

RAPPORT

Direction
des Affaires Maritimes

Direction Interrégionale
de la mer Méditerranée

Centre Régional
Opérationnel de
Surveillance et de
Sauvetage
MEDITERRANEE

BILAN D'ACTIVITES CROSS Méditerranée

2016

21 mars 2017



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1		Bilan établi à partir des extractions de la base de données SECMAR, affinées et complétées des enregistrements statistiques propres au CROSS Méditerranée pour la mission secours maritime et les missions SURNAV, SURPOL et RSM/SURFAUNE.

Affaire suivie par

Directeur du CROSS Méditerranée – AC2AM Antoine FERRI
Tél. : 04.94.61.71.10 / Fax : 04.94.27.11.49
Courriel : cross-med-la-garde@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs/Contributeurs

APAM Céline GUILLOU
APAM Pascal ROUGET
LV Jean-Baptiste CHAUVET

Relecteurs

AC2AM Antoine FERRI
APAM Olivier DREVON

Références intranet/internet

<http://intra.cross.i2/bilan-d-activite-r836.html>
<http://intra.secumar.metier.i2/bilans-r1740.html>

Photos page de couverture :

- le centre principal de La Garde surplombant la grande rade de Toulon
- le PC opérations du centre secondaire d'Ajaccio

SOMMAIRE

MEMENTO.....	5
PRÉAMBULE.....	9
I. MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	11
1 - Synthèse de l'année.....	11
2 - Bilan humain.....	13
3 - Bilan par activité.....	13
4 - Répartition géographique des opérations.....	19
5 - Moyens de transmission de l'alerte.....	20
6 - Moyens d'intervention engagés.....	21
7 - Conclusion et perspectives SAR.....	24
II. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV).....	25
1 - Les objectifs réglementaires.....	25
2 - Synthèse des opérations SURNAV.....	26
3 - Faits marquants.....	30
4 - Bilan des opérations SECMAR / MAS.....	32
5 - Conclusion du bilan SURNAV.....	32
III. MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS.....	33
1 - Synthèse de l'année.....	33
2 - Répartition géographique des pollutions.....	34
3 - Cartographie des signalements de pollutions.....	36
4 - Observations satellitaires par le système CleanSeaNet.....	37
5 - Faits marquants 2016.....	38
6 - Conclusion du bilan SURPOL.....	39
IV. RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM).....	40
1 - La mission RSM du CROSSMED.....	40
2 - Diffusion des bulletins météorologiques.....	40
3 - Diffusion des AVis URgents aux NAVigateurs (AVURNAV).....	41
4 - Diffusion REal time Plotting of CETaceans (REPCET).....	41
5 - Conclusion du bilan RSM.....	42
V. ACTIONS DE PREVENTION ET RELATIONS PUBLIQUES.....	43
1 - Visites des centres.....	43
2 - Actions de prévention et de formation.....	44
CONCLUSION.....	45
Liste de diffusion.....	46

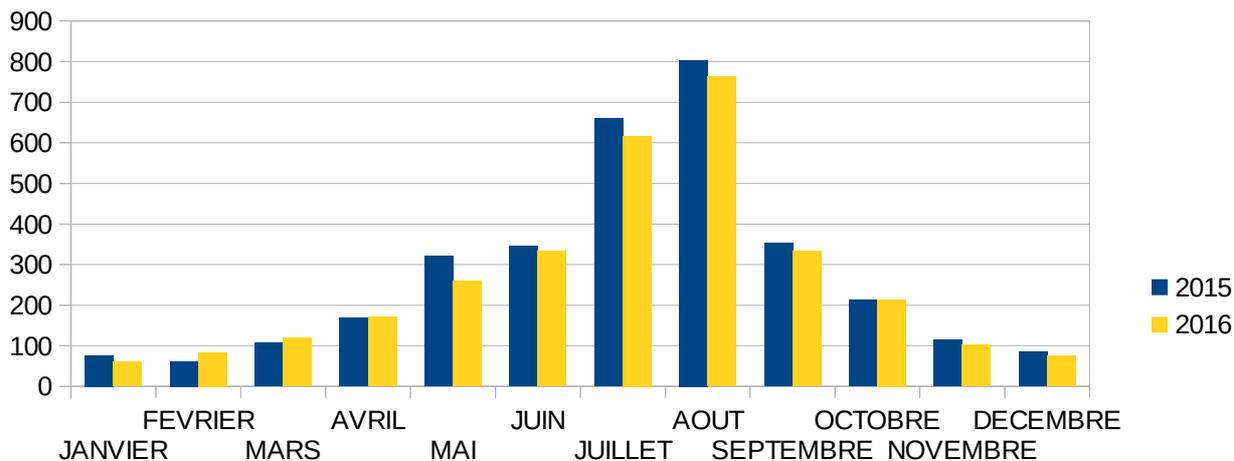
MEMENTO

Statistiques 2016

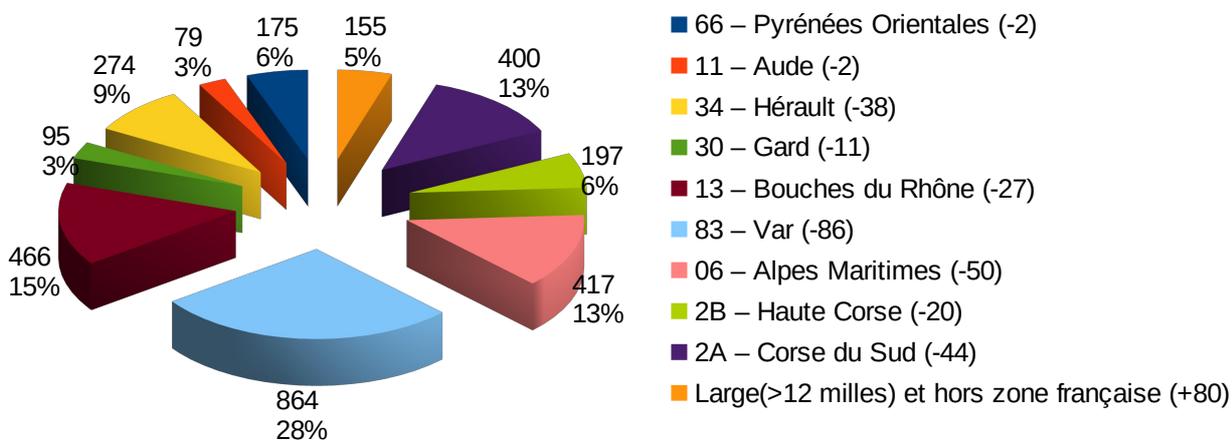
RECHERCHE et SAUVETAGE

Nombre d'opérations : **3122**

Bilan annuel



Répartition des opérations par Département



Secteurs d'activité concernés : (2794 flotteurs)

- 77,95% plaisance
- 10,56 % loisirs nautiques
- 8,7 % commerce
- 1,36 % pêche professionnelle
- 1,18 % autre (dont navire d'État)
- 0,25 % aéronefs

7556 personnes impliquées dont

- 1343 secourues
- 4238 assistées
- 24 décès

24 décès

- 8 baigneurs
- 5 accidents de plongée
- 1 chasseur sous marin
- 1 parapentiste
- 3 décédés suite à un abordage ou un heurt
- 1 chavirement
- 1 voie d'eau
- 4 hommes à la mer

On enregistre, en outre, des décès en mer (6) ou des découvertes de corps (8) sur lesquels les mesures de prévention prises par le Préfet Maritime n'ont pas d'incidence, mais ont donné lieu à une action du CROSSMED ; il s'agit de :

- 4 passagers ou membres d'équipages de navire professionnel
- 2 chutes de falaise (dont 1 avec véhicule)

Engagement des moyens d'assistance et de sauvetage :**Moyens terrestres : 1532 concours** dont :

- 643 (669 en 2015) moyens des services départementaux d'incendie et de secours (42%) : essentiellement des véhicules de secours et d'assistance à victimes (VSAV)
- 585 (617 en 2015) structures médicales (38%) dont
 - x CCMM consultations/régulation médicales) : 106
 - x SCMM (consultations/régulations médicales y compris plongée) : 334
 - x SAMU des départements littoraux (équipes SMUR + véhicule + hélicoptère) : 145

