHAN



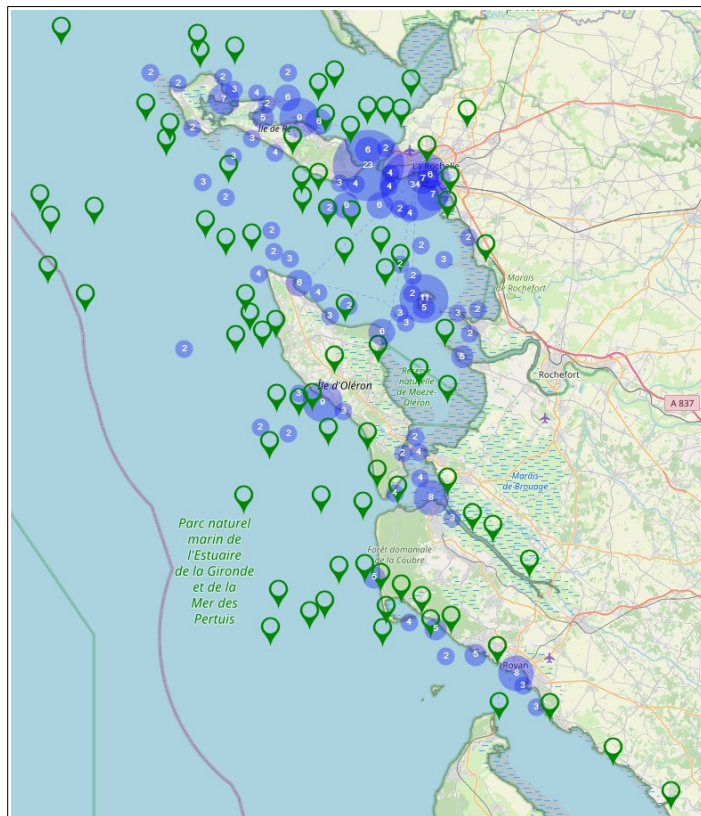
44 – LOIRE-ATLANTIQUE



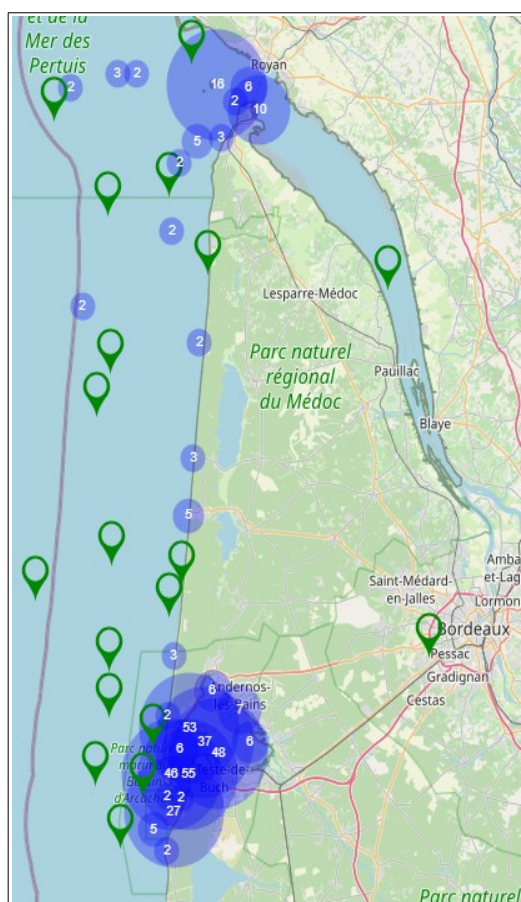
85 – VENDÉE



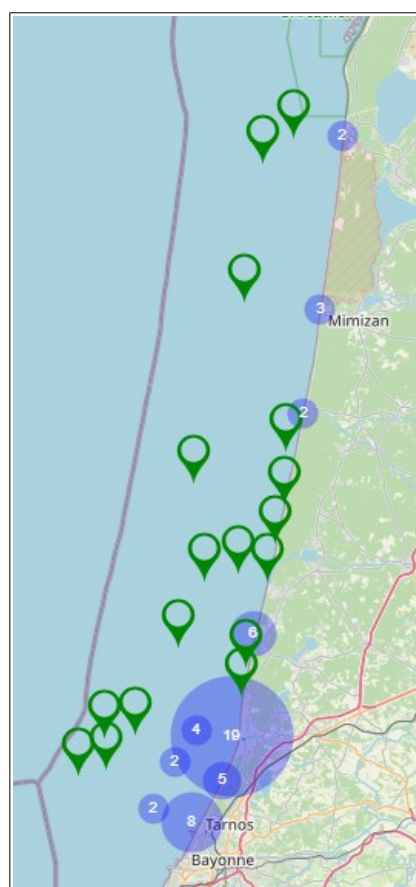
17 – CHARENTE-MARITIME

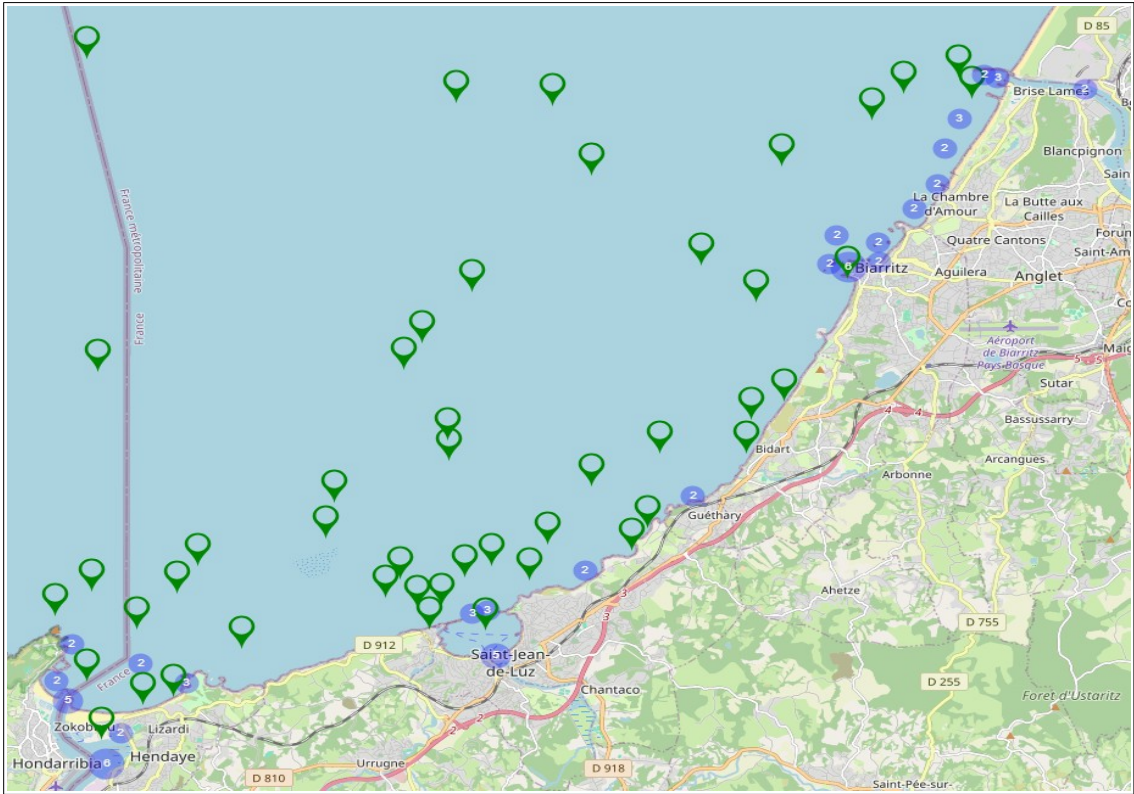


33 – GIRONDE



40 – LANDES



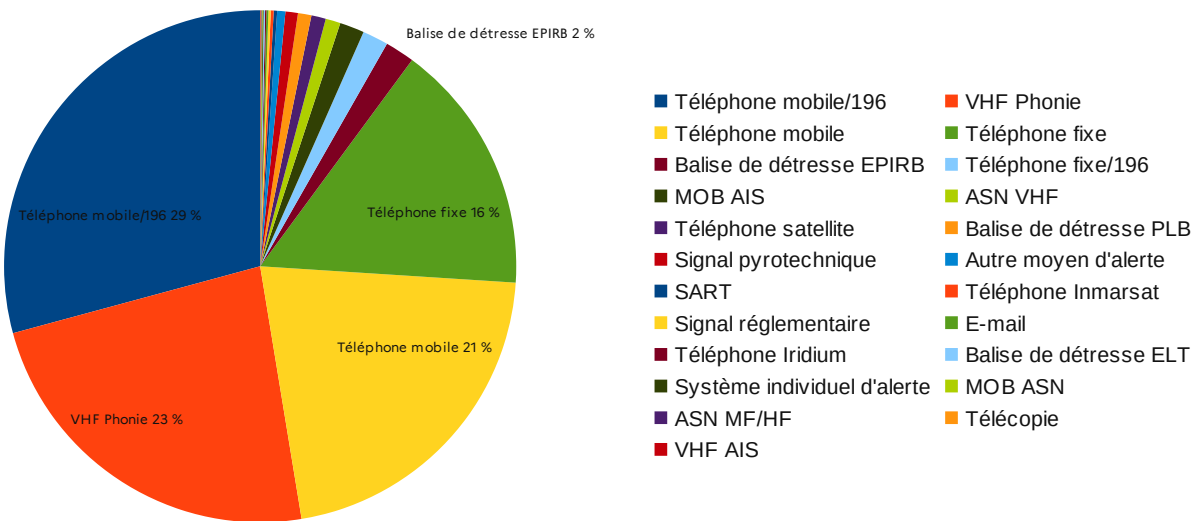


1.6. TRANSMISSION DE L'ALERTE

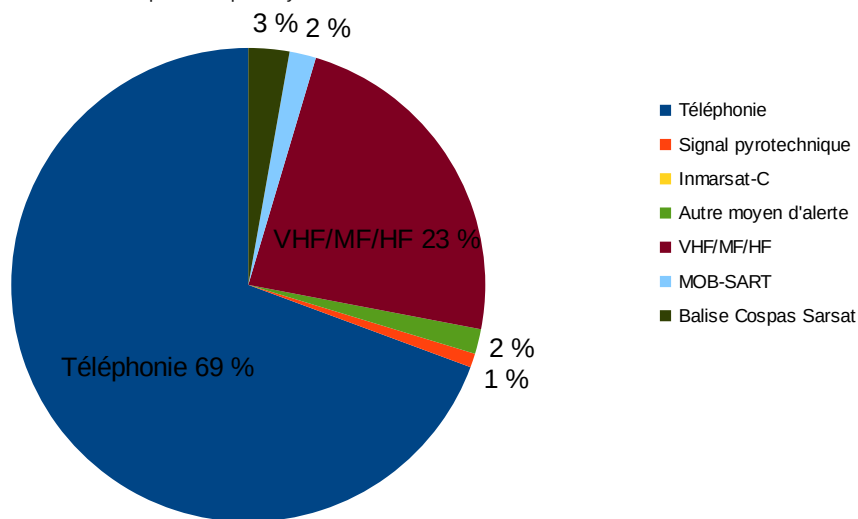
1.6.1. MOYENS D'ALERTE UTILISÉS

