

RAPPORT

Centre Régional
Opérationnel de
Surveillance et de
Sauvetage de CORSEN

CROSS CORSEN

BILAN D'ACTIVITES CROSS CORSEN

2013



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Direction Interrégionale de la Mer
NORD ATLANTIQUE – MANCHE OUEST

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	24/02/2014	Version interne

Affaire suivie par

ACAM Charles André Massa
<i>Tél. : 02 98 89 61 55 / Fax : 02 98 89 18 37</i>
<i>Courriel : charles.massa@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteurs

Charles André MASSA
Gaëlig BATAIL
Didier SAOUZANET

Relecteurs

Charles André MASSA
Christophe SONNEFRAUD

Référence(s) intranet / internet

http://intra.secumar.metier.i2/rubrique.php3?id_rubrique=842

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Securite-et-surete-maritimes-.html>

Avant-propos

Service spécialisé relevant de la Direction Inter-régionale de la Mer Nord-Atlantique - Manche-Ouest, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen, est implanté à la pointe de Corsen sur la commune de Plouarzel. Il dispose également d'un établissement à la pointe du Stiff sur l'île d'Ouessant.

Dans sa zone de compétence, le CROSS conduit des missions de sécurité maritime organisées par des instruments internationaux, élaborés sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale et auxquels la France est partie.

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage en mer, le CROSS est **Centre de Coordination du Sauvetage Maritime**. Sous la responsabilité du préfet maritime de l'Atlantique, le CROSS dirige toute opération de recherche et de sauvetage en mer. A la réception d'une alerte maritime, les coordinateurs de mission de sauvetage, désignés par le directeur du CROSS, établissent un plan de recherche et de sauvetage, puis déclenchent et coordonnent les moyens publics ou privés nécessaires à l'exécution de l'opération. Destinataire de l'ensemble des alertes maritimes, le CROSS dispose en propre d'un réseau de veille permanent composé d'une chaîne de stations VHF Marine couvrant l'ensemble de son littoral, ainsi que d'une station MHF implantée à Ouessant. Ces moyens de veille sont déclarés auprès de l'organisation Maritime internationale et intégrés dans le plan-cadre du Système Mondial de Détresse et de Sauvetage en Mer (SMDSM).

Le CROSS Corsen est **Service de Trafic Maritime (STM)**, au sens de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). A ce titre, il a pour mission de contribuer à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation ainsi que la protection du milieu marin contre les effets défavorables éventuels du trafic maritime. Il exerce ces attributions dans la zone de 40 milles nautiques, centrée sur la tour du Stiff à Ouessant, incluant le dispositif de séparation de trafic (DST) d'Ouessant. En qualité de STM, le CROSS s'assure du respect des règles de navigation dans le DST, diffuse des informations de sécurité aux navigateurs et leur fournit ponctuellement une aide à la navigation. Il s'efforce de détecter et de prévenir les situations à risques en fournissant aux navires des informations sur leur environnement nautique proche. Enfin, la résolution MSC 52(66) modifiée par la résolution MSC 127(75) de l'OMI lui confie l'exploitation du système de compte-rendu obligatoire des navires qui oblige les navires transitant dans le DST et les eaux adjacentes à signaler au CROSS un certain nombre d'informations relatives à leur identité, à leur voyage et à leur cargaison.

Le CROSS CORSEN se voit également confier par le préfet maritime, l'application de réglementations spécifiques relatives à la circulation des navires, telles que celles relatives aux mouillages en eaux intérieures, à la navigation dans les chenaux de l'Iroise ou à la circulation des navires transportant des marchandises dangereuses le long des côtes françaises.

L'instruction du secrétariat général de la mer du 29 juillet 2004 relative à l'accueil des navires en difficulté dans des lieux de refuge désigne les CROSS comme **service d'assistance maritime (MAS)**. Conformément à la résolution OMI A.950(23), ces services sont destinataires de l'ensemble des comptes-rendus d'avaries, de pollutions ou de pertes de marchandises prévus par la convention SOLAS et la convention MARPOL. Les navires ont l'obligation de signaler à l'Etat côtier tous événements susceptibles de menacer la vie humaine en mer ou la préservation de l'environnement marin vers le MAS le plus proche. Le CROSS est donc le point de contact unique entre le navire et l'ensemble des autorités chargées de l'assistance au navire. Dans ce cadre, le CROSS apporte son concours au préfet maritime pour suivre et évaluer les situations à risques.

L'instruction n°143.10 du 21 février 2011 du directeur des affaires maritimes désigne le CROSS CORSEN comme centre référent dans le domaine de la **recherche et la constatation des rejets illicites commis dans le milieu marin** pour la zone Manche Ouest-Atlantique. A ce titre, et sous l'autorité du Préfet maritime, le CROSS centralise et exploite les informations de pollution recueillies, informe les autorités compétentes et assure la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions. La circulaire 2003-81 du 18 décembre 2003 relative au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique par les services relevant du ministère chargé de la mer précise que les CROSS participent **au recueil et à la transmission de l'information nautique** par voie radio-électrique. Le CROSS CORSEN participe également à cette transmission au moyen de sa station NAVTEX

1- Sauvetage et assistance maritimes

1664 événements traités

857 opérations
coordonnées ou suivies
par le CROSS

2102 personnes
impliquées

16 disparus ou
décédés lors
d'activité maritimes

opérations
concernant la
plaisance **56%**

91 % des incidents se produisent à moins de 12 nautiques de la côte

529

interventions de la SNSM

85

évacuations
médicales

Synthèse de l'année

1664 alertes ont été reçues par le service Opérations du CROSS CORSEN en 2013.

Ces alertes ont été à l'origine de **857 opérations** d'assistance ou de sauvetage qui ont donné lieu à la rédaction d'un SITREP. Ce chiffre marque une légère baisse de l'activité par rapport à l'année 2012 (- 1,2 %).

Parmi ces 857 opérations, on compte **531 opérations de recherches et sauvetage (SAR) et 326 opérations d'assistance aux biens (MAS)**.

Les autres événements traités en 2013 (**807**) ont été classés en « affaires générales ». Il s'agit d'alertes ou de témoignages transmis au centre et pouvant laisser supposer l'existence d'une situation de danger en mer. Ces alertes, tant que les doutes sur un danger ne sont pas levés, impliquent un travail d'enquête et de prise de renseignements souvent conséquents. Dans ces cas cependant, les doutes sur une situation de danger ont pu être levés avant la mise en œuvre de moyens de recherche ou de sauvetage.

457 opérations ont été menées pendant la saison estivale (**du 1er juin au 30 septembre**), ce qui représente **53% de l'activité annuelle** SECMAR du CROSS. Ce pic d'activité s'explique par la fréquentation accrue du littoral en période estivale par les plaisanciers et pratiquants de loisirs nautiques.

Si le volume d'activité croît avec la hausse de la fréquentation, on constate aussi que l'inexpérience et l'impréparation restent à l'origine de nombreuses opérations, cette tendance s'aggravant lors des périodes de mauvais temps malgré tous les

appels à la prudence.

A l'inverse les mois d'hiver (de décembre à février) sont ceux qui connaissent le volume d'activité le plus faible. Les opérations menées pendant cette période concernent en grande majorité les navires professionnels (commerce et pêche).

Bilan humain

2102 personnes (1707 en 2012) ont été impliquées dans les 857 opérations conduites par le CROSS Corsen en 2012. Ce chiffre, en constante augmentation depuis plusieurs années, marque cependant une hausse relativement significative par rapport à 2012 : **+ 23,1 %**. Cette hausse s'explique par le nombre très important de personnes secourues (361 passagers et 8 membres d'équipage) lors de l'échouement du navire à passagers FROMVEUR II en septembre.

Rappel : par personne impliquée, on entend toute personne ayant fait l'objet d'une opération, y compris les personnes impliquées dans des fausses alertes avérées ou tirées d'affaire par elles mêmes

L'étude de la répartition du nombre de personnes impliquées par type d'activité fait apparaître que les pratiquants d'activités de loisirs (plaisance et loisirs nautiques) sont les principaux bénéficiaires des opérations de sauvetage ou d'assistance conduites par le CROSS. Cette population représente 50% des personnes impliquées

16 décès ou disparitions directement liés à une activité professionnelle maritime ou à la pratique de sports ou loisirs nautiques sont à déplorer en 2013, ce qui représente une hausse notable de 33% par rapport à l'année précédente (12 victimes). Parmi ces 16 victimes,

on dénombre :

- 9 plaisanciers : 5 hommes à la mer suite à une chute par dessus bord, 1 suite au chavirement de son embarcation, 1 suite à blessure et 2 décédés de mort naturelle.
- 5 dans le domaine des loisirs nautiques : 1 pêcheur à pied, 3 baigneurs, 1 personne isolée par la marée
- 3 marins pêcheurs français : 2 hommes à la mer, 1 décédé accidentellement
- 1 marin étranger, tombé à la mer au large de Ouessant

8 autres décès (4 en 2012) ont été portés à la connaissance du CROSS et ont nécessité une action de sa part. Il s'agit cependant de décès ne pouvant être rattachés à des accidents « maritimes » car concernant des suicides ou des chutes de falaises.

Bilan par activités

4% des opérations ont concerné la navigation de commerce, **16%** la pêche, **13%** les activités de loisirs nautiques et **56%** les activités de plaisance (y compris les problèmes sur les annexes)

Cette répartition est globalement stable par rapport aux années précédentes. On note que la plaisance représente une part prépondérante des opérations conduites par le CROSS.

Navigation de commerce

32 navires de commerce (dont 20 navires à passagers) ont été impliqués dans des opérations coordonnées par le CROSS, chiffre en baisse par rapport à l'année précédente (36 en 2012). 17 de ces opérations (soit 60%) concernent des cas d'aide médicale en mer. La proximité du DST avec un fort trafic commercial et le développement constant de l'activité de croisière

(paquebots et lignes régulières de navires à passagers) expliquent ces chiffres importants. On dénombre ainsi 5 opérations d'aide médicale en mer au profit de navires de charge et 12 au profit de navires à passagers (paquebots et ferries sur lignes régulières).

Pêche professionnelle

137 navires de pêche professionnels ont été impliqués dans des opérations en 2013 (130 en 2012, chiffre stable)

6 naufrages ont provoqué la perte de navires de pêche :

- 2 ligneurs au bar renversés par une vague : 1 dans le Raz de Sein, 1 à l'île Keller à Ouessant (29)
- 1 goémonier suite à embarquement d'eau à Porspoder (29)
- 1 chalutier échoué à l'île de Batz (29)
- 1 fileyeur/caseyeur victime d'une voie d'eau dans le nord d'Ouessant (29)
- 1 fileyeur/caseyeur victime d'une voie d'eau devant Audierne (29)

Ces naufrages n'ont pas causé de victime, les équipages ayant pu être secourus rapidement soit par hélicoptère, soit par des navires se trouvant à proximité.

Cinq des six navires impliqués sont des navires de moins de 12 mètres ce qui confirme les constatations faites depuis plusieurs années sur le caractère accidentogène de cette catégorie de navires.

La pêche à la coquille Saint Jacques en baie de Saint Briec fait l'objet d'une attention toute particulière de la part du CROSS CORSEN en raison du nombre très élevé de navires participants (plus de 200 sur certains créneaux), de la durée très courte des créneaux de pêche (45 minutes) et de la dangerosité de ce type de pêche. De novembre à avril, lors des créneaux principaux

(2 fois par semaine), une vedette SNSM (Stations de St Quay Portrieux, Erquy ou Loguivy de la Mer) se tient en alerte à la mer. L'équipage est alors renforcé par du personnel du SDIS 22 (plongeurs) et du SMUR 22 (médecin) afin de pouvoir intervenir dans les meilleurs délais sur un navire ou un marin en difficulté.

La pratique du kayak de mer, en plein développement, génère de plus en plus d'opérations de sauvetage. La mauvaise appréciation des conditions météorologiques et un défaut d'équipement sont souvent à l'origine de situations délicates pour des pratiquants en moyenne peu expérimentés.

Navigation de plaisance, loisirs nautiques et activités littorales

592 opérations (477 pour la plaisance, 115 pour les loisirs nautiques) ont été conduites au profit des navires plaisance ou des pratiquants de loisirs nautiques. Elles ont impliqué **1258 personnes** (1008 à la plaisance, 134 pour les loisirs nautiques, 116 pour les autres activités littorales de loisirs)

Au total, les activités de plaisance, de loisirs nautiques et autres activités littorales de loisirs représentent près de 69% des opérations coordonnées par le CROSS pour près de 54% des personnes impliquées.

On peut également relever que **43 voiliers** ont fait l'objet d'une opération d'assistance ou de secours en raison d'une panne de leur appareil propulsif. Si pour certains d'entre eux l'assistance se justifie (entrée de port

notamment), une partie significative des demandes d'assistance résulte du manque d'expérience des skippers en matière de navigation à la voile.

On constate que plus de la moitié des opérations conduites au profit des navires de plaisance le sont pour des problèmes techniques (avaries ou pannes diverses) qui résultent la plupart du temps d'un défaut d'entretien et d'un degré de préparation insuffisant.

Au total, toutes activités de loisirs confondues (plaisance, loisirs nautiques, pêche à pied, baignade, plongée, etc...), on déplore 14 décès ou disparitions contre 4 imputables aux activités professionnelles.

Aide médicale

85 opérations d'aide médicale en mer, allant du simple soin à bord à l'évacuation médicalisée se sont déroulées en 2013 (**100** en 2012). Le Centre de Consultation Médicale Maritime de Toulouse (CCMM) est chargé, en France, de procéder aux consultations médicales à distance (par téléphone ou liaison radio, en conférence à 3 avec le navire et le CROSS), d'établir un diagnostic et d'indiquer au CROSS la conduite à tenir pour le patient. Le CROSS, en liaison avec le SAMU de Coordination Médicale Maritime (SCMM), est en charge de mettre en œuvre les recommandations du CCMM: choix et déclenchement du moyen et des équipes médicales, structure médicale de destination etc...