CCMM = Centre de Consultation Médicale Maritime

SCMM = SAMU de Coordination Médicale Maritime

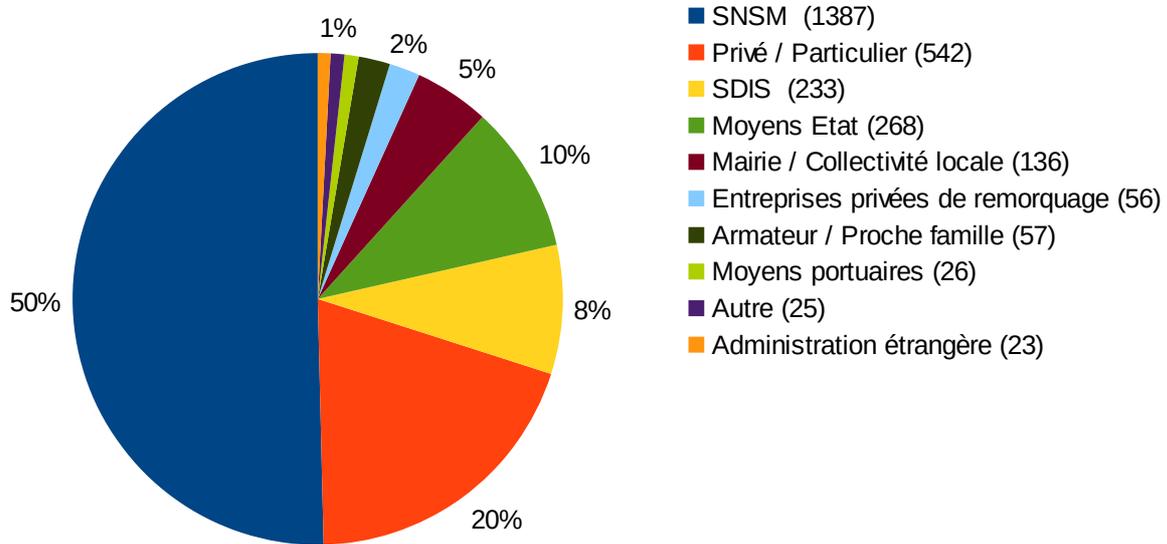
Moyens nautiques : 2753 interventions dont notamment :

- 1387 par la SNSM soit plus de 50 %
- 542 par les « navires sur zone » soit près de 20 %

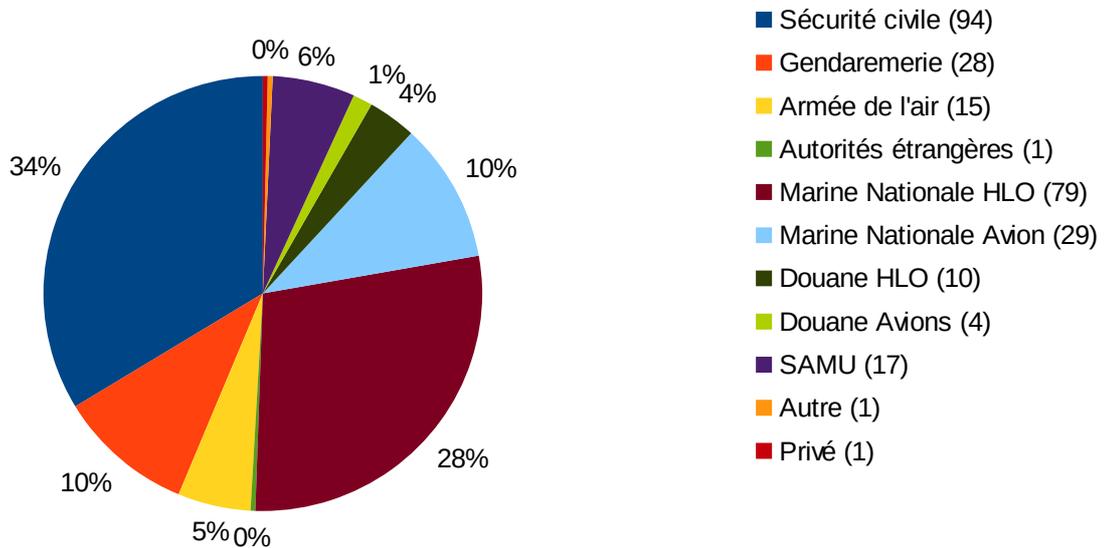
Moyens aériens : 279 engagements dont notamment :

- 108 missions d'aéronefs de la Marine Nationale (79 hélicoptères et 29 avions)
- 94 missions d'hélicoptères de la Sécurité Civile

Moyens nautiques engagés - répartition par nombre d'intervention



Moyens aériens engagés - répartition par nombre d'intervention



Statistiques 2016

SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

Nombre opérations SURNAV	2016	2015
Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	58*	64
Clandestins à bord de navire de commerce	2	4
Dérives contrôlées	584	524
Mouillages de navire de charge (navire de plus de 45 mètres ou 300 UMS)	602	579
Refus de mouillage	51	11

***54 navires ont rédigé un message SURNAV AVARIE. 4 sont en infraction pour défaut de signalement, même après sollicitation.**

Le CROSS a accordé et assuré la surveillance, avec le concours des sémaphores, de 602 mouillages de navires de commerce dans les eaux territoriales ou intérieures. Les mouillages de 473 paquebots et de 1035 yachts ont également été suivis, avec une baisse conséquente des mouillages de yachts (- 39%). L'application de l'AP 155/2016 en vigueur depuis juin 2016, n'a eu pour le moment aucune incidence sur le volume global de navires concernés par ces demandes de mouillage.

SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES

Nombre de détections* reportées : 190 (143 en 2016). L'augmentation de reports de pollution possible est conséquente et s'explique en partie par un nombre de passages satellites plus important, des senseurs meilleurs et une météo estivale plus clémente. Néanmoins, le ratio de classification reste stable : 34% ont été confirmées (64 cas), 19 cas sont restées probables et 56 % ont été classées « infirmées ou douteuses ».

- 52 % des pollutions sont situées en zone côtière (- de 12 Nq des côtes) et sont d'origine souvent naturelle.
- 26 % ont pour origine un hydrocarbure léger (21 cas), avec dispersion rapide.
- 25 % des reports sont réalisés par moyens aériens
- 38 % des reports proviennent d'une détection satellitaire

*** détection ne veut pas dire qu'il y a une pollution au sens de la convention MARPOL**

En 2016, quatre cas d'infraction à la convention MARPOL ont été signalés et transmis au procureur, trois par l'avion des douanes et un par le F50 marine nationale. Aucun déroutement n'a été prononcé mais des contrôles par l'État du port de destination ont été réalisés ne révélant aucune anomalie.

RECUEIL ET DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques côtiers : **12 888**

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques spéciaux : **35 925**. Les chiffres de l'année 2016 ont augmentés car la Corse diffuse désormais l'ensemble des BMS côtiers (Corse et continent). La moyenne de vent > ou = à 7B (52 km/h) est stable en 2016, avec 285 jours avec au moins un BMS pour la Méditerranée occidentale.

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques pour le large : **2 186 réguliers et 1 743 BMS**

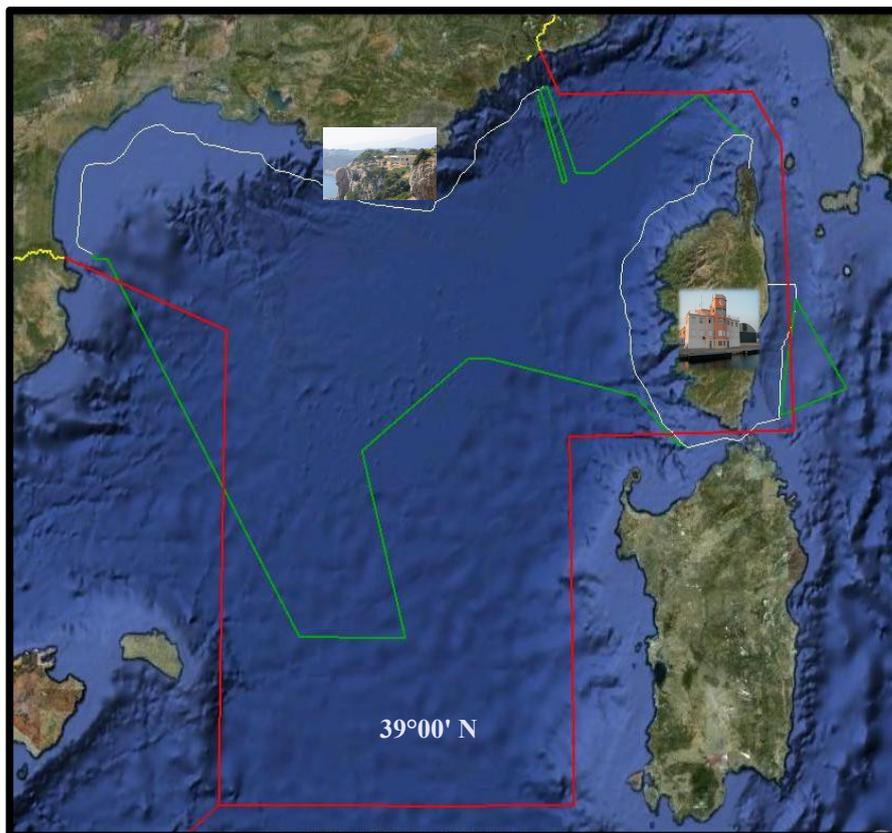
Nombre de diffusions NAVTEX : **3 856 réguliers et 562 bulletins exceptionnels**.

Préambule

Centre opérationnel du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Méditerranée (CROSSMED) relève organiquement de la direction interrégionale de la mer Méditerranée (DIRM) dont le siège est à Marseille. Il est placé sous l'autorité opérationnelle du Préfet Maritime et se compose d'un centre principal à La Garde (Toulon) et d'un centre secondaire à Aspretto (Ajaccio).

