



**MINISTÈRE
CHARGÉ DE LA MER
ET DE LA PÊCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interrégionale de la mer
Nord Atlantique-Manche Ouest

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage ETEL



BILAN D'ACTIVITÉ 2025



AFFAIRE SUIVIE PAR

AC1AM 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 BLAIS Marion
PM BRIFFAUT Arnaud

RELECTEURS

APAM SELLIER Vincent
A2AM REBOUD Marie
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 Étel

Tel : 02 97 55 35 35 - 196

Adresse postale : 40 avenue Louis Bougo, 56410 ÉTEL

Adresse mail « opérations » : etel@mrccfr.eu

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

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Etel

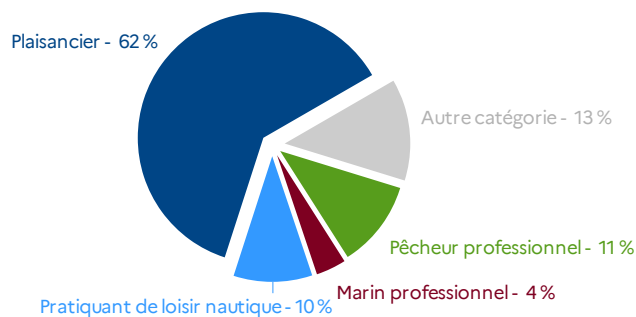
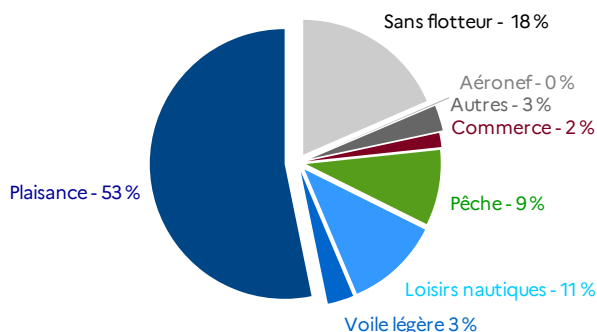
BILAN 2025 - MEMENTO

NOMBRE DE DOSSIERS OUVERTS

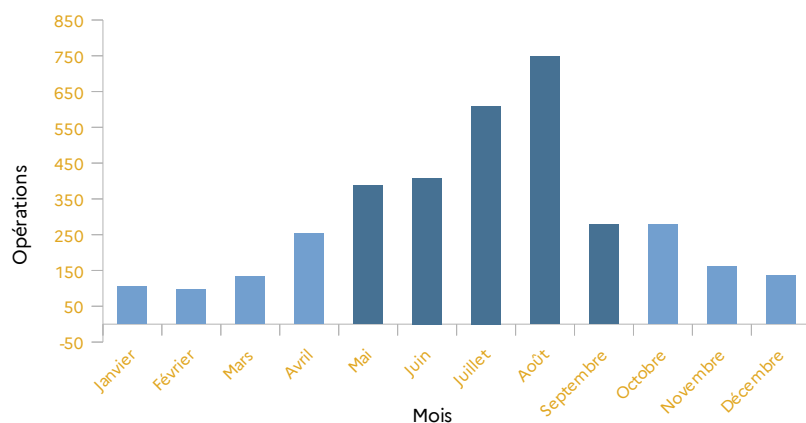
Réception de l'alerte
196 : 33 % - VHF 16 : 22 %
Via un autre centre de
secours : 25 %

5268

RECHERCHE ET SAUVETAGE



01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Opérations par mois



saison estivale
Mai à septembre

2432

68 %
de l'activité
de l'année

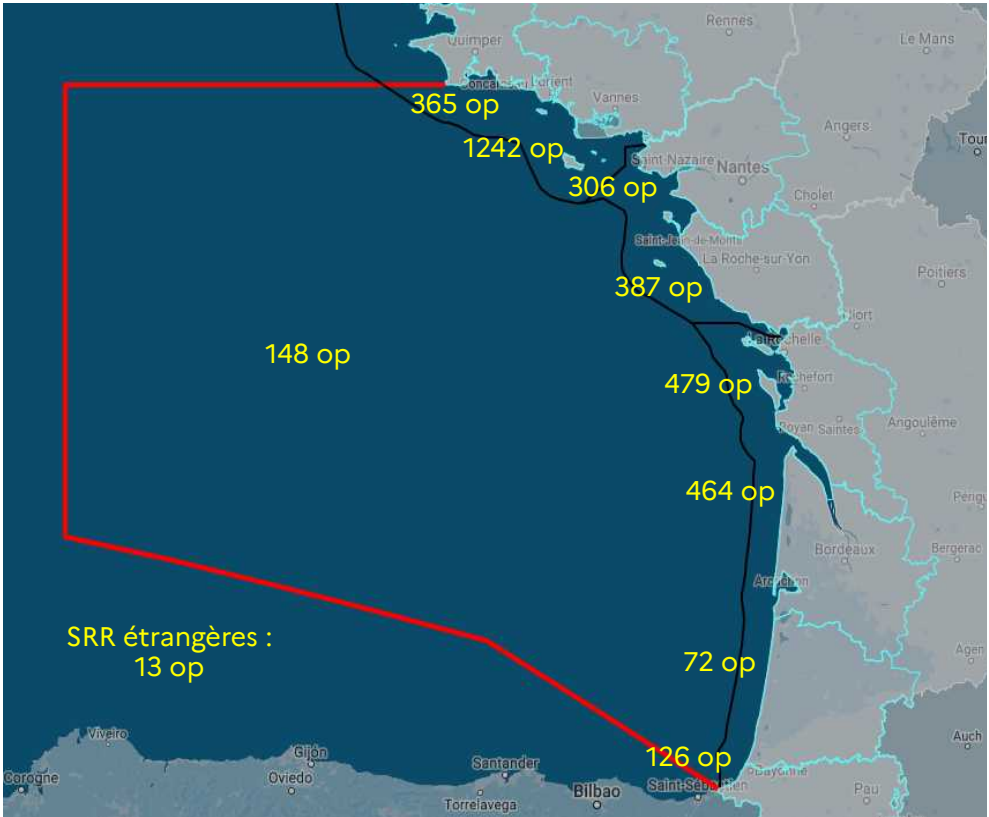
47
pic opérations
en 24 heures
(09 août)

entre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Étel

BILAN 2025 - MEMENTO

RECHERCHE ET SAUVETAGE

SRR France	Plages et 300m
148	900
Eaux territoriales	Plans d'eau salée
1652	302
Accès portuaires	Ports
41	122
SRR étrangères	Terrestre
13	417



		
Missions	Durée totale	
4368	5406 h	

dont

	
Missions	Heures de vol
338	325 h



Missions

3372

Heures de mer

4407 h

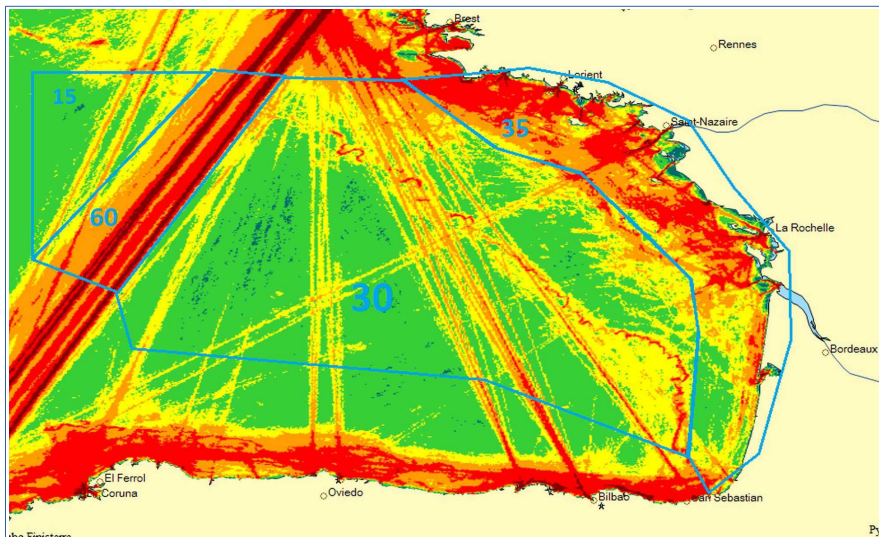
	
Missions	Durée
658	675 h

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage-Atlantique Étel

BILAN 2025 - MEMENTO

SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

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



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



1067

Dossiers Surveillance
De la navigation

128

Événements MAS-OMI :
Avaries, Maintenance,
dont 4 ayant conduit à un
REMORQUAGE

136

Demandes de mouillages
traitées

774

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

1

Dossier perte de colis en mer

5

Dossiers d'infraction

23

Dossiers d'anomalies portuaires

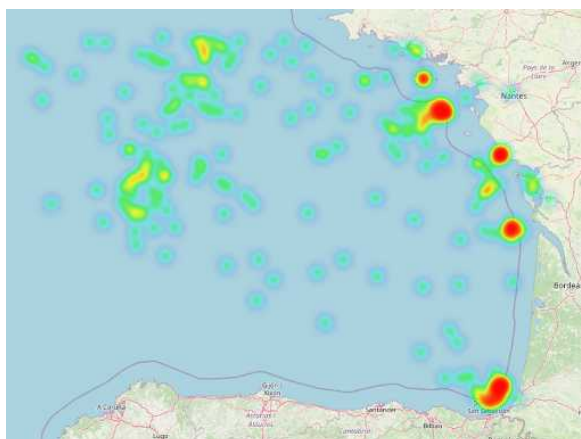


Table des matières

Introduction.....	6
1. RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	7
1.1. Synthèse de l'année.....	7
1.1.1. Répartition mensuelle des opérations.....	8
1.1.2. Répartition des opérations par faits générateurs.....	9
1.2. Bilan humain.....	11
1.2.1. Répartition par catégorie.....	11
1.2.2. Résultats sur les personnes.....	11
1.3. Bilan par type d'activité :.....	12
1.3.1. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de commerce.....	13
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.....	15
1.3.4. Typologie des faits générateurs impliquant des loisirs nautiques.....	16
1.4. Aide médicale en mer.....	20
1.5. Répartition géographique des opérations.....	21
1.5.1. Répartition des opérations par département.....	22
1.6. Transmission de l'alerte.....	26
1.6.1. Moyens d'alerte utilisés.....	26
1.6.2. Qui donne l'alerte au CROSS-A.....	29
1.6.3. Fausses alertes et incertitudes.....	29
1.7. Moyens de sauvetage.....	31
1.7.1. Moyens aériens.....	31
1.7.2. Moyens nautiques.....	31
1.7.3. Moyens terrestres.....	32
1.8. Opérations marquantes.....	33
1.9. CONCLUSION.....	36
2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME.....	37
2.1. Généralités :.....	37
2.1.1. Le suivi du trafic maritime.....	37
2.1.2. Le service d'assistance maritime.....	38
2.2. Synthèse chiffrée de l'année.....	38
2.3. Suivi du trafic maritime.....	40
2.3.1. Veille visuelle et radar, veille ais.....	40
2.3.2. Traitement des compte-rendus SURNNAV.....	40
2.3.3. Gestion des demandes de mouillages.....	41
2.4. Service d'assistance maritime.....	41
2.5. Opérations marquantes.....	43
2.6. CONCLUSION.....	43
3. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME.....	44
3.1. Recueil de l'information nautique.....	44
3.2. Diffusion de l'information nautique.....	44
3.3. Diffusion de l'information météorologique.....	44

Introduction

Service spécialisé de la Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), 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'Étel (CROSS-A Étel), est implanté au bord de la Ria de la commune d'Étel dans le département du Morbihan. Le CROSS Étel héberge le CROSS-Atlantique depuis 1966, ainsi que le Centre National de Surveillance des Pêches depuis 2012 et le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin depuis 2017. Ces deux centres opérationnels indépendants du CROSS font l'objet d'un bilan d'activité dédié.

Le CROSS-A Étel fêtera donc ses soixante ans au cours de l'année 2026.

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI conclue à Hambourg le 27 avril 1979), le CROSS-A Étel assure la fonction de **Centre de Coordination de Sauvetage Maritime (MRCC)**. Sous l'autorité du Préfet maritime de l'Atlantique, il assure la veille des fréquences de détresse et de sécurité et coordonne l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans la zone de responsabilité qui lui est attribuée. La zone de recherche et de sauvetage du CROSS-A Étel (*SRR : Search and Rescue Region*) s'étend de la pointe de Penmarc'h (Sud Finistère) à la frontière espagnole (Pyrénées-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 Étel dispose d'un réseau de veille permanent composé de 16 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 Étel assure, sous l'appellation « **Etel Traffic** » et sous l'autorité opérationnelle du Préfet maritime, la mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité. Cette surveillance, mettant en œuvre le dispositif réglementaire arrêté par le Préfet maritime, vise à prévenir les accidents en identifiant au plus tôt les situations à risques avec notamment le concours de la chaîne sémaphorique. Cette mission intègre le suivi général de la navigation, le suivi des navires transportant des marchandises dangereuses, de la navigation dans les eaux territoriales, intérieures et dans les chenaux et le suivi des mouillages dans les eaux intérieures et territoriales.

En tant que **Service d'Assistance Maritime** (MAS : Maritime assistance service), le CROSS-A Étel, 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 Étel est ainsi le point de contact unique entre le navire et les autorités chargées de l'assistance aux navires.

1. RECHERCHE ET SAUVETAGE

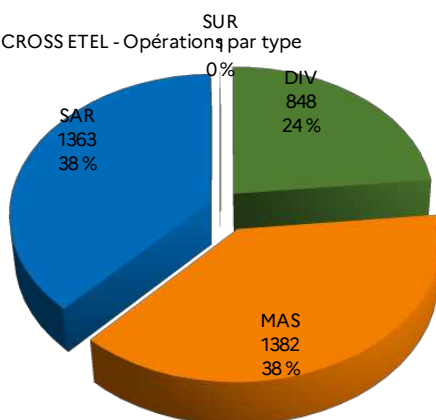
1.1. SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

En 2025, le CROSS-A Etel a ouvert **5268** fiches [5414 en 2024] dont **3594** opérations SECMAR [3297 en 2024] et **1674** dossiers [2117 en 2024] comprenant les événements SECMAR qui n'ont pas donné lieu à des opérations coordonnées par le CROSS Etel.

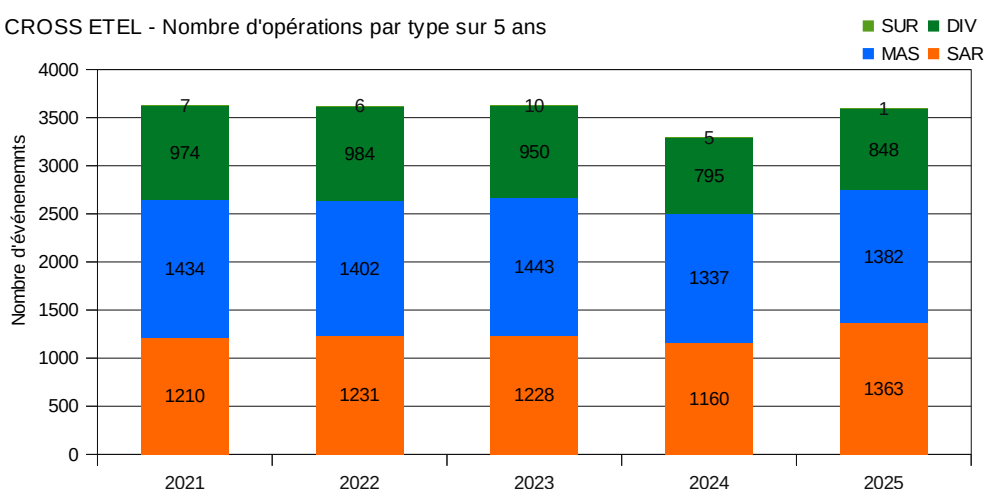
Sur les **3594** opérations SECMAR coordonnées par le CROSS-A Etel, on dénombre :

- **1363** (38 %) opérations de recherche et de sauvetage (SAR) : les personnes sont exposées à un danger grave, imminent ou probable. [1260 en 2024]
- **1382** (38 %) opérations d'assistance (MAS) : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc.) [1337 en 2024]
- **848** (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...). [795 en 2024]
- **1** opération relative à la sûreté des navires (SUR) : alertes de sûreté comprenant la piraterie, le terrorisme ou les troubles à l'ordre public. [5 en 2024]

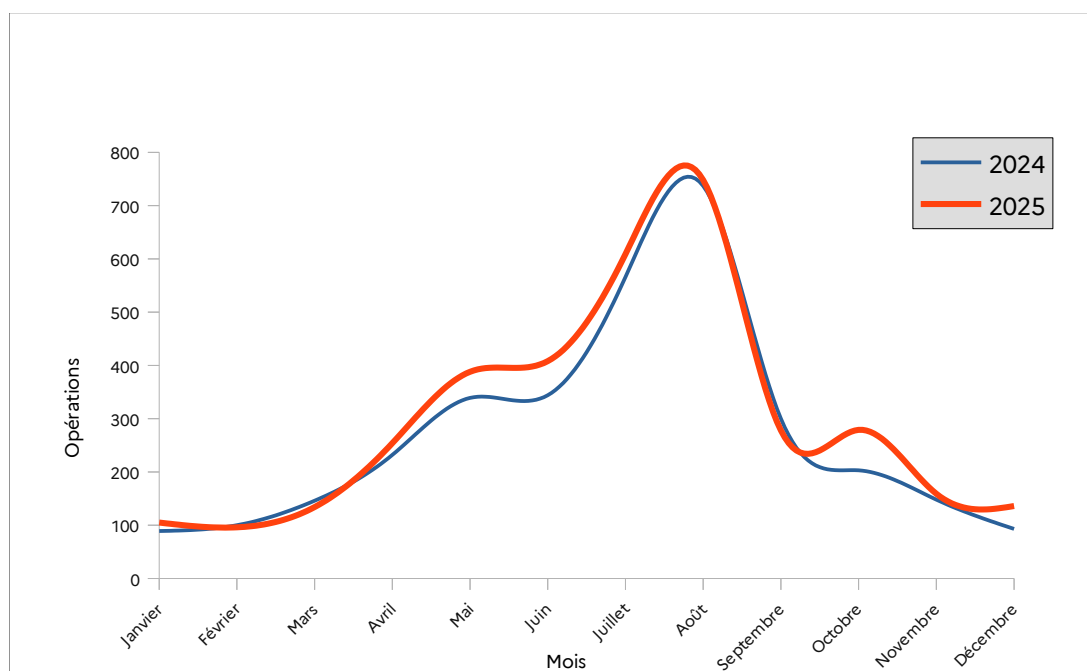
01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Opérations par type



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.