Ces 85 opérations ont entraîné :

- **25** évacuations médicalisées

- **21** évacuations sanitaires
- **30** déroutements de navires
- **9** opérations avec soins à bord sans déroutement.

La population la plus concernée par les cas d'aide médicale en mer reste celle de la pêche professionnelle, activité qui engendre de nombreux accidents dus aux conditions de travail (rythmes de travail, plate-forme en mouvement permanent, manipulation d'engins) souvent aggravées par les conditions météorologiques difficiles. Comme expliqué plus haut, les passagers des nombreux paquebots et ferries qui fréquentent la zone de responsabilité du CROSS Corsen sont également à l'origine d'un nombre de cas significatifs d'aide médicale en mer.

L'hélicoptère reste le moyen privilégié pour la projection d'équipes médicales à bord d'un navire et l'évacuation des victimes vers les structures médicales d'accueil à terre, a fortiori lorsque les navires se trouvent au large.

Répartition géographique des opérations

90,8 % des opérations interviennent dans les eaux territoriales (moins de 12 milles de côtes) et dans la bande des 300m

Les activités génératrices d'opérations (plaisance, loisirs nautiques et pêche côtière) se pratiquent essentiellement dans la bande côtière, ce qui explique la concentration de l'activité opérationnelle dans cette zone.

Les 2% d'opérations conduites en SRR étrangères, coordonnées par les MRCC compétents, concernent généralement des navires français (navires de pêche

principalement) pour lesquels le CROSS Corsen intervient soit en réception de l'alerte, soit comme intermédiaire avec le MRCC compétent.

Modes de transmission de l'alerte

Environ 30% des alertes reçues par le CROSS sont transmises par VHF, en phonie. Cependant l'utilisation du téléphone mobile comme moyen de transmission d'une alerte est une pratique courante surtout chez les plaisanciers qui ne sont pas toujours équipés d'une installation radio.

La VHF doit demeurer le moyen privilégié de transmission en mer :

- Les CROSS assurent une veille permanente du canal 16 (canal d'appel de détresse et de sécurité) tout le long du littoral,

- La VHF permet de se faire entendre et communiquer avec les navires à proximité et les sauveteurs

- Les équipements de radiogoniométrie dont sont équipés les CROSS, les sémaphores et les moyens de sauvetage permettent la localisation rapide d'un navire

La fonction d'Appel Sélectif Numérique, qui permet d'émettre une alerte de détresse ou de sécurité automatiquement depuis une station VHF (avec indication de la position si la station est couplée à un GPS) par simple appui sur un bouton est peu utilisée, son fonctionnement restant globalement mal compris par les usagers. Enfin, on remarque un grand

nombre d'alerte reçus depuis la terre, par téléphone mobile ou fixe: ce sont principalement des appels reçus de témoins à terre relayant des situations anormales ou de proches inquiets pour des personnes partis en mer.

Moyens mis en œuvre

Pour conduire ses opérations de recherche et de sauvetage, le CROSS Corsen dispose de moyens nautiques, terrestres et aériens relevant de différentes administrations, collectivités locales, armateurs ou organismes privés, particuliers. Le CROSS assure l'engagement et la coordination de ces moyens.

1356 moyens ont été mis en œuvre en 2013 pour une durée totale d'intervention de **2166 heures**

Les moyens nautiques

952 moyens nautiques ont été engagés sur des opérations pour une durée de **1582 heures**. Parmi ceux-ci la SNSM a réalisé **529 interventions** pour un total de **859 heures**

Les moyens terrestres

Les moyens terrestres ont réalisé **231 interventions** pour une durée totale de **285 heures**.

Il est à noter l'action des sémaphores dans la chaîne du sauvetage en mer qui, dans la frange littorale, apportent un soutien précieux au CROSS.

Les moyens aériens

Les moyens aériens ont réalisé **173 interventions** pour une durée totale de **300 heures**. Depuis 2012 l'hélicoptère lourd NH90 Marine « Caïman », mis en œuvre par la flottille 33F basée à

Lanvéoc Poulmic, assure l'alerte SAR 24h/24 avec des délais moyens de mise œuvre de 15-20 mn en HO et de 40-45 mn en HNO.. Cet appareil de grande capacité d'emport et bénéficiant d'une autonomie lui autorisant des interventions lointaines, est doté d'équipements de navigation, de détection et de traitement de données qui lui permettent de réaliser toutes les missions SAR maritimes.

Le CROSS Corsen s'appuie également sur les moyens hélicoptères de la Sécurité Civile (détachements Dragon 29 de Quimper et Dragon 50 de Granville) et de la SAG Rennes (Section Aérienne de la gendarmerie en détachement à Lannion pendant la saison estivale de mi-juillet à mi-août) ainsi que sur les avions de la Marine Nationale (Falcon 50 de la flottille 24F et ATL 2 de la flottille 23F), des Douanes (Cessna F406) tous basés à Lann Bihoué.

On note une sensible augmentation des interventions des appareils de la Sécurité Civile (52% en 2013 contre 31% en 2011) qui s'explique

vraisemblablement par la dissolution du détachement de service public Marine Nationale (Dauphin SP) de Lanvéoc qui assurait, en plus de l'alerte des hélicoptères lourds, une alerte SAR sur des aéronefs plus légers. Les détachements d'hélicoptères de Sécurité Civile ont ainsi naturellement repris à leur compte une partie de l'activité en zone littorale.

Les moyens aériens étrangers susceptibles d'être utilisés sont ceux du Royaume-Uni (hélicoptères « Sea King » de la RAF basés à Culdrose ou « Agusta » de la MCA basés à Portland) ainsi que des îles anglo-normandes (avion bimoteurs basé à Guernesey, mis en œuvre par l'association Channel Island Air Search). Néanmoins, cet appareil est indisponible depuis l'automne suite à un incident lors d'un atterrissage de nuit

Conclusion du bilan SAR

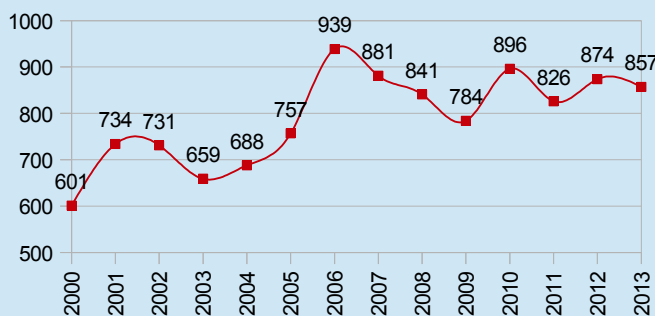
L'activité de l'année 2013 est globalement stable par rapport à celle de 2012.

Le nombre de décès ou disparitions liés à une activité maritime connaît une légère hausse par rapport à 2012, mais retrouve un niveau équivalent à celui des années précédentes.

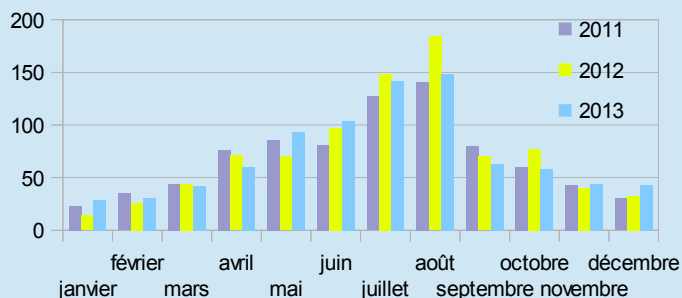
La saison estivale concentre toujours près de 55 % de l'activité SAR du CROSS Corsen, engendrée par une forte fréquentation du littoral.

Si les activités de plaisance traditionnelles (voile et moteur) sont toujours à l'origine de la majorité des opérations de sauvetage, les activités de loisirs nautiques (kayak, surf, PAV, kite-surf, paddle,...), en plein essor, représentent une part toujours plus importante de l'activité opérationnelle. On constate toujours que les pratiquants de ces activités de plaisance et de loisirs nautiques impliqués dans des situations difficiles sont souvent mal préparés ou mal équipés.

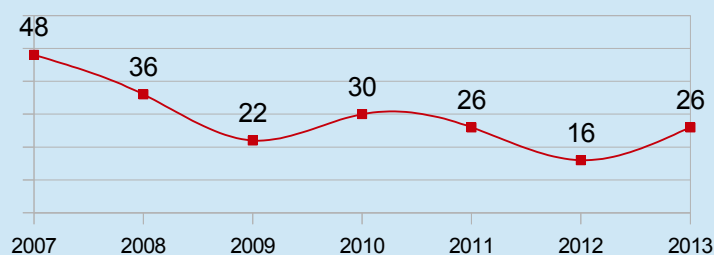
Evolution du nombre d'opérations annuelles



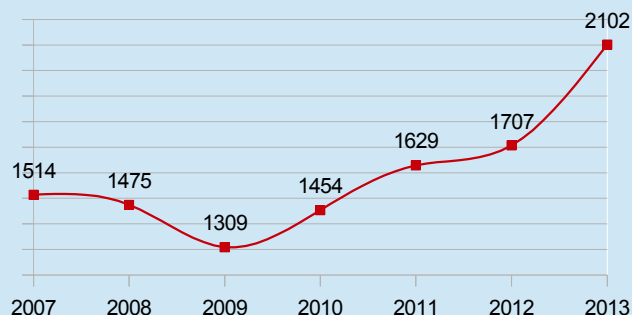
Répartition mensuelle des opérations



Personnes décédées/disparues



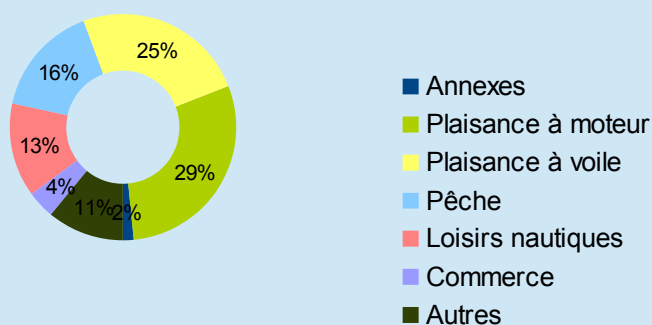
Personnes impliquées



Répartition des personnes impliquées par type d'activité

Type de navire ou d'activité	Nombre
Navires de commerce français ou étrangers, y compris les passagers des navires à passagers	541
Navires de pêche professionnels français ou étrangers	303
Navires de plaisance à voile ou à moteur, français ou étrangers	1008
Loisirs nautiques, kayaks, kite surf, surf, planche à voile, VNM, ski nautique	134
Autres : personnes sans flotteur, baignade, pêche à pied, plongée, etc...	116

Répartition des opérations par genre d'activité



Typologie des événements survenus sur les navires de commerce

Type d'événement	Nombre d'opérations
Blessé avec déroutement	1
Blessé sans déroutement	1
Blessé Evamed	2
Blessé Evasan	3
Malade avec déroutement	0
Malade avec soins sans déroutement	4
Malade Evamed	6
Malade Evasan	2
Rupture de mouillage	1
Fausses alertes	5
Abordage	4
Echouement	1
Avarie du système de propulsion	1
Homme à la mer	1
Autre	1
Total	34

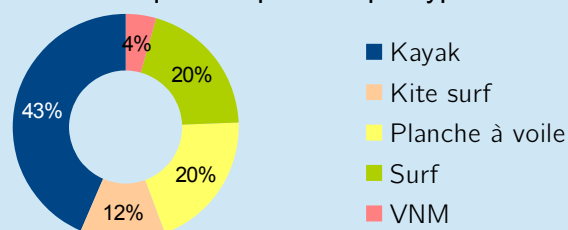
Typologie des événements survenus sur les navires de pêche

Type d'événement	Nombre d'opérations
Abordage	5
Chavirement	5
Échouement	7
Incendie	1
Voie d'eau	8
Heurt	1
Blessé avec déroutement	18
Blessé avec soins sans déroutement	2
Blessé EVAMED	7
Blessé EVASAN	8
Malade avec déroutement	4
Malade avec soins sans déroutement	0
Malade EVAMED	3
Malade EVASAN	0
Homme à la mer	1
Avarie appareil à gouverner	3
Avarie de propulsion	24
Avarie électrique	2
Hélice enqagée	14
Rupture mouillage	1
Panne de carburant	1
Fausse alerte	16
Autres	6
Total	137

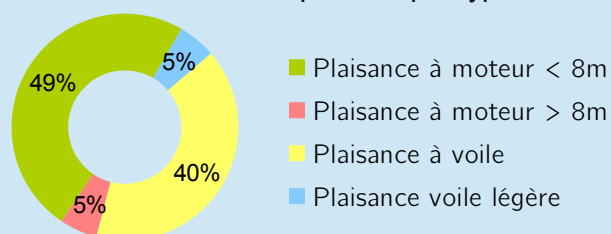
Typologie des événements survenus sur les navires de plaisance

Événement	Total	Événement	Total
Chavirement	21	Incertitude	12
Démâtage	15	Incertitude sur la position	5
Échouement	35	Rupture de mouillage	65
Incendie	4	Sans avarie, en dérive	0
Voie d'eau	19	Sans avarie, inexpérience	1
Blessé/Malade avec déroutement	5	Avarie appareil à gouverner	20
Blessé/Malade sans déroutement	2	Avarie de propulsion	163
Blessé/Malade EVAMED	4	Avarie électrique	9
Blessé/Malade EVASAN	5	Hélice engagée	24
Homme à la mer	17	Panne de carburant	5
Absence de moyen de	0	Autre événement	14
Encalminage	3	Fausse alertes	9
Total			457