Sa compétence en matière de recherche et de sauvetage (MRCC) et de service d'assistance maritime (MAS) s'étend sur l'ensemble de la zone de responsabilité (« Région de Recherche et Sauvetage (SRR) ») confiée à la France en Méditerranée. Elle s'étend sur 115 000 km².

Le CROSS MED assure également, dans la zone économique exclusive (ZEE), une mission de surveillance de la navigation (SURNAV), exerce le recueil et l'exploitation des informations relatives aux pollutions constatées en mer et participe à la recherche des navires auteurs de rejets illicites (mission SURPOL) .



ZEE : zone économique exclusive

SRR : zone de responsabilité « recherche et sauvetage »

Le centre secondaire d'Aspretto conduit, pendant ses créneaux horaires d'activation (07h30/21h00 de septembre à juin inclus, 07h30/23h00 en juillet et août) la totalité des missions sur le littoral de la région Corse jusqu'à 20 milles nautiques au large. Il peut être ré-armé à tout instant en cas de besoin.

Enfin, le CROSS assure la diffusion de renseignements de sécurité maritime (mission RSM), notamment des bulletins météorologiques côtiers, spéciaux et pour le large élaborés par les services de Météo France.

Ce bilan est destiné à présenter l'activité opérationnelle du CROSS Méditerranée qui occupe 24 heures sur 24, toute l'année, les 67 personnes, officiers, officiers marinières et agents civils affectés à La Garde ou Aspetto, dans des fonctions opérationnelles (officier de permanence/coordonnateur de missions de sauvetage, chef de quart opérations, adjoint de quart opérations) ou des services supports (secrétariat, vie courante, restauration, maintenance technique et informatique).

Les données chiffrées proviennent de la base de données SECMAR, renseignée lors de chaque opération de secours maritime coordonnée ou suivie par le CROSS Méditerranée. Des enregistrements statistiques développés en interne viennent affiner ce bilan.

Ce document doit pouvoir constituer un support pour dégager des pistes de travail en vue de développer des politiques de prévention des risques maritimes.

La Garde, le 21 mars 2017

L'administrateur en chef des affaires maritimes
Antoine FERRI
Directeur du CROSS Méditerranée
signé : Antoine Ferri

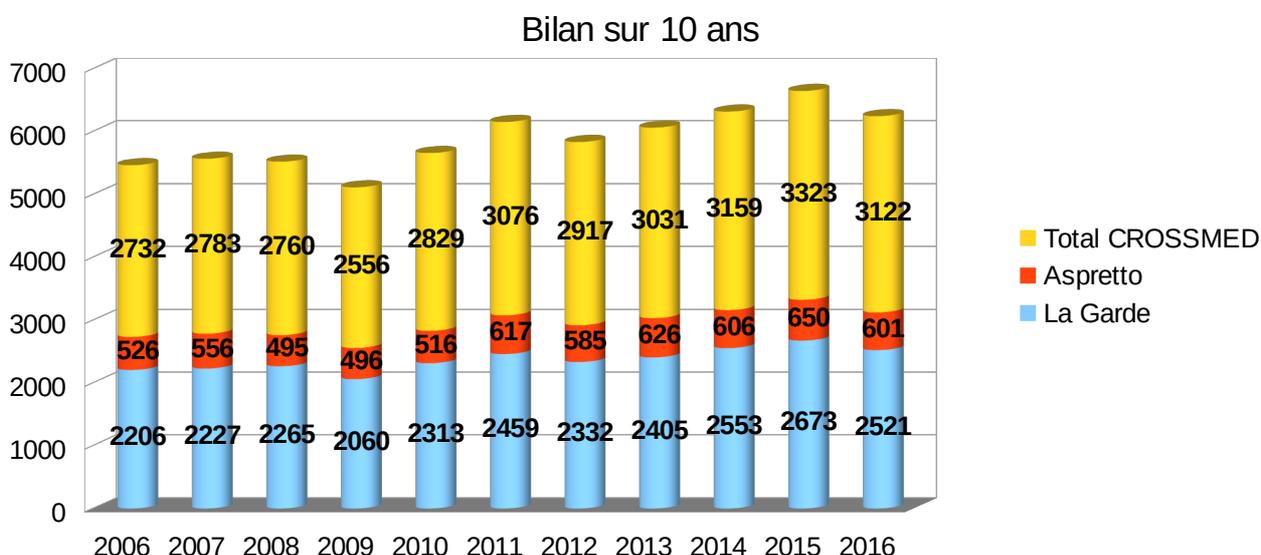
I. Mission RECHERCHE et SAUVETAGE

Déclarés « Centre de coordination de sauvetage maritime » (Maritime Rescue Co-ordination Centre – MRCC) dans le Code de Sécurité Intérieure, au chapitre de l'organisation des secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, les CROSS assurent les fonctions de réception et de traitement des alertes, de coordination des moyens maritimes, aériens et terrestres engagés dans une opération, et de commandement des opérations de secours. Ces tâches sont remplies, sous la responsabilité d'un officier « coordonnateur de la mission de sauvetage », par les équipes de quart du CROSS. L'action de ces hommes et femmes des CROSS trouve son prolongement dans celle des militaires et fonctionnaires, des bénévoles et des volontaires, voire des professionnels de la mer et des plaisanciers, qui « arment » les moyens sollicités par le CROSS.

1 - Synthèse de l'année

1.1. Nombre d'opérations

Le niveau global d'opérations coordonnées, enregistrées ou suivies* – 3122 – est en baisse par rapport à 2015. Les parts relatives du centre principal de La Garde (« CROSSMED – La Garde ») et du centre secondaire d'Aspretto (« CROSSMED en Corse ») demeurent inchangées, respectivement 81% et 19%.



Cette statistique intègre, comme en 2015, les avaries des navires de commerce (47 opérations en 2016), suivies par le CROSS au titre de sa fonction de Service d'assistance maritime (MAS). Ces événements font l'objet d'une surveillance étroite de la part du CROSS, qui veille à ce que la perte de la capacité de propulsion du navire ne constitue pas un danger pour la navigation ou une menace de pollution.

* pendant l'année 2016 environ 1500 dossiers supplémentaires, dont à peu près 1000 pendant la saison estivale, ont été ouverts par le CROSSMED concernant des événements nautiques dans la zone de responsabilité du PREMAR et pour lesquels des actions ont été réalisées ; toutefois ces dernières n'ont pas été coordonnées par le CROSSMED, ou n'ont pas donné lieu à une intervention notable (voiliers retrouvés échoués, interventions postes de plages, signalement ne nécessitant pas une assistance...) Elles ne sont pas comptabilisées dans les statistiques officielles par le CROSSMED, mais sont significatives de l'activité importante de la plaisance et des loisirs nautiques le long du rivage.

1.2. Répartition par type d'opération

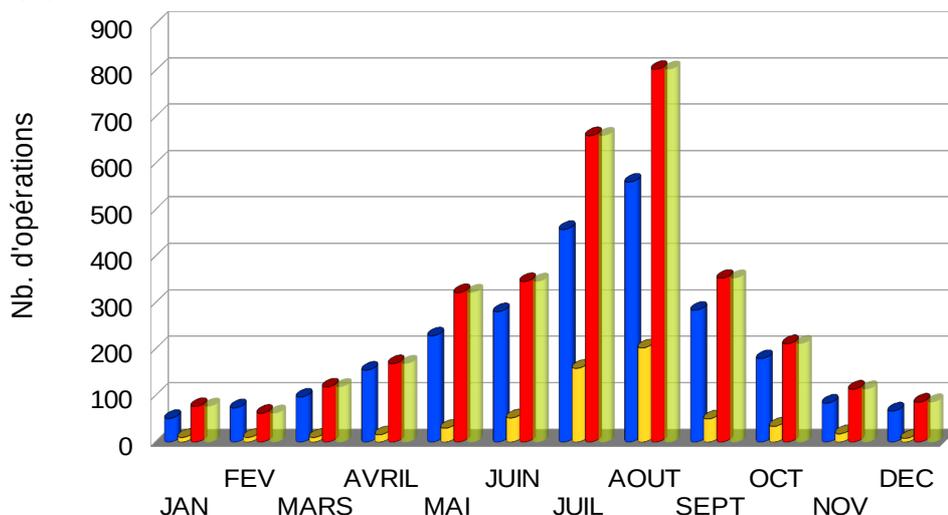
Les opérations SECMAR du CROSS font l'objet d'une classification par le coordonnateur de mission de sauvetage, essentiellement liée au degré d'exposition au danger des personnes impliquées. Cette classification se détermine au moment de l'alerte, en fonction des données dont le CROSS a connaissance et conditionne la réponse opérationnelle et la nature des moyens engagés. En 2016, la classification des opérations s'est établie comme suit :

- **45,31 % d'opérations MAS** : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées exposées à un danger potentiel à terme);
- **41,43 % d'opérations SAR** : les personnes impliquées sont exposées à un danger grave, imminent ou probable ;
- **12,91 % d'opérations DIV** : toute activité ne relevant pas d'une des deux catégories précédentes, mais dans laquelle le CROSS a eu une intervention significative ;
- **0,35 % d'opérations SUR** relatives à des troubles à l'ordre public.