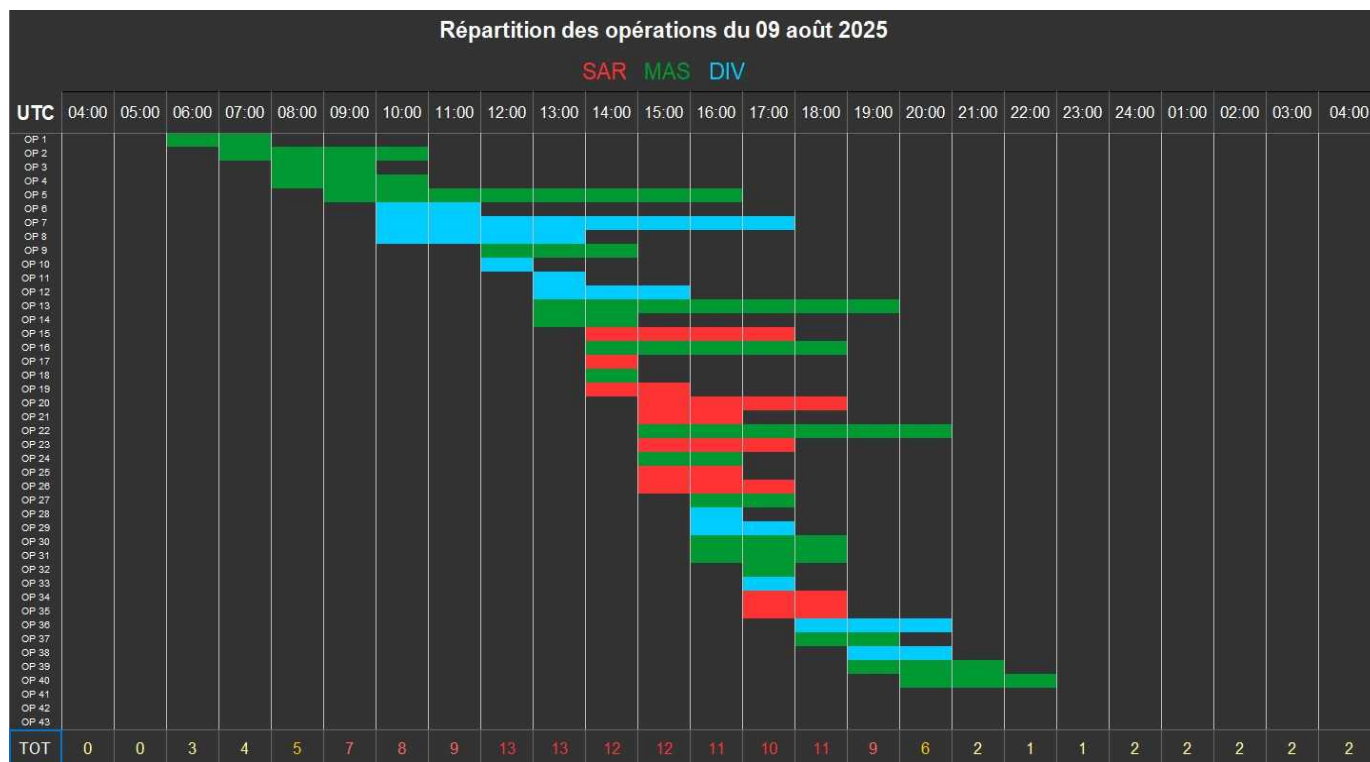


La saison estivale, qui coïncide avec la période couverte par la campagne de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance animée par le Secrétariat général de la mer, s'étale du 1er mai au 30 septembre. Elle représente **68 % (2432 opérations)** de l'activité annuelle du CROSS Etel. Ces 2 dernières années les tendances mensuelles sont assez similaires. Comme l'année dernière, c'est le mois d'août qui a été le plus chargé.

L'activité opérationnelle de l'arrière-saison a chuté de manière significative au mois de septembre mais a connu un rebond en octobre probablement en raison des très bonnes conditions météorologiques pendant les vacances scolaires de la Toussaint.

Le samedi 09 août a été la journée la plus chargée de l'année avec **63** dossiers ouverts dont **47** [40 en 2024] opérations coordonnées par le CROSS-A et **16** 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 09h et jusqu'à 00h. 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 **3594** opérations, **997** [1020 en 2024] **ont un fait générateur portant sur les personnes**. Ces opérations ont impliqué **1189** [1180] personnes dont **181** [179] blessés et **90** [90] malades ; **29** [35] décédés et **7** [1] disparus sont à déplorer.

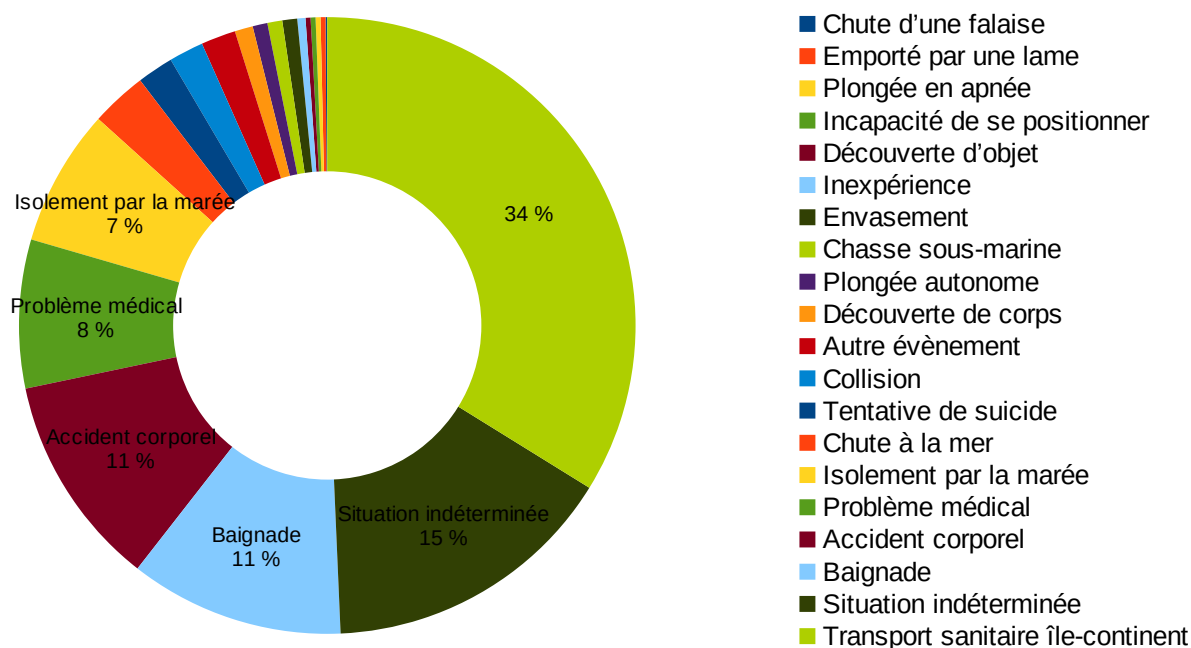
Comme en 2024, les transports sanitaires île-continent (TSIC) représentent le premier type de fait générateur. Le CROSS assure alors la mise à disposition, pour le compte des SAMU, d'un moyen nautique pour transférer un blessé ou un malade d'une île vers un hôpital du continent. Les équipages des vedettes SNSM sont sollicités toute l'année pour cette mission, plus particulièrement à Groix (**44 %** des TSIC) et à Belle-Ile (**36 %** des TSIC). Ils le sont également en saison estivale aux Îles des Glénan en raison notamment de la présence de nombreux stagiaires de l'école de voile.

Le fait générateur « situation indéterminé » est notamment utilisé dans le cas des inquiétudes, des signalements de tirs pyrotechniques ou de signaux lumineux.

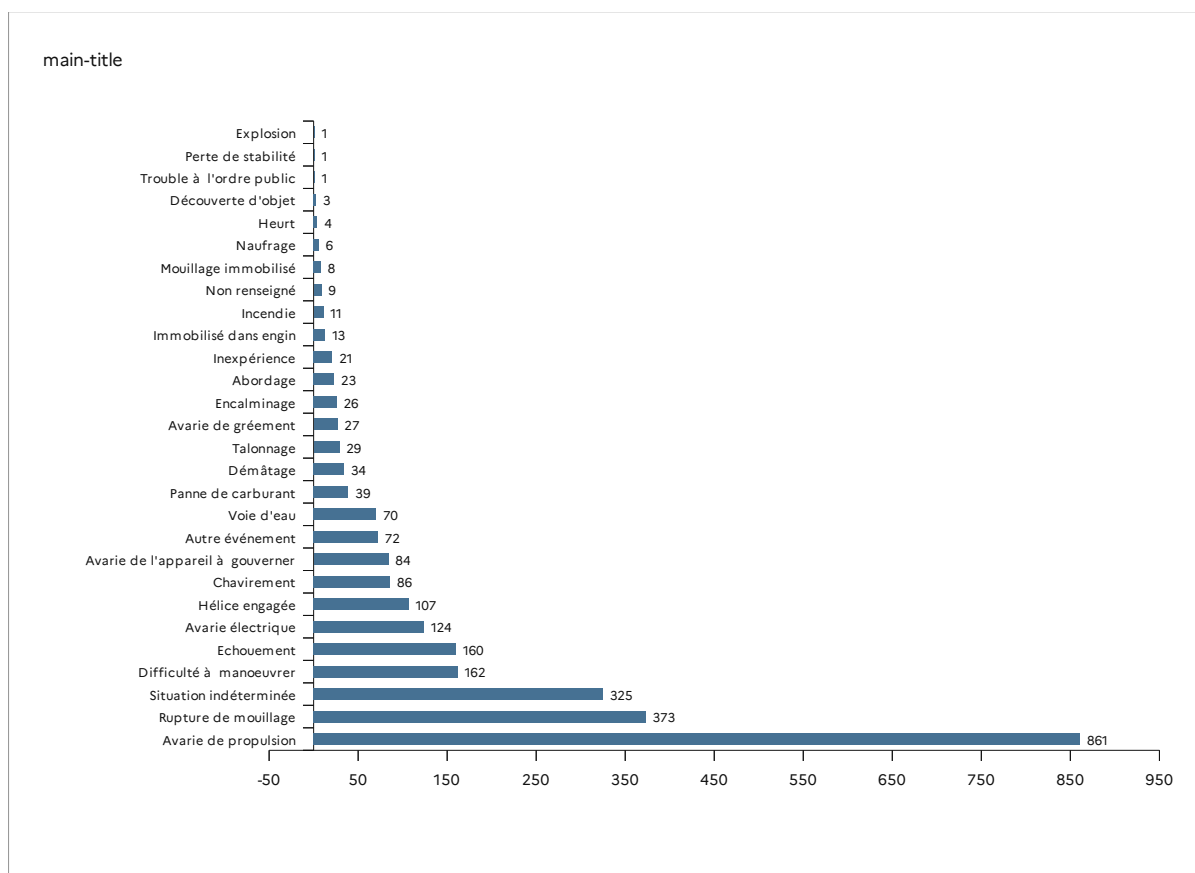
Évolutions par rapport à 2024 :

- diminution du nombre de TSIC (plus de transferts réalisés par hélicoptère) ;
- augmentation du nombre d'opérations liées à un isolement par la marée ;
- augmentation du nombre d'opérations liées à la baignade (conditions météorologiques plus favorables).

01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Personnes impliquées par résultat final sur les personnes



Parmi les 3594 opérations, **2597** [2288 en 2024] ont un fait générateur sur les véhicules (navires ou aéronefs). Ces opérations ont impliqué **5574** [5226] personnes dont, **45** [53] blessés et **7** [3] malades. **4** [8] décès et **1** [0] disparition sont à déplorer.

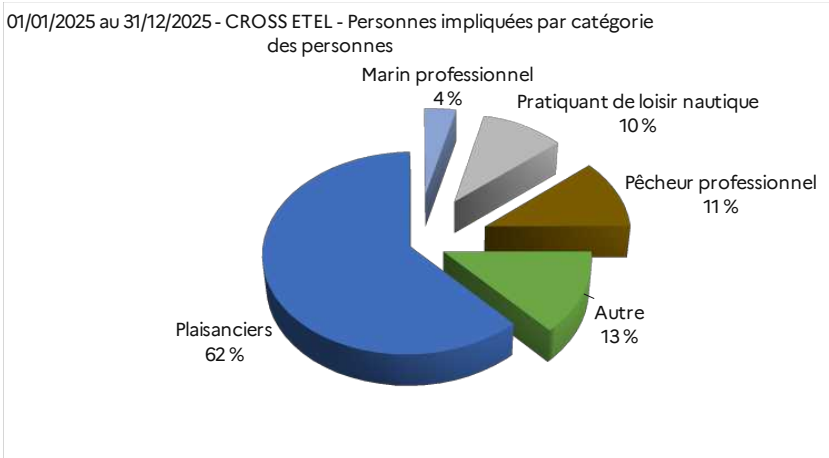


Bien que l'activité la plus importante porte sur le traitement des avaries de propulsion, les ruptures de mouillage représentent la deuxième cause d'ouverture de dossier et sollicitent fortement le CROSS. Ce dernier effectue un travail systématique d'enquête pour remonter vers le propriétaire et s'assurer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

1.2.BILAN HUMAIN

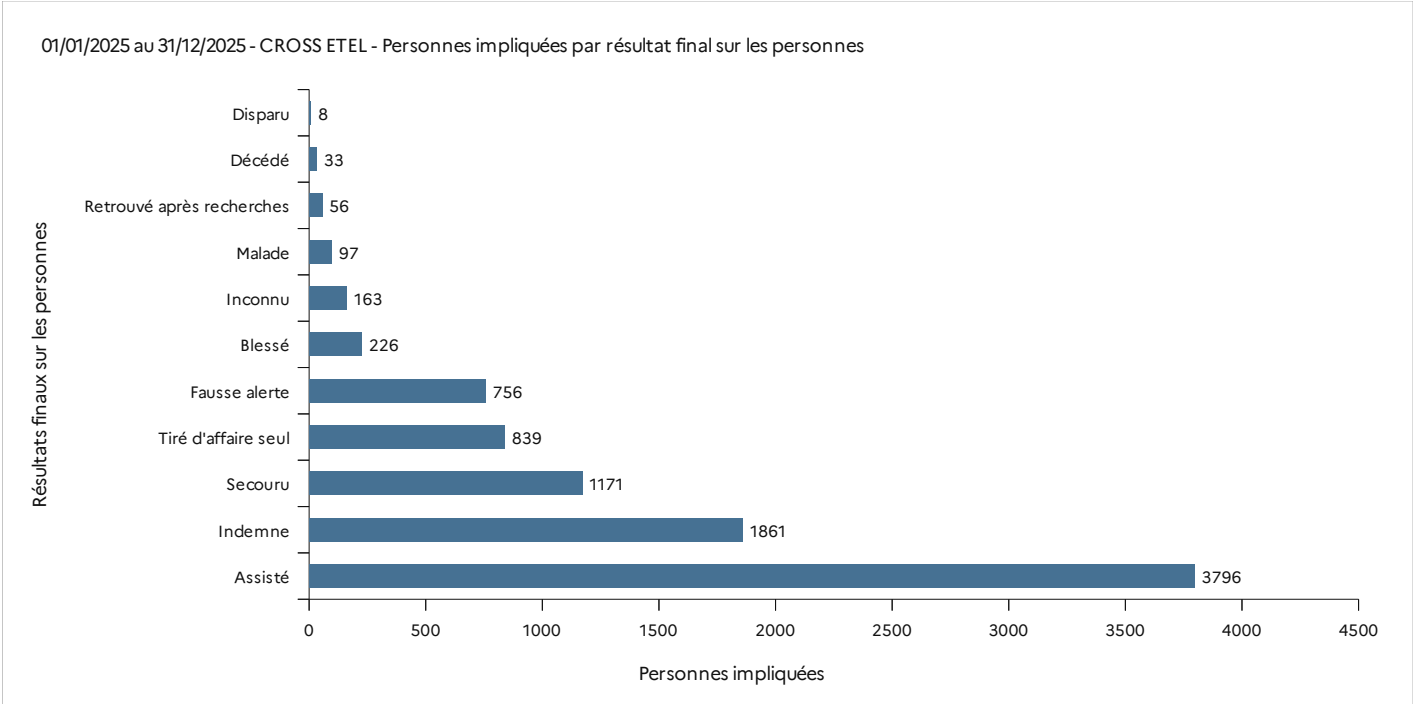
6761 personnes [6394 en 2024] ont été impliquées cette année dans les 3596 opérations conduites par le CROSS-A Etel.

1.2.1. RÉPARTITION PAR CATÉGORIE



La catégorie Autre comprend notamment les baigneurs mais aussi les passagers des navires à passagers.