5413 (5987 en 2023) informations et alertes ont nécessité l'ouverture d'un dossier événement au CROSS-A. **3297** alertes ont été associées à une opération SAR, MAS ou DIV et **2116** ont fait l'objet d'un dossier événement.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations par moyen d'alerte



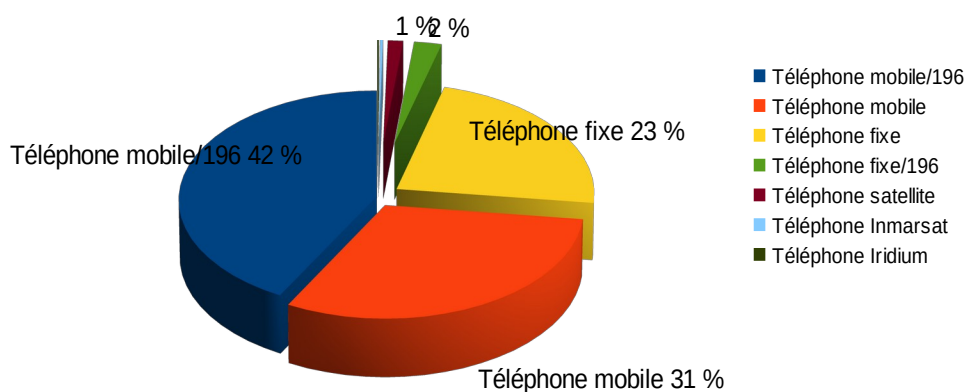
01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Opérations par moyen d'alerte