Soit une répartition relativement stable par rapport à 2015.

1.3 Répartition mensuelle

■ La Garde 2016 ■ Corse 2016 ■ Total CROSSMED 2016
 ■ Total 2015



L'activité SECMAR a connu une diminution au cours des 8 premiers mois de l'année 2016 par rapport à l'année 2015 (total de 1632 opérations fin juillet, contre 1755 en 2015 et total de 2395 opérations fin août 2016 contre 2558 opérations fin août 2015). Le mois d'août reste toujours le plus dense de l'année (762 opérations en août 2016 contre 803 opérations en août 2015).

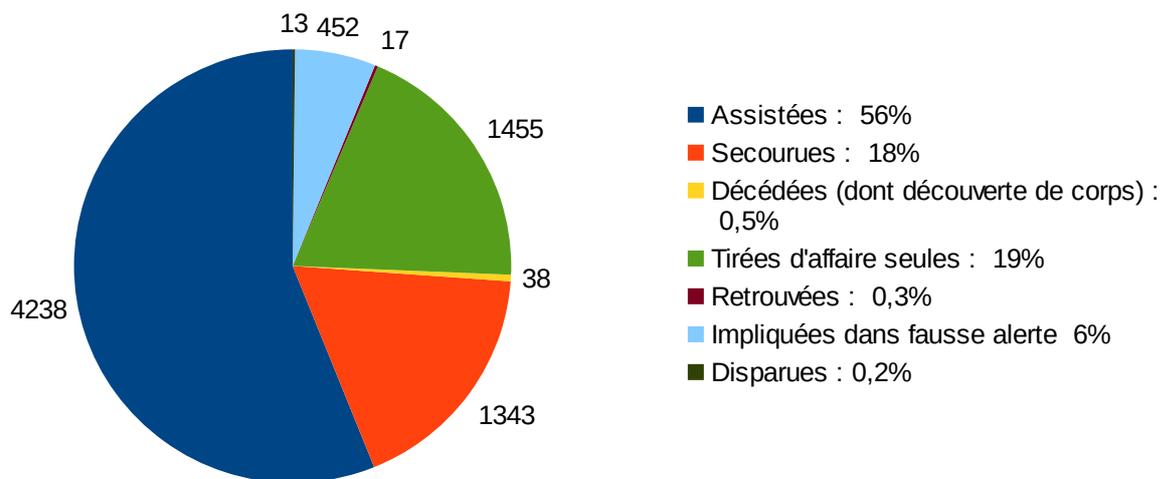
La saison estivale (juin à septembre inclus) concentre plus des 2/3 de l'activité du CROSSMED dans son ensemble et, pour le centre secondaire d'Aspretto, 70% du total annuel d'opérations (44% pour les seuls mois de juillet et août).

2 - Bilan humain

Les 3122 opérations ont impliqué 7556 personnes.

Au total :

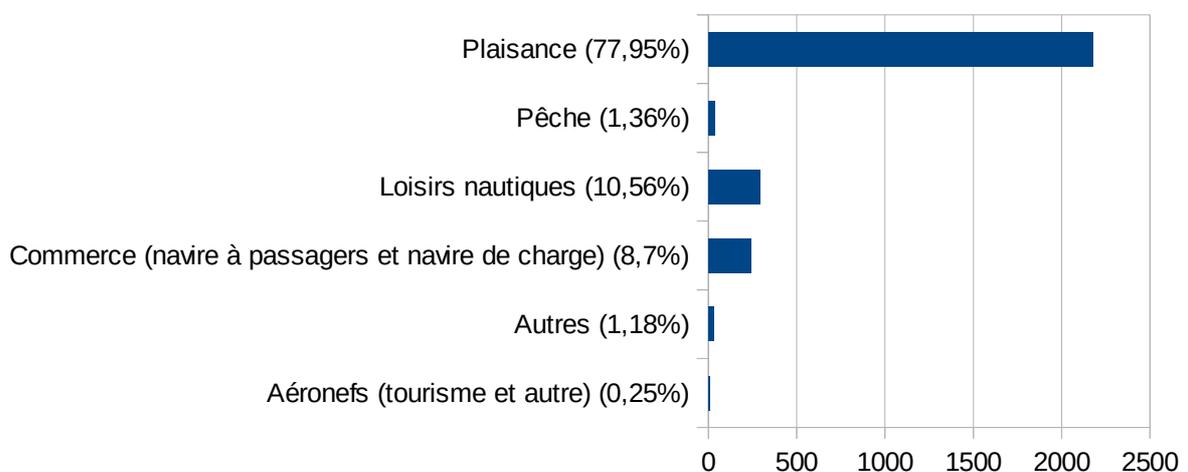
- 5581 personnes qui ont été, soit **secourues** (1343), soit **assistées** (4238) (cf. classification SAR ou MAS) - (en 2015 : 13322 personnes impliquées dont 1327 secourues et 6569 assistées.
- **24 personnes décédées** (plus 4 passagers ou membres d'équipages de navire professionnel, 2 chutes de falaise et 8 découvertes de corps soit 38 personnes décédées)



3 - Bilan par activité

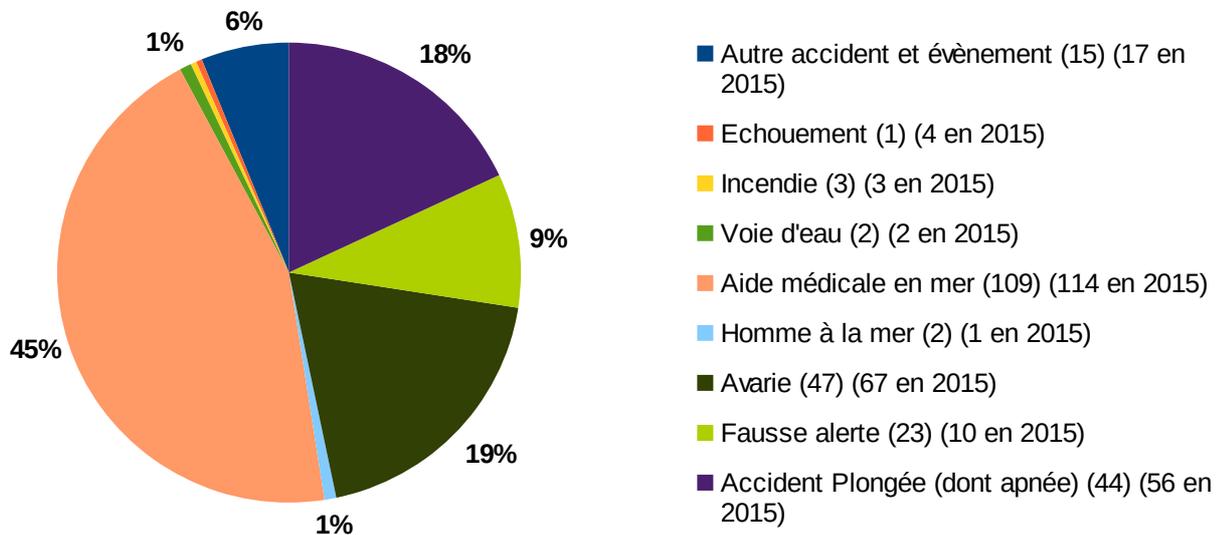
Les opérations impliquant un flotteur représentent 2794 opérations sur 3122 en 2016.

3.1. Typologie des activités impliquant des flotteurs



(*Autre comprend les navires de l'État, les annexes ainsi que les conchylicole/aquacole).

3.2. Typologie des événements impliquant des navires armés au « commerce »



Le volume des opérations « commerce » 2016 est inférieur à celui de 2015 (244 opérations contre 274).

L'aide médicale en mer représente 45% des opérations. Elle concerne principalement les paquebots et les ferries très présents dans la zone. Elle peut aussi concerner les yachts de grande plaisance.

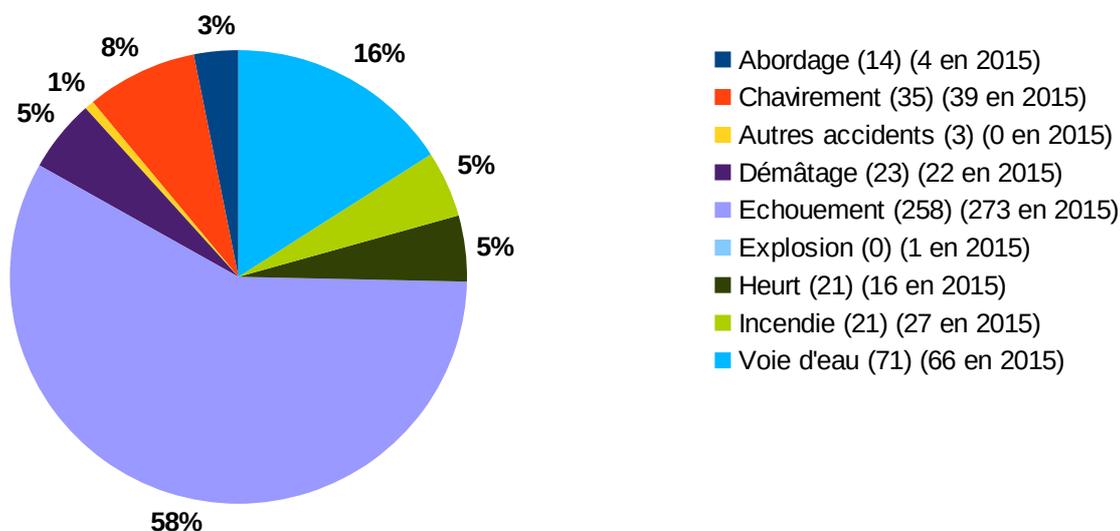
3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance

Le nombre d'opérations impliquant des navires de plaisance représente presque 70% du total des opérations soit 2177 opérations en 2016 contre 2285 en 2015. Les accidents de navire représentent presque 21% des opérations. La part des « accidents individuels à personne » reste stable (9% en 2016 et 9% en 2015).