Loisirs nautiques - répartition par type d'activités



Plaisance - répartition par type d'activité

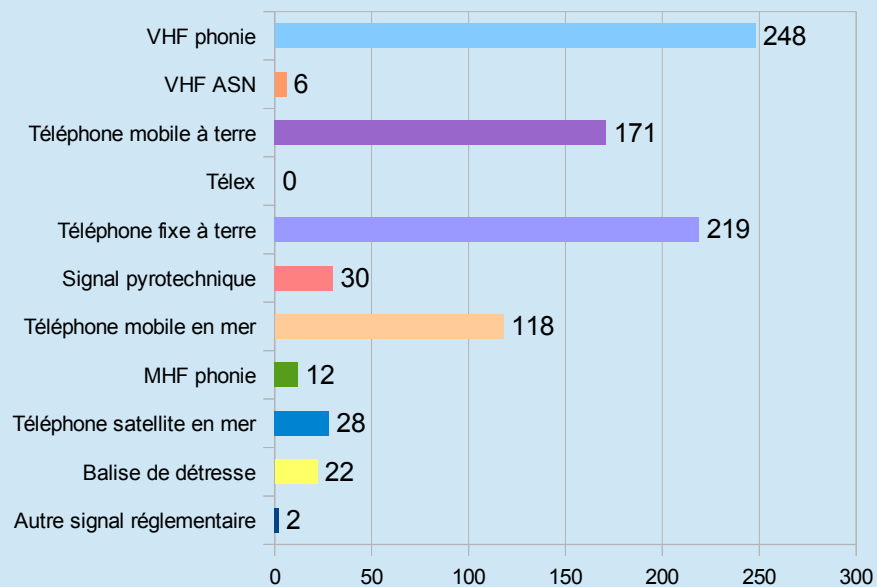


CROSS Corsen	Département	Eaux territoriales	Plage et 300 mètres	Ports et accès	SRR étrangère	SRR française	Total
Nombre d'opérations	22 – Côtes d'Armor	186	73	11	-	11	281
	29 - Finistère	70	98	28	3	23	422
	35 – Ille et Vilaine	79	29	4	-	2	114
	Départ non spécifié		-	-	14	26	4

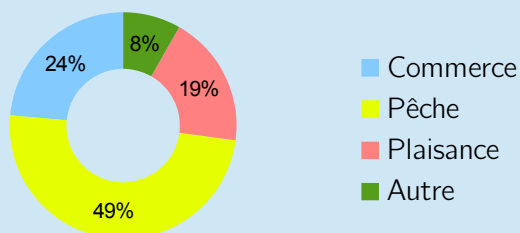
Répartition des opérations par zones



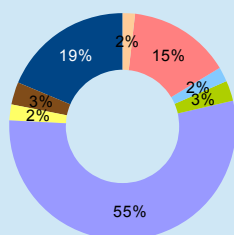
Répartition des moyens de transmission de l'alerte



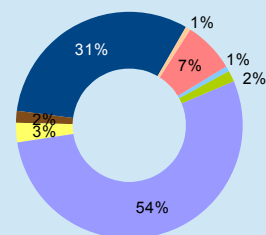
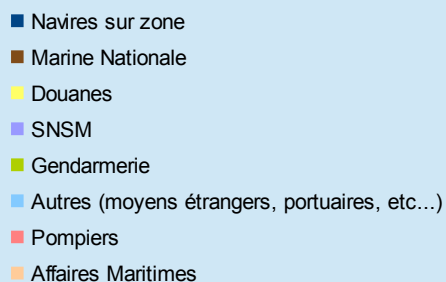
Aide médicale en mer - répartition par type d'activité



Moyens nautiques

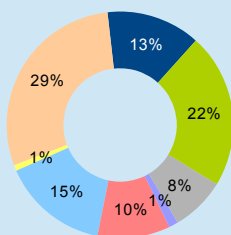


Répartition en nombre d'interventions

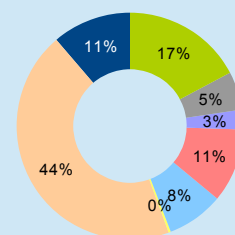


Répartition en temps d'intervention

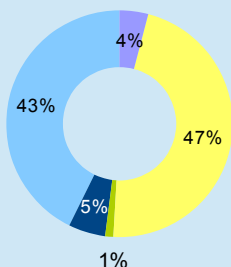
Moyens terrestres



Répartition en nombre d'interventions

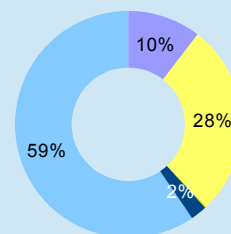
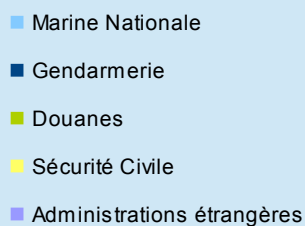


Répartition en temps d'intervention

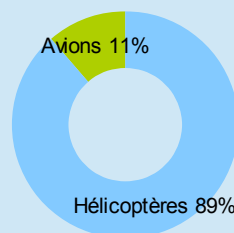


Répartition en nombre d'interventions

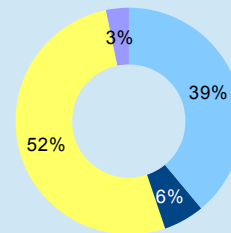
Moyens aeriens



Répartition en temps d'intervention



Répartition par type d'hélicoptère



Faits marquants

Navires de commerce

Le 3 septembre 2013 vers 11h45, le CROSS Corsen est alerté que le navire à passagers Fromveur II avec 365 passagers et 8 membres d'équipage à bord, s'est échoué à l'entrée du chenal d'accès à Molène.

Le navire qui se trouve à 0,5 nM de la côte, est

stable sur un rocher; il n'y a aucun blessé. Rapidement, le transbordement des passagers est décidé avec le canot de servitude de la compagnie maritime, le Dr Tricard et un pneumatique.

Le CROSS Corsen coordonne aussitôt un ensemble de moyens important avec les vedettes de la SNSM de Ouessant, de Molène et de Camaret. Et pour renforcer le dispositif d'accueil à terre à Molène, des équipes médicales des pompiers et du Samu sont mises en place sur l'île avec les hélicoptères de la sécurité civile (Dragon 29) et du Samu.

Des moyens maritimes privés se proposent spontanément pour aider à l'évacuation des passagers en se mettant à la disposition du Cross.

Le navire présente une voie d'eau dans la salle des machines ; celle-ci est étalée par l'équipage avec les moyens d'assèchement du bord.

Vers 12h40, l'évacuation des passagers vers Molène est terminée. Tous les passagers se trouvent en sécurité.

Le 23 décembre 2013 vers 15h, le CROSS Corsen est alerté qu'un

homme, de nationalité russe et membre d'équipage du cargo VICTORIABORG battant pavillon néerlandais serait tombé à la mer car il manque à l'appel. Le cargo se trouve alors à 120 nm à l'ouest de Brest.

L'avion de surveillance maritime et de service public Falcon 50, basé sur la base de l'aéronautique navale de

Hyères, est engagé à 15h00 puis décolle à 15h30.

Le Falcon 50 arrive sur zone à 18h10 et effectue,

malgré les conditions météorologiques difficiles et la nuit tombée des recherches approfondies cependant sans succès jusqu'à 21h10 heure à laquelle il doit quitter la zone par manque de carburant. Les recherches n'ont pas repris le lendemain.

Navires de pêche

Le 12 février 2013 vers 10h30 le chalutier polyvalent *Ty Pierre* lance un appel de détresse. Le chalutier, avec deux personnes à bord, coule à proximité du Cap Fréhel. L'appel est aussitôt relayé par le CROSS Corsen. Parallèlement, le CROSS Corsen dépêche sur zone la vedette de la SNSM de Saint-Cast et l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 50.

Le chalutier *Kallon Maoez*, le plus proche de la position du navire, se dérouté sur zone. Le chalutier a coulé, un homme est à la mer, l'autre dans un canot de sauvetage. Il récupère les deux hommes à bord puis fait route vers Saint-Cast où les deux pêcheurs sont pris en charge par les pompiers.

Le 16 avril 2013 vers 23h30, le CROSS Corsen est contacté par l'équipage du chalutier *Excalibur*, basé à Saint-Quay-Portrieux.

Le bateau se trouve à 15 milles nautiques dans le nord de l'île de Bréhat. Il signale une avarie de machines, consécutive à une voie d'eau. Néanmoins, à 23h45, l'équipage signale qu'il a retrouvé sa propulsion et jugulé la voie d'eau. Une assistance n'est plus nécessaire.

Poursuivant néanmoins une veille de la radio VHF, Le CROSS Corsen continue de suivre une conversation entre l'*Excalibur* et le *Tristall 2*, un autre chalutier basé à Saint-Quay-Portrieux, alors tout proche de lui.

Ses appareils de pêches seraient engagés sur le fond suite à ses précédents ennuis. Il tente de les décrocher. A 01h05, le *Tristall 2* alerte le CROSS Corsen : l'*Excalibur* vient de chavirer et commence rapidement à sombrer.

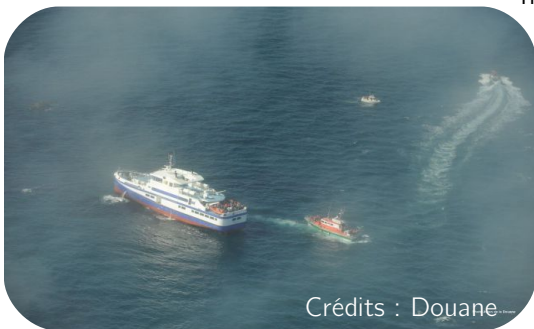
Finalement, à 01h20, l'équipage du *Tristall 2* annonce avoir repêché apparemment indemnes les deux pêcheurs de l'*Excalibur* (23 et 29 ans).

Une conférence téléphonique réunissant le CROSS Corsen, le *Tristall 2*, le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM) de Toulouse et le SAMU a immédiatement lieu.

L'état satisfaisant des deux marins pêcheurs ne nécessite pas de prise en charge médicale immédiate.

Le *Tristall 2* est donc dérouté vers Saint-Quay-Portrieux où il arrive à 06h50. Les deux marins sont alors pris en charge par une équipe de pompiers du CODIS 22 afin de subir des examens médicaux de contrôle.

Le 29 avril 2013 vers 14h45, le chalutier *Jadys*, de 12 mètres immatriculé à Saint-Brieuc, en



Crédits : Douane...

opération de pêche, coule à 12 nm au nord est de Bréhat (Plateau de Barnouic).

Les deux hommes à bord ont eu le temps de prendre place dans leur radeau de survie. Le CROSS Corsen est alerté par le sémaphore de Saint Quay.

Le chalutier *Eole*, également de Saint-Brieuc, se trouve à proximité et se porte aussitôt à leur secours. Il récupère les deux hommes sains et saufs 10 minutes après le chavirement. Le chalutier *Eole* prend ensuite la direction de Saint Quay où les deux hommes seront pris en charge par les sapeurs-pompiers.

Le 7 août 2013 à 9h23, le CROSS Corsen est alerté par le chalutier, Florence Dominique, immatriculé à Morlaix, d'une importante voie d'eau dans son compartiment machine. Le chalutier se trouve à environ 10 nm dans le NE de l'île de Batz, deux marins pêcheurs sont à bord.

Vers 9h45, le CROSS Corsen met en oeuvre le canot tout temps (CTT) 088 de la SNSM, basé à l'île de Batz, ainsi que la vedette de 2nd classe SNS 271, basée à Plougasnou.

A 10h, l'hélicoptère Caïman de la marine nationale décolle. Arrivée sur zone le chalutier a déjà coulé, les deux pêcheurs sont en sécurité à bord de leur canot de survie, avec une VHF et un téléphone portable en état de marche.

A 10h12, les deux pêcheurs sont récupérés par la vedette SNS 271 pour être ramenés à terre.

A 11h28, les pêcheurs sont arrivés au port du Diben (29), sains et saufs, ils ont été pris en charge par un VSAV des pompiers pour un soutien psychologique.

Le 4 novembre 2013 à 01h35, le CROSS Corsen reçoit un appel du

Panamera, un chalutier en difficulté. Il a une voie d'eau. Ce navire de Saint-Brieuc avec 5 hommes à bord, se situe dans le Nord/Nord Ouest de Brest à 78 Nm.

Le chalutier fait route vers Saint-Quay-Portrieux ; mais la voie d'eau devient de plus en plus importante. Les hommes sont en combinaison de survie.

Le navire se situant dans la zone de responsabilité anglaise, le Maritime Rescue Coordination Centre de Falmouth prend la coordination des secours.

Un canot de sauvetage de la Royal National Lifeboat Institution (RNLI) et un hélicoptère anglais sont mis en oeuvre.

L'hélicoptère arrive sur zone vers 03h15 pour hélitreuiller les 5 hommes. Vers 3h40, l'hélitreuillage est terminé, l'hélicoptère prend la direction de la base de la Royal Naval Air Station (RNAS) de Culdrose où il se pose vers 04h15.

Les cinq hommes sont sains et saufs. Le navire a coulé.

Dans la nuit du 4 au 5 décembre, vers 01h30, le CROSS Corsen reçoit le signal d'une balise de détresse type 406 émise dans la baie de Saint-Brieuc, à 2,8 milles nautiques de Saint-Quay-Portrieux. La balise appartient au navire de pêche Papilu, qui a deux membres d'équipage à bord dont le patron pêcheur.

Quelques minutes plus tard, le CROSS Corsen reçoit une alerte du navire de pêche Diego qui a aperçu des tirs de fusées rouges sur zone.

Le CROSS dépêche immédiatement sur zone la vedette de la SNSM de Saint-Quay-Portrieux et l'hélicoptère Caïman de la marine nationale et fait appel aux deux navires de pêche Diego et Vaelhu déjà sur place.

Vers 3h00 du matin, la vedette de la SNSM de Saint-Quay-Portrieux localise le radeau de survie avec les deux hommes à bord, sains et saufs et les prend à bord. Ils sont

ramenés à quai puis ils sont pris en charge par les pompiers.