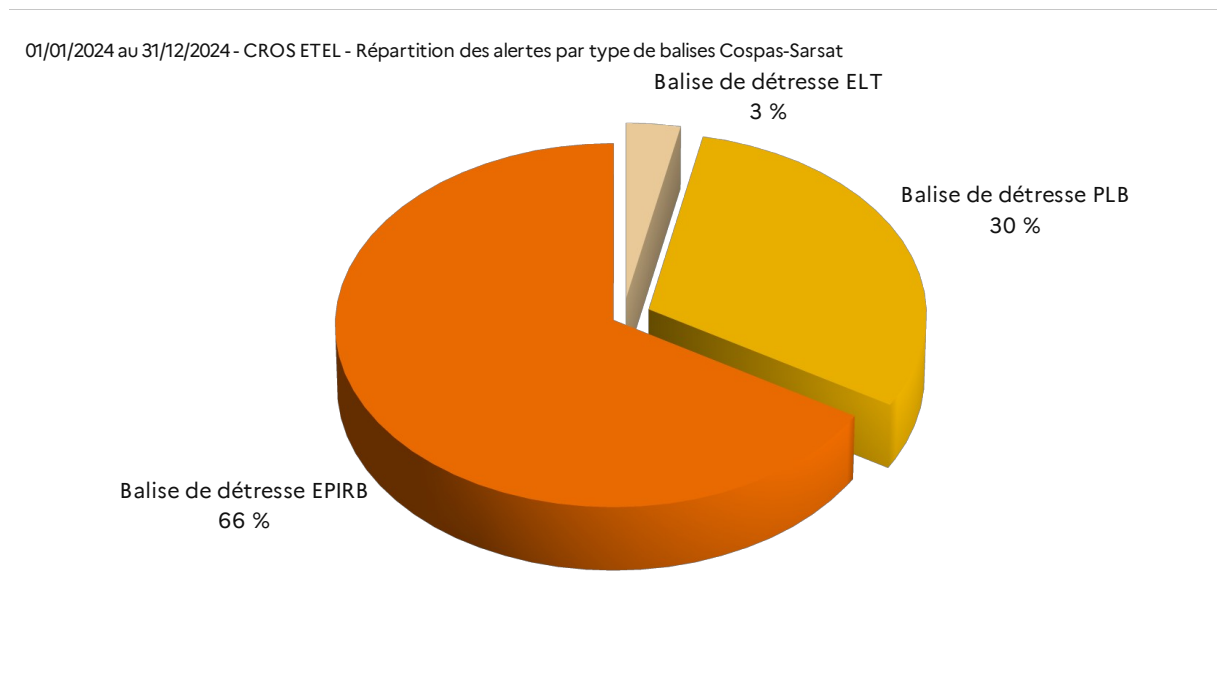
Dans **2286** cas (**69%**), le requérant utilise le **téléphone**. Ces appels, effectués vers le **numéro d'urgence 196** (appel gratuit, géolocalisable directement par le CROSS-A Etel), ou vers le numéro à 10 chiffres (02 97 55 35 35), sont réalisés par les personnes impliquées, des témoins et/ou peuvent transiter par d'autres organismes à terre tels que les CODIS, les CORG ou les SAMU.

Après deux années consécutives comme premier moyen d'alerte, le numéro d'urgence 196 est positionné comme le deuxième **moyen d'alerte** [3^{ème} en 2021] avec **1017** alertes [1137 en 2023]. Les campagnes de communication doivent se poursuivre.

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Répartition des alertes par téléphonie



Les **balises de détresse Cospas-Sarsat** représentent **92** opérations, soit **3 %** des alertes, mais **82 %** se révèlent être de fausses alertes.



La **VHF phonie** reste très utilisée, avec **23 %** [25 % en 2023] des alertes transmises par les requérants. La part de l'**ASN** est très faible que ce soit en VHF (**31** alertes) ou en MF/HF (**1** alerte), 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 systématique 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 **1** [3 en 2023] appel de détresse en MHF ASN et **0** [1] 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 2023] des alertes et restent anecdotiques même si le nombre de sources augmente (appels d'urgence depuis des Iphone ou des montres connectés ou prestataires de systèmes satellitaires possédant des centres terrestres qui relaient les alertes).

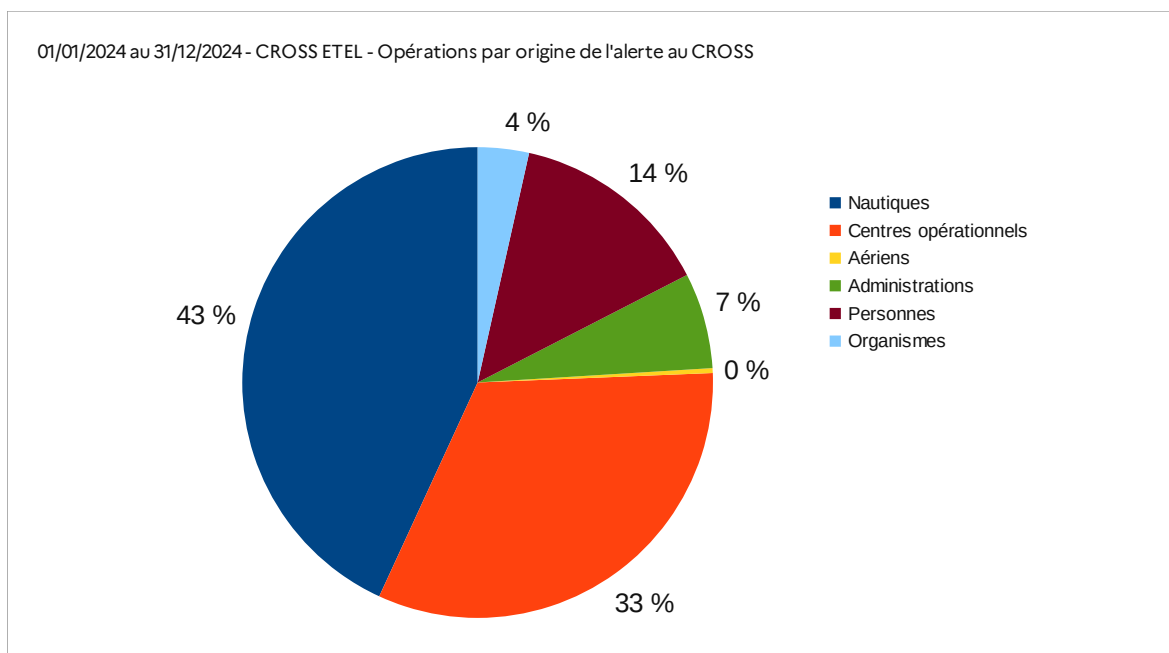
1.6.2. QUI DONNE L'ALERTE AU CROSS-A

Les alertes ont été transmises au CROSS-A :

- **1422** fois par des navires à la mer (navire impliqué, navire sur zone...)
- **1072** fois par des centres opérationnels (CODIS, SAMU, CROSS...)
- **459** fois par des personnes à terre (témoin, famille/proche, propriétaire...)
- **217** fois par des administrations (sémaphore, poste de plage, CSN...)
- **116** fois par des organismes (SNSM, port, école de voile, agent maritime, loueur...)
- **11** fois par des aéronefs (aéronefs d'administration, aéronefs militaires...)