1.2.2. RÉSULTATS SUR LES PERSONNES

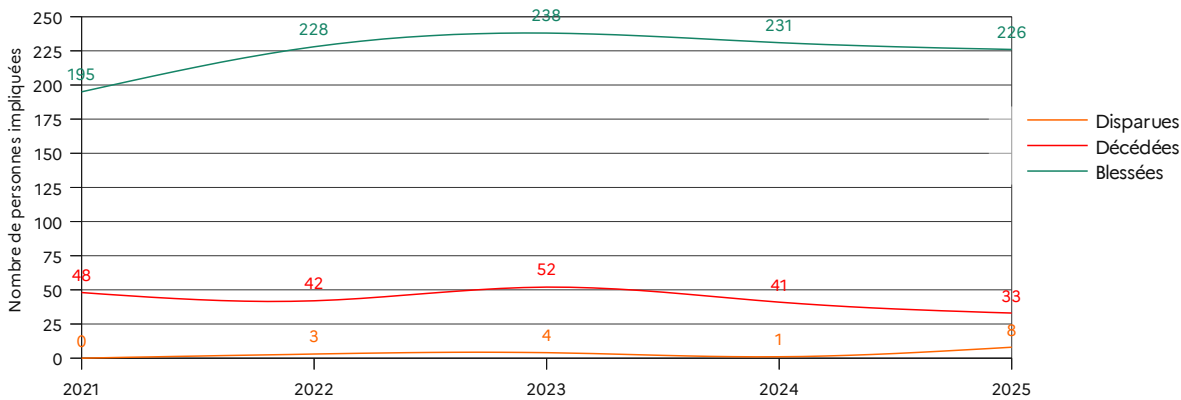


Les causes des 33 décès sont multiples :

- 08 personnes suite à une tentative de suicide,

- 10 personnes suite à la découverte de leur corps,
- 3 personnes suite à une chute à la mer depuis un navire,
- 2 personnes en baignade,
- 2 personnes suite à un problème médical,
- 1 personne dans le cadre d'une activité de chasse sous marine,
- 2 personnes suite à un accident corporel,
- 1 personne emportée par une lame,
- 3 personnes suite à un chavirement,
- 1 personne suite à un isolement par la marée.

01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Personnes blessées, décédées ou disparues sur 5 ans

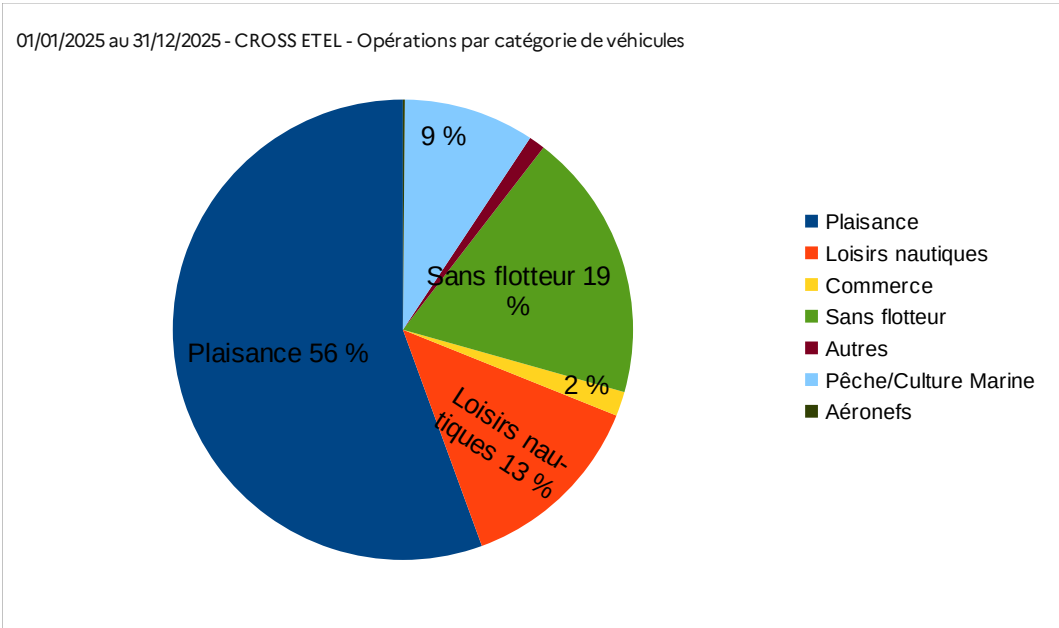


1.3. BILAN PAR TYPE D'ACTIVITÉ :

Les opérations de plaisance et de loisirs nautiques représentent **69 %** [68% en 2024] des opérations impliquant un flotteur. Les flotteurs professionnels (commerce et pêche) représentent **11 %** [10 %].

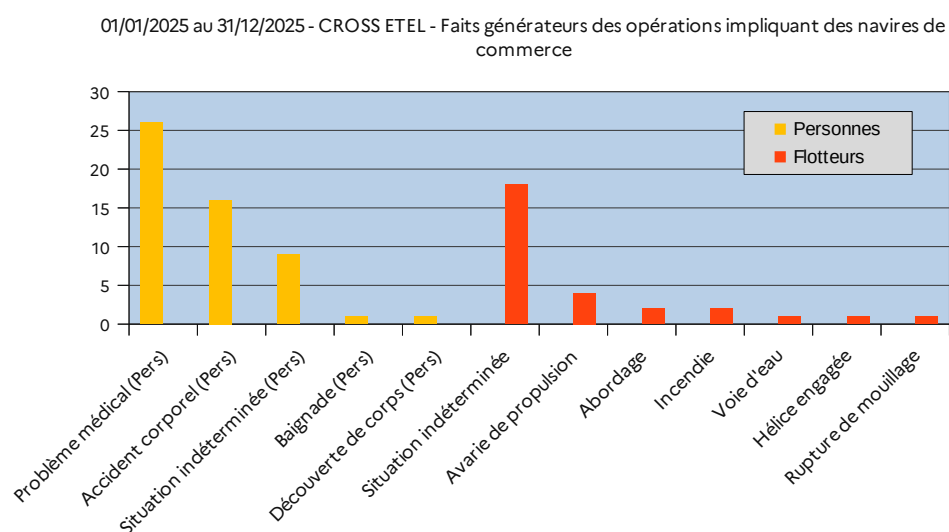
2919 [2589 en 2024] opérations engageant flotteurs et aéronefs ont été impliquées dans les opérations SAR, MAS ou DIV du CROSS-A Etel.

01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Opérations par catégorie de véhicules

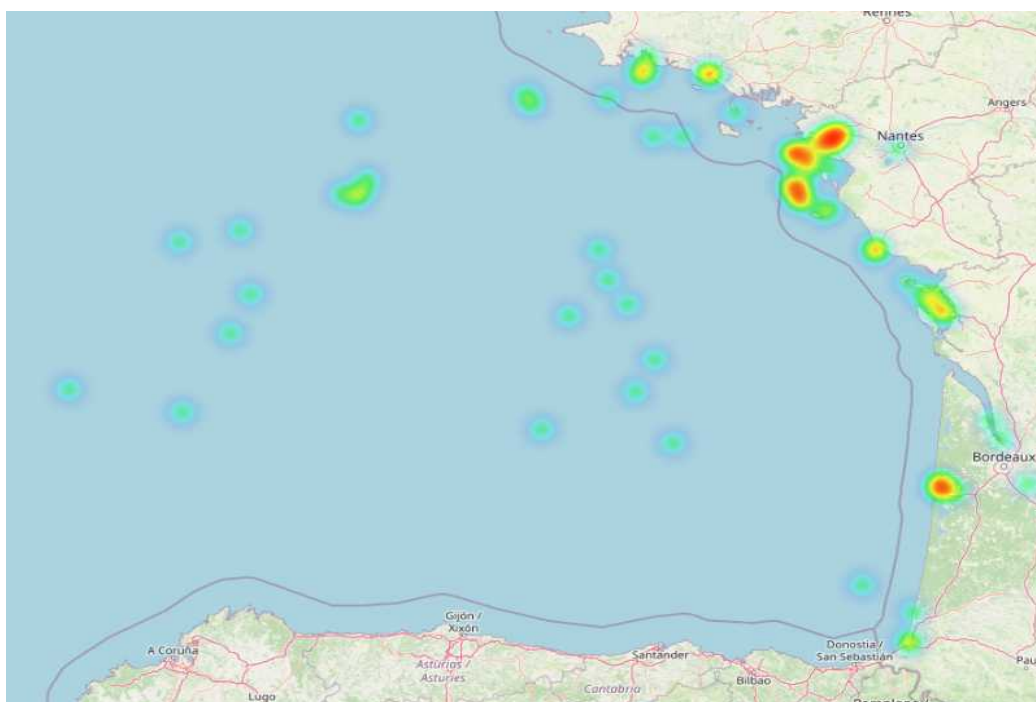


1.3.1. Typologie des faits générateurs impliquant des navires de commerce

84 [96 en 2024] navires de commerce (**25** navires de charge, **22** navires de servitude, **35** navires à passagers, **1** navire de pêche, **1** navire de plaisance professionnelle à voile) ont été impliqués dans **82** opérations :

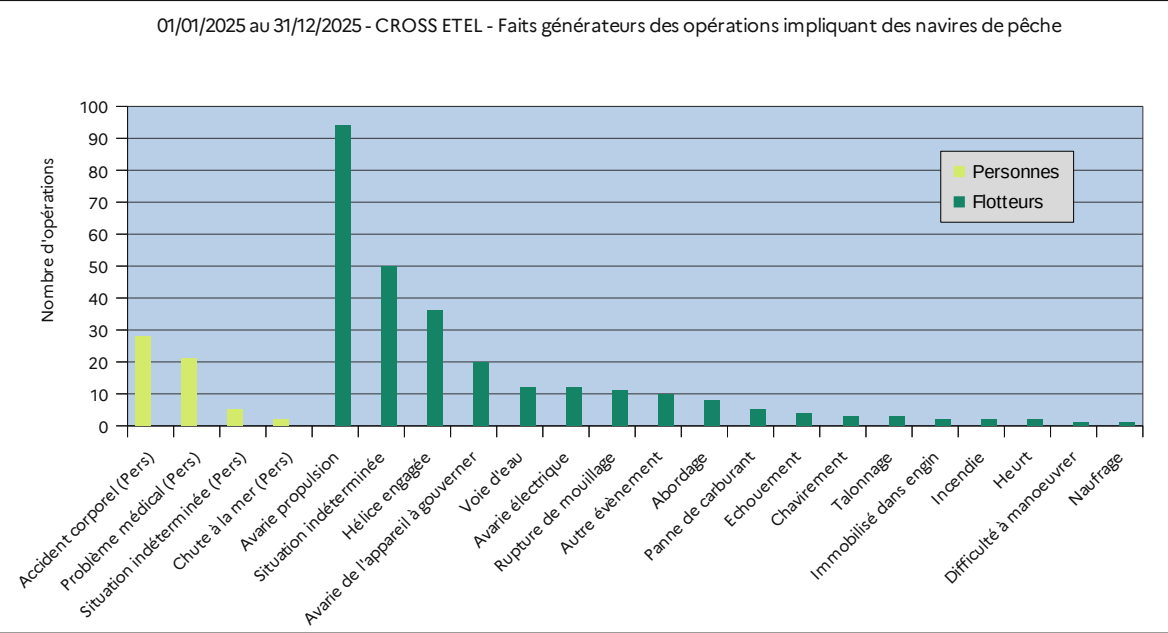


Répartition géographique des opérations impliquant des navires commerce

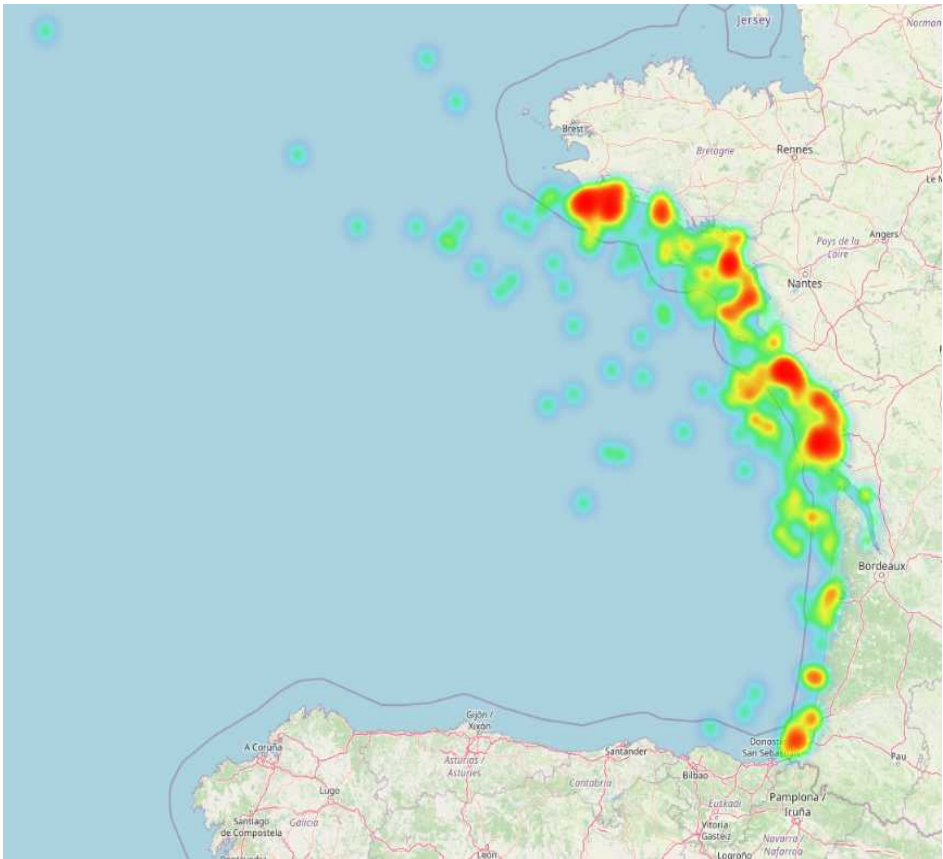


1.3.2. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PÊCHE ET CULTURES
MARINES

332 [287 en 2024] opérations ont concerné des navires de pêche et de cultures marines.



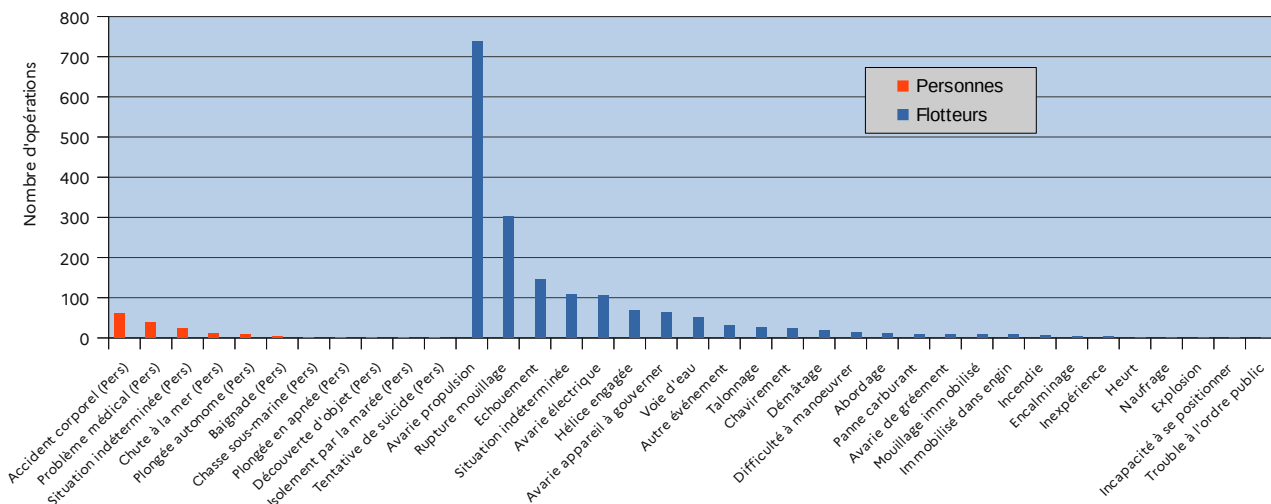
Répartition géographique des opérations impliquant des navires de pêche et culture marine



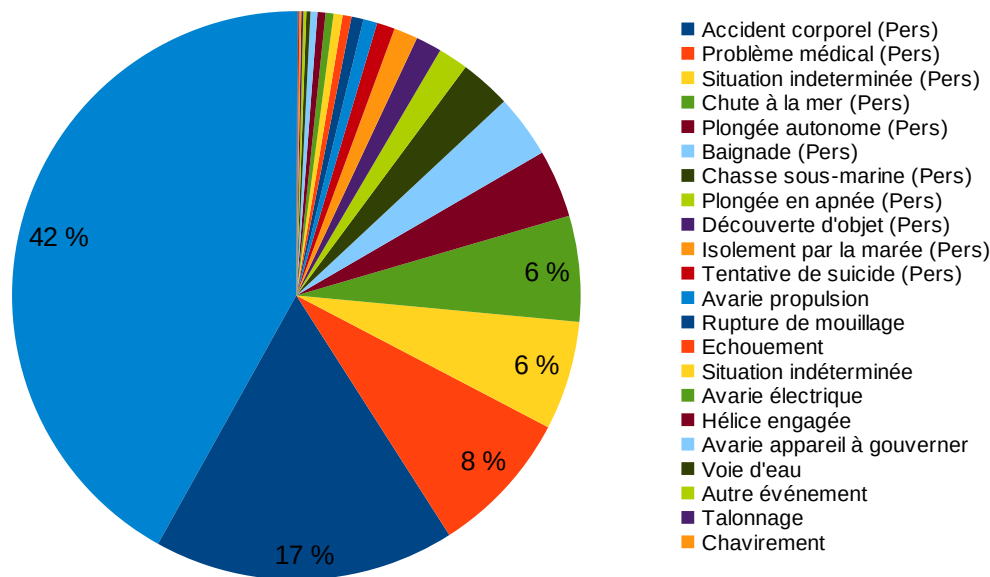
1.3.3. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES NAVIRES DE PLAISANCE

1965 [1788 en 2024] navires de plaisance dont **1062** navires de plaisance à moteur, **903** navires de plaisance à voile ont été impliqués dans **1941** opérations, réparties comme suit:

01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Faits générateurs des opérations impliquant des navires de plaisance



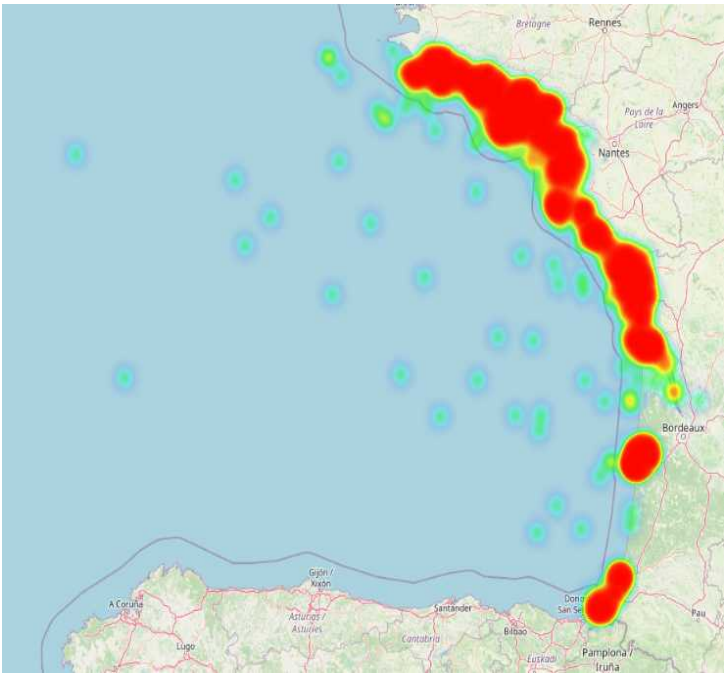
01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Faits générateurs des opérations impliquant des navires de plaisance



Tous faits générateurs confondus, **24 %** [26 % en 2024] des opérations conduites au profit des navires de plaisance sont des opérations SAR. **60 %** [63 %] 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.