Crédits : Royal Navy

Navires de plaisance, loisirs nautiques

Le 11 janvier 2013 à 19h36, le CROSS Corsen a connaissance du déclenchement d'une balise de détresse à 75 nm dans l'ouest de la Pointe du Raz. Le signal oriente les recherches vers un bateau britannique, probablement de petite taille.

A 19h50, après avoir diffusé un message radio pour avertir immédiatement tous les navigateurs à proximité, le CROSS Corsen déclenche un hélicoptère Caïman de la Marine nationale avec une équipe médicale du Service de Santé des Armées à son bord.

A 20h20, le porte-conteneur indien *MV SCI CHENNAI* relaie le témoignage d'un remorqueur panaméen, le *CHRISTOS 23*, qui aurait eu un contact radio avec deux navigateurs britanniques à bord d'un voilier connaissant des problèmes électriques, environ deux heures avant la réception du message radio du CROSS.

A 20h54 le méthanier belge

METHANIA signale avoir aperçu deux fusées rouges à proximité de la zone de recherche et se déroute dans cette direction. A 21h15, l'hélicoptère arrive sur zone et repère rapidement les naufragés dans leur radeau de survie. A 21h20, l'équipage débute l'opération de treuillage des deux hommes qui, en dépit d'une légère hypothermie, semblent en bonne santé.

Leur voilier, le *KAJMANA*, a totalement sombré pour une raison inconnue. A 22h20, l'hélicoptère se pose sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc où les deux rescapés sont directement pris en charge à l'infirmierie pour des examens médicaux.

Le 13 janvier 2013 vers 10h30, un groupe constitué de deux couples d'une soixantaine d'années pratique le long-côte sur la plage de Trestel (22) quand une des femmes fait un malaise avant d'être emportée par le courant. Son mari tente de se porter à son secours sans succès. Un surfeur se met également à l'eau pour porter assistance.

Un témoin de la scène donne l'alerte au CODIS 22 à 10h38. L'alerte est relayée vers le CROSS Corsen à 10h45. Sont tout d'abord engagés des moyens pompiers (notamment un BLS, bateau léger de sauvetage) de Perros Guirrec ainsi qu'une équipe SMUR du SAMU 22 de Lannion. Le Cross déclenche également l'hélicoptère *Caïman* de la Marine nationale ainsi que la station SNSM de Trestel-Treleven.

Vers 11h10, les sauveteurs pompiers retrouvent et ramènent la victime, son mari et le surfeur qui s'était porté à leur secours.

La victime a été immédiatement prise en charge sur la plage par le SAMU. En dépit de tous les

efforts de l'équipe médicale, elle n'a pu être réanimée.

Le 26 janvier 2013 vers 18h15, le CROSS Corsen est alerté par la SNSM de l'Aber-Wrac'h qu'un homme parti en mer seul depuis le matin n'est pas rentré.

Aussitôt, le Cross Corsen met en oeuvre de nombreux moyens nautiques pour retrouver l'homme d'une soixantaine d'années et son pêche-promenade de 6 mètres.

Sur zone, une vedette de la SNSM de Portsall, deux de l'Aber-Wrac'h et une de Plouguerneau participent aux recherches. Deux patrouilles terrestres de pompiers complètent le dispositif.

Le Cross Corsen met aussi immédiatement en oeuvre l'hélicoptère *Caïman* de la Marine qui arrive sur zone vers 19h15 avec une équipe médicale du service de santé des armées.

Vers 21h10, la vedette de Portsall aperçoit des débris du bateau. Environ une demi-heure plus tard, la vedette de l'Aber-Wrac'h retrouve un homme équipé de son gilet de sauvetage à 3,8 nm dans le NW de l'Aber-Wrac'h.

L'homme est hélitreuillé vers 21h40 par le *Caïman* de la Marine nationale et transféré à l'hôpital de la Cavale Blanche à Brest où les médecins du SAMU déclarent son décès.

Le 14 février 2013 vers 21h00, les gendarmes sont alertés d'une inquiétude sur un homme, âgé d'une vingtaine d'années, parti à la pêche aux ormeaux. Sa voiture est retrouvée sur un parking à côté de la plage de Kerfissien à Cléder, le matériel de pêche n'est plus à l'intérieur. Les gendarmes alertent le CROSS Corsen.

Les recherches en mer débutent

vers 00h00 avec une vedette de la SNSM de Santec, des semi-rigides des pompiers ainsi qu'un vol de l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 29, des patrouilles terrestres des gendarmes et des pompiers sont également réalisées.

A 3h45, les recherches sont suspendues.

Les recherches ont repris au lever du jour avec deux vedettes de la SNSM de Cléder et de Santec, un vol de l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 29. Malgré les recherches réalisées pendant plusieurs jours par les moyens SNSM de la station de Cléder, le corps n'a jamais été retrouvé.

Le 13 mars 2013 à 14h37, le CROSS Corsen est alerté par le CODIS 29. Un témoin vient de signaler que trois hommes d'une soixantaine d'années, pratiquant la pêche à pied, viennent d'être emportés par la marée montante.

De nombreux moyens sont immédiatement mobilisés pour se porter à leur secours. Tout d'abord, des moyens pompiers : un bateau léger de sauvetage (BLS) de Saint-Pol de Léon ainsi que deux véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV) sont dépêchés sur zone.

Le CROSS Corsen déclenche également à 14h40 la vedette Notre Dame du Trégor de la station SNSM de Primel-Plougasnou ainsi qu'un hélicoptère *Caïman* de la Marine nationale basé à Lanvéoc avec une équipe médicale du Service de Santé des Armées à son bord.

Alors en patrouille de routine dans la zone, des gendarmes de la brigade nautique de gendarmerie maritime de Roscoff signalent vers 14h50 avoir pris en charge les trois personnes sur le rivage. Les deux premiers ont été secourus par les gendarmes eux-mêmes, le troisième a bénéficié de l'aide d'un

autre pêcheur à pied venu lui porter assistance. Les moyens pompiers prennent le relais à leur arrivée, dès 15h00.

Une des victimes est en arrêt cardio-respiratoire. L'hélicoptère arrive à 15h17 et le médecin de l'équipe médicale la prend immédiatement en charge. Mais elle n'a pu être réanimée. Les deux autres personnes restent prises en charge par les pompiers.

Le 23 mai 2013 vers 17h00, le CROSS Corsen est alerté qu'un homme est tombé à la mer au nord-ouest de Ouessant. L'homme est le skipper d'un voilier anglais, le Caprice, d'une dizaine de mètres avec 3 personnes à bord.

Aussitôt, le CROSS-Corsen met en oeuvre de nombreux moyens nautiques et aériens déjà présents sur zone dans le cadre de l'exercice franco-allemand Spontex : un hélicoptère EC 225 et deux hélicoptères Caïman de la marine nationale, la frégate anti-sous-marin Primauguet, l'avisos Commandant L'Herminier, les deux frégates allemandes : Emden et Bremen ainsi que le ravitailleur allemand Frankfuram Mein.

La vedette de la SNSM d'Ouessant est envoyée sur zone pour assister le voilier Caprice et le ramener à quai.

A 18h30, le naufragé, un homme âgé de 55 ans, est repéré par la frégate allemande Bremen qui le récupère par le biais d'un semi-rigide. L'hélicoptère Caïman hélitreuille à bord de la frégate l'équipe médicale du service de santé des armées. Le naufragé est vivant mais en hypothermie. Il est évacué par l'hélicoptère Caïman de la flottille 33 F vers l'hôpital de la cavale blanche de Brest.

Le skipper portait une combinaison étanche ainsi qu'un vêtement à flottabilité intégrée qui lui ont permis de survivre dans

une eau à 10 degrés.

Le 27 mai 2013 vers 16h10, le CROSS Corsen est alerté qu'un voilier est en difficulté à 30 nm dans le nord-ouest de l'île d'Ouessant. Le skipper seul à bord, une jeune femme d'une trentaine d'années, déclare ne plus pouvoir diriger son bateau, un POGO 2 de 6,50 m, à cause de conditions météorologiques difficiles.

A 16h20, le CROSS alerte le bâtiment ravitailleur de la marine allemande Frankfurt am Main qui navigue à proximité. Il se dérouta pour porter assistance au voilier.

A 16h45, le CROSS dérouta également un Falcon 50M de la Marine nationale alors en mission de surveillance qui arrive sur zone à 17h08. L'aéronef guide le bâtiment allemand tout en assurant un relais radio efficace avec le voilier et la terre.

Le Frankfurt am Main arrive en vue du voilier à 17h50 et met immédiatement son zodiac à l'eau pour atteindre le voilier. Les conditions météorologiques déjà difficiles se dégradent encore et empêchent toute opération de remorquage. La jeune femme doit abandonner son bateau.

Elle est ramenée saine et sauve à bord du bâtiment allemand à 18h40.

Le 29 mai 2013 à 10h44, le

CROSS Corsen est alerté qu'un homme d'une cinquantaine d'années est tombé à la mer à proximité de la pointe de Penmarc'h.

L'homme est le skipper d'un voilier, le Jubilation, parti d'Audierne pour rejoindre Concarneau avec trois personnes à bord. Ce sont les deux personnes restant à bord qui ont donné l'alerte par téléphone.

Les conditions météorologiques sont difficiles.

le CROSS Corsen dérouta un hélicoptère Caïman de la Marine nationale déjà en mission avec une équipe médicale du service de santé des armées à son bord.

A 11h03, le CROSS déclenche également l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 29 ainsi que la vedette SNSM de Saint Guénoël-Penmarc'h.

A 11h46, Dragon 29 repère la personne qui est immédiatement treuillée, inconsciente, par le Caïman qui l'évacue vers l'Hôpital de Quimper à peine vingt minutes plus tard. La personne est décédée.

La vedette SNSM a porté assistance aux deux autres passagers. Leur voilier a été ramené au Guilvinec.

Le 3 juin 2013 vers 14h00, le CROSS Corsen est alerté qu'un homme est tombé à la mer au large de Portsall. L'homme est le skipper d'un voilier l'Accalmie, d'une dizaine de mètres, avec deux personnes à bord.

Aussitôt, la barge Iroise Mer qui se trouve sur zone met son zodiac



Crédits : Marine Nationale

à la mer et récupère l'homme. Le chasseur de mines Aigle qui se trouve à proximité envoie l'infirmière du bord afin de procéder au 1er diagnostic. En parallèle, le CROSS Corsen dépêche sur zone l'hélicoptère Caïman de la marine nationale avec une équipe médicale du service de santé à bord. La vedette de la SNSM de Portsall prend en remorque le voilier pour le ramener vers l'Aber Wrach.

Vers 15h00, la barge Iroise Mer accoste à Portsall avec la victime à bord, le médecin du service de santé des armées est déposé par le Caiman.

L'homme, âgé de 70 ans, est conscient et présente de légères blessures aux bras. Il est évacué vers l'hôpital de la Cavale blanche par moyen pompier.

Le 8 juillet 2013 vers 19h00, le CROSS Corsen reçoit une alerte concernant la disparition de trois personnes à bord d'une embarcation pneumatique (Longueur 6,50m, moteur hors bord) relayée par le CROSS Jobourg. Il s'agit de trois hommes âgés respectivement de 51, 19 et 18 ans. C'est le conjoint du plus âgé qui, inquiète de ne pas les voir rentrer à Cancale après une sortie sur Chausey, donne l'alerte.

Le CROSS CORSEN met alors en oeuvre un large dispositif de moyens pour effectuer les recherches durant toute la nuit et toute la journée du 8 juillet. Quatre aéronefs ont été mobilisés : deux hélicoptères de la Marine basés respectivement à Cherbourg et Lanvéoc, un hélicoptère de la Sécurité civile Dragon 50 et un avion britannique basé à Guernesey se sont se relayés sur zone totalisant 8 missions de recherches.

Un total d'une dizaine de bateaux va également être engagé : 8 vedettes SNSM du Littoral breton

et Normand, la vedette de la douane DF 77 Vire basée à Granville, ainsi que des moyens nautiques pompiers pour les patrouilles côtières se sont également relayés toute la nuit et toute la journée sur zone.

Les CROSS et les sémaphores ont également relayé toute la nuit et toute la journée des messages pour signaler à tous les navigateurs la recherche en cours et appelant à la vigilance.

Vers trois heures du matin, l'hélicoptère EC225 de Cherbourg a repéré un semi-rigide dans le secteur des Minquiers, vide de tout occupant. Après investigations par le plongeur de bord, il s'agit bien de l'embarcation recherchée. Du matériel se trouve encore à bord (ancres, glacière, effets, gilet de sauvetage...), la manette des gaz est enclenchée et la réserve d'essence vide.

C'est la vedette SNSM de Saint Malo qui ramène l'embarcation à quai avant de la confier au soin de la Brigade de Gendarmerie maritime de Saint Malo.

Les recherches par moyens aériens ont été arrêtées vers 15h30. Trois vedettes SNSM (Dinard, Saint Malo et Granville) poursuivent encore les recherches jusqu'à la tombée de la nuit.

Le 22 juillet 2013 un homme de 78 ans, part nager au large de la plage Bonaparte sur la commune de Plouha (22).

À 15h22, soit une heure après son départ, son conjoint n'ayant aucune nouvelle de sa part, donne l'alerte au CODIS 22. L'alerte est relayée vers le CROSS Corsen à 15H50.

Sont tout d'abord déployés un Bateau Léger de Sauvetage (BLS) pompier ainsi qu'un pneumatique de la SNSM de Saint Quay Portrieux. Le CROSS Corsen déclenche également

l'hélicoptère Ecureuil de la Gendarmerie nationale à 16h15.