La part de la plaisance « moteur » et de la plaisance « voile » est respectivement de 60,3% (61% en 2015) et 39% (36% en 2015).

- les **accidents de navire** de plaisance (446) représentent 20,5 % du nombre d'opération sur les navires de plaisance ; la part des échouements augmente et reste la première cause d'accidents (258 opérations contre 273 en 2015). On note aussi l'augmentation des abordages (14 contre 4 en 2015) et la stabilité relative des chavirements (35 contre 39 en 2015).

Typologie des accidents de navires de plaisance



- Type d'accidents de navires de plaisance -

	A Voile	A moteur
Abordage (14)	6	8
Autres accidents (3)	1	2
Chavirement (35)	30	5
Démâtage (23)	23	0
Échouement (258)	144	114
Explosion (0)	0	0
Heurt (21)	8	13
Incendie (21)	1	20
Voie d'eau (71)	28	43

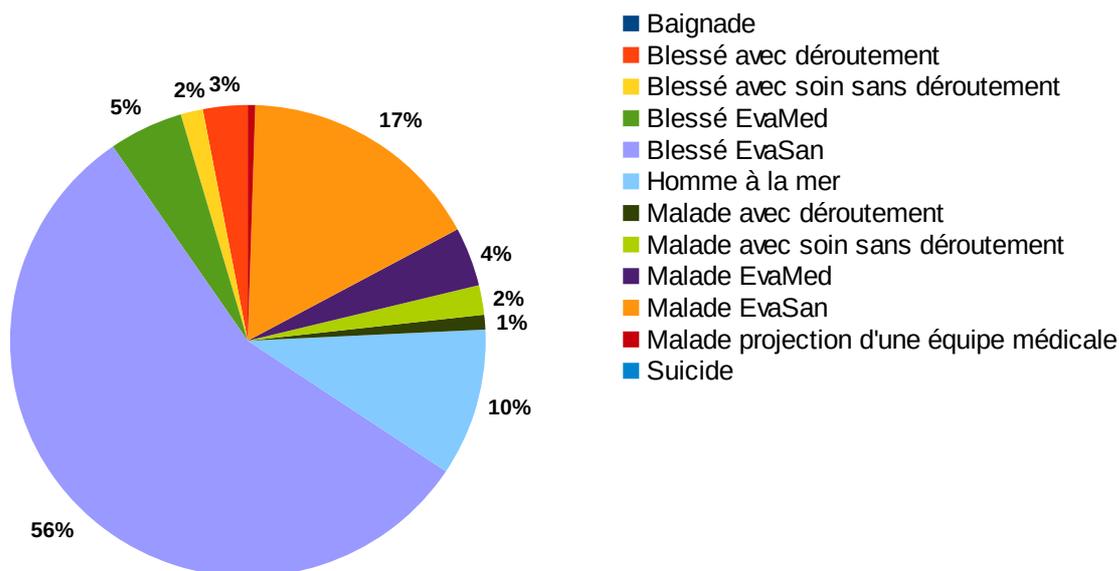
Les **avaries** sur navires de plaisance augmentent également en proportion et plus légèrement en valeur absolue (1139 opérations contre 1191 en 2015) et représentent toujours plus du 1/3 du total des opérations du CROSS, toutes catégories de navires confondues.

Les avaries du système de propulsion (pannes moteur) sont les plus nombreuses (877 sur 1139), y compris pour la plaisance à voile. Ceci témoigne d'un défaut de préparation des navires ou d'une méconnaissance technique de la part des pratiquants.

	A Voile	A moteur
Avarie de l'appareil à gouverner (40)	28	12
Avarie des systèmes de communication (0)	0	0
Avarie du système de propulsion (877)	261	616
Avarie électrique (105)	16	89
Immobilisé dans engins / hélice engagée (66)	34	22
Panne de carburant (51)	5	46

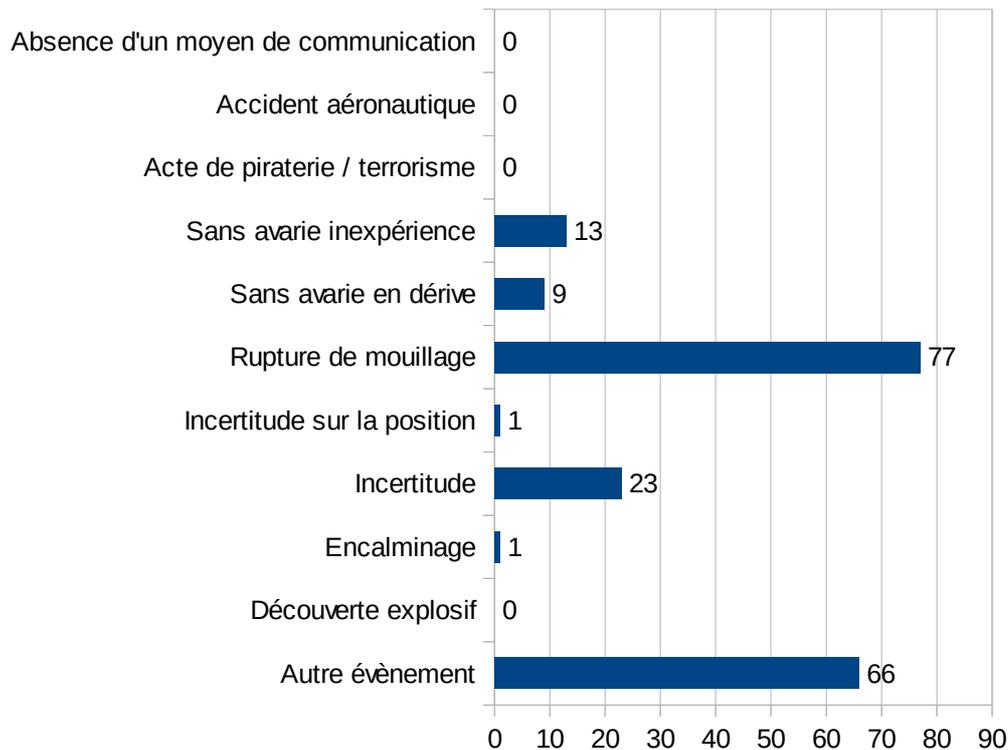
- Les « accidents individuels à personne » sur les navires de plaisance (hors plongée et chasse sous-marines) diminuent avec 198 opérations (contre 212 en 2015).

Répartition des accidents individuels à personne sur navire de plaisance (en nombre)



	2016	2015
Baignade	0	4
Blessé avec déroutement	6	13
Blessé avec soins sans déroutement	3	11
Blessé EvaMed	10	14
Blessé Evasan	111	110
Homme à la mer	20	17
Malade avec déroutement	2	5
Malade avec soin sans déroutement	4	3
Malade Evamed	8	8
Malade Evasan	33	26
Malade projection équipe médicale	1	0
Suicide	0	1

➤ La catégorie «**autres affaires nécessitant opération**» concerne 190 opérations d'assistance aux navires de plaisance dont 5% de plaisanciers sans avarie en dérive, 41% de ruptures de mouillage de navire de plaisance et 35% d'«autres événements» c'est à dire d'opérations non "catégorisables" qui nécessitent cependant l'engagement de moyens afin de préserver les biens ou de limiter un risque pour la navigation ou pour les baigneurs.