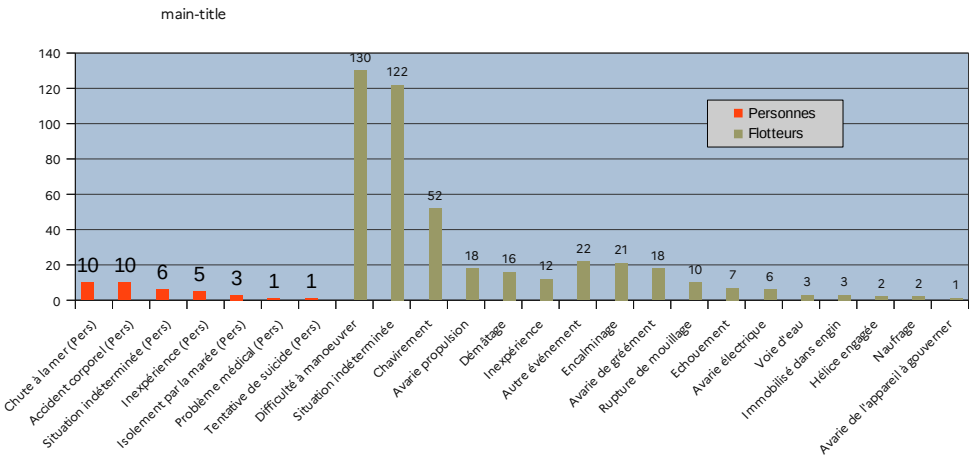
Le restant des opérations (**16 %**), classées dans la catégorie « divers », est stable par rapport à l'année passée [11 %]. Les opérations DIV portent en très grande majorité sur des affaires liées à des ruptures de mouillage ou des échouements. Ces événements sont le plus souvent signalés par des témoins 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 (2025)



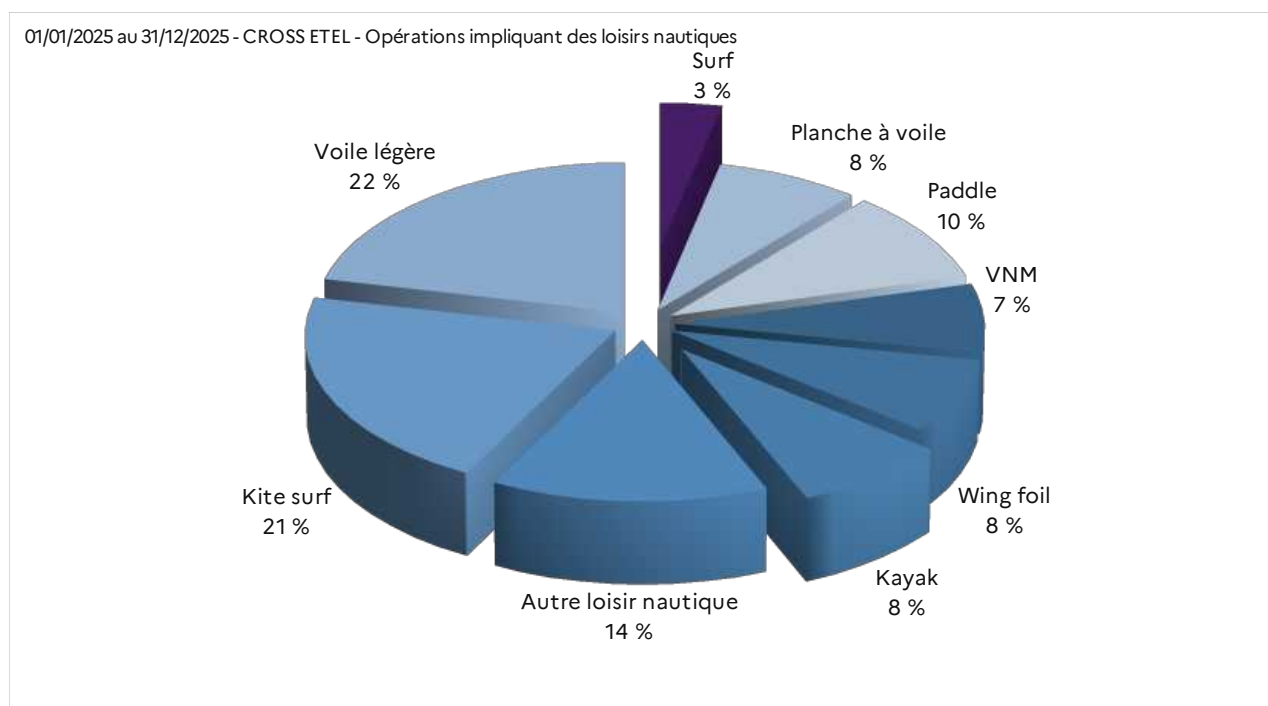
1.3.4. TYPOLOGIE DES FAITS GÉNÉRATEURS IMPLIQUANT DES LOISIRS NAUTIQUES

531 [416 en 2024] 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 **480** opérations, réparties comme suit :



Le premier fait générateur sur les personnes et sur les flotteurs de loisirs nautiques, « difficulté 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, « 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.



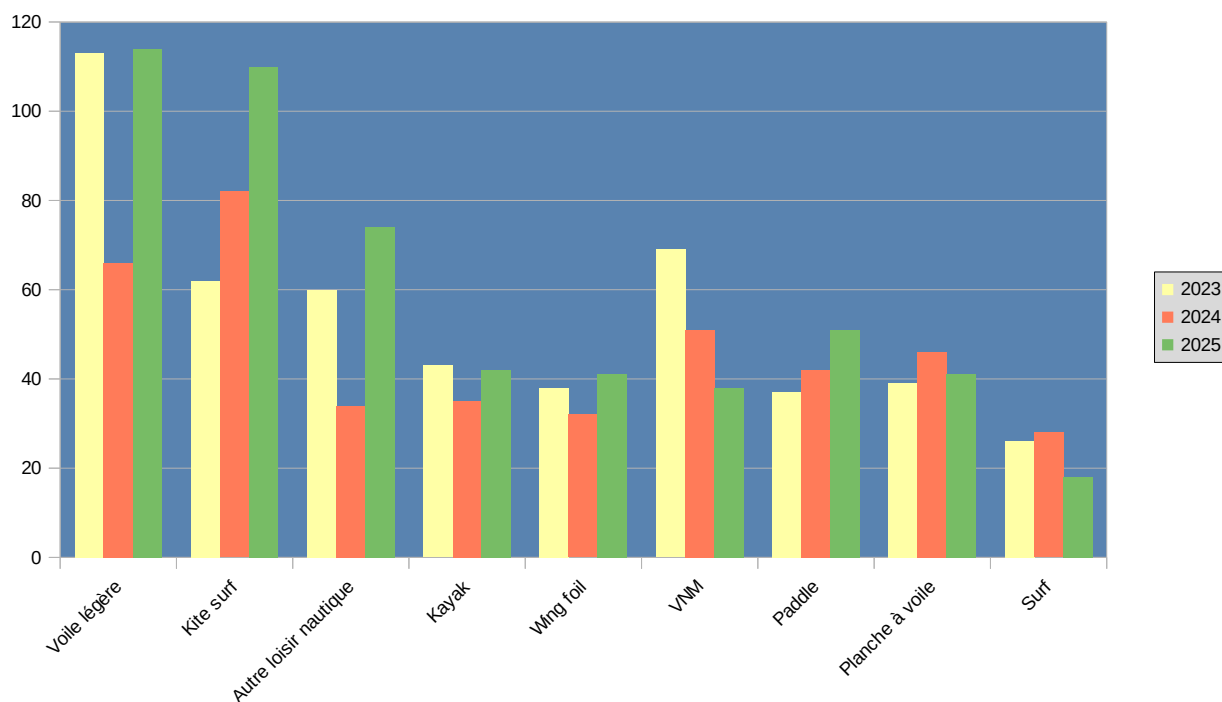
S'agissant de l'activité de **kitesurf**, **110** [82 en 2024, 62 en 2023] opérations ont été enregistrées par le CROSS-A. Depuis 2 années, le nombre d'opérations a donc nettement augmenté après une baisse en 2023.

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.

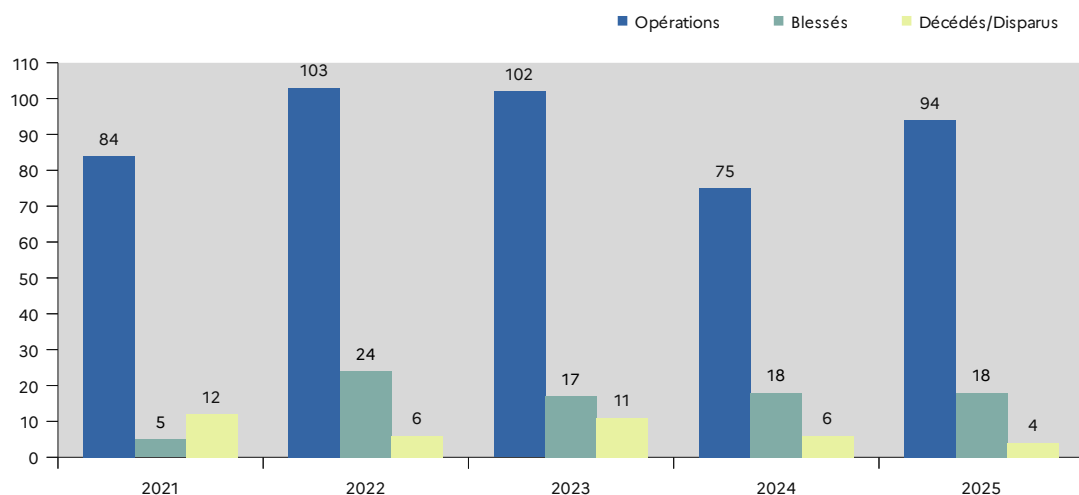
En 2025, le nombre d'opérations sur les **wingfoil** a légèrement augmenté avec **41** événements rapportés au CROSS [32 en 2024]. Cependant, leur volume reste modeste et l'accidentologie est limitée.

Les **véhicules nautiques à moteur** (type jet-ski) ont été à l'origine de **38** [48 en 2024, 69 en 2023] opérations en 2025 ce qui représente une baisse conséquente depuis 2 ans. Ils ont impliqué **78** [89] personnes, dont **3** [7] ont été blessées et **0** [1] décédée. **71%** de ces opérations concernent des avaries diverses (MAS ou DIV) sans engager la vie des personnes.

main-title



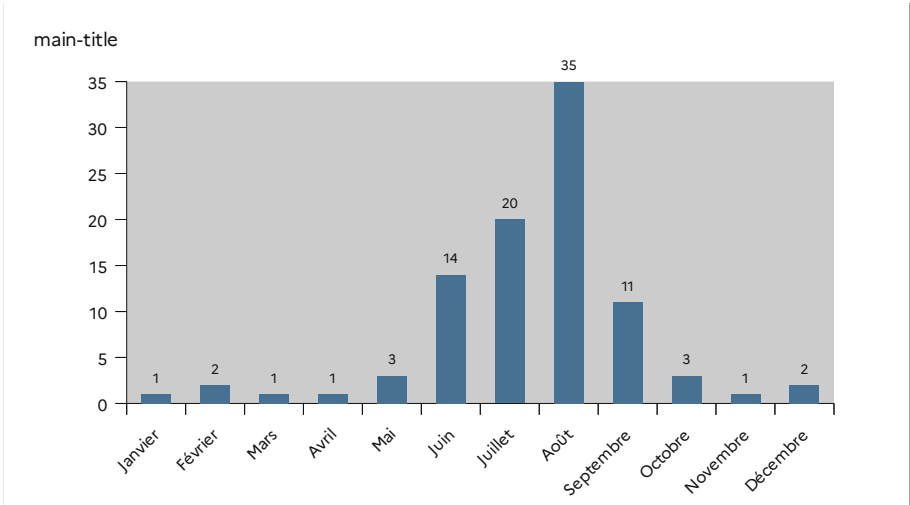
01/01/2025 au 31/12/2025 - CROSS ETEL - Evolution du nombre d'accidents de baignade



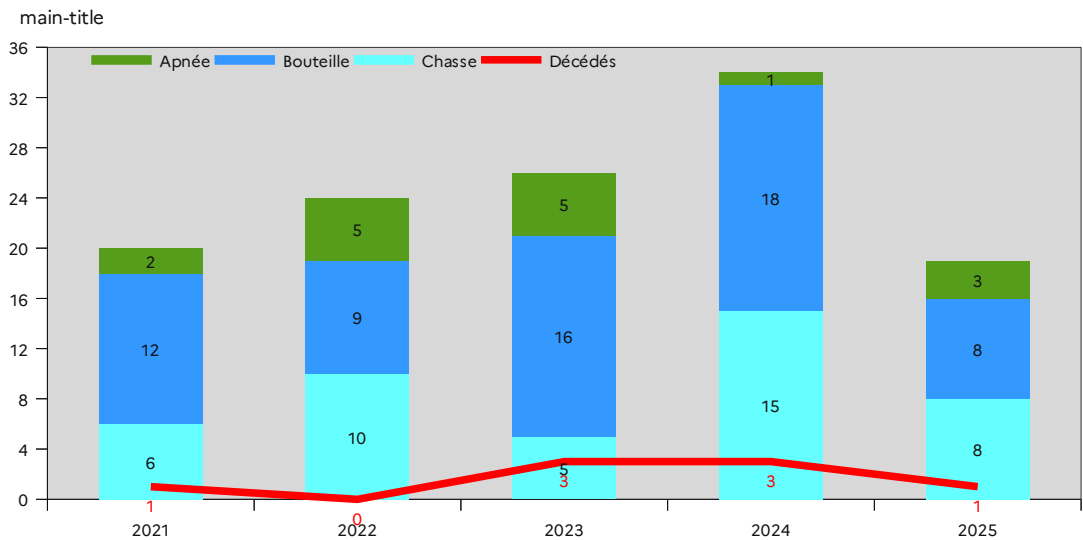
En matière de **baignade**, on dénombre une hausse avec **94** [75 en 2024] accidents ayant impliqué **135** personnes, dont **18** blessées. **4** [6] personnes sont décédées ou disparues. La majeure partie des accidents de baignade (**81%**) a lieu dans la bande littorale plage et 300 m, contre **19%** au-delà de la bande des 300 m.

59% [61%] des **accidents de baignade** ont eu lieu entre le 1^{er} juillet et le 31 août. Comme l'année dernière, les accidents en saison ont donc été les plus nombreux.

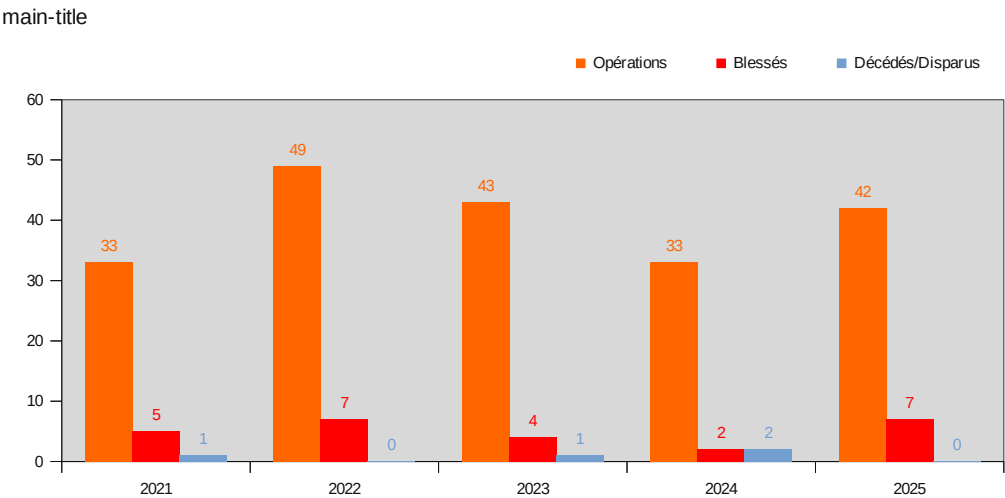
En août 2025, le CROSS-A a notamment coordonné **35** opérations, dont la très grande majorité a donné lieu à l'intervention de moyens de sauvetage (**31** opérations SAR).



Le nombre d'opérations concernant **les activités subaquatiques** est en nette diminution avec **19** [34 en 2024] opérations de plongée bouteille, plongée apnée et chasse sous-marine, le bilan humain pour ces activités est **1** décès [3].



Le nombre d'opérations concernant des **kayaks** en légère augmentation se porte à **42** [33 en 2024], impliquant **65** personnes et entraînant **7** blessés et **0** décédé. Les événements les plus récurrents sont la difficulté à manœuvrer (10 opérations), le chavirement (12 opérations) et les situations indéterminées ou fausse alerte (16 opérations).