Vers 16h30, l'hélicoptère découvre le corps inanimé du disparu sur les roches «Les Dames» à proximité de la plage Bonaparte. La victime est prise en charge sur la plage par les équipes de pompiers et de Gendarmerie. En dépit de tous les efforts de l'équipe médicale, l'homme n'a pas pu être réanimé.

Le 28 novembre 2013 vers 15h30, le CROSS Corsen est alerté qu'une personne serait tombée à la mer à proximité de l'îlot St Michel à Erquy (22).

Une embarcation semi-rigide d'environ 3m de long était au mouillage, par mer belle et vent de N/E de 10nds, pendant qu'un de ses deux occupants était en action de plongée. A sa remontée, ce dernier a constaté que sa compagne n'était plus à bord et a immédiatement donné l'alerte.

Deux bateaux de pêche (l'ECUME et le BOUCANIER), deux vedettes de la SNSM d'Erquy et de Saint-Quay-Portrieux, le BLS des pompiers sont alors mobilisés. Un avion Jetstream 41 de la base aéronavale de Lann Bihoué, en mission d'entraînement, s'est également dérouté tandis que l'hélicoptère de la marine nationale NH90 Caiman basé sur la base aéronavale de Lanvéoc Poulmic décollait à 15h45 avec à son bord une équipe médicale du Service de Santé des Armées.

Arrivé sur zone à 16h39, le Caiman repère une personne à la surface de l'eau à 17h05. La vedette de la SNSM de Saint-Quay-Portrieux repêche la victime à peine cinq minutes plus tard. Il s'agit bien de la personne recherchée, le signalement correspond vêtue d'un imperméable et de bottes mais sans vêtement à flottabilité intégrée.

A 17h15, l'équipe médicale,

hélicoptère à bord de la vedette SNSM, la prend en charge. Mais la personne n'a pu être réanimée.

Dans la nuit du 23 décembre au 24 décembre, vers 22h, le CROSS Griz-Nez est alerté par les autorités britanniques que le navigateur brestois Bernard Stam et son coéquipier Damien Guillou du voilier français « Cheminées Poujoulat » sont, de retour de la transat Jacques Vabre, en difficulté au large des îles Scilly.

Le voilier, démâté, se trouve alors dans des eaux sous juridiction britannique à 200 milles de la pointe de Cornouailles et à 180 milles de Brest.

Le MRCC Falmouth, en collaboration avec le CROSS Corsen, coordonne l'opération de recherche et de sauvetage.

L'avion de surveillance maritime et de service public Falcon 50

basé sur la base de l'aéronautique navale de Hyères, ayant effectué une mission de recherche d'homme à la mer précédemment dans la soirée est de nouveau engagé après un ravitaillement à Bordeaux.

Le Falcon 50 arrive sur zone à 23h26 et effectue immédiatement des recherches afin de localiser le voilier avec lequel il entre finalement en contact, contact qu'il maintiendra jusqu'à son départ de la zone à 5h15 le 24 décembre avant d'être relayé par un avion de patrouille maritime ATL2 dès 6h du matin.

Les conditions météorologiques étant très défavorables sur zone (vent de 35 nœuds et mer force 6), un hélitreuillage par un hélicoptère de sauvetage britannique de type Sea King ne peut avoir lieu durant la nuit. Le

MRCC Falmouth décide alors de dérouter le cargo MV STAR ISFJORD battant pavillon norvégien afin d'être au plus près du voilier.

Profitant de conditions plus favorables vers 7h30 le matin du 24, le cargo parvient à récupérer le navigateur et son équipier, sains et saufs, via une échelle de coupée.

Le cargo fait route vers Rotterdam où il débarquera Bernard Stam et Damien Guillou. Le voilier « Cheminée Poujoulat », a, quant à lui, coulé. L'épave sera relocalisée deux semaines plus tard au large de l'île Vierge puis remorquée vers le port de l'Aber Wrac'h par le canot Présidents Oulhen de la SNSM de l'Aber Wrac'h.



Crédits : Marine Nationale

2- Surveillance de la navigation maritime (SURNNAV)

En application de la résolution A 857(20) de l'OMI, le Service de Trafic Maritime (STM) « Ouessant trafic » offre un service d'information et d'assistance à la navigation. Ces missions concernent les navires effectuant une navigation dans la zone de compétence du STM qui s'étend dans un rayon de 40 milles autour de la tour du Stiff implantée à Ouessant (résolutions MSC 52 (66 et 127(75))).

43625

**passages de navires de commerce
dans le DST de Ouessant**

259 359 307

tonnes de marchandises dangereuses

Hydrocarbures : 214 476 696 t

1 289 403

**passagers en transit dans
le DST de Ouessant**

494

**transits
dans la double voie**

**617 passages de navires de
commerce dans
les chenaux d'Iroise**

8 **infractions
ayant fait l'objet d'un procès
verbal**

88

situations dangereuses détectées

Données générales sur le trafic

Au cours de l'année 2013, **43 625 navires** se sont signalés lors de leur passage dans le dispositif de séparation de trafic (DST) d'Ouessant, soit une moyenne de 119 navires par jour. Il s'agit de navires d'une jauge supérieure à 300 UMS soumis à compte-rendu obligatoire [CRO] au passage d'une limite circulaire située à 40 milles de l'île d'Ouessant.

818 922 670 tonnes de marchandises ont transité en 2013, dans le DST d'Ouessant.

Parmi celles-ci **259 359 307 tonnes de marchandises dangereuses** et/ou polluantes dont **214 476 696 tonnes d'hydrocarbures**.

La capacité des grands navires, de charge ou à passagers est en augmentation sensible et est susceptible de poser une problématique en terme d'assistance ou de sauvetage. On peut citer à titre d'exemple, quelques navires parmi les plus importants ayant emprunté le DST de Ouessant en 2013:

- Transport de brut *Ti Europe* – Pavillon Belge – longueur 380 mètres – DWT 441 561
- Porte-conteneur *Emma Maersk Mc Kinney Moller* – longueur 399 mètres – Pavillon Danemark – DWT 194 153 – 18 270 EVP
- Navire à passagers *Independance of the Seas* – Pavillon Bahamas – longueur 338 mètres – 4370 passagers – 1360 membres d'équipage

Le nombre total de passagers ayant transité dans le DST d'Ouessant en 2013 est 1 289 403

Il a y eu, en 2013, **380** transits de navires à passagers ayant à leur bord plus de 1000 passagers dont **216** ayant plus de 2000 passagers.

Parmi ces navires à passagers, 99 ont emprunté la double voie, qui leur est accessible depuis le 1^{er} juin 2013.

494 transits ont été enregistrés dans la voie à double sens en 2013. Une part très significative concerne des navires ne remplissant pas les critères réglementaires pour l'emprunt de cette double-voie et qui y transitent pour des motifs de sécurité (principalement de petits navires <100 mètres confrontés à une mer très formée) . 43 refus de passages ont été signifiés par le CROSS pour des navires ne répondant pas aux conditions réglementaires fixées pour l'emprunt de la double-voie.

Transit dans les passages et chenaux en zone Corsen

L'arrêté n° 2003-11 du Préfet Maritime de l'Atlantique réglementant la navigation dans le dispositif de séparation du trafic [DST] maritime d'Ouessant et dans les chenaux et passages du Fromveur, du Four, de la Helle et du Raz de Sein, a été remplacé par deux arrêtés distincts. Le premier, l'arrêté 2011/92, publié le 17 novembre 2011, réglemente la navigation dans les passages et chenaux de l'Iroise. Le second, publié le 1^{er} juin 2013, réglemente la navigation dans le DST d'Ouessant.

Ces nouvelles dispositions permettent une adaptation des conditions de circulation dans le DST et dans les chenaux à l'évolution des flux de navigation, sans sacrifier à l'exigence première de sécurité. Pour

l'ensemble des navires à usage professionnel susceptibles d'y transiter, l'obligation d'adresser un compte-rendu au CROSS Corsen reste maintenue.

617 transits dans les passages et chenaux de l'Iroise ont été enregistrés. **457** de ces transits ont été effectués par les navires de la Brittany Ferries. **50** refus ont été signifiés, conformément aux articles 2, 3 et 5 dispositions de l'arrêté 2011-92.

Synthèse sur les contrevenants

Le nombre de contrevenants est en légère baisse. **8** procès-verbaux ont été dressés (**9** en 2012) à l'encontre de **4** navires de commerce et de **4** navires de pêche, pour les infractions suivantes :

- Non respect des règles de barre et notamment de la règle 5: **6**
- Non respect des règles de barre et notamment de la règle 8: **1**
- Non respect des règles de barre et notamment de la règle 10: **3**
- Non respect des règles de barre et notamment de la règle 13: **1**
- Non respect des règles de barre et notamment de la règle 15: **2**
- Passage non autorisé dans la double voie du DST: **0**
- MARPOL - Art.8 / MARPOL protocol I : **1**
- SOLAS – CH.5 – Règle 11 : **2**

Navires signalés aux autorités chargées du contrôle par l'Etat du port

Durant l'année 2013, 4 navires de commerce ont été signalés aux autorités chargées du contrôle par l'Etat du port au titre du Memorandum d'entente de Paris (Paris MOU). Comportements « anormaux » , problème de communication, mais aussi suspicion de pollution

volontaire sont les motifs qui ont engendré le signalement de ces navires.

Détection et traitement des situations dangereuses

Le STM de Corsen s'efforce d'identifier les situations dangereuses dans la zone sous surveillance du RADAR d'Ouessant afin de prévenir tout risque d'abordage. Cette démarche découle également de la recommandation OMI concernant la notification des quasi-accidents (MSC-MEPC.7/Circ.7 annexée au Code ISM depuis le 1er janvier 2010). L'absence de manœuvre franche et exécutée suffisamment à temps peut également provoquer une intervention du STM lorsqu'un rapprochement jugé à risque est détecté.

Conformément à la règle 10 de COLREG 72, une précaution particulière doit être exercée aux deux extrémités du DST du fait de la densité du trafic et des situations de croisements qui engendrent de nombreuses situations rapprochées entre les navires. Les conditions météorologiques sont également prises en compte, en particulier la visibilité.

Le CROSS Corsen distingue deux types de situations dangereuses.

Le premier concerne des **situations dites rapprochées** dans lesquelles l'évolution de deux ou plusieurs navires peut engendrer un risque d'abordage du fait de l'association d'un CPA et d'un TCPA réduits.

Ce type d'événements déclenche une procédure de notification de la situation:

- à l'armateur du navire,
- à la société de classification qui suit le navire au titre de l'ISM,

- à l'Etat du pavillon ou au Directeur de la Mer et du Littoral d'immatriculation du navire si celui-ci est français.

Le second concerne des **situations potentiellement dangereuses** dans lesquelles un navire, du fait de son comportement peut mettre en danger sa propre sécurité ou celle des navires situés alentours. Ce type de situation peut également faire l'objet d'une notification.

Analyse des situations rapprochées 2013

Le nombre de situations rapprochées constatées (17) est inférieur à celui de l'année 2012 (22).

Le nombre de situations rapprochées constatées ayant fait l'objet de notifications est partagé **entre les situations impliquant** des navires de pêche/navires de commerce (10 situations), des navires de commerce/navires de pêche (5 situations), des navires de commerce/navire de commerce (1) et des navires de commerce/navire de plaisance (1). Mauvaise appréciation, manque de communication, absence de veille d'un côté comme de l'autre, sont les causes les plus fréquentes à l'origine de ce type de situation.

15 courriers de notification de quasi-accidents ont été transmis en 2013 aux armateurs des navires à l'origine de ces situations, conformément au Code ISM qui encourage le rapport des déficiences constatées aux compagnies afin qu'elles puissent en analyser les causes et y apporter les actions correctives nécessaires.

Analyse des situations dangereuses 2013

95 situations potentiellement dangereuses ont été détectées par Ouessant Trafic en 2013 dont :

- 80 situations impliquant un navire de pêche et un navire de commerce;
- 13 situations impliquant deux navires de commerce. 3 d'entre elles impliquant 3 ou plus de 3 navires de commerce;
- 2 situations impliquant un voilier et un navire de commerce.

Le secteur Sud du STM est la zone de croisement des navires de commerce à destination des ports du littoral Atlantique (Golfe de Gascogne) et des flux montant et descendant. Avec les points tournants du DST, c'est la principale zone à risque du STM. La présence de nombreux navires de pêche en exploitation dans ce secteur y participe également.

Conclusion du bilan SURNAV

L'année 2013 n'a pas connu d'incident majeur en matière de circulation maritime.

La mobilisation des acteurs de la sécurité maritime et l'expertise acquise dans le suivi du trafic maritime jouent un rôle dans la prévention des accidents de mer. Pour le CROSS CORSEN, l'interaction avec le trafic maritime est permanente. Chaque jour, les équipes de quart de OUESSANT TRAFIC interviennent près de 120 fois pour identifier les navires, assurer le respect des réglementations en vigueur, détecter, prévenir ou corriger les situations sensibles. La détection des situations dangereuses et leur analyse, mise en place en 2007, montrent que

la majorité des situations dangereuses implique un navire de pêche et un navire de commerce.

La plupart de ces situations ont pour origine une absence de veille et/ou une mauvaise appréciation de la situation nautique.

A cela s'ajoute le manque de communication entre hommes de quart aux passerelles des navires, notamment lorsqu'une situation rapprochée se produit entre navires de pêche et de commerce et nécessite des échanges en anglais.

On constate enfin que trop de situations rapprochées ou dangereuses ont pour origine un manque d'anticipation dans la manœuvre des navires. Au lieu d'anticiper largement un risque de collision, les navires attendent souvent de se trouver à proximité immédiate les uns des autres pour manœuvrer, avec le risque d'engendrer des

incompréhensions consécutives à des manœuvres parfois confuses.

Il convient de regretter enfin, le manque de communication directe entre navires de pêche et navires de commerce. Il revient encore trop souvent au CROSS CORSEN d'intervenir et de faire l'intermédiaire entre ces navires, pour s'assurer que la situation nautique est bien comprise et le risque de collision anticipé par chacun.