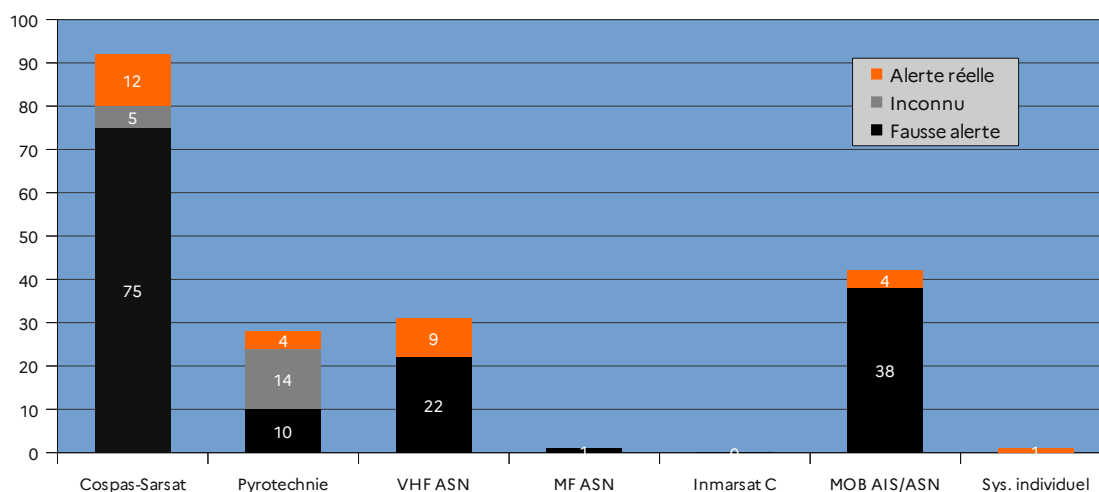
37 % [36 % en 2023] des alertes proviennent du navire impliqué, **11 %** [11 %] des alertes arrivent via les CODIS, **9 %** [11 %] sont transmises par un témoin à terre et extérieur à l'événement et **5 %** [6 %] sont transmises par les sémaphores de la Marine nationale.

27 % des appels transitent par un autre numéro d'urgence (pompiers, gendarmes, 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 92 alertes reçues, 82 % 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 en hausse [75 % en 2023].

Pyrotechnie : sur les 28 observations de feux à main et de fusées parachutes reportés, 86 % 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 42 alertes reçues [47 en 2023], 90 % 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 réalisées 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.

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, shipchandlers, etc.).

1.7. MOYENS DE SAUVETAGE

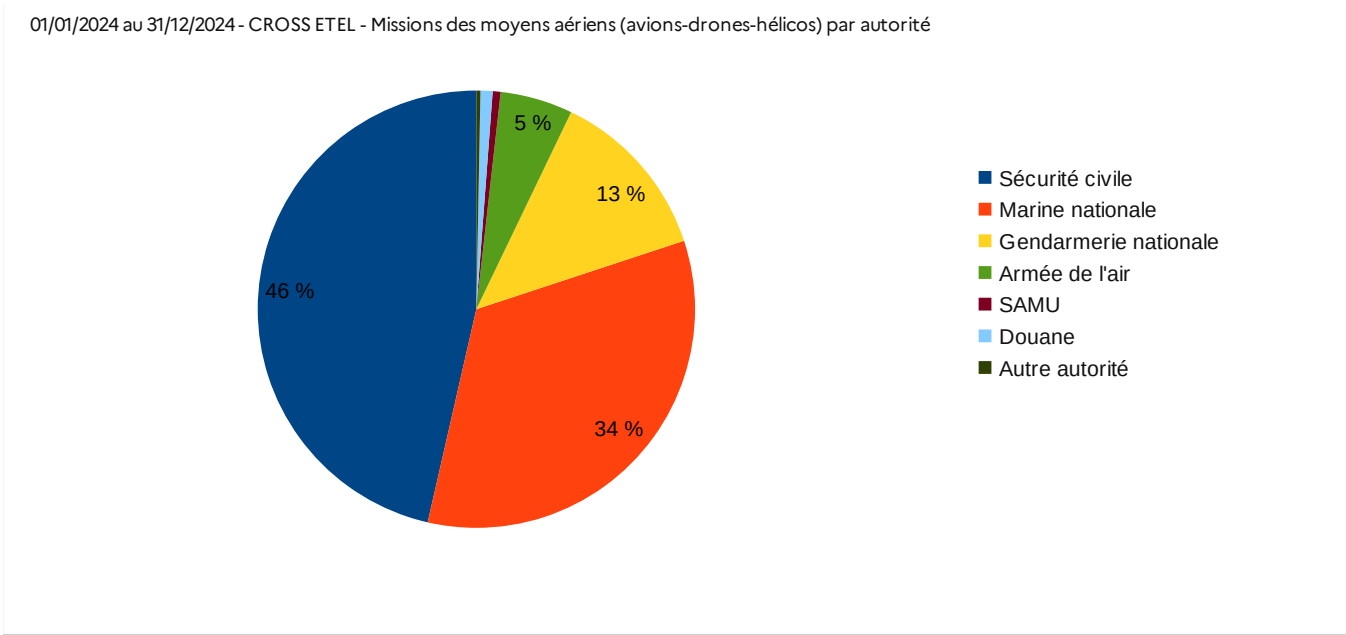
En réponse aux alertes de détresse, le CROSS-A peut solliciter l'ensemble des moyens nautiques et aériens des différentes administrations travaillant sur le domaine maritime ainsi que les vedettes, semi-rigides ou VNM de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) et la disponibilité sans faille 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, **4694** missions [5296 en 2023] pour **5409** heures [6373] de moyens aériens, nautiques et terrestres ont été coordonnées par le CROSS-A Etel.

1.7.1. MOYENS AÉRIENS

La répartition des **336 missions** [384 en 2023] de moyens aériens, pour une durée de **332 heures** [370], sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :



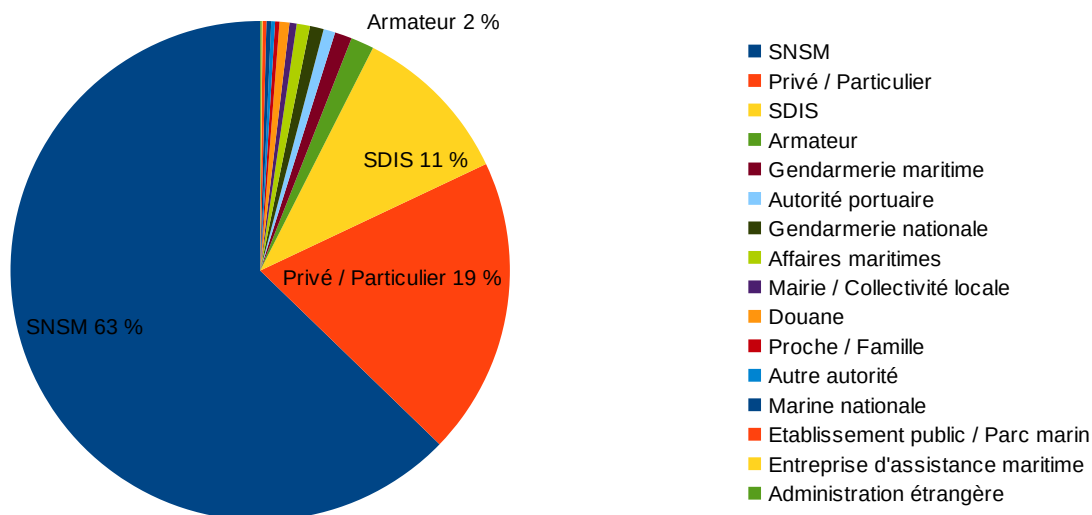
En 2024, le nombre de missions des moyens aériens et le nombre d'heures de vol correspondantes ont diminué (**-48 missions** et **-38 heures**), après deux années de hausse en raison probablement de la baisse du nombre d'opérations.

Il est à noter malgré tout, que la baisse du nombre d'heures n'est pas proportionnelle à la baisse du nombre de missions.

1.7.2. MOYENS NAUTIQUES

Sur les **3227 missions** [3588 en 2023] des moyens nautiques pour une durée totale de **4132 heures** [4768], les bénévoles de la SNSM continuent à tenir le rôle de premiers partenaires maritimes du CROSS-A, assurant **2042** 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 **19 %** des interventions nautiques. Ce pourcentage est légèrement supérieur à 2023. 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.

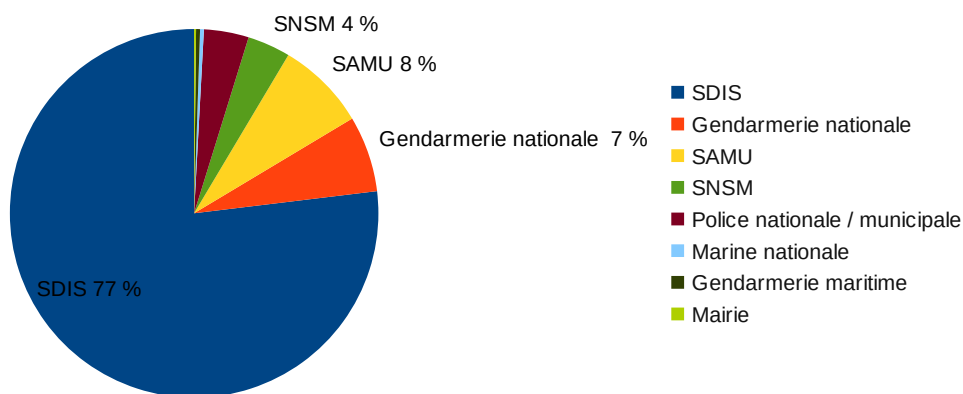
01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Missions des moyens nautiques par autorité



1.7.3. MOYENS TERRESTRES

La répartition des **585 missions** [759 en 2023] des moyens terrestres pour une durée de **619 heures** [910], engagés sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :

01/01/2024 au 31/12/2024 - CROSS ETEL - Missions des moyens terrestres par autorité



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°0582 du 23 mars 2024

Chute à la mer sur navire de pêche « FRUIT DE LA PASSION » –
Large Saint Gilles Croix de Vie - 85

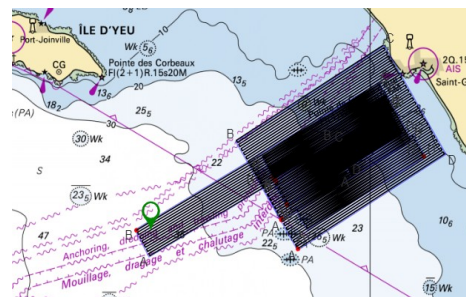
Vent de W force 4, mer 4 et visibilité 09 nq

1 marin disparu

1 navire de pêche assisté

SRU : Guepard Yankee, Dragon 17, Falcon 50, SNS 084, SNS 154,

Navires de pêche, Sémaphore St Sauveur



Opération SAR n°1747 du 09 juin 2024

Naufrage vedette « L'ANGE NOIR » - Noirmoutier - 85

Vent WNW 5, mer 3 et visibilité 10 Nq

1 personne décédée et 3 tirées d'affaires seules

1 navire coulé

SRU : SNS 298 et SNS 6-005, Guepard Yankee, BLS et

VSAV pompiers, SCMM 64, Patrouille Gendarmerie



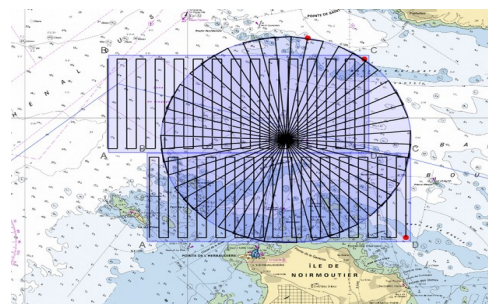
Opération SAR n°2162 du 04 juillet 2024

Perte palanquée de 3 plongeurs – Noirmoutier - 85

Vent de W force 4, mer 4 et visibilité 12 Nq

3 personnes secourues retrouvées après recherche

SRU : Guepard Yankee, SNS 200, SNS 17-01 ? VSAV pompiers



Opération SAR n°2278 du 09 juillet 2024

Isolement par la marée - Noirmoutier - 85

Vent de NW force 2, mer 3 et visibilité 10 Nq

1 personne secourue

SRU : Guepard Yankee, SNS 298, SNS 725 et BLS et VSAV pompiers



Opération SAR n°2308 du 10 juillet 2024

Incendie voilier « OCEAN KID » - Golfe de Gascogne

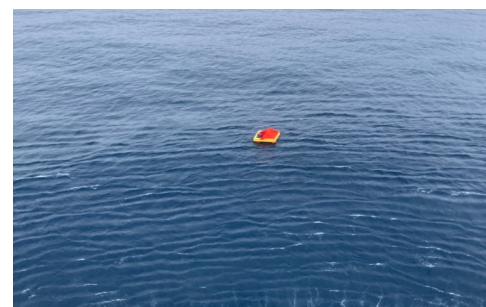
Vent de SW force 1, mer 3 et visibilité 08 Nq

1 personne secourue

1 navire coulé

SRU : H160, SMUR MAR Brest, Navire militaire

« BRANDENBURG », SCMM 29



Opération SAR n°2665 du 23 juillet 2024

Interaction orques voilier «LYLAN ET KHIEM » - Golfe de Gascogne

Vent de NNW force 2, mer 3 et visibilité 10 Nq

2 personnes secourues

1 navire remorqué

SRU : FALCON 50, SNS 099, H160, Navire militaire CDT BLAISON



Opération SAR n°3077 du 04 août 2024

Abordage 2 VNM – Bassin d'Arcachon – 33

Vent de NNW force 4, mer 3 et visibilité 10 Nq

3 personnes secourues et blessées et 1 personne décédée

2 VNM assistés

SRU : Dragon 33, SNS 250 et VSAV Pompiers.