Répartition géographique des opérations impliquant des loisirs nautiques



1.4. AIDE MÉDICALE EN MER

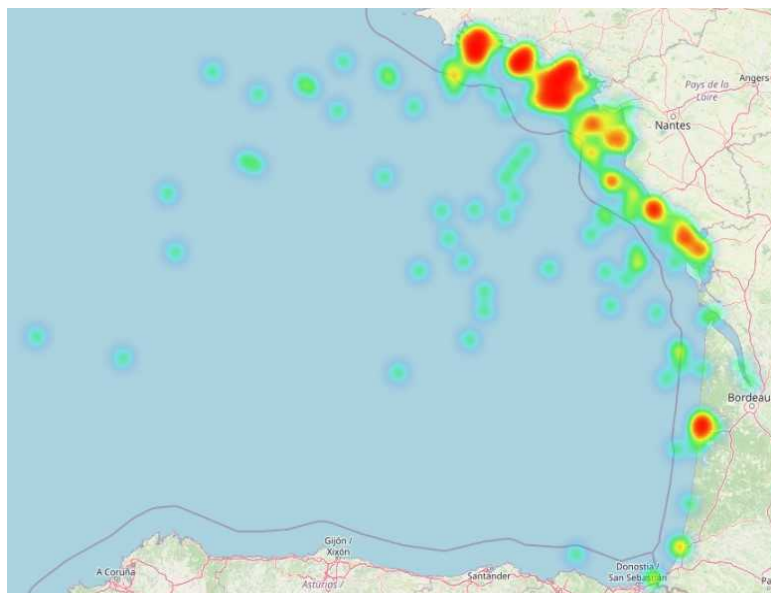
Sur les **997** opérations avec un fait générateur sur les personnes, **216** [206 en 2024] sont identifiées comme « accident corporel » ou « problème médical ». Elles ont impliqué **234** personnes dont **132** blessés et **80** malades.

- 218 secourues,
- 3 décédées,
- 7 tirées d'affaires seules,

- 12 indemnes.

Le CCMM et les SCMM 64 et 29 ont participé à **238** opérations. Ces accidents corporels et ces maladies ont impliqué **97** plaisanciers, **46** pêcheurs professionnels, **41** marins professionnels, **16** pratiquants de loisirs nautiques et **34** « autre catégorie ».

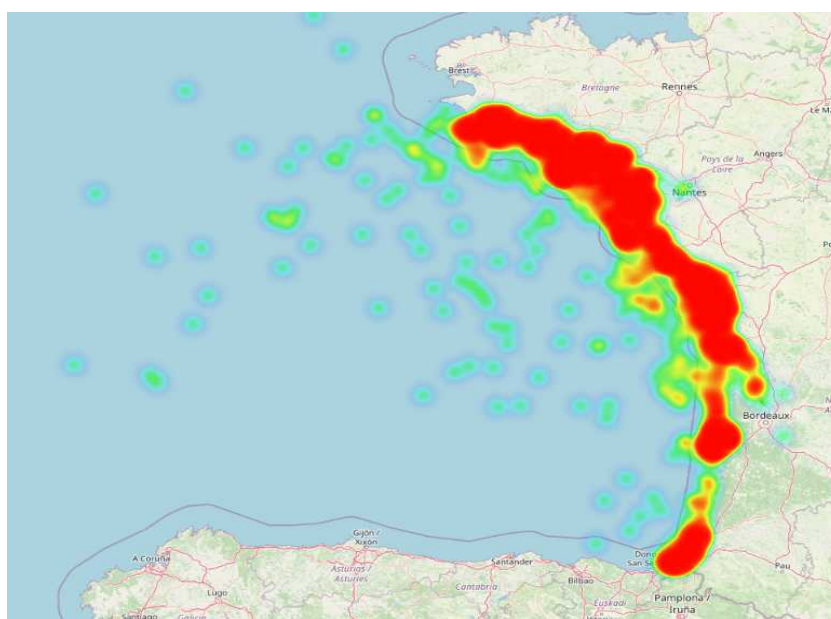
Répartition géographique des opérations d'aide médicale en mer



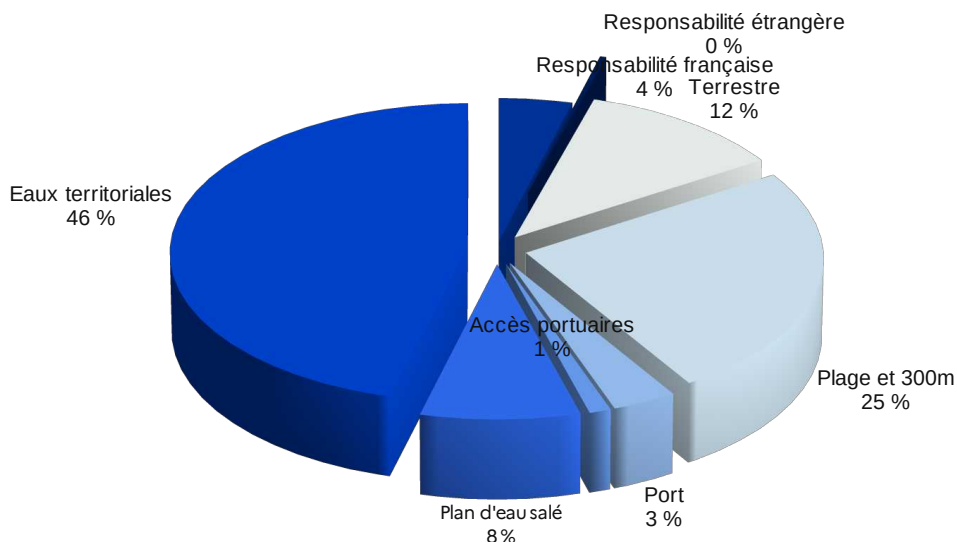
1.5. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

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% [95 % en 2024] 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).



main-title



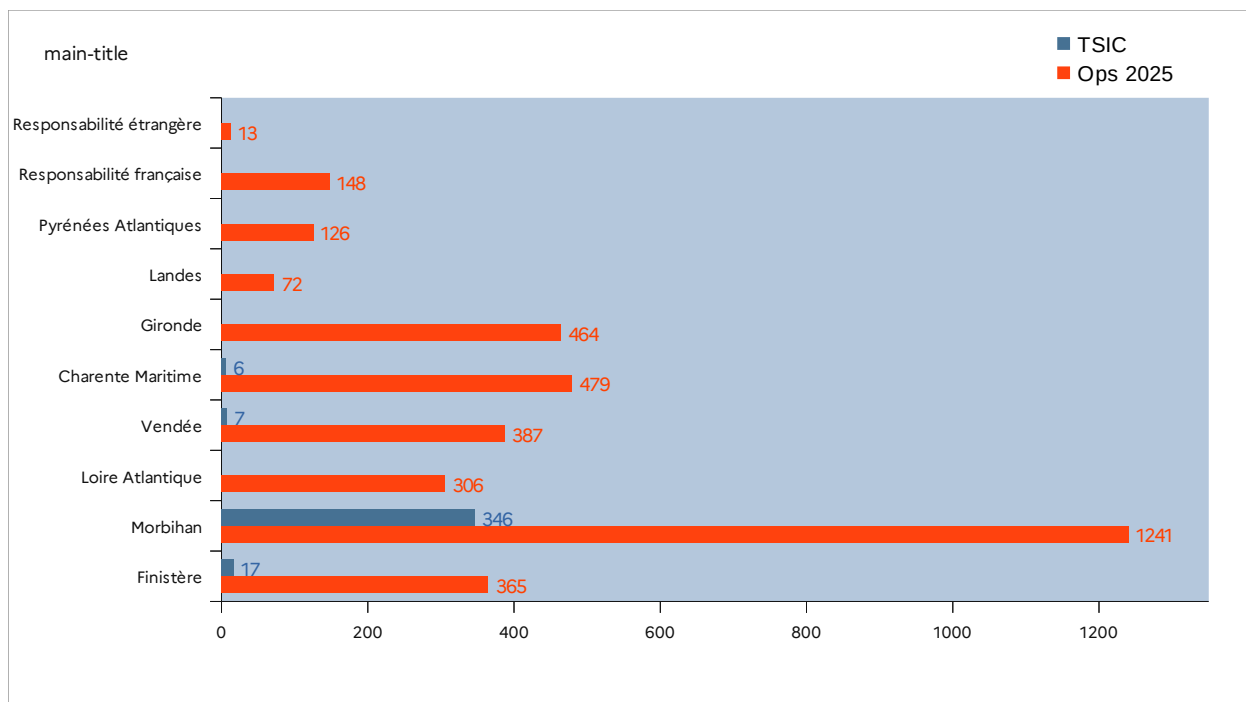
1.5.1. RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR DÉPARTEMENT

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 hausse avec **1241** [1182 en 2024] opérations.

Il convient également de mentionner le nombre important de TSIC (Transport Sanitaire Île Continent) dans le Morbihan (346 opérations).

La Charente-Maritime et la Gironde arrivent en seconde et troisième position comme en 2024.

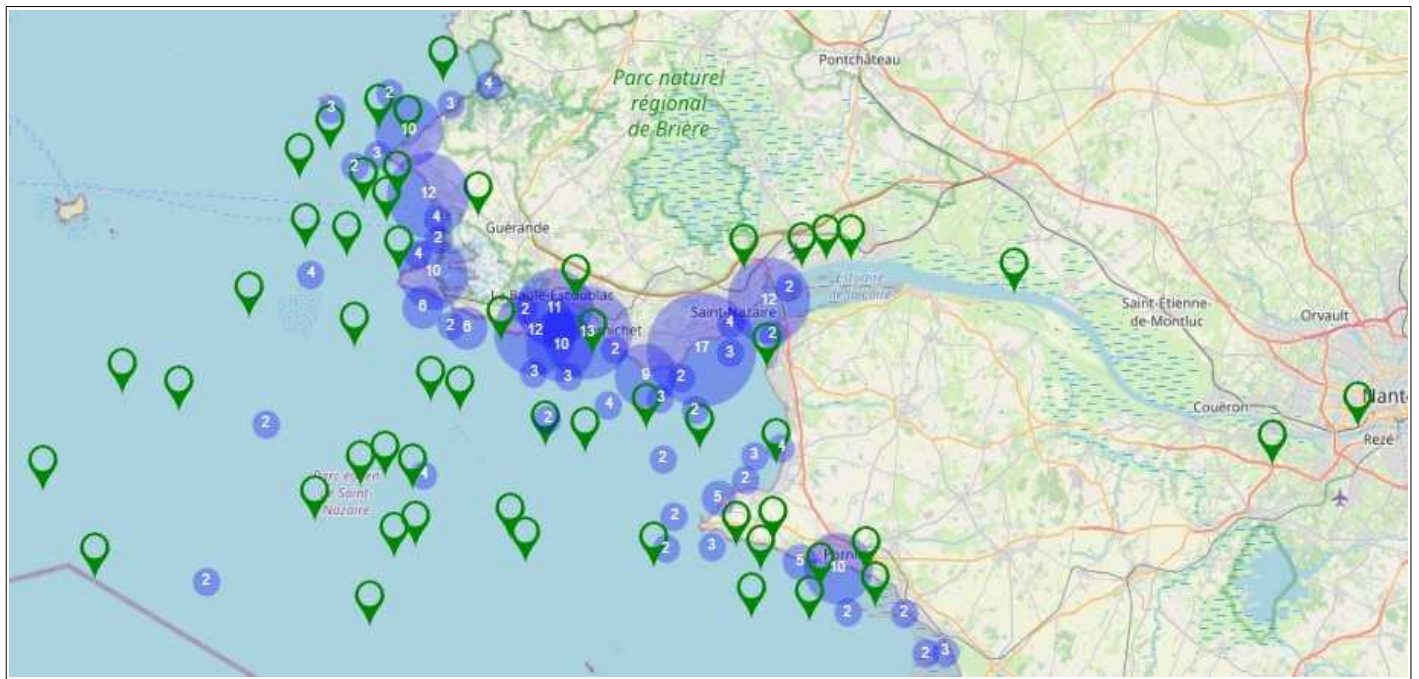
Les opérations dans la SRR ont connu à nouveau une très légère augmentation en atteignant les **148** [139] opérations.



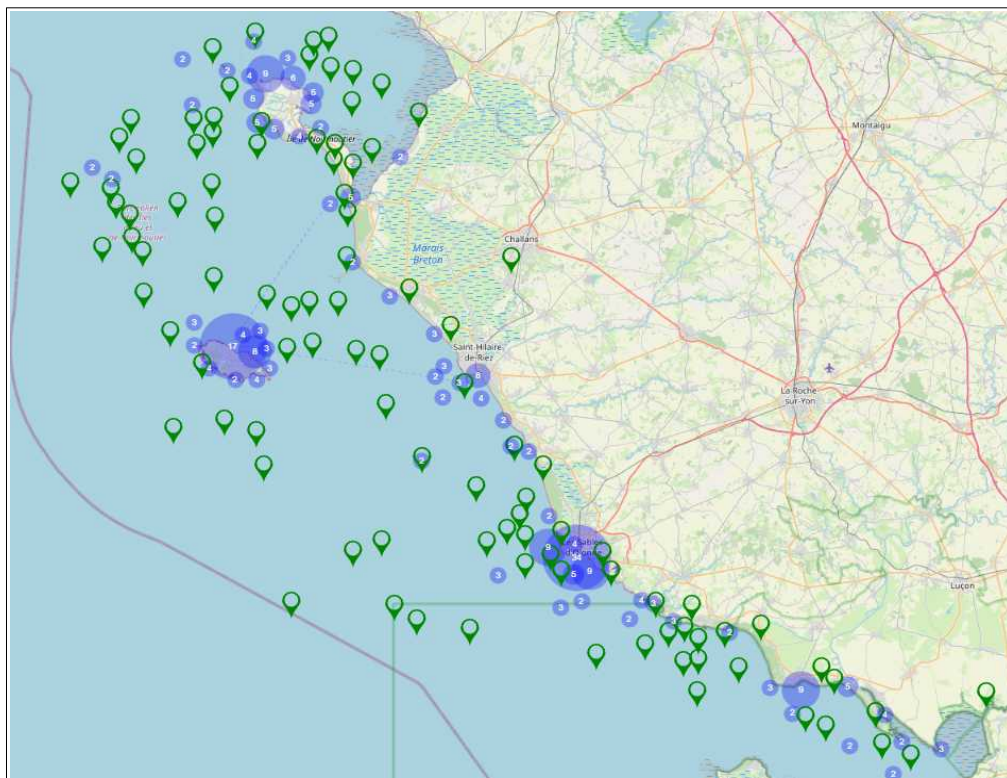
L'activité du Finistère ne concerne que la côte Sud de ce

département inclue dans la SRR d'Étel, il faut donc additionner ce nombre d'opérations avec celui du CROSS Corsen pour en avoir une vision globale.