L'arrêté n° 2003-11 du Préfet Maritime de l'Atlantique réglementant la navigation dans le dispositif de séparation du trafic [DST] maritime d'Ouessant et dans les chenaux et passages du Fromveur, du Four, de la Helle et du Raz de Sein, a été remplacé par deux arrêtés distincts.

La publication de l'arrêté 2011-92 du Préfet Maritime de l'Atlantique, le 17 novembre 2011, réglementant la navigation dans les passages et chenaux de

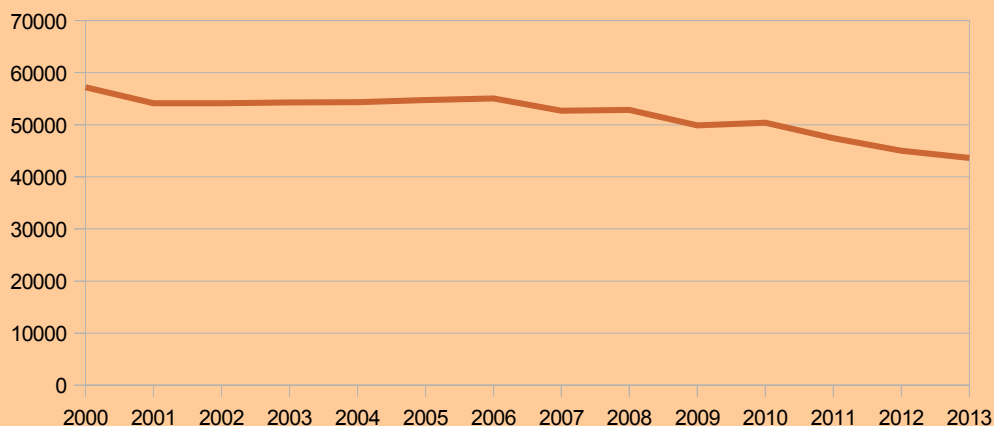
la mer d'Iroise, a constitué la première étape de la modification des conditions de navigation au large de la pointe de Bretagne.

La seconde étape, relative à la modification des flux au sein du dispositif de séparation du trafic d'Ouessant, dont le principe a été adopté par l'organisation maritime internationale (OMI) à la fin du mois de novembre 2012, s'est concrétisée le 1er juin 2013, par la publication de l'arrêté 2013-62 réglementant la navigation dans le DST.

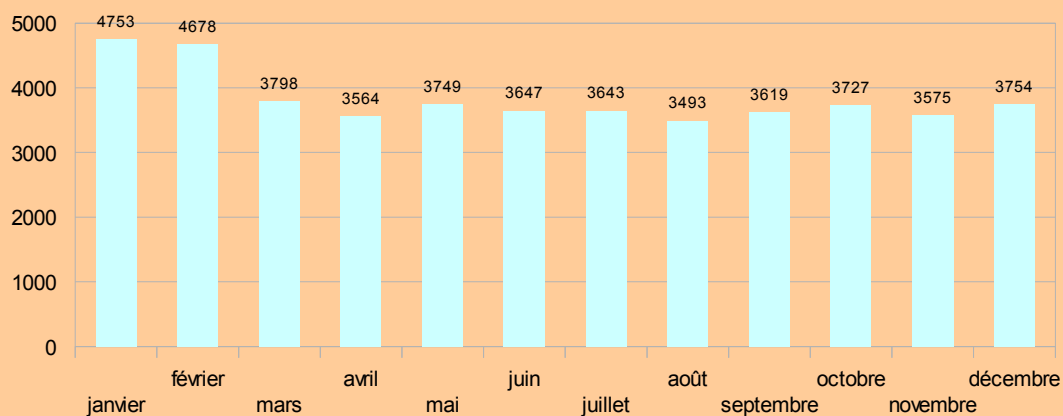
Désormais, sont autorisés à utiliser la double voie du DST d'Ouessant, les navires à passagers ainsi que les petits navires de commerce (jauge inférieure à 6 000 UMS) ne transportant pas de marchandises dangereuses et en provenance ou à destination d'un port situé entre les parallèles du cap de la Hague et du cap Finistère.

La publication de l'arrêté 2013-62 marque la fin de ce processus de modification des règles de navigation dans le DST et dans passages et chenaux d'Iroise.

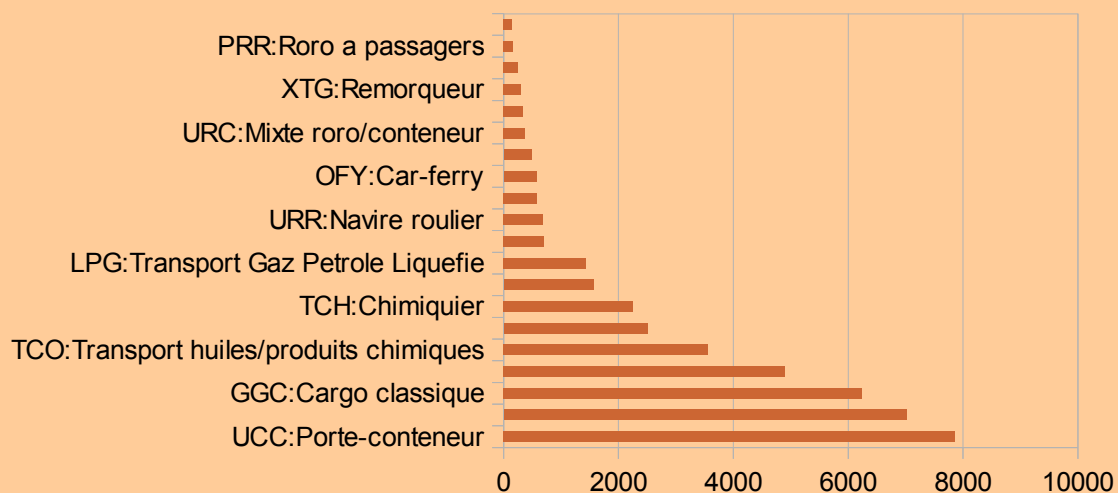
Evolution du trafic 119 navires / jour en 2013



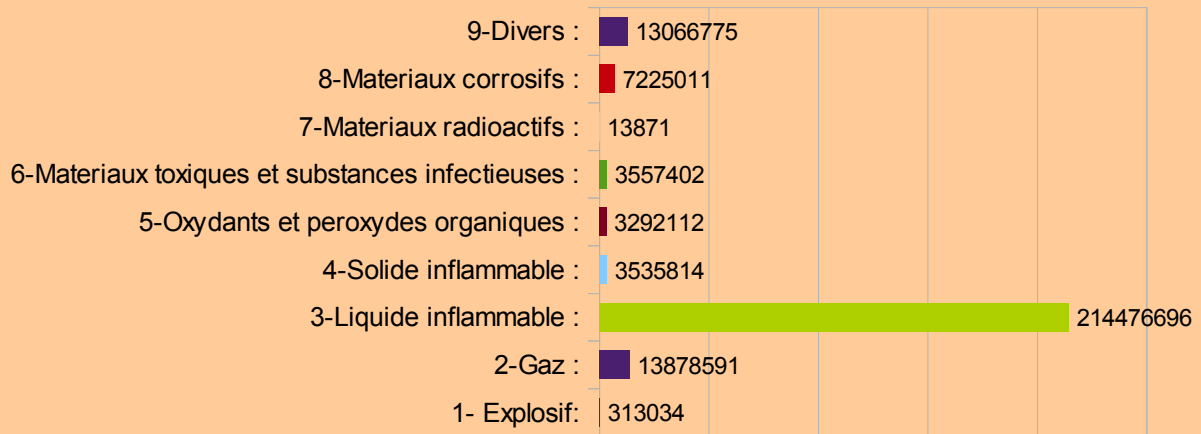
Nombre de Compte rendu obligatoire



Type des principaux navires



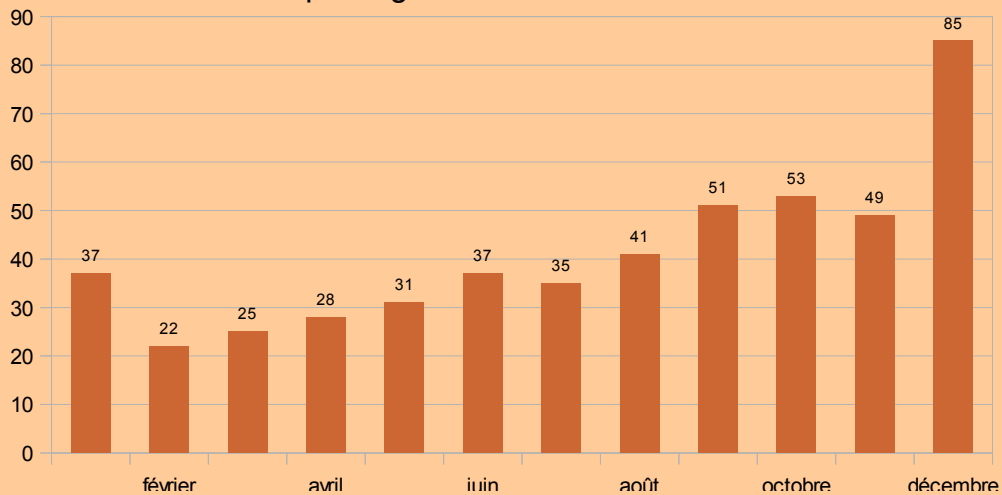
Type des marchandises dangereuses par classe IMO (tonnes métriques)



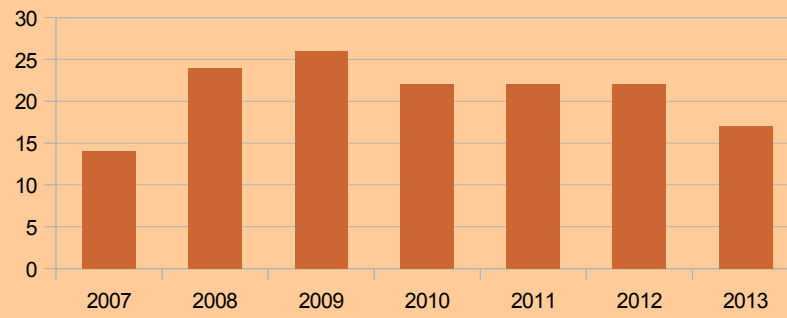
Repartition des transits dans les chenaux d'Iroise



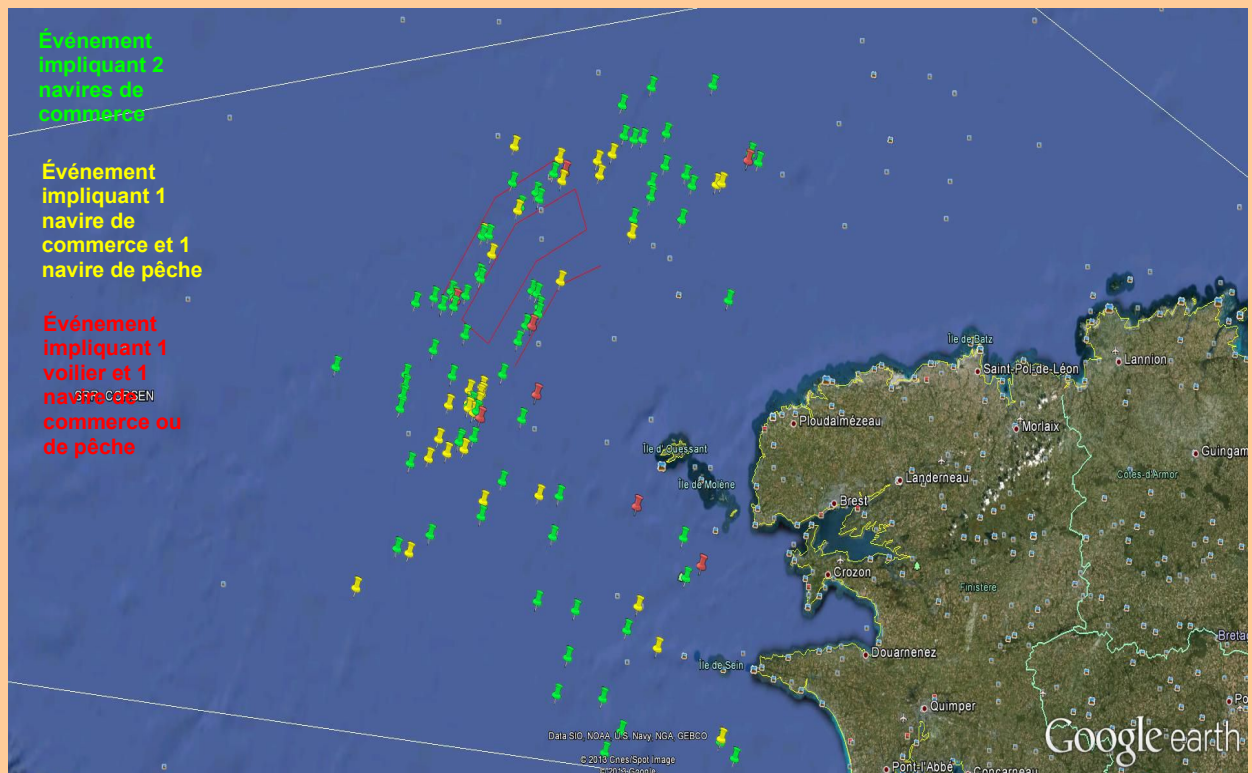
Nombre de passages dans la double voie 2013



Evolution des situations dangereuses par année



Situations dangereuses et rapprochées



3- Service d'assistance maritime (MAS)

Le CROSS CORSEN, dans le cadre de sa mission de service d'assistance à la navigation centralise et recueille les informations auprès des navires en avarie ou ayant besoin d'une assistance. Celles-ci permettront avec le concours du Centre Opérationnel de la Marine (COM) et de la division Action de l'Etat en Mer (AEM) de la préfecture maritime, de mettre en œuvre des mesures préventives (intervention RIAS, envoi à bord d'une équipe d'évaluation, mise en demeure du préfet maritime) ou d'assistance.