Opération SAR n°3782 du 23 août 2024

Chute à la mer sur dériveur – Baie de Quiberon - 56

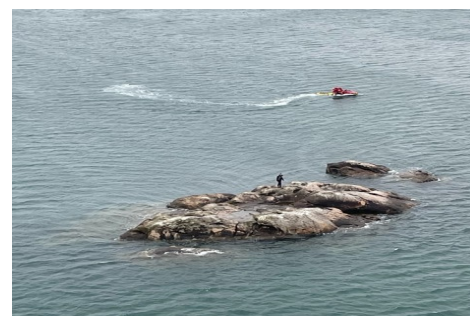
Vent de WSW force 4, mer 3 et visibilité 06 Nq

2 personnes secourues

1 navire déséchoué

SRU : H160, SNS 158, SNS 7-019, BLS pompiers et

Sémaphore St Julien



Opération SAR n°3818 du 23 août 2024

Echouement navire à passagers « L'HENDAYAIS II » – Hendaye - 64

Vent de S force 2, mer 3 et visibilité 09 Nq

38 personnes secourues

1 navire assisté

SRU : SNS 094, SNS 149, VNM, BLS et VSAV pompiers



Opération SAR n°3990 du 30 août 2024

Chute à la mer S/R « LET'S GO II »- Coureaux de Groix – 56

Vent de NE force 4, mer 2 et visibilité 6 Nq

1 personne décédée retrouvée après recherche

1 navire remorqué

SRU : Dragon 56, SNS 147, SNS 252, BLS et patrouille Pompiers,

Patrouille police et BSL Lorient.



Opérations SAR n°4266 du 16 septembre 2024

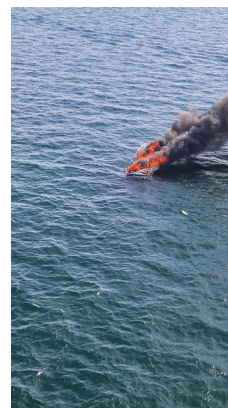
Incendie sur vedette « OURS BLEU » - Ile de Ré – 17

Vent de N force 2, mer 2 et visibilité 10 Nq.

2 personnes blessées et secourues

1 navire coulé

SRU : Guepard Yankee, Dragon 17, SCMM 64, SNS 458 et
BLS Pompiers.



Opérations SAR n°4458 du 27 septembre 2024

Démâtage et chavirement voilier « KILIKI » - Golfe de Gascogne

Vent de WNW force 7, mer 6 et visibilité 5 Nq

6 personnes secourues dont 1 blessée

1 voilier à la dérive

SRU : H160, ATL2



Opération SAR n°4959 du 27 septembre 2024

Chute à la mer suite talonnage voilier « ZIG ZAG » -

Noirmoutier - 85

Vent de W force 6, mer 5 et visi 2 Nq

2 personnes secourues, blessées et retrouvées après recherche

SRU : Guepard Yankee, SNS 084, SNS 17-01, Sémaphore
St Sauveur, SCMM 64, VSAV Pompiers.



Opération SAR n°4903 du 28 octobre 2024

Accident de chasse sous marine – Plateau de Rochebonne

Vent de WSW force 1, mer 4 et visibilité 10 Nq.

1 personne décédée

1 navire assisté

SRU : Guepard Yankee, CCMM Toulouse, SCMM 64,
Navire de pêche « ARMANDECHE », S/R « MADDIE »,
Equipe SMUR MAR La Rochelle, VSAV Pompiers et
Gendarmerie Maritime « VERTONNE ».



1.9. BILAN

L'année 2024 a présenté un volume d'activité en nette baisse par rapport à l'année 2023 pour la majorité des catégories d'activités.

La première explication est la météo morose pendant toute la durée des vacances scolaires de juillet et août malgré une météo un petit peu meilleure en août ayant entraîné une baisse de fréquentation sur la côte.

On retrouve cette baisse dans toutes les activités liées au nautisme (locations de bateaux, visiteurs dans les ports, etc...).

Le déroulement des jeux olympiques en France, ainsi que les soucis de pouvoir d'achat peuvent aussi être considérés comme des facteurs concourants.

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'AML¹ en juin 2023 couplée 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 2024 confirme le rôle primordial joué par les moyens des stations SNSM.

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 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 (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 (notamment des élèves officiers marine marchande).

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 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 à l'éventuel service MAS étranger compétent et suit l'évolution de la situation.

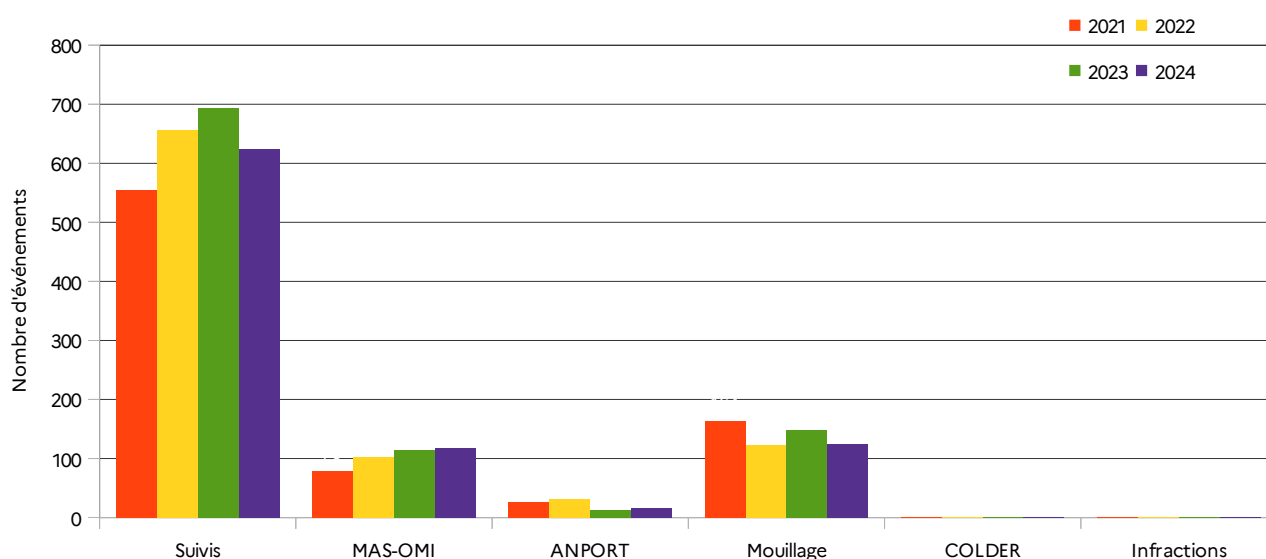
2.2. SYNTHÈSE CHIFFRÉE DE L'ANNÉE

En 2024, le CROSS-A Etel a traité **955** [967 en 2023] messages de comptes rendus « SURNAV » et a ouvert **884** [970] dossiers opérations SURNAV .