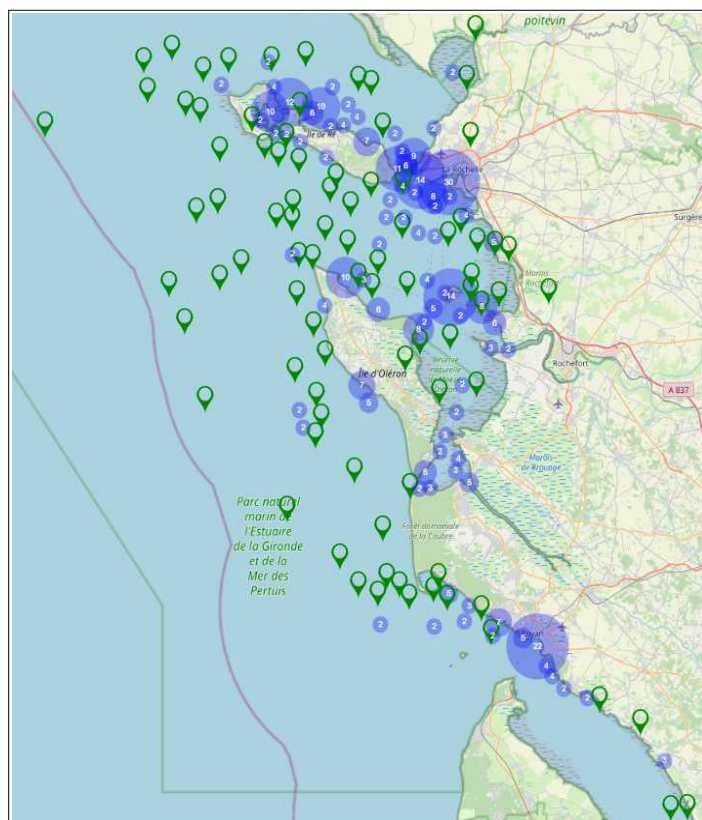
44 – LOIRE-ATLANTIQUE



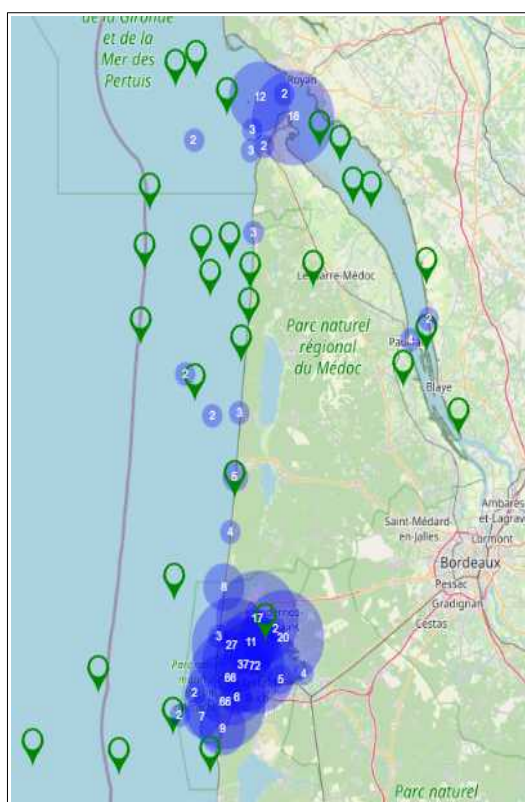
85 – VENDÉE



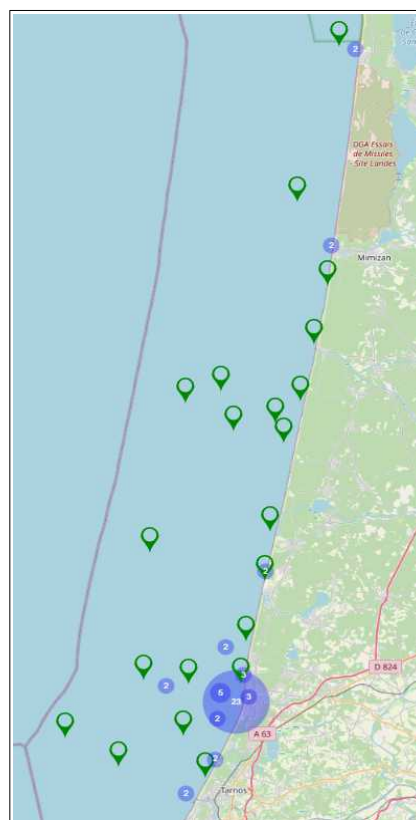
17 – CHARENTE-MARITIME



33 – GIRONDE



40 – LANDES

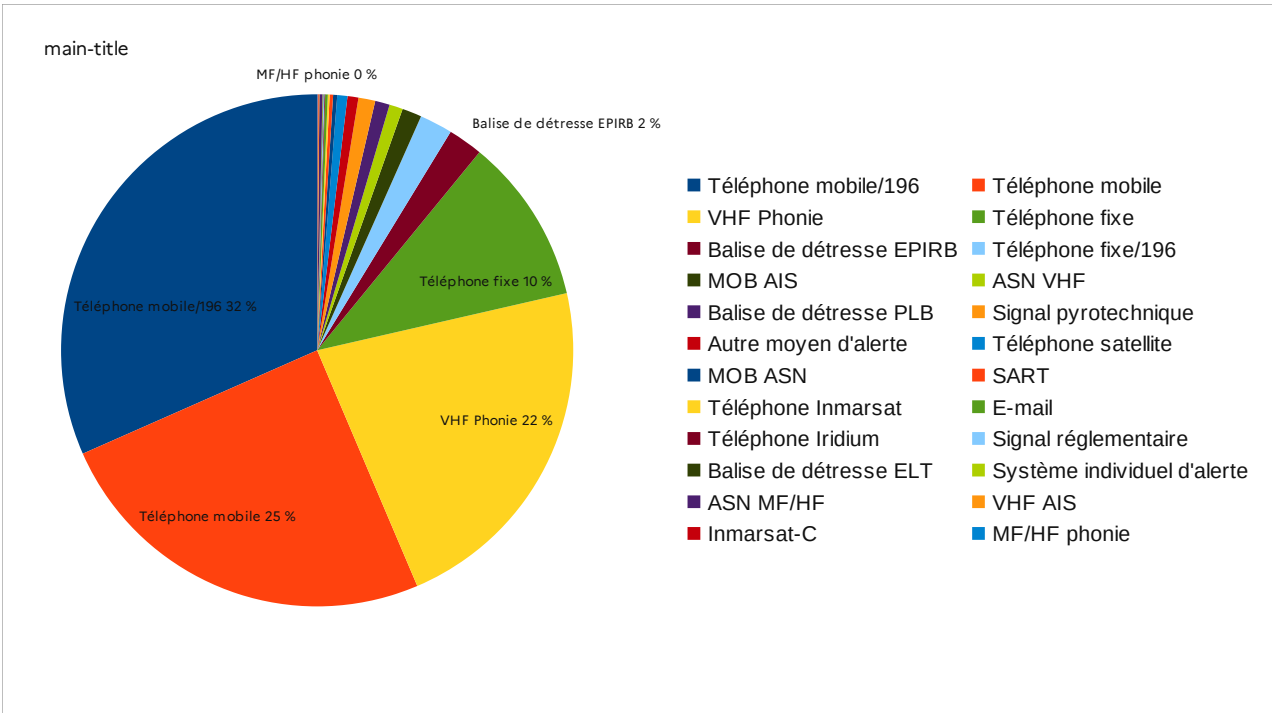


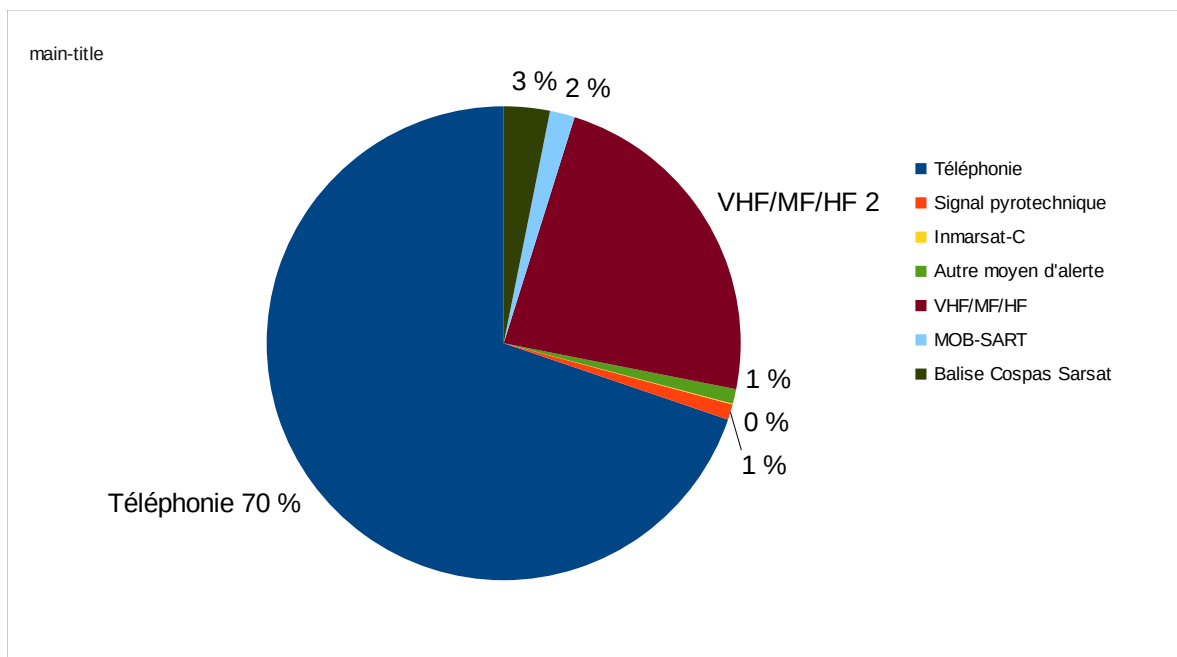


1.6. TRANSMISSION DE L'ALERTE

1.6.1. MOYENS D'ALERTE UTILISÉS

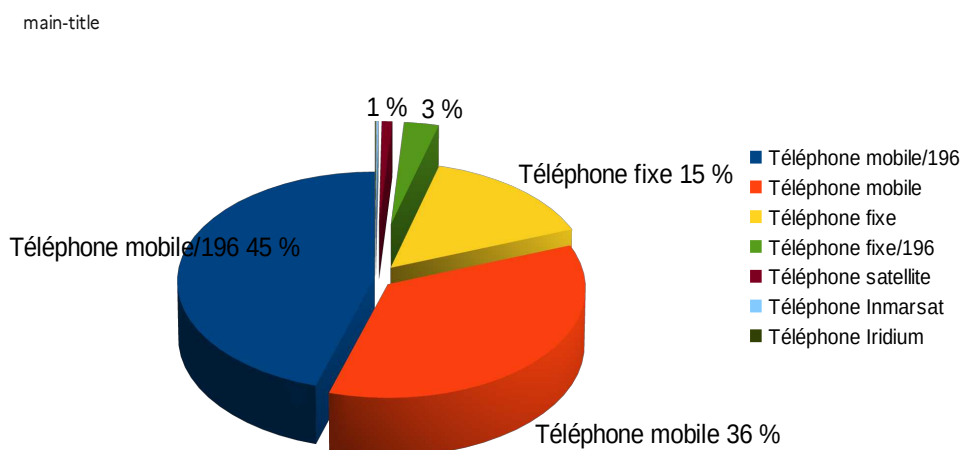
5268 (5413 en 2024) informations et alertes ont nécessité l'ouverture d'un dossier événement au CROSS-A. **3594** alertes ont été associées à une opération SAR, MAS ou DIV et **1674** ont fait l'objet d'un dossier événement.



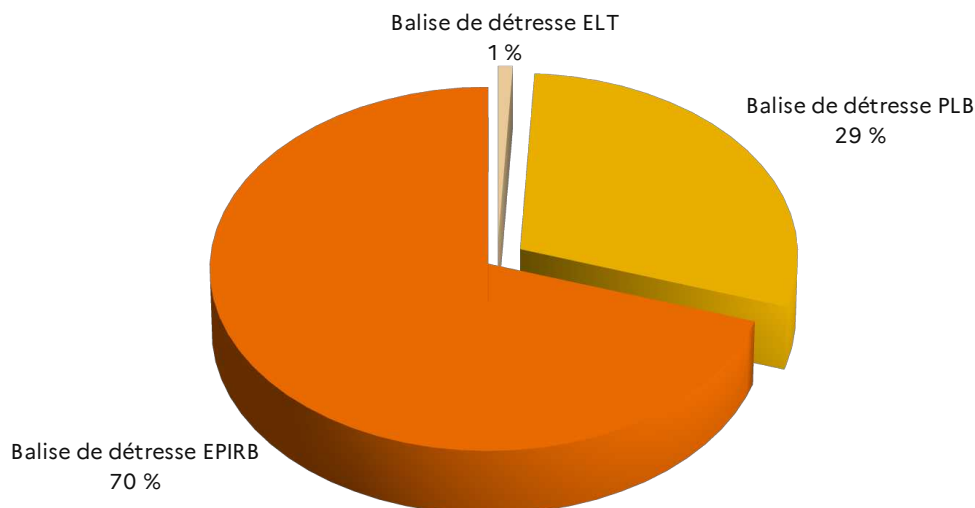


Dans **2509** cas (**70%**), le requérant utilise le **téléphone**. Ces appels, effectués vers le **numéro d'urgence 196** (appel gratuit, géolocalisable directement par le CROSS-A Etel), ou vers le numéro à 10 chiffres (02 97 55 35 35), sont réalisés par les personnes impliquées, des témoins et/ou peuvent transiter par d'autres organismes à terre tels que les CODIS, les CORG ou les SAMU.

Le numéro d'urgence 196 redevient le premier **moyen d'alerte** [2^{ème} en 2023 et 2024] avec **1212** alertes [1017 en 2024]. Les campagnes de communication doivent néanmoins se poursuivre.



Les **balises de détresse Cospas-Sarsat** représentent **113** opérations, soit **3 %** des alertes, mais **87 %** se révèlent être de fausses alertes.



La **VHF phonie** reste très utilisée, avec **22 %** [23 % en 2024] 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 (**7** 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 correctement connectée au GPS.

Il arrive fréquemment, après le recueil des éléments de l'alerte par radio, que le CROSS poursuive 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 **7** [1 en 2024] appels de détresse en MHF ASN et **1** [0] 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 **2 %** [1 % en 2024] des alertes et restent anecdotiques même si le nombre de sources augmente (appels d'urgence depuis des Iphones ou des montres connectés ou prestataires de systèmes satellitaires possédant des centres terrestres qui relaient les alertes).

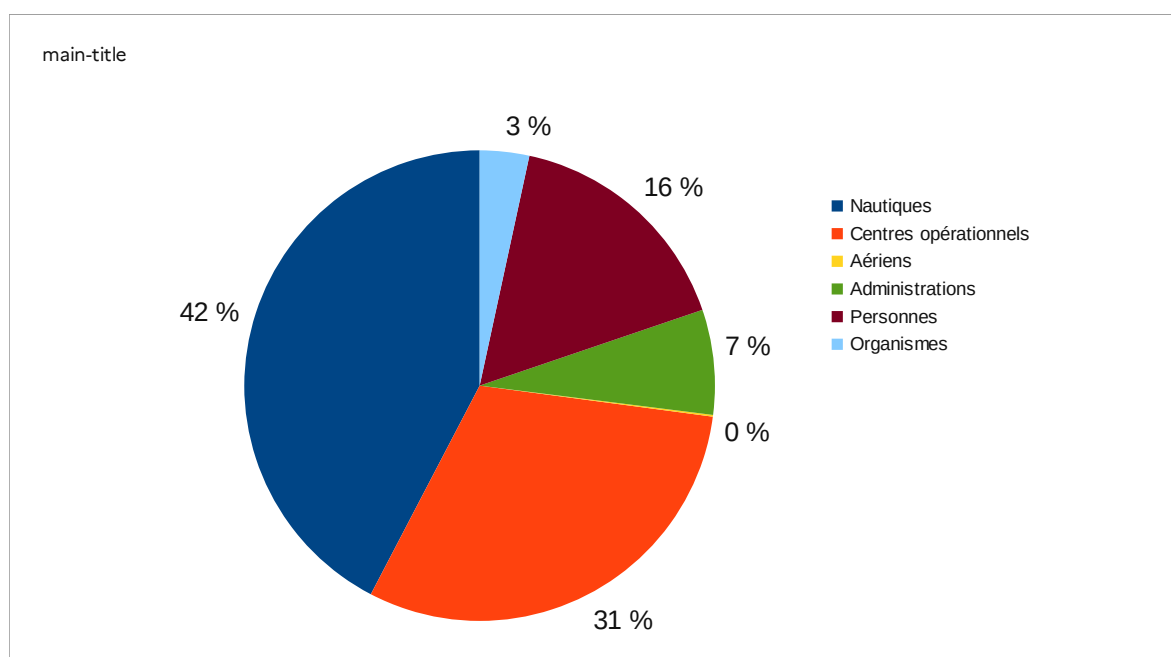
1.6.2. QUI DONNE L'ALERTE AU CROSS-A

Les alertes ont été transmises au CROSS-A :

- **1522** fois par des navires à la mer (navire impliqué, navire sur zone...)
- **1098** fois par des centres opérationnels (CODIS, SAMU, CROSS...)
- **589** fois par des personnes à terre (témoin, famille/proche, propriétaire...)
- **259** fois par des administrations (sémaphore, poste de plage, CSN...)
- **122** fois par des organismes (SNSM, port, école de voile, agent maritime, loueur...)
- **4** fois par des aéronefs (aéronefs d'administration, aéronefs militaires...)

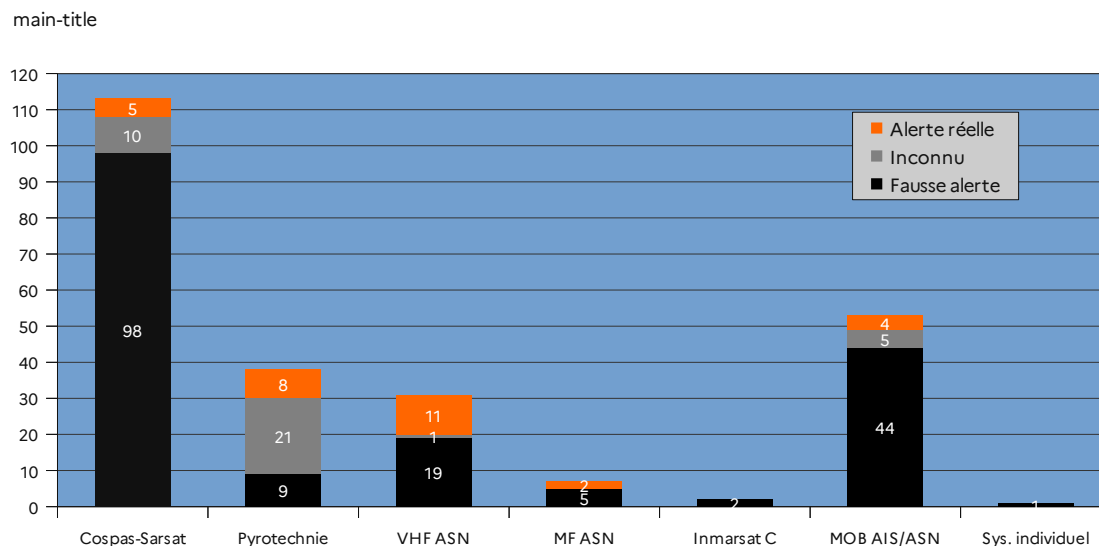
37 % [37 % en 2024] des alertes proviennent du navire impliqué, **11 %** [11 %] des alertes arrivent via les CODIS, **12 %** [9 %] sont transmises par un témoin à terre et extérieur à l'événement et **5 %** [5 %] sont transmises par les sémaphores de la Marine nationale.

25 % 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 ponctuellement 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 **113** alertes reçues, **87 %** sont des fausses alertes. Les fausses alertes sont généralement provoquées par une erreur de manipulation ou un déclenchement intempestif. Le taux de fausses alertes est en hausse [82 % en 2024, 75 % en 2023].

Pyrotechnie : sur les **38** observations de feux à main et de fusées parachutes reportés, **55 %** 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 **53** alertes reçues [42 en 2024], **83 %** sont des fausses alertes [90 %]. **83 %** proviennent des MOB AIS et **17 %** 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 l'exigence réglementaire 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 les parc éoliens, 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.).