Les conditions météorologiques difficiles au large de la pointe de Bretagne sont souvent causes de difficultés pour les navires et leur mécanique. Du fait de dérives plus rapides et d'interventions souvent difficiles, les délais de prise de décision et d'intervention face à une avarie sont alors réduits. Le pré-positionnement systématique du RIAS ABEILLE BOURBON au plus près du DST, dès que les conditions météorologiques se dégradent, permet une meilleure réactivité.



Détection et suivi des navires en avarie

Le nombre de navires ayant signalé une avarie est de **96** pour 2013. Ce chiffre est sensiblement égal à celui de 2012 (**98**).

Analyse des avaries

Dans la majorité des cas, les événements signalés sont des avaries mécaniques sur le moteur principal de propulsion (43%) ou sur le circuit de combustible associé (34%).

Dans 39% des cas, la durée de réparation est inférieure à 2 heures, ce qui n'implique pas la prise de mesures particulières par le CROSS si ce n'est de surveiller attentivement la cinématique du navire en avarie et des navires alentours.

Dans 85% des cas, le navire a été à même de réparer l'avarie par ses propres moyens. Dans 15% des cas, les navires ont nécessité une assistance extérieure.

Mouillages

Le nombre des mouillages fluctue en fonction des conditions météorologiques et de trafic dans les ports bretons. En 2012, **258** navires ont mouillé dans les eaux intérieures sous responsabilité du CROSS telles que définies par l'arrêté 2004/10 du Préfet maritime de l'Atlantique (224 en 2011). La principale zone de mouillage est la Baie de Saint-Brieuc avec **225** mouillages en 2013 dont **49** pour des raisons de sécurité liées aux conditions météorologiques et **176** en attente d'entrée de port.

Faits marquants

Le 6 février 2013, vers 12h00, le porte-conteneurs "UAL Europe" - 145 mètres de long, pavillon Ile de Man avise le CROSS de la perte de quatre conteneurs-citerne, en zone anglaise.

Le jeudi 7 février, en fin d'après-midi, les conteneurs sont relocalisés par un vol de l'avion de patrouille maritime. Ils ont dérivé et se situent

en zone française, à une distance de 150 km dans l'Ouest de l'île d'Ouessant.

Dans la matinée du vendredi 8 février, un hélicoptère de la marine nationale relocalise les conteneurs et met en place sur l'un d'entre eux, une balise Argos permettant le suivi de leur dérive à distance.

Le samedi 9 février, les quatre conteneurs sont récupérés en fin de matinée par le Bâtiment de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) Argonaute, dépêché sur zone par le préfet maritime.

Le 9 mars 2013, la préfecture maritime de l'Atlantique a dirigé un exercice de remorquage entre le navire porte conteneurs CMA



Crédits : Marine Nationale

CGM Marco Polo et le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) Abeille Bourbon.

Le CMA CGM Marco Polo est un navire dont les dimensions sont exceptionnelles et qui constitue l'un des plus grands porte-conteneurs du monde actuellement en service : 16020 EVP – longueur 400 mètres – 53 mètres de large.

Le 9 mars, le CMA CGM Marco Polo, en route vers la voie descendante du DST d'Ouessant et à destination de Maltes, a été pris en remorque par le RIAS Abeille Bourbon au large des côtes bretonnes.

Le navire est équipé d'un système innovant dit de SMIT BRACKET, sur ses plages avant et arrière. Ce système est destiné à rendre plus aisées les opérations de remorquage. Cet exercice qui constitue une première sur ce type de navire de « fort tonnage » pour le RIAS, a permis d'évaluer en vrai grandeur, la prise de remorque puis le remorquage du CMA CGM Marco Polo.

L'exercice a également permis à la préfecture maritime de coordonner et d'éprouver la mise en œuvre des moyens de l'action de l'Etat en mer en situation, et de souligner l'intérêt de disposer au large des côtes bretonnes d'un remorqueur aussi puissant que l'Abeille Bourbon.

Le 28 Octobre, en fin de nuit, le porte-conteneurs Maersk Salina – 334 mètres de long, 8400 EVP, pavillon Hong Kong – avise le CROSS de la perte de 45 conteneurs à la mer. Ces

conteneurs, qui ne contiennent pas de matières dangereuses, ont été perdus au large, entre le cap Finistère (Espagne) et la pointe bretonne.

Un vol d'hélicoptère *Caiman*, mobilisé par le préfet maritime, a permis de s'assurer de la capacité du navire à poursuivre sa route mais n'a pas permis de localiser les conteneurs à la mer.

Un second vol d'aéronef, *Falcon* de la marine nationale, n'a pas permis de localiser les conteneurs compte tenu des mauvaises conditions météorologiques et de mer.

Le navire fera escale le 29 octobre au Havre, afin de renforcer le saisissage de sa cargaison avant de poursuivre sa route vers son port de destination Zeebrugge.

Le 23 décembre 2014, alors qu'il venait de perdre l'un de ses membres d'équipage à la mer, le cargo *Victoriaborg* signale à Ouessant Trafic être en avarie de barre.

Le cargo, pavillon hollandais, d'une longueur de 132 mètres, se situe à environ 200 km de la pointe de Corsen, il transporte de l'acier.

Le 24 décembre vers 07h00 du matin, le remorqueur *Multratug 20* mobilisé par l'armateur du navire rejoint le cargo. Le *Victoriaborg* est alors pris en remorque, à destination du port de Rotterdam. Les conditions météorologiques et de mer sont très difficiles et le 27 décembre, en fin d'après-midi, la remorque casse.

Le *Victoriaborg* est rejoint par un nouveau remorqueur, le *Christos XXII*, le 28 décembre en fin de nuit. Une nouvelle remorque est passée vers 09h00. La destination du *Victoriaborg* est le port de Brest, où il doit être réparé. Mais compte-tenu des conditions météorologiques difficiles, le port de Brest ne peut être rallié.

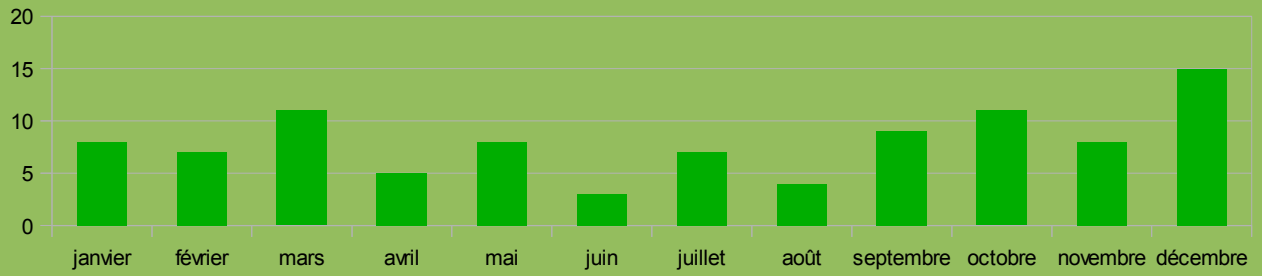
Toujours accompagné par le *Multatrug 20*, le convoi se dirige alors vers la côte du nord Finistère, en direction de Roscoff ; son intention est de s'abriter du vent dans l'attente d'une amélioration des conditions de navigation. Les conditions météorologiques se détériorant de plus en plus, le capitaine du cargo ainsi que l'armateur demandent à rejoindre le port de Saint-Malo afin de s'y mettre à l'abri et de réparer.

Le cargo *Victoriaborg* rejoint la zone de mouillage du port de Saint-Malo le 2 janvier 2014.

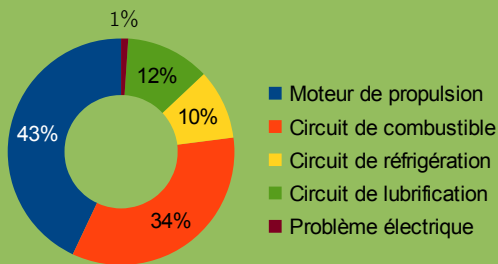


Crédits : Marine Nationale

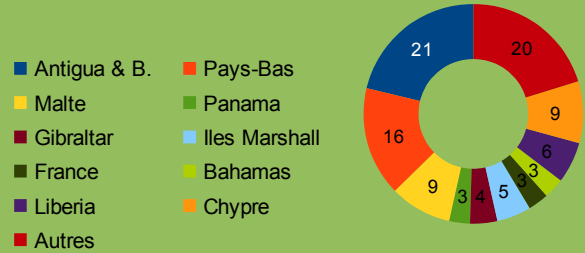
Répartition des navires en avarie



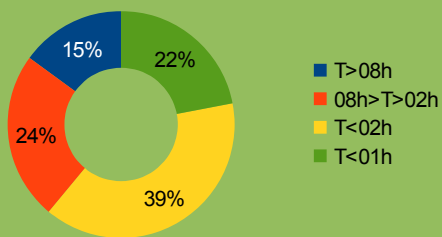
Type d'avarie



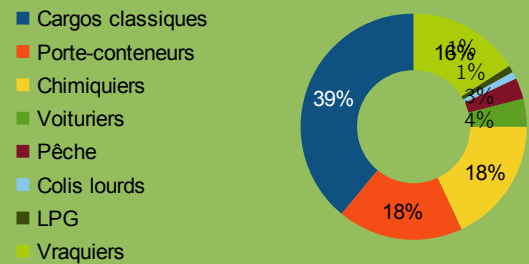
Pavillons (nombre)



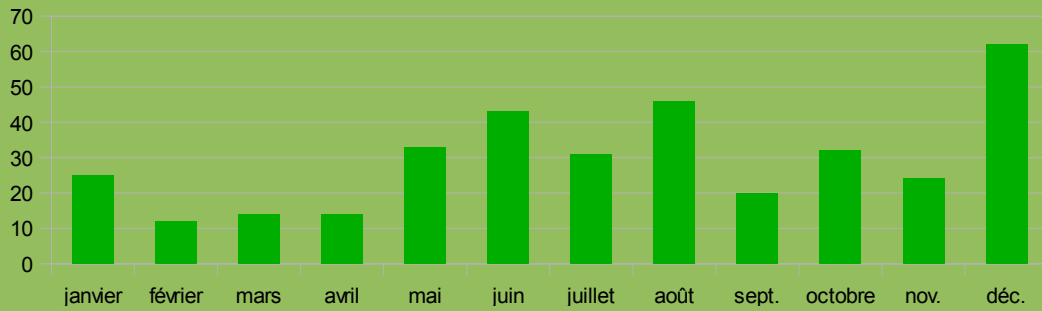
Temps de réparation



Type de navire

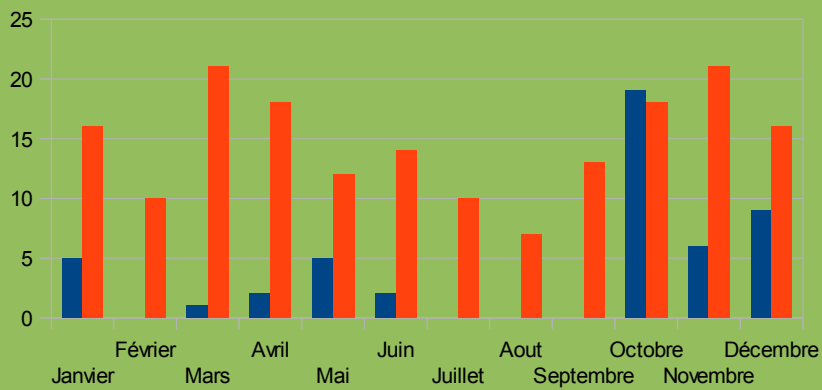


Mouillage en zone de responsabilité du CROSS CORSEN

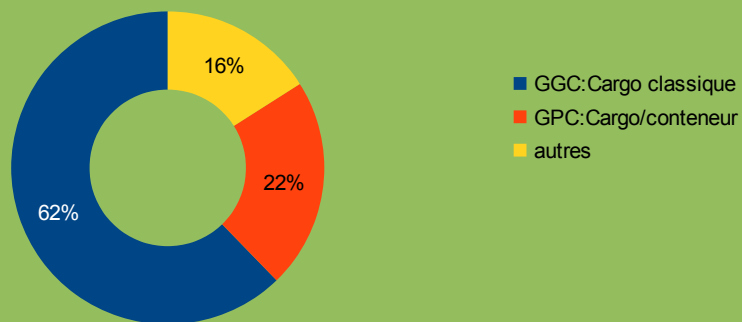


*

Mouillages baie de St Brieuc



Type des navires au mouillage en Baie de St Brieuc



4- Surveillance des pollutions (SURPOL)

L' instruction n° 125.07 du 25 juin 2007, relative à la mission de surveillance des pollutions marines, de coordination des opérations de recherche et de constatation des infractions a été abrogée et remplacée par l'instruction n°143.10 du 21 février 2011. Elle désigne le CROSS Corsen centre référent pour la surveillance des pollutions dans la zone économique exclusive (ZEE) Atlantique - Manche Ouest.

106 pollutions ou suspicion de pollution signalées

44

pollutions par hydrocarbures confirmées

26 liées à des épaves

18 pollutions par hydrocarbures confirmées d'origine différente (hors épaves)

250

passages de satellite du programme Cleanseanet

23 détections par satellite

Synthèse de l'année

106 événements pollutions ont été traités par le CROSS CORSEN au cours de l'année 2013 (**82** en 2012).

Depuis 2011, sont comptabilisées les détections pour l'ensemble de la ZEE Atlantique et la Manche Ouest. Jusqu'en 2010, chaque CROSS était référent de sa zone, le CROSS Corsen de la ZEE Manche Ouest, le CROSS Etel pour la ZEE Atlantique.