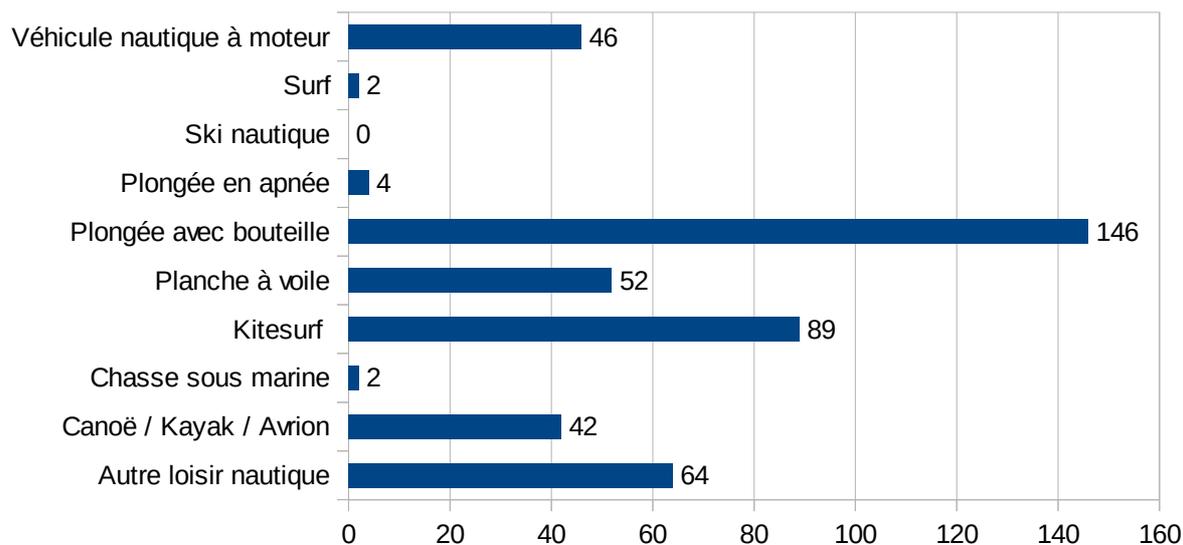
Le nombre « d'incertitudes », c'est-à-dire d'opérations déclenchées sur le fondement d'une alerte crédible mais dont le résultat, malgré les recherches engagées, ne peut être établi de manière certaine, reste stable (23 opérations). L'essentiel de ces opérations est déclenché à la suite de l'observation, par des témoins à terre, de signaux pyrotechniques. Il est rappelé à ce titre que l'usage intempestif de signaux de détresse (fusée rouge, feu à main) constitue un délit passible d'une peine de prison et/ou d'amende.

Enfin, **115 fausses alertes** ont été constatées, contre 123 l'année dernière (contrairement à une incertitude, une fausse alerte est «prouvée»). Dans la majorité des cas l'alerte, est déclenchée de bonne foi par la famille, inquiète d'un retard, ou par un témoin suspectant une difficulté. Mais quand il est avéré que la fausse alerte est un canular et qu'elle a généré l'envoi d'un dispositif de secours, parfois important (avec hélicoptère), le CROSSMED, au nom du préfet maritime porte systématiquement plainte pour retrouver le plaisantin ; ce fut le cas, le 18 avril 2016 sur le littoral de l'Hérault.

3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques »

Le nombre d'opérations concernant les activités de loisirs nautiques s'élève à 447 (549 en 2015) dont 146 (169 en 2015) liées à la plongée « bouteille » de loisir.

Répartition par nombre des opérations concernant les loisirs nautiques



Les accidents de baignade enregistrés par le CROSS sont peu nombreux et en diminution en 2016 (33 contre 43 en 2015) pour 8 décès. L'essentiel de cette accidentologie se situe dans la bande des 300 mètres. Le CROSS reprend la coordination des opérations lorsque les moyens dont dispose le maire (postes de secours de plage, sapeurs pompiers) sont insuffisants. Cette statistique n'est donc pas représentative du total des accidents de baignade de la façade méditerranéenne.

Le nombre d'opérations impliquant des **kite-surfeurs a diminué** (89 contre 92 en 2015).

Les opérations concernant les **planches à voile restent stables** (52 contre 51 en 2015).

Les interventions pour des **kayaks (ou canoës ou avirons) en difficulté concernent 42 opérations**. Elles ont souvent la même origine : une appréciation insuffisante des conditions météorologiques, notamment du Mistral, contre lesquelles des kayakistes, même expérimentés, ne peuvent pas lutter longtemps, entraînant une dérive vers le large.

Les opérations concernant les **véhicules nautiques à moteur** baissent (46 contre 50 en 2015).

Les opérations « autres loisirs nautiques » (64 contre 75) concernent les Paddle boards ou bouées tractées par exemple.

Plongée avec bouteille (de loisirs)

Le nombre d'opérations liées à la plongée sous-marine de loisir avec bouteille a diminué (146 opérations avec 4 décédés en 2016 contre 169 opérations et 8 décédés en 2015).

53% des opérations se sont déroulées sur le littoral varois (46% en 2015).

4 - Répartition géographique des opérations

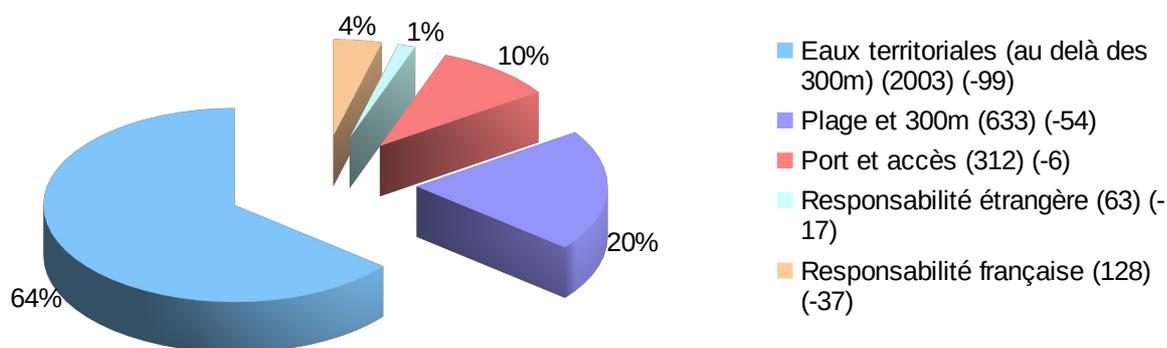
4.1. Répartition par département

Le Var est le premier département de Méditerranée en nombre d'opérations : 864 au total en 2016. Cela s'explique par la diversité des activités de plaisance et de loisirs nautiques qui s'y pratiquent; environ 9% des opérations varoises concernent la plongée bouteille (77 événements).

Les trois départements Est-méditerranéen (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent plus de 56 % des opérations (1746 opérations) soit environ trois fois plus que les quatre départements de l'Ouest de la façade (Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault et Gard) qui cumulent 623 opérations.

Sur les côtes de l'Île de Beauté, la Corse du Sud enregistre deux fois plus d'opérations que la Haute-Corse.

4.2. Répartition par zone



L'activité opérationnelle concerne principalement les eaux territoriales.

Si 5 % des opérations seulement (soit 174) se sont déroulées au delà, elles exigent bien souvent un haut niveau de technicité.

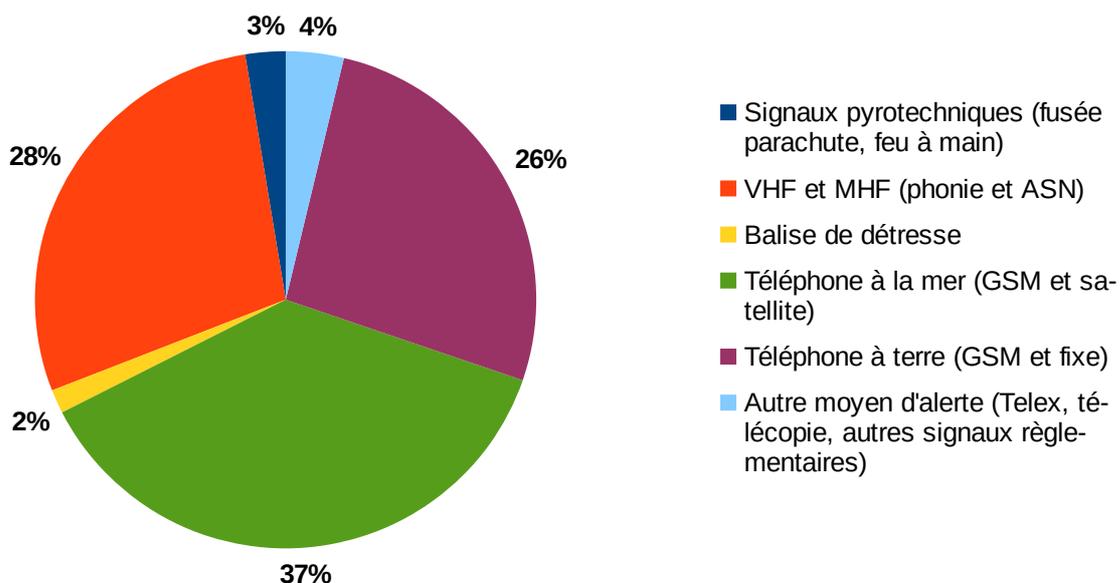
5 - Moyens de transmission de l'alerte

Utilisé **dans 63% des cas**, le **téléphone** constitue le premier moyen d'alerte. Environ 36 % des appels téléphoniques sont émis par téléphone mobile depuis la mer. Environ 18% des alertes téléphoniques sont passées en composant le 18 ou le 112 et transitent donc par les CTA/CODIS, qui procèdent alors à une interconnexion téléphonique avec le CROSS.

Le 196 est gratuit et permet une mise en contact téléphonique directe avec les CROSS. Par ailleurs, le 196 ne se substitue pas à la VHF, prioritaire pour alerter et rester en contact avec le CROSS et les moyens de secours. L'emploi de la **VHF** demeure important et stable avec 28% des alertes.