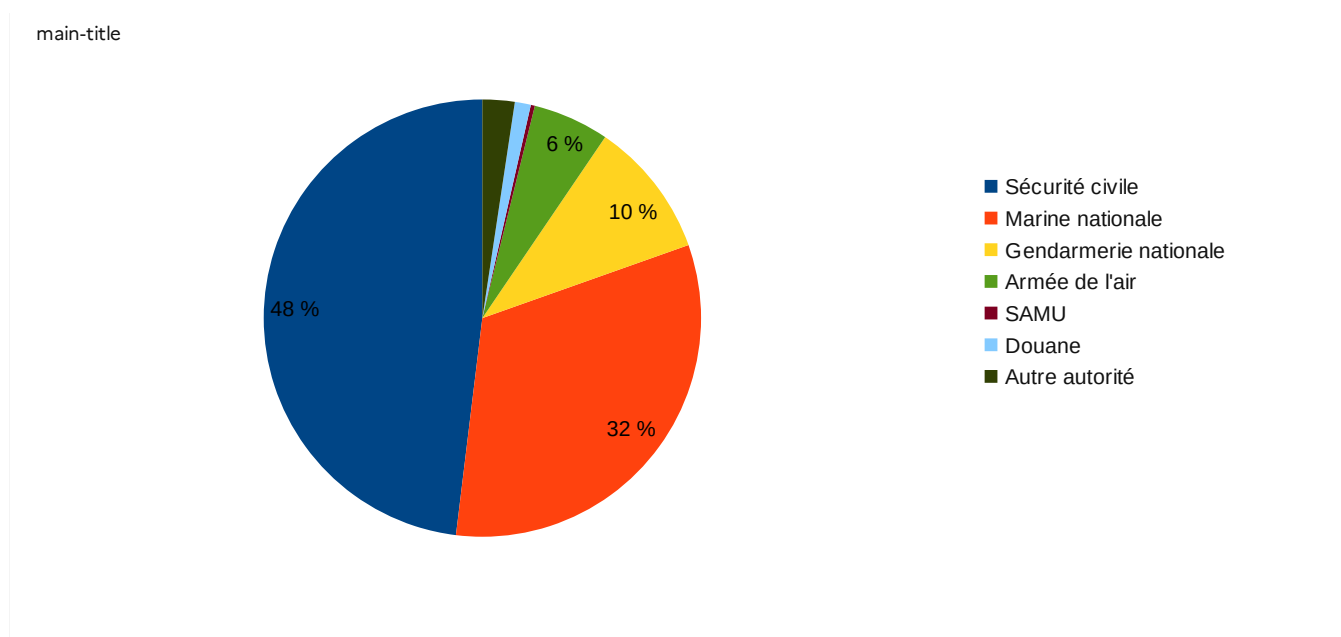
1.7. MOYENS DE SAUVETAGE

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 42 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 2025, **4368** missions [4694 en 2024] pour **5406** heures [5409] de moyens aériens, nautiques et terrestres ont été coordonnées par le CROSS-A Etel.

1.7.1. MOYENS AÉRIENS

La répartition des **338 missions** [336 en 2024] de moyens aériens, pour une durée de **325 heures** [332], sur des opérations SECMAR par le CROSS-A Etel est la suivante :

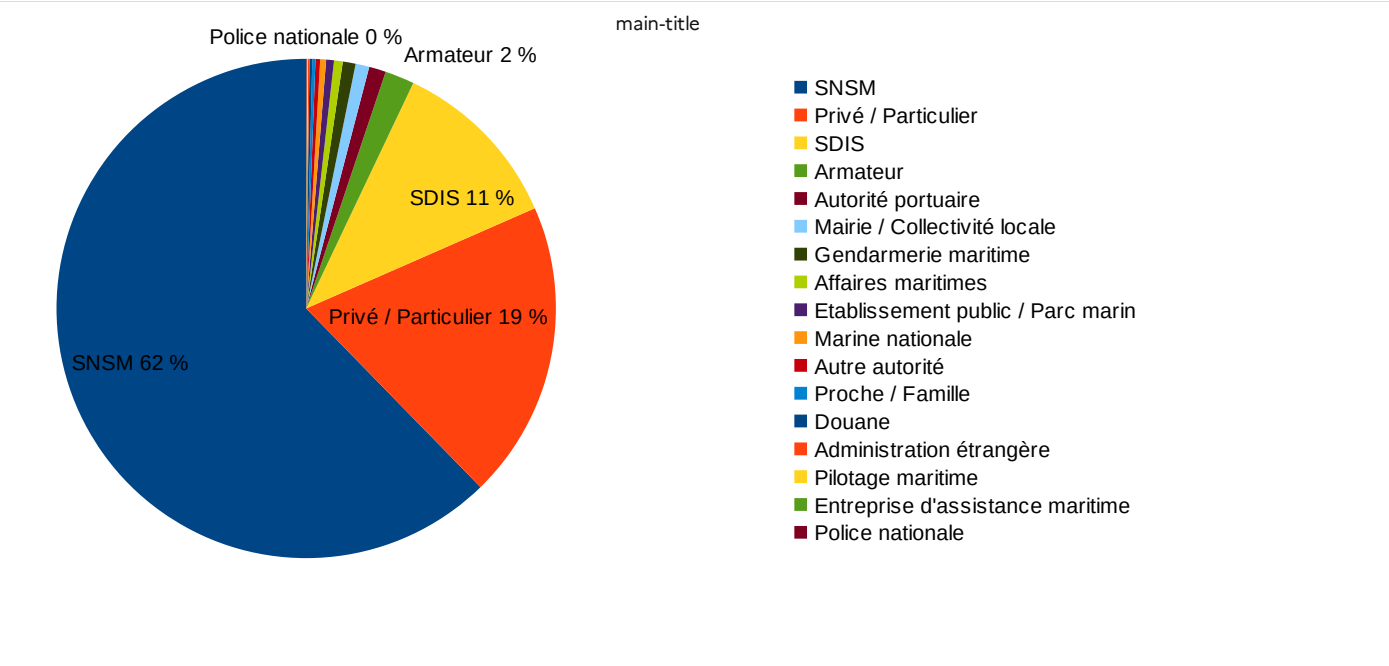


En 2025, le nombre de missions des moyens aériens et le nombre d'heures de vol correspondantes sont stables par rapport à 2024.

1.7.2. MOYENS NAUTIQUES

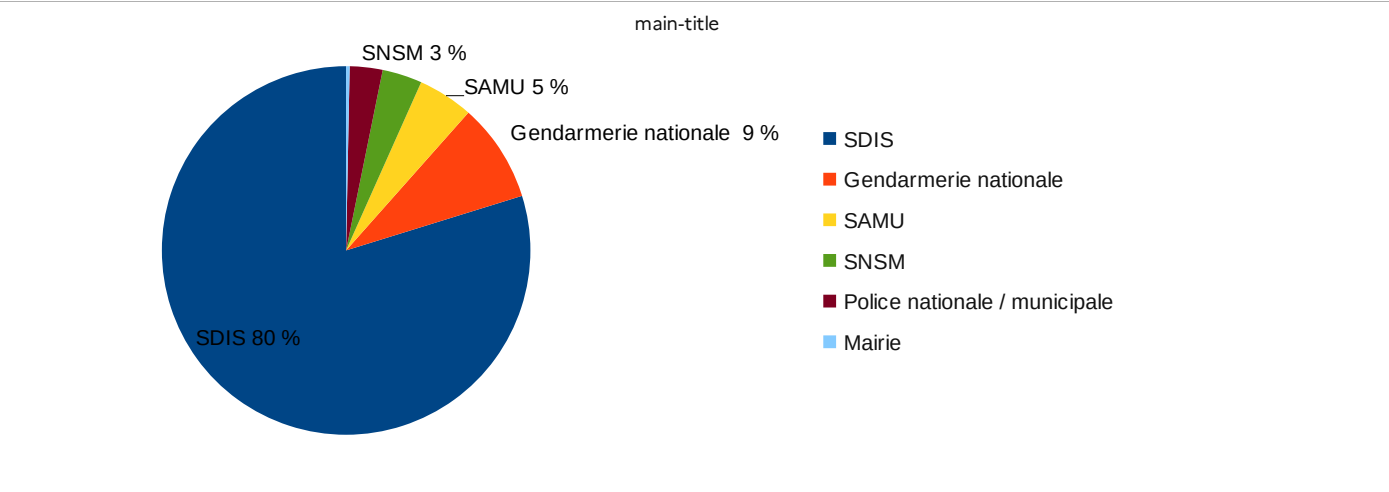
Sur les **3372 missions** [3227 en 2024] des moyens nautiques pour une durée totale de **4407 heures** [4132], les bénévoles de la SNSM continuent à tenir le rôle de premiers partenaires maritimes du CROSS-A, assurant **2100** interventions soit **62 %** des interventions nautiques. Par ailleurs, une 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 identique à 2024. 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.



1.7.3. MOYENS TERRESTRES

La répartition des 658 missions [585 en 2024] des moyens terrestres pour une durée de 675 heures [619], 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°0159 du 20 janvier 2025

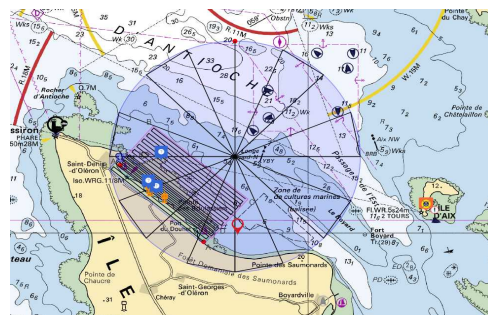
Chavirement navire de pêche « ROSE DES VENTS » –
Île d'Oléron – 17

Vent de E force 4, mer 3 et visibilité 05 Nq

1 marin décédé

1 navire de pêche échoué

SRU : Guepard Yankee, Dragon 17, SNS 144, BLS pompiers ,
VSAV pompiers, Sémaphore Chassiron.



Opération SAR n°0199 du 25 janvier 2025

Chute à la mer du voilier « TIGER PA » – Golfe de Gascogne

Vent de W 6, mer 6 et visibilité 04 Nq

1 personne disparu

1 navire à la dérive

SRU : Falcon 50, Raffut Sar, Guepard Yankee, 1 navire de commerce,
Esperanza Del Mar.



Opérations SAR n°0202 et 0203 du 25 janvier 2025

Groupe de kayakiste en difficulté – Estuaire de la Loire – 44

Vent de NNW force 3, mer 3 et visibilité 0,2 Nq

6 personnes secourues retrouvées après recherche

SRU : Beechcraft, SNS 200, SNS 203, SNS 7-031, BLS pompiers,

VSAV pompiers, Sémaphore Chemoulin, SCMM 64,

1 pilotine et 1 Drague.



Opération SAR n°0244 du 04 mars 2025

Voie d'eau cablier « TELIRI » – Golfe de Gascogne

Vent de ENE force 6, mer 6 et visibilité 05 Nq

39 personnes assistées

SRU : RIAS Abeille Bourbon, 2 navires de commerce.



Opération SAR n°0796 du 04 avril 2025

Heurt navire de pêche « LOLA JULIA » avec une éolienne
– Champ éolien de Guérande – 44

Vent de ENE force 2, mer 2 et visibilité 10 Nq

4 personnes secourues

1 navire remorqué

SRU : H160, SNS 17-08 , SNS 608, SNS 254,

1 navire de pêche, 1 navire de commerce.



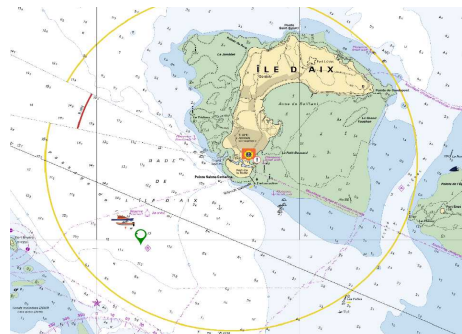
Opération SAR n°1385 du 14 mai 2025

Abordage entre le navire de pêche « L'INSOLITE » et la vedette « KON TIKI » – Plateau de Rochebonne
Vent de NNW force 4 mer 3 et visibilité 10 Nq
2 personnes secourues et blessées
4 personnes assistées et 3 tirées d'affaires seules
1 navire assisté et 1 navire tiré d'affaire seul
SRU : Dragon 17, SMUR M La Rochelle, SCMM 64, 2 VSAV pompiers.



Opération SAR n°1985 du 18 juin 2025

Chute à la mer sur semi-rigide «HO' OKIPA » – Ile d'Aix – 17
Vent de NNE force 2, mer 3 et visibilité 07 Nq
6 personnes secourues et 1 personne décédée
1 navire assisté
SRU : SNS 144, SNS 741, SCMM 64, BLS pompiers, VSAV pompiers, P 604 SCARPE de la gendarmerie maritime.



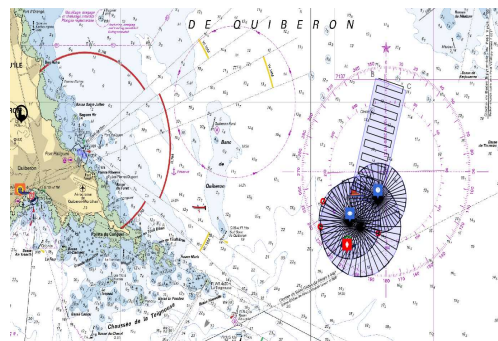
Opération SAR n°3753 du 20 août 2025

Chute à la mer voilier « ELOISE II » – Golfe de Gascogne
Vent de NNW force 5, mer 4 et visibilité 10 Nq
5 personnes secourues et 1 personne décédée
1 navire remorqué
SRU : Raffut Sar, SNS 071, SCMM 64.



Opération SAR n°3823 du 23 août 2025

Chasse sous – marine semi-rigide « Dravanteg » – Baie de Quiberon – 56
Vent de ESE force 2, mer 2 et visibilité 12 Nq
3 personnes secourues et 1 personne décédée
1 navire assisté
SRU : Dragon 56, Dragon 29, SNS 142, Barge pompiers Vannes, plongeurs pompiers, SCMM 64, brigade nautique de Quiberon, 1 navire à passagers et 1 navire de plaisance.



Opération SAR n°4233 du 12 septembre 2025

Démâtage voilier «PALADIN» – Embouchure de la Gironde – 33
Vent de WNW force 2, mer 4 et visibilité 9 Nq
1 personne secourue
1 navire coulé
SRU : Dragon 17, SNS 162, SNS 7-039.



Opération SAR n°4390 du 23 septembre 2025

Incendie vedette « KONDOS » – Chenal de La Trinité Sur Mer – 56

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

2 personnes secourues dont 1 blessée

1 navire coulé

SRU : SNS 158, BLS pompiers, VSAV pompiers,

brigade nautique de Quiberon et 1 plaisancier.



Opérations SAR n°5104 du 04 décembre 2025

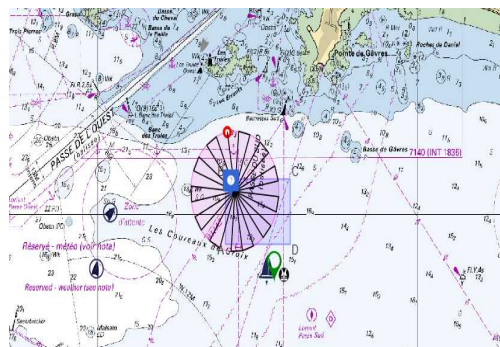
Chute à la mer voilier « FIFIGARO » - Coureaux de Groix – 56

Vent de W force 5, mer 4 et visibilité 10 Nq

1 personne secourue et retrouvée après recherches et 3 assistées

1 navire remorqué

SRU : Dragon 56, SNS 147, SNS 252.



Opérations SAR n°5161 du 12 décembre 2025

Chavirement navire de pêche « ATARI » – Les Glenan – 29

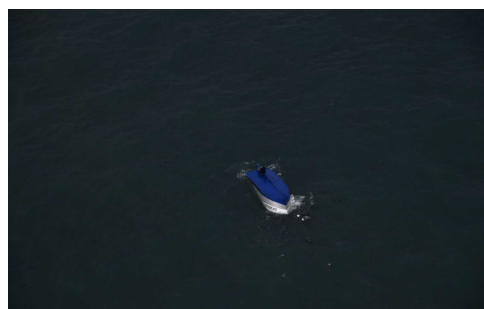
Vent de N force 2, mer 2 et visibilité 10 Nq

1 personne secourue et 1 personne décédée

1 navire de pêche remorqué

SRU : H160, ATL 2, Dragon 56, SNS 069, SNS 099, SCMM 29,

3 navires de pêche



1.9. CONCLUSION

L'année 2025 a présenté un volume d'activité en augmentation par rapport à l'année 2024 pour la majorité des catégories et l'on retrouve quasiment les chiffres de 2023. Une explication est la très bonne météo observée pendant toute la durée des vacances scolaires de juillet et août.

Il est néanmoins important de souligner la tendance qui se confirme à nouveau d'une forte activité avant et après la période de juillet/août due notamment aux conditions climatiques favorables. Cette saison estivale entre mai et septembre représente 68 % [70 % en 2024] de l'activité annuelle des opérations SECMAR, confirmant la tendance observée depuis quatre 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. Il faut continuer à appuyer la communication sur le numéro 196. De plus, l'emploi des balises de type MOB-AIS est en développement, mais pose toujours des problèmes d'identification du porteur lorsque celles-ci ne sont pas correctement renseignées auprès de l'ANFR ; des actions de sensibilisations des plaisanciers pourraient être utilement menées via les revendeurs.

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 2025 confirme le bon dimensionnement du dispositif, qu'il soit aérien, nautique ou médical, sur la façade avec une complémentarité nécessaire entre moyens aériens des différentes administrations, moyens côtiers des SDIS et de la SNSM. Il est important enfin de souligner le rôle primordial joué par les bénévoles des stations SNSM dans le conseil apporté dans la planification des zones de recherche dans des zones présentant des courantologies particulières.

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 française (eaux intérieures ou mer territoriale), mais également sous juridiction française (ZEE et SRR). L'espace maritime surveillé représente une superficie d'environ 200 000 km².

Afin d'assurer cette mission, le directeur du CROSS-A Etel est représentant permanent du préfet maritime de l'Atlantique. Dans le contexte des missions SURNAV, le centre s'identifie en phonie comme « ETEL TRAFIC ».

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, l'environnement marin et le littoral, et d'en informer le préfet maritime afin que les actions adéquates puissent être engagées dans les meilleurs délais.

Pour assurer cette mission, 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) ainsi que des moyens de surveillance aérienne de la Marine nationale et du service garde-côtes de la Douane. 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. D'autre part, le CROSS bénéficie d'outils tels que l'application européenne SEG mise à disposition par l'agence européenne de sécurité maritime (AESM), 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 de juin à septembre sur les plages horaires où l'activité de sauvetage et d'assistance à la plaisance est la plus dense (après-midi et soirée). Ce dispositif fonctionne grâce aux renforts de réservistes, notamment des élèves officiers de la 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.

Le CROSS-A Etel partage les informations dont il dispose avec ses partenaires, notamment par le biais des systèmes d'information TRAFIC 2000 (national) et du système d'information SAFESEANET (AESM).

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 bord d'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 l'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.