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

- **118** [115] 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.
- **625 [693]** 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)
- **16 [13]** dossiers liés à des signalements d'anomalie effectués par une autorité portuaire, une station de pilotage ou un CSN.
- **124 [148]** demandes de mouillage dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales.
- **1 [0]** événement ayant donné lieu à la rédaction d'un procès verbal d'infraction (SM Albatros).
- **1 [0]** événement COLDER (perte de cargaison à la dérive – LUCIA B).
- La stabilisation, voire la légère diminution du nombre d'opérations peut notamment s'expliquer par un enrichissement des bases de données sur les contacts à bord des navires qui permettent rapidement d'avoir dans une majorité de cas des informations sur la situation du navire.



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 **72 %** des cas par le SEG, dans **24 %** par les sémaphores et seulement dans **4 %** 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 «MIGOS» 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.

Depuis 2024, le CROSS dispose également des informations sur les pistes AIS reçues par le réseau AIS RIE centralisées par une station logique côtière (LSS). Ces informations alimentent le SI métier SEAMIS.

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 2024, **955** [967 en 2023] 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 **124** [148 en 2023] mouillages.

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

- **47** demandes pour motif « météorologique », dont **0** refusée et **1** demande annulée ;
- **54** demandes pour motif « commercial », dont **2** refusées et **2** annulées ;
- **22** suivis de mouillage de navires à passagers et **1** suivi de mouillage de yacht.

Le CROSS a donc refusé **2** 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.

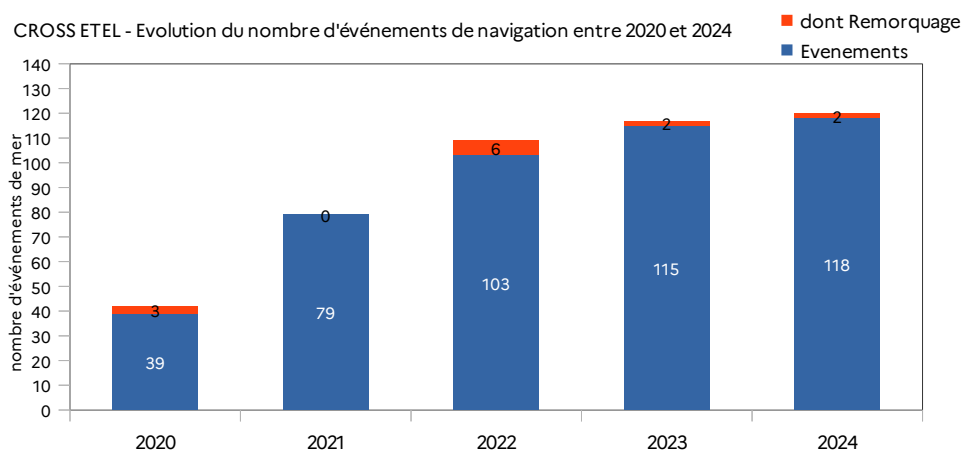
Finalement, **119** mouillages ont effectivement été réalisés et ont fait l'objet d'une surveillance par le CROSS-A et le sémaphore de la zone dans le cadre de leurs attributions.

Les zones de mouillage gérées par le CROSS les plus fréquentées sont celles des Sables d'Olonne (commercial – 43), Belle Ile (météo 23 / paquebots 14) et La Rochelle (météo – 21).

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 2024, le CROSS-A Etel a suivi **118** [115 en 2023] événements de mer ou de navigation liés à des navires de commerce en avarie ou en capacité de navigation restreinte.



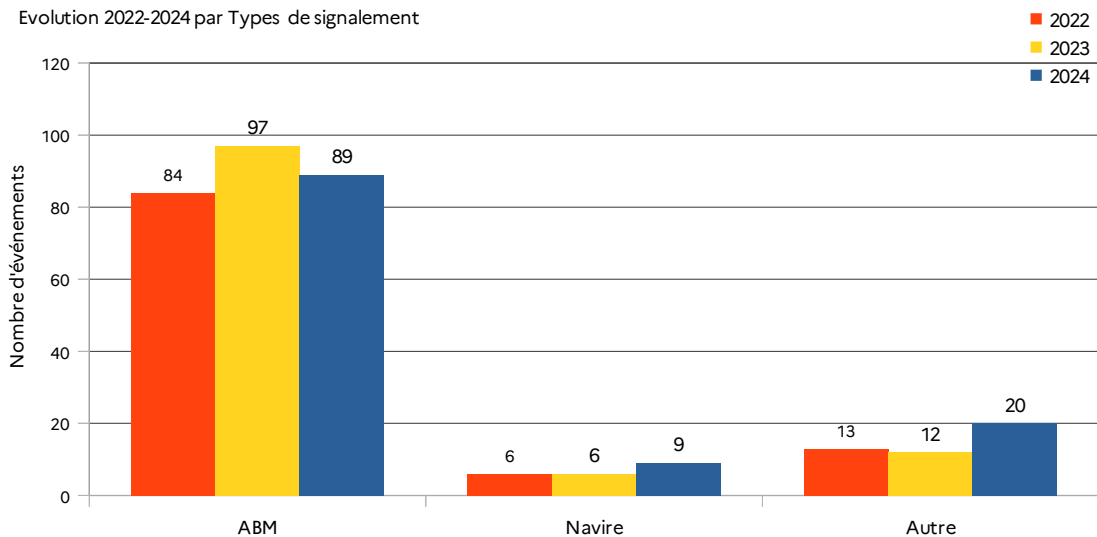
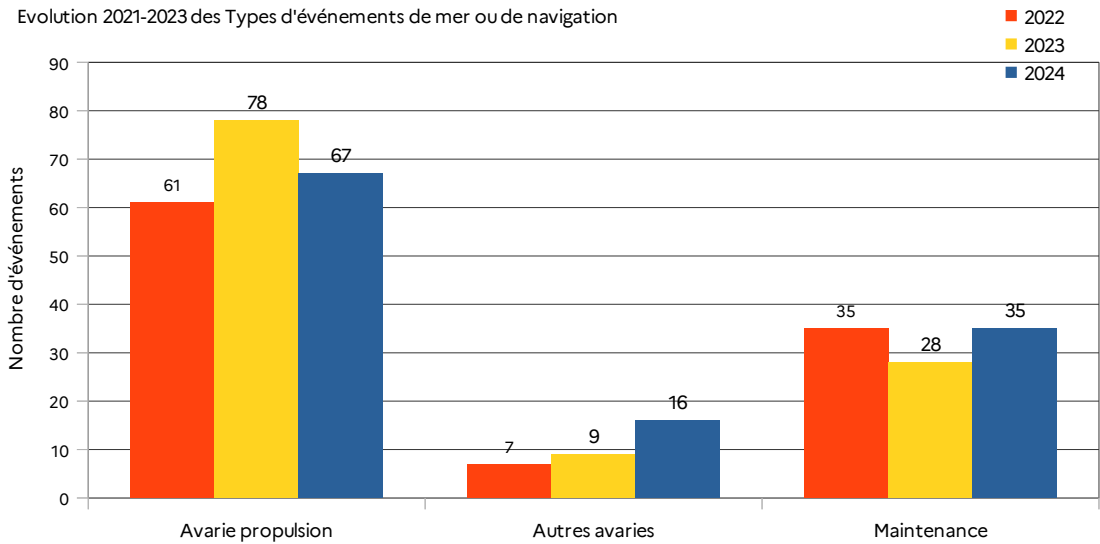
Parmi ces événements, **2** [2 en 2023] ont fait l'objet d'un remorquage (1 rupture de remorque 1 avarie de propulsion) par des remorqueurs privés et **1** nécessité la mise en œuvre d'une EEI.