Le taux de fausses alertes augmente légèrement (10% contrairement à 9% en 2015) mais il s'agit, la majeure partie du temps, d'appels passés de bonne foi ou résultant d'un défaut de manipulation ou d'une mauvaise configuration du matériel: : 35 sur 48 (73%) alertes par balises de détresse (406 MHZ) - 33 sur 49 (67%) alertes par appel sélectif numérique VHF/HF.



6 - Moyens d'intervention engagés

6.1. Moyens terrestres

Les services départementaux d'incendie et de secours sont les premiers contributeurs de moyens terrestres. Il s'agit principalement de patrouilles terrestres envoyées en reconnaissance et de véhicules sanitaires d'assistance aux victimes (VSAV) engagés dans le cadre des opérations d'aide médicale en mer et d'accidents de plongée. Ce type d'opération implique fortement les structures médicales qui interviennent au niveau de la régulation médicale (CCMM Toulouse et SCMM 83) et par l'envoi d'équipes SMUR, projetées auprès de la victime par vecteur aérien, maritime ou terrestre. Le nombre total de concours terrestres sollicités par le CROSS en 2016 (1532) est en diminution par rapport à 2015 (1775).

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'intervention
Services départementaux d'incendie et de secours	643 (691)	714h30
CCMM (consultations/régulation médicales)	106 (137)	28h15
SAMU de coordination médicale maritime (consultations/régulation médicales y compris plongée)	334 (322)	442h59
SAMU départements littoraux (équipes SMUR + véhicule +hélico)	145 (158)	147h00
Marine Nationale	21 (35)	32h43
Gendarmerie nationale et maritime*	78 (122)	109h09
Police	78 (83)	68h25
SNSM	16 (27)	18h08
Administrations étrangères	3 (11)	9h33
Municipalités	50 (63)	34h46
Autorités portuaires	16 (49)	11h28
Privés et proches	10 (33)	3h02
Autre organisme médical	23 (31)	17h01
Autres	6 (6)	2h58
Armateur	0 (4)	/
Entreprise de dépannage et de remorquage	0 (1)	/
Armée de l'air	1 (2)	0h18
Affaires Maritimes	2 (0)	11h53
TOTAL	1532 (1775)	1652h10

* la Gendarmerie maritime est placée pour emploi sous l'autorité de la Marine nationale. Elle est assimilée à la Gendarmerie départementale dans ces statistiques, les concours terrestres apportés au CROSS étant de même nature (patrouille terrestre, plongeurs, officier de police judiciaire)

6.2. Moyens nautiques

Nombres d'interventions par moyens nautiques

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'intervention
SNSM	1387 (1495)	2258h34
Navires privés (« sur zone »)	542 (600)	552h42
SDIS	233 (299)	248h28
Entreprises privées de remorquage	56 (53)	180h48
Gendarmerie maritime	65 (48)	71h42
Gendarmerie nationale	55 (59)	64h14
Moyens municipaux	136 (80)	97h38
Douane	62 (47)	75h39
Marine Nationale	45 (34)	75h53
Police -CRS	15(19)	18h32
Autorités portuaires	26 (30)	15h22
Armateurs/Proche-famille	57 (51)	84h41
Affaires Maritimes	26 (28)	23h33
Administrations étrangère	23(24)	55h52
Autres	25 (39)	14h28
TOTAL	2753 (2906)	3838 h 07

La SNSM est le 1^{er} partenaire du CROSS pour l'emploi de moyens nautiques. Sur engagement direct du CROSSMED ou sur demande d'assistance formulée par un navire, les canots tout-temps, vedettes, embarcations légères (semi-rigides, VNM), voire les moyens terrestres des cinquante stations permanentes et de leurs antennes estivales ont réalisé 1387 sorties.

Il est important de noter que les « navires sur zone » constituent les deuxièmes contributeurs (542 interventions sur 2753). Globalement, la solidarité des gens de mer assure donc plus des 2/3 des interventions.

6.3. Moyens aériens

Répartition en temps d'intervention

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'intervention
Sécurité civile	92 (102)	101h36
Gendarmerie	28 (33)	36h53
Armée de l'air	15 (10)	29h46
Marine nationale hélicos	79 (93)	94h46
Marine nationale avions	29 (22)	49h26
Douanes hélicos	10 (12)	4h30
Douanes avions	4 (6)	2h27
Samu hélicos	17 (13)	21h48
Autorités étrangères	1 (2)	6h46
Autre	1 (0)	3h00
Privé	1 (0)	0h16
TOTAL	279 (292)	351h15

Les hélicoptères « Dragon » de la sécurité civile, répartis sur la façade continentale (5) et la Corse (2), ont été mis en œuvre à 92 reprises. Ils œuvrent essentiellement dans la bande côtière, de même que les hélicoptères de la gendarmerie nationale (28 interventions).

Les aéronefs de la marine nationale ont assuré 38 % des missions. Les missions « hélicoptères » ont principalement été conduites par l'hélicoptère de service public «GV» de Hyères, pour des opérations de recherche ainsi que d'aide médicale en mer, notamment des évacuations sanitaires et médicales (en coopération avec le SMUR-M du SAMU 83) au large. Le nombre d'interventions liées à la plongée reste stable.

Le nombre de missions d'avions de patrouille (Atlantique 2) et de surveillance maritimes (Falcon 50M) de la Marine Nationale a légèrement augmenté en nombre (29 contre 22) avec presque 50 heures de vols.

L'hélicoptère Super Puma de l'armée de l'air, stationné à Solenzara en Corse, est utilisé, principalement au large. Il s'agit du seul hélicoptère lourd de la zone. Il décolle systématiquement médicalisé.

7 - Conclusion et perspectives SAR

Dans le cadre de la plaisance

Beaucoup d'opérations sont le fait de l'inexpérience de pratiquants de voiliers, de kayaks ou de navires de plaisance à moteur : incapacité à jeter l'ancre, à manœuvrer pour rentrer au port, à naviguer à la voile sans moteur, à se repérer en mer (personnes perdues).

Par ailleurs, on signale des opérations qui impliquent des mineurs seuls et en trop grand nombre sur des véhicules nautiques à moteur, des hommes à la mer « volontaires » de personnes qui se jettent à l'eau pour récupérer un objet (à éviter absolument).

Enfin, les forts vents d'est sont significatifs d'alertes qui mobilisent des moyens étatiques ou bénévoles, même lorsque les vies humaines ne sont pas en danger (lever de doute) car il s'agit souvent de simples ruptures de mouillage sans personne à bord. Il est donc conseillé aux plaisanciers de surveiller leurs mouillages.

Dans le cadre de la pratique des loisirs nautiques

Les imprudences concernent particulièrement la pratique de loisirs nautiques de nuit (kayak, apnée notamment) et sans moyen de donner l'alerte ou de repérage visuel. Par ailleurs, on note souvent une surestimation de leurs capacités par les pratiquants.

En-dehors de ces cas emblématiques, les bonnes pratiques se répandent, notamment parmi les kite-surfeurs ou les plongeurs bouteille.

Fausse alertes

Il convient de déplorer les « MAYDAY » et demandes de secours prononcés pour un simple mal de mer ou une panne moteur pour finalement refuser l'assistance offerte malgré l'engagement de moyens étatiques ou bénévoles. Le CROSS rappelle qu'une ou plusieurs fausse(s) alerte(s) volontaire(s), avec engagements de moyens, peuvent donner lieu à une plainte et à de la répression comme ce fut le cas cette année à Agde.

Aide médicale en mer

Sur les navires de commerce, le CROSS est généralement sollicité pour des cas d'aide médicale en mer. Il convient de rappeler que les simples demandes d'ambulance à quai par le médecin du bord ne seront pas traitées et que le passage par la procédure de consultation (CCMM) et de régulation (SCMM) sera respectée, le CROSS n'étant pas un pourvoyeur de moyens à la demande de personnes privées. De la même manière, il convient de faire la différence entre une procédure d'aide médicale en mer et le besoin d'un « taxi maritime » pour se rendre à un rendez-vous en médecine privée à terre. Des mesures d'information des agents maritimes seront prises dans ce sens en lien avec les commandants de port.

Mode d'alerte

Enfin, il convient de continuer à développer la campagne d'information sur les moyens d'alerte, dont le 196, encore manifestement trop peu connu. En effet, il est toujours moins efficace de reprendre la coordination d'une opération, sans avoir reçu l'alerte initiale (relais par d'autres services de secours, sans contact avec le témoin initial).

II. SURVEILLANCE de la NAVIGATION (SURNAV)

1 - Les objectifs réglementaires

Le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime a consolidé le rôle des CROSS dans la conduite de cette mission qui, sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes, vise à prévenir les accidents et à protéger l'environnement. Le CROSSMED assure cette mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité (SRR) et met en œuvre le dispositif réglementaire arrêté par le préfet maritime de la Méditerranée. Il bénéficie du concours des 19 sémaphores de la Marine nationale, implantés sur l'ensemble de la façade, qui tiennent le CROSS informé des situations locales, relaient ses décisions et assurent l'interface avec les navires.

