

Sécurité maritime



(1) Phares, bouées, tourelles, feux, balises, espars

La direction interrégionale de la mer (DIRM NAMO)

- entretient les aides à la navigation et assure leur disponibilité tout au long de l'année
- agit pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention des risques et santé au travail
- fournit les informations de sécurité aux navires
- établit le plan de recherche et de sauvetage dès réception d'une alerte

Chiffres clés

L'essentiel en quelques lignes

- Surveillance des équipements et de la navigation 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7
- Inspection des navires français et des navires étrangers en escale
- Coordination du sauvetage en mer, de la baie du Mont-Saint-Michel à la frontière espagnole
- Une majorité des opérations de sauvetage réalisée en bande côtière
- Société nationale de sauvetage en mer : intervenant incontournable pour le sauvetage en mer
- Surveillance de la navigation pour préserver les côtes et venir en aide aux navires en difficulté
- Mise en œuvre des traités et recommandations internationaux
- Cybersécurité : un véritable enjeu maritime

Opération inédite : le CROSS Corsen déroute le ferry Pont Aven de la Brittany Ferries vers Brest



Le CROSS a coordonné une opération d'aide médicale en mer suite à une intoxication alimentaire qui a touché certains membres de l'équipage du ferry.

Après un bilan de la situation, le CROSS a organisé le déroutement du ferry sur Brest. Dès son arrivée, cinq membres d'équipage sont évacués vers l'hôpital.

L'organisation mise en place a permis de limiter la durée de l'escale imposée par les circonstances : parti d'Espagne, la navire a repris sa route vers la Grande-Bretagne le jour-même.

Une modernisation constante des phares et feux grâce à l'évolution technologique



Division phares et balises de Saint-Nazaire © Yvan Jolivet

La DIRM NAMO investit pour rendre plus performantes et moins énergivores les aides à la navigation.
Ces aides sont maintenues en bon état opérationnel en permanence.

Le retrait du mercure des phares

Le mercure sert à faire tourner les lourdes optiques des phares à longue portée avec un minimum d'énergie. Compte tenu de la sensibilité du produit, de la nécessaire protection de l'environnement et des agents, son utilisation est de plus en plus limitée grâce à :

- Des mesures alternatives, lorsque cela est possible (rotation à bain d'huile, feux industriels, modification des dispositifs de signalisation). Une évolution des modes et conditions d'intervention lors des maintenances.
- La connaissance et la traçabilité liées à son usage.
- La limitation des stocks de mercure.

Un vaste programme de modernisation

Les nouvelles technologies rendent les feux d'alignement* performants, plus économies en énergie et moins consommateurs d'espaces littoraux, avec un taux de panne sensiblement réduit.

- La consommation énergétique est réduite par les énergies solaire et éolienne, et les leds en remplacement des lampes halogènes. La majorité des bouées et tourelles sont équipées de leds, ainsi que certains phares.
- La gestion des déchets est améliorée.
- Les produits de maintenance, d'entretien et de fonctionnement sélectionnés sont moins nocifs pour l'environnement.

Livré en 2023, le baliseur Finistère, de 26 mètres de long de l'Armement des Phares et Balises (APB), sert à l'entretien des aides à la navigation de la baie de Morlaix à la mer d'Iroise.

Il est équipé d'une propulsion sur batteries en mode zéro rejet en phase de manœuvre, et de filtres limitant les émissions de particules fines. Ces équipements permettent de réduire son empreinte carbone.



La sécurité des navires, la protection de l'environnement et des gens de mer

2 601 visites de sécurité de navires professionnels français au titre de l'État du pavillon

Les contrôles sont axés sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité, les normes sociales, la prévention des risques et la prévention de la pollution.

48 % sont des visites périodiques. Le solde est constitué de visites spéciales (incluant des visites inopinées, de coques à sec, sur réclamation de l'équipage ou de suivi de chantier) et de visites de mise en service de navires (après construction ou travaux).

161 inspections de navires étrangers en escale, 9 détentions pour non-conformité

Les centres de sécurité des navires de la DIRM NAMO vérifient le respect des normes issues des conventions internationales : protection de l'environnement marin, sauvegarde de la vie humaine en mer, conditions de vie et de travail à bord.

Les objectifs sont fixés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le cadre du Mémo-randum de Paris* (contrôle des navires par l'État du port).

La CRS : feu vert pour la mise en service de plus de 800 navires en 12 ans

La commission interrégionale de sécurité (CRS) étudie les plans et documents des navires professionnels (navires à passagers jusqu'à 500 UMS* et tous navires jusqu'à 24 mètres) construits, transformés ou importés sur la façade maritime, en vue d'autoriser leur mise en service. Elle a publié 158 procès-verbaux en 2023. Elle a émis un avis favorable pour

la mise en service de plus de 800 navires en 12 ans.

Elle réunit l'administration (inspecteurs de la sécurité des navires, médecins des gens de mer, agence nationale des fréquences, inspecteurs du travail, etc.) et les professionnels du secteur maritime (chantiers navals, armateurs, représentants des marins, etc.).