A partir de ces observations, **44** cas de déversements d'hydrocarbures ont pu être confirmés. Les **62** autres détections étaient liées à un autre type de déversement ou phénomène (huile de palme - 3 cas, accumulation d'algues ou

autres – 3 cas) ou n'ont pas pu être vérifiées par un agent spécialisé (aucun moyen nautique ou aérien n'a pu être dépêché sur zone ou n'a pu relocaliser le phénomène observé).

Sur les **44** pollutions par hydrocarbures confirmées, **26** ont des origines identiques et ont fait l'objet de plusieurs signalements :

- épave de la frégate Laplace, **24** détections,
- épave du navire Peter Siff, **2** détections.

Le nombre de pollutions par hydrocarbure confirmées liées à un rejet en mer en 2013 est donc de : **18**

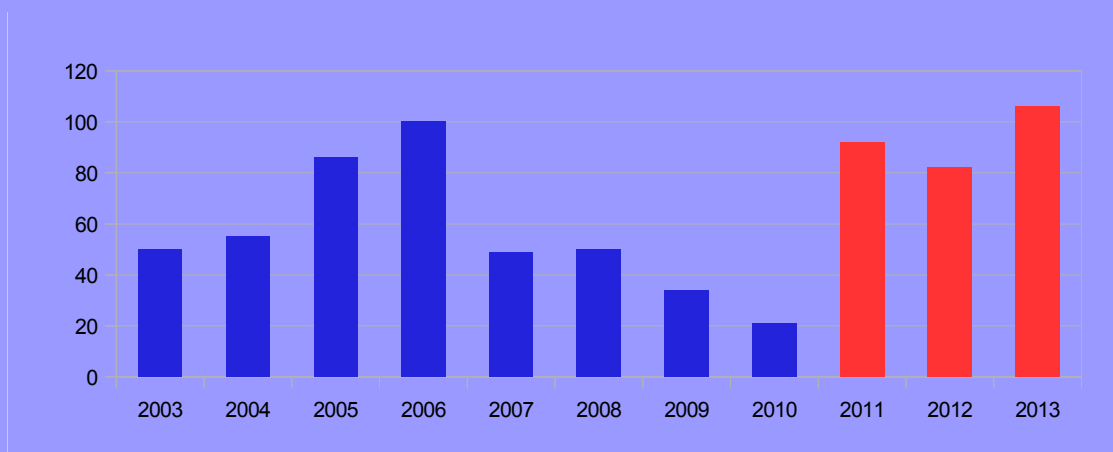
Conclusion du bilan SURPOL

Le nombre de pollution par

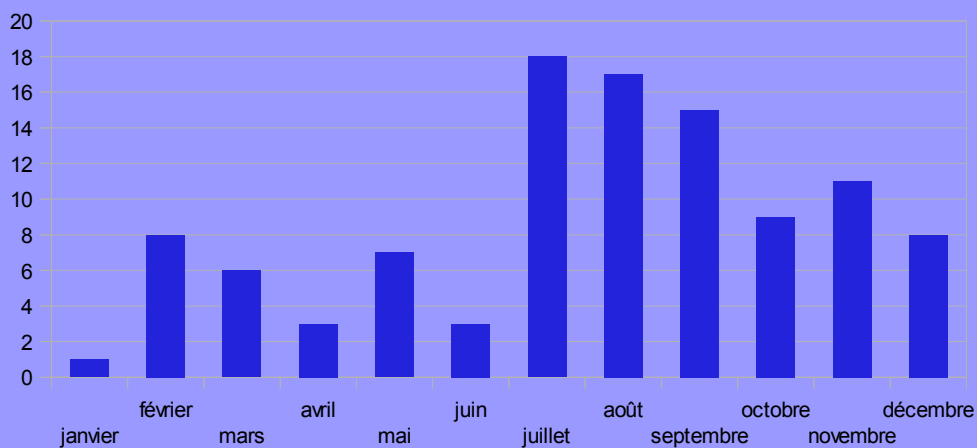
hydrocarbure liées à un rejet en mer et confirmées par un agent entraîné à ce type d'observation reste constant depuis 2011 pour la zone Atlantique – Manche Ouest.

La dernière décennie a néanmoins vu une forte diminution de ce type d'événements puisqu'en 2004 c'étaient 139 pollutions de ce type qui étaient constatées sur la zone.

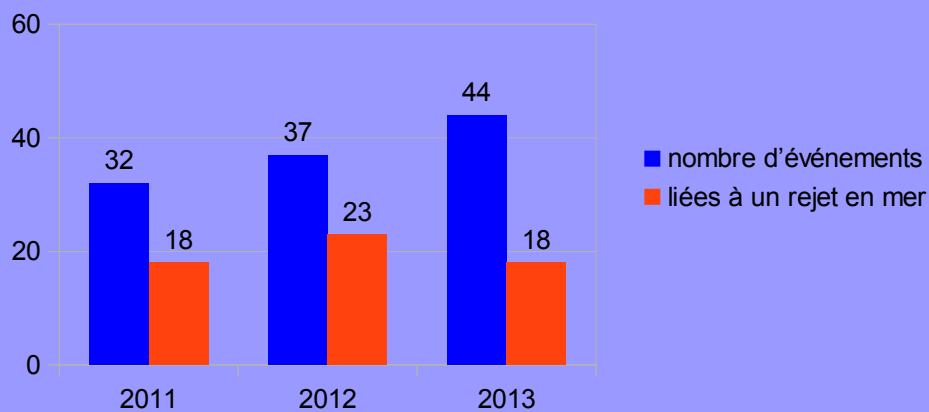
Evolution du nombre de détections de pollution ou suspicions de pollution



Répartition des détections

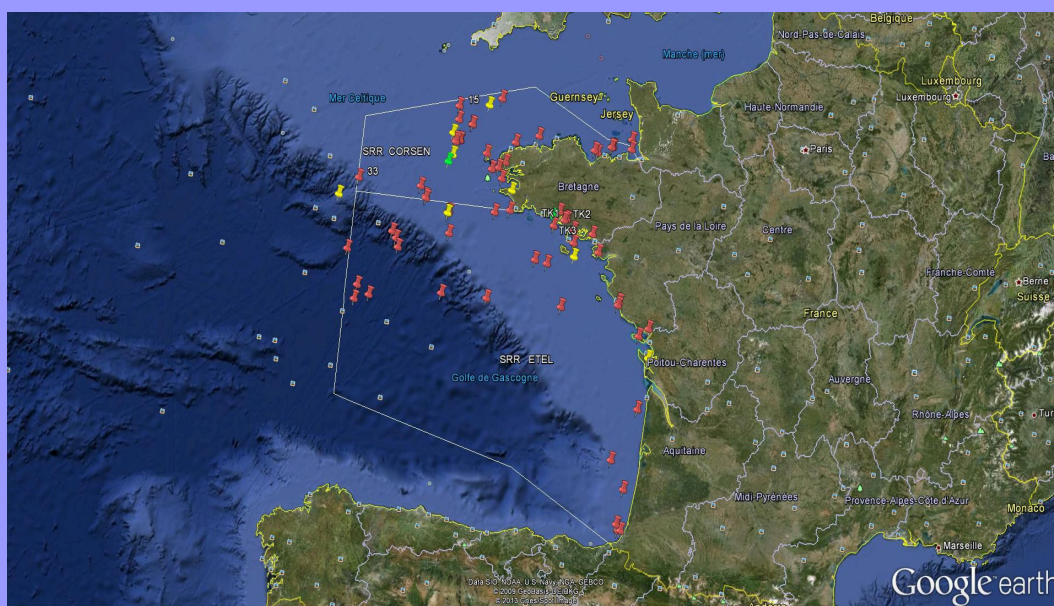


Pollutions par hydrocarbure confirmées



Synthèse 2013

Nombre de détections de pollution ou suspicion de pollution	106
Nombre de POLREP rédigés	106
Nombre de pollutions confirmées	44
Nombre de pollutions par hydrocarbure liées à un rejet en mer (hors épaves)	18
Nombre de navires identifiés	17
Nombre de navires suspectés	2
Nombre de passages satellites programmés	250
Nombre de détections par satellites	23
Nombre d'engagements de moyens de vérification suite à détection par satellites	13



5- Renseignements de Sécurité Maritime (RSM)

Le CROSS est chargé de la diffusion radiophonique des bulletins météorologiques élaborés par Météo France. Ces diffusions sont effectuées par VHF (5 stations côtières utilisées) et par MHF (émetteur du Stiff- Ile de Ouessant)

Dans le cadre de l'organisation mondiale du système NAVTEX, le CROSS CORSEN assure la fonction de coordonnateur NAVTEX pour l'Atlantique. Il est chargé de recevoir les messages relatifs à la navigation, à la météorologie et au sauvetage, pour lesquels une diffusion NAVTEX est demandée et de les retransmettre en veillant à la qualité de l'émission. Les installations NAVTEX du CROSS se trouvent dans la tour du Stiff à Ouessant.

Enfin le CROSS participe au recueil, à la transmission (vers le coordonnateur national délégué pour l'Atlantique) voire la diffusion (VHF) de l'information nautique urgente.

315

**épisodes de mauvais temps nécessitant la diffusion de bulletins
météorologiques spéciaux côtiers**

21832 bulletins NAVTEX diffusés

Diffusion des bulletins météorologiques en radiotéléphonie

Côtiers : 986 bulletins réguliers et **315** (270 en 2012) bulletins météorologiques spéciaux (vents atteignant ou dépassant force 7) ont été diffusés en 2013.

Large : Depuis 1999, les CROSS assurent la diffusion des bulletins météorologiques « large » (zones Atlantique et Manche) en ondes hectométriques (BLU) deux fois par jour sur deux fréquences (1650 KHz et 2677 KHz). **961** bulletins réguliers et **564** (662 en 2012) bulletins météorologiques spéciaux larges ont été diffusés en 2013.

Diffusion NAVTEX

Depuis le premier janvier 2008, la diffusion du RSM n'est plus assurée par diffusion radio MHF. Cette diffusion est désormais effectuée par le biais des systèmes NAVTEX et SAFETY NET conformément aux exigences du

SMDSM. Une diffusion complémentaire des AVURNAV en phonie peut être, le cas échéant, être assurée par le CROSS ou les sémaphores.

NAVTEX international

Le CROSS Corsen assure les diffusions du NAVTEX dans la zone NAVAREA II jusqu'à 200 milles de Ouessant (golfe de Gascogne). Le service est une composante du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Les informations émises par radio sur la fréquence 518 kHz, sont reçues sous forme de textes imprimés ou mémorisés par des récepteurs spécialisés embarqués à bord des navires. En 2013, **11039** messages « Navtex international » ont été émis sur 518 kHz.

À noter que **4814** messages NAVTEX INTERNATIONAL n'ont pu être émis par le CROSS en 2013 en raison du volume d'information à transmettre trop important par vacation. Le

CROSS a également dû faire face, en 2013, à 15 dysfonctionnements matériels (16 avaries du NAVTEX international en 2012)

NAVTEX national

Le service « NAVTEX NATIONAL » est complémentaire du service « NAVTEX INTERNATIONAL ». Il a pour vocation de satisfaire certaines catégories d'utilisateurs non astreints aux obligations du SMDSM et non familiers de la langue anglaise. Ce service est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2001. Les avis sont diffusés, en français, sur la fréquence 490 kHz. En 2013, **10793** messages ont été diffusés.

À noter que **5315** messages NAVTEX NATIONAL n'ont pu être émis par le CROSS en 2013 en raison du volume d'information à transmettre trop important par vacation. Le CROSS a également dû faire face, en 2013, à 14 dysfonctionnements matériels (7 avaries du NAVTEX national en 2012)

Glossaire des acronymes et abréviations employés

ADJ : adjoint de quart
ASN : appel sélectif numérique
BLU : bande latérale unique (standard radiophonique)
CCMM : centre de consultation médicale maritime
CDQ : chef de quart
CECLANT : commandant de la zone maritime Atlantique
CEDRE : centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux
CSP : Centre de surveillance des pêches
CMS : coordinateur de mission de secours
CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
DAM : direction des affaires maritimes
DIRM NAMO : direction interrégionale de la mer Nord Atlantique Manche Ouest
DST : dispositif de séparation du trafic
EEL : équipe d'évaluation et d'intervention
EMSA : european maritime security agency
EVAMED : évacuation médicalisée
EVP : équivalent vingt pieds
EVSAN : évacuation sanitaire (non médicalisée)
FOSIT : formation opérationnelle de surveillance et d'information territoriale
IALA : International Association of marine aids to navigation and Lighthouse Authorities
MAS : maritime assistance service
MCA : maritime coast guard agency
MF : médium frequency
MNP : mission de la navigation de plaisance
MOU : Memorandum Of Understanding (of Paris)
MSC : maritime safety comitee
OMI : organisation maritime internationale
POLREP : Pollution Report
PREMAR : Préfet maritime Atlantique
RAF : Royal air force
RIAS : remorqueur d'intervention d'assistance t de sauvetage
RSM : renseignement de sécurité maritime
SAR : search and rescue
SCMM : SAMU de coordination médicale maritime
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SG/MER : secrétariat général de la Mer.
SGVT : système de gestion des voies de télécommunication
SM1 : bureau « sauvetage et circulation maritime » de la DAM
SMDSM : système mondial de détresse et de sécurité en mer
SNSM : société nationale de sauvetage en mer
ST : service technique
SURNAV : surveillance de la navigation
SURPOLL : surveillance de la pollution
VLCC : very large crude carrier
VTS / STM : vessel traffic system / service de trafic maritime
ZEE : zone économique exclusive
ZST : zone de séparation de trafic



CROSS CORSEN
Route de Corsen
B.P. 02
29810 PLOUARZEL

Tél. : 33 (0) 2 98 89 61 55
Fax : 33 (0) 2 98 89 18 37

corsen@mrccfr.eu