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

Parmi ces événements, **1** [0 en 2023] opération a nécessité le déclenchement du volet ORSEC « aide à navire en difficulté » de niveau 2. Cette situation est détaillée dans la partie concernant les opérations marquantes.

La majorité des événements (70 %) 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 **8** minutes et **72** heures, avec une durée moyenne de **2** heures.



Une nouvelle fois, la répartition par types de signalements montre que les navires se signalent rarement par eux-mêmes (**9** cas sur **118 – 8 %**).

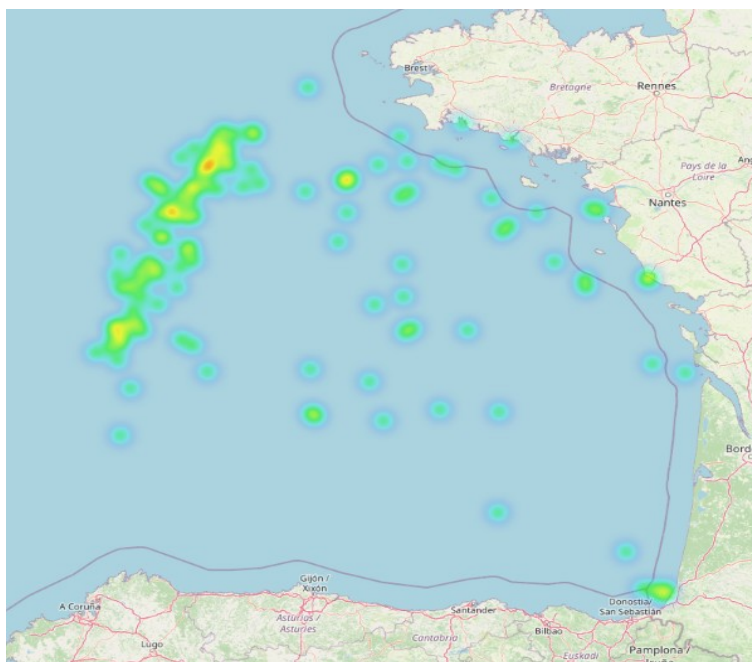
Cela peut souvent s'expliquer par la sollicitation rapide du CROSS qui intervient alors que les investigations sont encore en cours à bord. Cette sollicitation rapide est nécessaire en zone côtière et lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Celle-ci a également un rôle préventif, car 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 **89 situations (75 %)** 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 (**16 %**) dans la bande côtière des 24 milles où les marges sur les délais d'intervention des moyens sont forcément réduites.

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

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



2.5. OPÉRATIONS MARQUANTES

21 février 2024 – Rupture de la remorque entre le remorqueur « Sea Dream » et la coque de l'ex-frégate « Cassard »

7 Nq à l'ouest du plateau de Cordouan – Vent de SE - 2 Bf – Mer peu agitée

ORSEC MARITIME ANED 2 – EGI COM – remorqueur RM THOMAS – EEI déposée sur la coque par hélicoptère Marine Nationale « Guépard Yankee »

Coque de l'ex « Cassard » remorquée par « RM Thomas » vers le port du Verdon

19 août 2024 – Abordage entre le navire de charge « OLGA » et le navire de charge « IVER BLESSING » en ZMFR de Saint Nazaire

ZMFR de Saint Nazaire – 8,4 Nq à l'ouest de la pointe St Gildas – vent de SW 2 Bf – mer peu agitée – visibilité réduite

Le vraquier « OLGA » à l'appareillage de la ZMFR de Saint-Nazaire aborde le chimiquier « IVER BLESSING » toujours au mouillage en zone d'attente du port de Saint-Nazaire.

Après des réparations de fortune le navire « OLGA » est autorisé à appareiller pour un chantier polonais.

2.6. BILAN

Le nombre de dossiers SURNAV suivis par le CROSS se stabilise, ce qui est logique au vu des très bonnes performances actuelles de détection des pistes AIS satellitaires qui tendent vers un plafond.

Le concours fondamental des sémaphores et la bonne coopération avec les capitaineries, les pilotes maritimes et les CSN reste constant et primordial. Des rencontres avec la majeure partie des capitaineries de la façade ont eu lieu en 2024 pour une meilleure connaissance mutuelle.

Cela a notamment été le cas avec la capitainerie du port de Saint-Nazaire au vu de la sensibilité des pétroliers et des méthaniers de taille importante qui fréquentent ce port (infraction méthanier SM Albatross, situations rapprochées lors de forts coups de vents hivernaux).

La mise en œuvre d'un renfort estival en 2024 pour la mission SURNAV a à nouveau montré toute sa pertinence.

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 proches de la côte, 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.

Les prochains enjeux concernent notamment l'appropriation des nouveaux outils de détection des situations anormales et de suivi des opérations SURNAV qui sont ou seront intégrés à l'environnement du SI métier SEAMIS.

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.

Cela a notamment été le cas l'été 2024 pendant le suivi sur plusieurs semaines d'une bouée de balisage dérivant depuis Saint-Pierre et Miquelon.

L'utilisation du SI PING pour cette démarche est prévue à partir de début 2025.

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 AtoN (*automatic identification system Aide to Navigation*) qui utilise les fréquences de communications maritimes VHF.

Depuis fin 2024, cette activation est possible via le réseau des émetteurs / récepteurs du CROSS.

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 station 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 **430** bulletins météorologiques spéciaux (BMS). Le nombre de BMS a augmenté de manière significative par rapport aux années précédentes (394 en 2023, 279 en 2022)

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 de Ferret.