Dans le cas d'une opération d'assistance à navire en difficulté (ANED) de niveau ORSEC 2, le CROSS assure la permanence de sa fonction de MAS y compris si le centre des opérations maritimes (CENTOPS) de la préfecture maritime de l'Atlantique est désigné comme équipe de gestion d'intervention (EGI).

En ZEE, en dehors de la SRR, le CROSS 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 2025, le CROSS-A Etel a traité **985** [955 en 2024 : +3 %] messages de comptes rendus « SURNAV » et a ouvert **1067** [884 en 2024 : +20 %] dossiers opérations SURNAV .

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

- **128** [118 en 2024] 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 privant le navire de sa manœuvrabilité
 - Toute situation réduisant les capacités de navigation du navire

- 774 [625] 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, pour lesquelles les navires ne sont pas en situation normale de navigation :
 - 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...)
- 23 [16] dossiers liés à des signalements d'anomalie effectués par une autorité portuaire, une station de pilotage ou un CSN.
- 136 [124] demandes de mouillage dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales.
- 5 événements ayant donné lieu à la rédaction d'un procès verbal d'infraction ou d'une lettre d'avertissement :

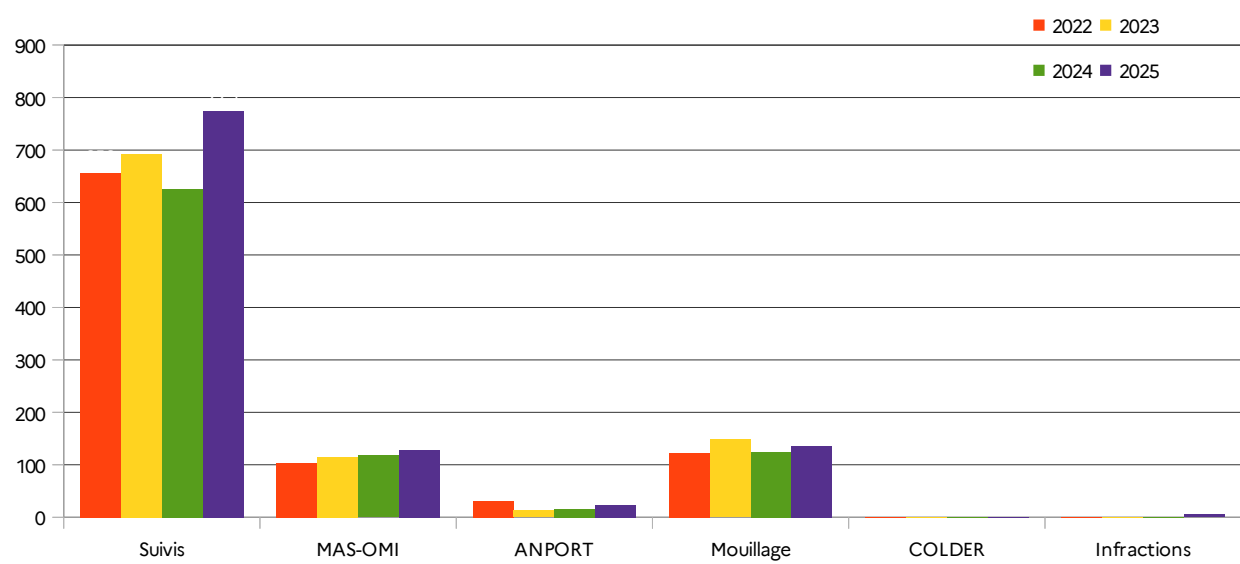
Le 01/01/2025 Letter of warning envoyée au MV STI HAMMERSMITH pour non respect du chenal

Le 11/02/2025 PV 2025/01 au MV TORONTO en ZMFR La Pallice pour défaut de veille au mouillage

Le 13/04/2025 PV 2025/02 au MV FEHN CAPE en zone de mouillage des Sables d'Olonne pour défaut de veille

Le 09/05/2025 lettre d'avertissement envoyée au MV VEMAHONESTY pour non respect du chenal

Le 26/09/2025 lettre d'avertissement envoyée au MV CONTI GREENLAND pour non respect des 7 nautiques
- 1 [1] événement COLDER (perte de barge avec conteneurs à la dérive – remorqueur MARIA).



2.3. SUIVI DU TRAFIC MARITIME

2.3.1. VEILLE VISUELLE ET RADAR, VEILLE AIS

Dans la zone de responsabilité du CROSS-A Etel, une veille radar et optique est assurée par les sémaphores de la Marine nationale au niveau de la bande côtière. En effet, le centre ne dispose pas d'équipement radar, contrairement aux CROSS assurant la fonction de Vessel Traffic Service (VTS) qui assurent la surveillance d'un dispositif de séparation du trafic (DST).

Depuis 2008, le CROSS-A Etel est toutefois doté du système interministériel de surveillance des approches maritimes « SPATIONAV ». Cet outil permet au centre de bénéficier d'une image enrichie du trafic maritime grâce aux informations en provenance des radars ainsi que des stations terrestres de réception AIS qui équipent les sémaphores et certains aéronefs de la Marine nationale. L'outil a fait l'objet d'une évolution début décembre 2023 vers le système « MIGOS ».

En parallèle, le CROSS-A Etel dispose du « *Safeseanet Ecosystem Graphic* » (SEG), un outil de surveillance basé sur la technologie AIS (terrestre et satellitaire) lui permettant d'assurer la surveillance maritime sur l'ensemble de sa zone de compétence. Ce système, développé par l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA), permet d'établir un suivi précis des navires et de mettre en place des alertes liées à leur trajectoire, à leur vitesse, ou à leur statut AIS.

Le SEG est un outil particulièrement efficace et pertinent au regard de la zone couverte par le CROSS-A Etel : les situations anormales sont identifiées dans **74 %** des cas par le SEG, dans **15 %** 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 l'équipes de quart polyvalente, 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 facteur essentiel pour assurer la mission SURNAV dans la zone côtière. Les capitaineries, les stations de pilotage maritime, et les centres de sécurité des navires (CSN) constituent également un réseau majeur de remontée d'informations.

En 2025, le CROSS-A a également ouvert plusieurs opérations suite à des notifications faites par les équipages ou des proches à l'International Transport Workers' Federation (ITF), une ONG internationale agissant pour la défense des droits et des conditions de travail décentes des gens de mer, ou alors directement au CROSS. Ces notifications concernaient notamment des navires de la dark fleet, et révélaient des conditions de vie et de navigabilité dégradées.

Depuis 2024, le CROSS dispose aussi des informations sur les pistes AIS reçues par le réseau AIS RIE déployé par la Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) centralisées par une station logicielle côtière (LSS). Ces informations alimentent le SI métier des CROSS « SEAMIS ».

Cette surveillance globale doit permettre de détecter rapidement les situations nautiques anormales et d'en faire une analyse précise 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 2025, **985** [955 en 2024] messages de comptes rendus « SURNAV » ont ainsi été saisis par le CROSS-A Etel dans la base de données TRAFIC 2000. En pratique, le CROSS est destinataire d'un nombre beaucoup plus important de messages SURNAV, qui font l'objet d'une analyse systématique mais ne sont pas saisis dans TRAFIC 2000 car des données récentes sont déjà enregistrées.

La base de données TRAFIC 2000 permet ensuite le suivi des navires et de leurs cargaisons par l'État français. Elle alimente également le réseau européen d'échange d'informations « 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 CROSS-A Etel gère ainsi les zones de mouillage commercial devant les ports de Concarneau et Les Sables-d'Olonne.

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, avec le concours des sémaphores, suit les mouillages qu'il autorise ainsi que ceux accordés par la préfecture maritime, et assure également un suivi particulier des navires réalisant un mouillage en dehors des eaux territoriales.

Le CROSS-A Etel a ainsi effectué le suivi de **136** [124 en 2024 : +10 %] mouillages.

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

- **62** demandes pour motif « météorologique », dont **0** refusée et **4** demandes annulées ;
- **56** demandes pour motif « commercial », dont **2** refusées et **3** annulées ;
- **17** 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, **127** mouillages ont effectivement été réalisés et ont fait l'objet d'une surveillance par le CROSS-A et le sémaphore concerné.

Les zones de mouillage gérées par le CROSS les plus fréquentées sont celles des Sables d'Olonne (commercial – 44), Belle Ile (météo 43 / paquebots 6) et La Rochelle (météo – 13).

Depuis 2020, une réduction du nombre de demandes de mouillages de navires à passagers est constatée.

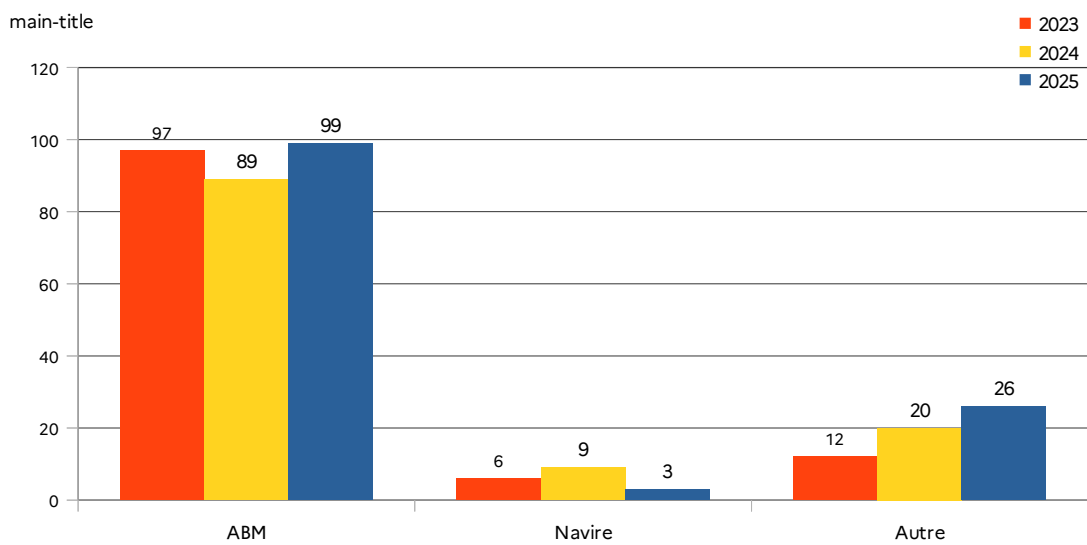
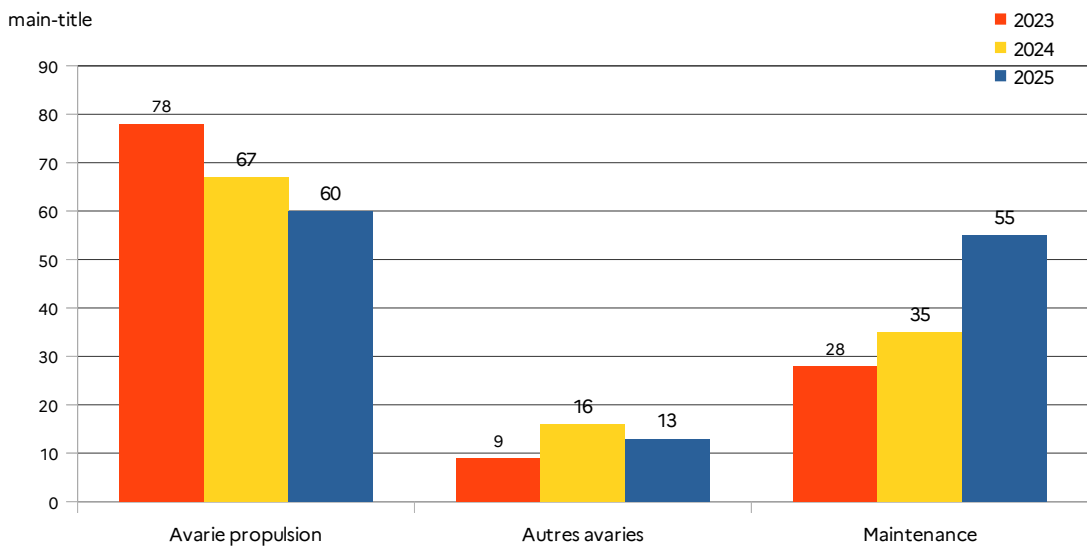
2.4. SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME

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 qu'ils procèdent à une maintenance préventive de leurs équipements de propulsion. Le CROSS-A Etel suit alors l'évolution de la situation du navire jusqu'à la résolution de la situation.

En 2025, le CROSS-A Etel a suivi **128** [118 en 2024] événements de mer ou de navigation liés à des navires de commerce en avarie ou en capacité de navigation restreinte.

Parmi ces événements, **4** [2 en 2024] ont fait l'objet d'un remorquage par des remorqueurs privés : le chimiquier Toronto et le cargo Talina B ont été remorqués par les VB Croisic et Typhon, des remorqueurs portuaires de La Rochelle et Saint-Nazaire. Le cargo Elena B a été pris en charge par l'Abeille Bourbon suite à une avarie de propulsion. Enfin le TSM Alizée a remorqué le yacht Lady S jusqu'en zone Corsen.

Les autres incidents ont fait l'objet d'un simple suivi jusqu'au retour à une situation normale.
Parmi ces événements, 0 [1 en 2024] opération a nécessité le déclenchement du volet ORSEC « Assistance à navire en difficulté » de niveau 2.
La majorité des événements (57 %) correspondent à des avaries réelles, en majorité des avaries de propulsion.
Le reste correspond à des maintenances préventives rendant indisponibles les capacités de manœuvre du navire. En 2025, la durée de ces événements était comprise entre 18 minutes et 145 heures, avec une durée moyenne de 2 heures.



La répartition par type de signalement montre que les navires se signalent rarement par eux-mêmes (3 cas sur 128 – 3 %) : 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 a permis la détection de 99 situations (77 %), ce qui confirme à quel point cet outil est précieux pour assister 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 (Espagne) et de Ouessant, on retrouve tout de même une part non négligeable (18 %) de ces opérations dans la bande côtière des 24 milles, où les marges sur les délais d'intervention des moyens sont réduites : la synergie entre le CROSS-A Etel et ses partenaires, en particulier les sémaphores et les capitaineries, est alors cruciale.

2.5. OPÉRATIONS MARQUANTES

07 janvier 2025 – Presqu’ accident entre le vraquier « LADY MONICA » et le navire de pêche « ZACHARY »

4 Nq dans le sud-ouest de la pointe de Pen Men (Groix) – Vent d’ouest – 5 Bf – Mer agitée.

Le navire de pêche « ZACHARY » signale avoir dû manœuvrer d’urgence pour éviter l’abordage avec le vraquier « LADY MONICA ».

11 février 2025 – Chimiquier « TORONTO » en avarie machine et radar

ZMFR de La Rochelle – Vent ESE – 3 Bf – Mer belle

Le chimiquier « TORONTO » en sortie du port de La Rochelle invoque un problème radar et demande à mouiller en ZMFR de La Rochelle pour réparer – Après quelques minutes, il invoque un mouillage d’urgence hors ZMFR suite à une avarie de propulsion – Engagement du remorqueur portuaire « VB CROISIC » pour le remorquer au mouillage en ZMFR. Dossier infraction émis à l’encontre du navire pour défaut de veille et manque de coopération.

02 mars 2025 – Voie d’eau sur le cablier « TELIRI »

Sud-ouest de Belle-Ile pour 180 Nq – Vent ENE – 6 Bf – Mer forte

Le câblier « TELIRI » signale une voie d’eau dans son compartiment machine – Après avoir envisagé l’abandon du navire, l’équipage informe que la voie d’eau est en train d’être maîtrisée mais demande assistance remorquage car la propulsion est hors service – Appareillage de l’« ABEILLE BOURBON » de Brest avec des moto-pompes supplémentaires – Remorquage du navire vers le port de Brest.

13 mars 2025 – Cargo « TALINA B » en avarie machine

ZMFR Saint Nazaire – Vent NE – 5 Bf – Mer peu agitée

Le cargo « TALINA B » informe d’un black-out à l’extérieur du chenal d’accès du port de Saint-Nazaire – Le navire fait route à faible allure pour aller mouiller en dehors des eaux territoriales – Engagement du remorqueur « VB TYPHON » – Remorquage du navire vers le port de Saint-Nazaire.

2.6. CONCLUSION

En 2025, l’activité SURNAV du CROSS-A Etel a connu une bonne croissance, avec 20 % de dossiers SURNAV ouverts de plus qu’en 2024. Au cœur des activités quotidiennes des équipes de quart, la mission SURNAV a tendance à prendre de l’ampleur. Dans ce contexte, la mise en œuvre d’un renfort estival par des réservistes dédiés au quart SURNAV est désormais devenu une nécessité.

Afin de garantir la bonne conduite de la mission, le concours des sémaphores et la bonne coopération avec les capitaineries, les pilotes maritimes et les CSN reste primordial. La qualité des relations entre le CROSS et ses partenaires est fondamentale : de nombreuses rencontres avec nos partenaires à travers la façade ont eu lieu en 2025 afin de permettre une meilleure connaissance mutuelle.

Bien qu’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 montrent bien la diversité des situations rencontrées. Au vu des situations météorologiques parfois très dégradées, notamment en automne et en hiver, de la nature des cargaisons, du profil parfois sensible des navires et du délai de réaction faible lorsque les navires évoluent proches de la côte, et de l’absence de moyens de remorquage hauturier couvrant la partie Sud de la façade, la nécessité d’anticiper les situations à risque est au cœur des préoccupations du CROSS-A Etel et reste donc la priorité de la mission surveillance de la navigation.

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.

Depuis 2025, le CROSS-A Etel a un accès direct à l'application PING lui permettant de simplifier les demandes d'AVURNAV.

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, suivant l'arrêté n°2017/020 de la préfecture maritime de l'Atlantique.

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, à la fois pour ce qui est des bulletins météorologiques réguliers ou des bulletins météorologiques spéciaux (lorsque les prévisions de vent atteignent ou dépassent force 7 sur l'échelle de 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 utilisés 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 **306** bulletins météorologiques spéciaux (BMS). Le nombre de BMS a diminué de manière significative par rapport aux années précédentes (430 en 2024, 394 en 2023).

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'Étel, Chassiron et de Ferret.