Début 2023, deux détentions inédites de vraquiers libériens ont été prononcées par le centre de sécurité des navires de Saint-Nazaire pour non respect de la convention sur la gestion des eaux de ballast.

Les navires de commerce chargent et déchargent de grandes quantités d'eau de mer dans des compartiments dédiés, les ballasts. Ainsi, quelle que soit leur cargaison, les navires peuvent être maintenus droits et correctement enfoncés dans l'eau afin de naviguer en toute sécurité.

La réglementation prévoit, pour les grands navires internationaux, l'obligation de traiter ces eaux de ballastage, afin d'éviter le transfert d'espèces vivantes invasives à travers le monde.



La plaisance et les activités nautiques au cœur des opérations⁽¹⁾ de sauvetage

La très grande majorité des opérations de recherche et de sauvetage concerne la plaisance, les activités nautiques et littorales, et ont lieu dans la zone côtière.

La saison estivale 2023 est caractérisée par une activité moindre en juin/juillet, à cause de conditions météorologiques dégradées. Le volume d'activité est ensuite resté important jusqu'en octobre.

Huit opérations sur dix impliquent un flotteur (navire ou équipement de loisir nautique).

4 265 opérations, sur les 5 712 coordonnées par les CROSS, ont eu lieu dans les eaux d'un des six départements de l'interrégion. 30,5 % ont concerné le Morbihan, 30 % le Finistère. Viennent ensuite les Côtes-d'Armor (16 %), la Vendée (8,6 %), la Loire-Atlantique (7 %) et l'Ille-et-Vilaine (7 %). Le reste des opérations concernent d'autres départements ou ont eu lieu au large.



Les deux CROSS de la DIRM NAMO (Corsen et Étel) coordonnent les opérations de recherche et de sauvetage du Mont-Saint-Michel à la frontière espagnole, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime de l'Atlantique.



Parmi les autres moyens nautiques : les pompiers, les autres navires présents sur zone, la marine nationale, la gendarmerie, etc.

Les pompiers sont les principaux intervenants pour les moyens terrestres. Participant également la marine grâce aux sémaphores, la gendarmerie et le Centre de consultation médicale maritime de Tou-

louse, ainsi que le SAMU de coordination médicale maritime.

La Sécurité civile figure au premier rang des intervenants pour les moyens aériens. Elle est suivie de la marine et de la gendarmerie. Les Douanes mais aussi des administrations étrangères peuvent prendre part aux opérations.

(1) recherche et sauvetage, assistance aux biens, sûreté des navires et opérations diverses, hors chiffre suite à assistance liée à la surveillance de la navigation (165 avaries ou arrêts techniques traités par le CROSS Corsen)

126 navires⁽¹⁾/jour enregistrés au large de Ouessant

La surveillance de la navigation permet de préserver les côtes et de venir en aide aux navires en difficulté.

Le volume du trafic atteint son plus haut niveau depuis 12 ans.

Les 15 premiers pavillons représentent 84 % des passages enregistrés. Le premier pavillon est celui du Libéria avec plus de 13 % du trafic. Il est suivi par les îles Marshall, les Pays-Bas, Malte puis le Panama.



(1) navires de jauge brute > 300 UMS

(2) marchandises dangereuses et/ou polluantes hors desserte des îles de la mer d'Iroise

Lutte contre la piraterie au sein de l'interrégion Nord Atlantique-Manche Ouest

Brest accueille le MICA Center, centre d'expertise dédié à la sûreté maritime, à compétence mondiale. Il analyse et évalue la situation sécuritaire maritime. C'est aussi l'organe de centralisation mondiale des alertes en cas d'attaque en mer. Grâce aux liens

tissés avec des partenaires étatiques ou privés, et par une collecte méticuleuse de données, il dispose d'une connaissance précise de la menace et du brigandage dans les zones les plus sensibles (golfe de Guinée, océan Indien et détroit de Malacca).

Cybersécurité : + 135 % d'incidents notables dans le monde entre 2020 et 2022

France Cyber Maritime, basé à Brest, a publié en 2023 son premier panorama de la menace cyber maritime. Ce centre national de coordination de la cybersécurité maritime accueille des acteurs publics et des collectivités territoriales littorales, des opérateurs maritimes et portuaires ainsi que des fournisseurs de solutions de cybersécurité. Il veille et analyse, apporte information, conseil et

assistance aux opérateurs du secteur. Il vise aussi à encourager le développement de solutions adaptées à la filière, et à promouvoir l'excellence française en cybersécurité maritime à l'international.

Un mastère spécialisé® « cybersécurité des systèmes maritimes et portuaires » est pris en charge à Brest par l'IMT (institut Mines-Télécom) Atlantique.

Tribunal maritime : 137 avis en 2023

Les avis techniques sur des procédures d'infractions auprès du procureur de la République sont produits par la DIRM NAMO en collaboration avec les DDTM/DML de Bretagne et des Pays de la Loire.

Le tribunal juge les délits maritimes et les contraventions connexes concernant la navigation et la sécurité maritime. Les assesseurs recrutés par la DIRM siègent à Brest avec trois magistrats du siège.