Il est désigné **service d'assistance maritime** (« MAS ») et à ce titre, dans la cadre des règles édictées par l'Organisation maritime internationale (Résolution OMI A.950 (23) de 2003) et la direction des affaires maritimes, il a notamment pour fonction :

- de recevoir les comptes rendus et notifications imposés aux navires par les conventions internationales (transport de marchandises dangereuses, toute avarie ou incident, etc.);
- de suivre la situation d'un navire lorsqu'un compte rendu révèle un événement à la suite duquel le navire pourrait avoir besoin d'assistance ;
- d'être le point de contact entre le capitaine et l'Etat côtier concerné lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ce dernier et l'Etat côtier.

Il rend compte au préfet maritime et au directeur interrégional de la mer Méditerranée de tout événement susceptible de créer un danger pour la sécurité de la navigation, le littoral ou l'environnement.

Depuis le 1^{er} décembre, un dispositif de séparation de trafic a été créé par l'OMI dans le passage du Canal de Corse situé entre le Nord Corse et l'île italienne de Capraia. La surveillance de ce DST est assurée par les Sémaphores de Sagro et du Cap Corse sous l'autorité du CROSS Méditerranée et du Centre Opérationnel de la Marine.

La navigation commerciale dans les Bouches de Bonifacio fait aussi l'objet d'un dispositif particulier (cf. 2.2).

2 - Synthèse des opérations SURNAV

2.1. Le volume des opérations SURNAV du CROSS Méditerranée :

	2016	2015
Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	58	69
Clandestins à bord de navires de commerce	2	4
Dérives contrôlées	584	524
Mouillages de navires de charge*	602	579
Refus de mouillage	51	11

Près de 86,8% des mouillages de navires de charge sont sollicités dans le cadre des opérations commerciales pour « attente d'entrée dans un port » ou « attente d'ordres » . Le CROSS, avant d'autoriser un mouillage, s'assure des conditions météorologiques et de la situation du navire au regard du « contrôle par l'Etat du port » et prend également conseil auprès du Centre Opérationnel de la Marine en matière de sûreté.

Le CROSS délivre également des autorisations de « mouillage abri » pour raisons météo (8,6% du total).

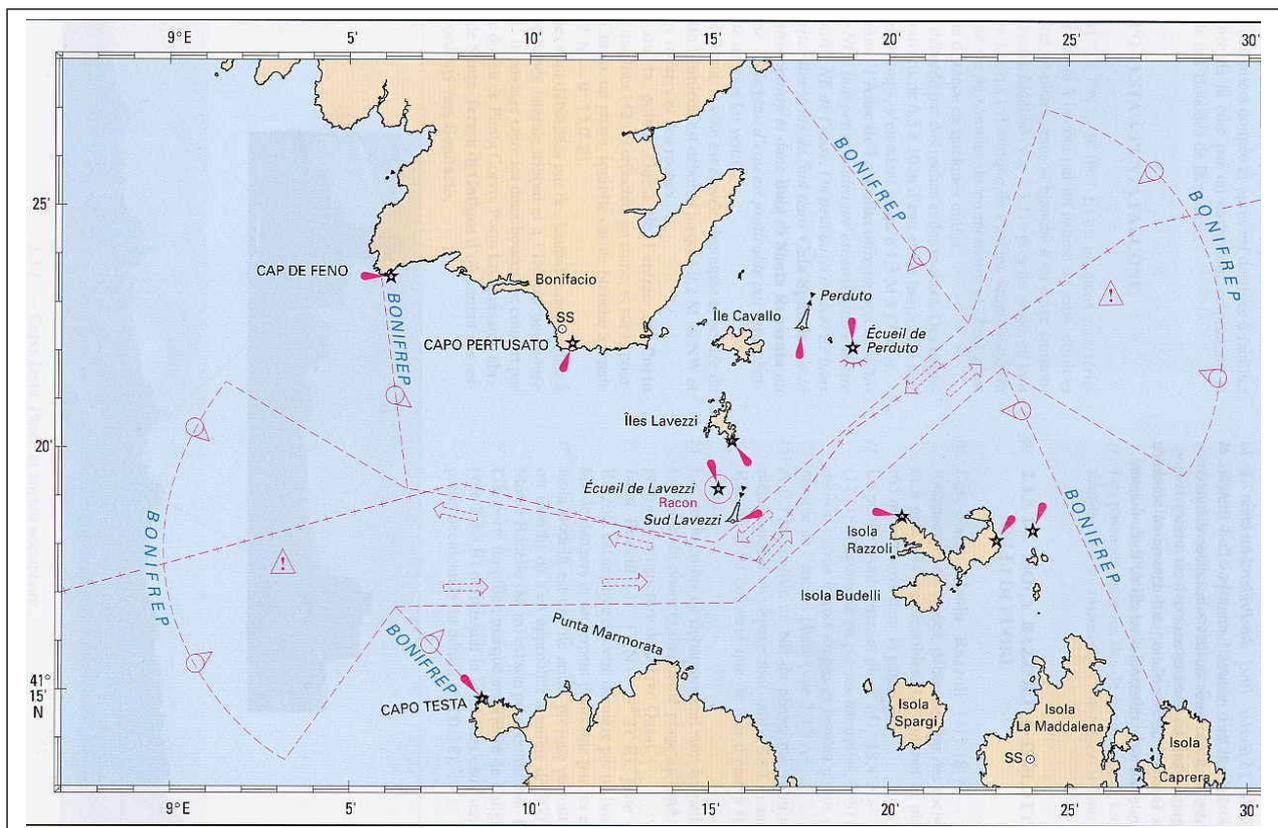
Le CROSS a, en outre, suivi 473 mouillages de paquebots (dont 41 en Corse) et 1035 mouillages de yachts de grande plaisance (dont 89 en Corse), le long des côtes françaises soit une diminution de près de 5,5 % et 38,9 % par rapport aux chiffres de 2015.

Les refus de mouillage ont pratiquement été multiplié par cinq par rapport à 2016 avec pour motifs majoritaires les conditions météorologiques défavorables et l'absence d'opérations commerciales prévues en France (attente d'ordres ou d'instructions sur la nouvelle destination).

2.2. Dispositif des Bouches de Bonifacio :

Le CROSS Méditerranée a la responsabilité de la mise en œuvre des mesures d'organisation du trafic maritime dans les Bouches de Bonifacio. Pour cette mission, il a autorité sur le sémaphore de la marine nationale de Pertusato qui assure, en alternance avec la station italienne de la Maddalena, la surveillance effective de la navigation (« Bonifacio traffic » et procédure BONIFREP). Le dispositif vise à concilier la nécessaire préservation de l'environnement dans cette zone écologiquement très sensible et le statut de détroit international des Bouches. En effet, en application de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention UNCLOS de Montego Bay) les navires doivent jouir du droit de « transit sans entrave » dans ces détroits. C'est la raison pour laquelle l'interdiction de naviguer dans le détroit se limite aux navires transportant des matières dangereuses battant pavillon d'un des deux états riverains, l'Italie et la France, ou effectuant un transport de telles matières entre ports des deux États, quel que soit leur pavillon.

* Les navires soumis au régime d'autorisation de mouillage en application de l'arrêté N° 155/2016 du préfet maritime sont ceux d'une longueur > ou égal à 45 mètres ou d'une jauge > ou égal à 300 UMS.



L'encadrement de la navigation des autres navires s'articule autour de trois types de mesures prises dans le cadre de l'OMI et déclinées par arrêtés du préfet maritime de la Méditerranée :

- **une route recommandée à double sens de circulation.** Tout navire de longueur hors tout supérieure à 20 mètres transitant dans les Bouches de Bonifacio doit naviguer autant que possible, à l'intérieur de la route à double sens de circulation. Il doit se tenir aussi près que possible de la limite extérieure droite de cette route, lorsque cela peut se faire sans danger.
- **deux zones de prudence** de secteurs circulaires d'un rayon de 5 milles nautiques, placées aux extrémités de la route à double sens. Tout navire, quelle que soit sa taille ou sa catégorie, empruntant la route à double sens de circulation, se tiendra autant que possible dans les zones de prudence à l'entrée et à la sortie.
- **une obligation de compte rendu (CRO)** pour tous les navires (sauf exception pour les yachts) dont le tonnage est supérieur ou égal à 300 UMS. Le CRO doit être transmis au plus tard à l'entrée dans les zones de prudence ou au moment du franchissement des lignes « BONIFREP ».

De plus, les navires doivent assurer une veille permanente sur VHF 10 et 16, répondre aux appels des stations côtières, naviguer avec une attention particulière et communiquer immédiatement à « Bonifacio Traffic », tout défaut, avarie, altération des capacités de navigation, risque de pollution ou pollution effective, risque de perte de cargaison ou perte de cargaison effective.

Ce dispositif constitue les mesures d'accompagnement de la **Zone Maritime Particulièrement Vulnérable des Bouches de Bonifacio**, instaurée par l'OMI, sur proposition de la France et de l'Italie, auxquelles s'ajoutera la « forte recommandation de pilotage » pour les navires transitant dans la zone.

Le trafic maritime commercial est en augmentation dans les Bouches en 2016 avec 3416 navires (+10,4%) contre 3061 navires en 2015.

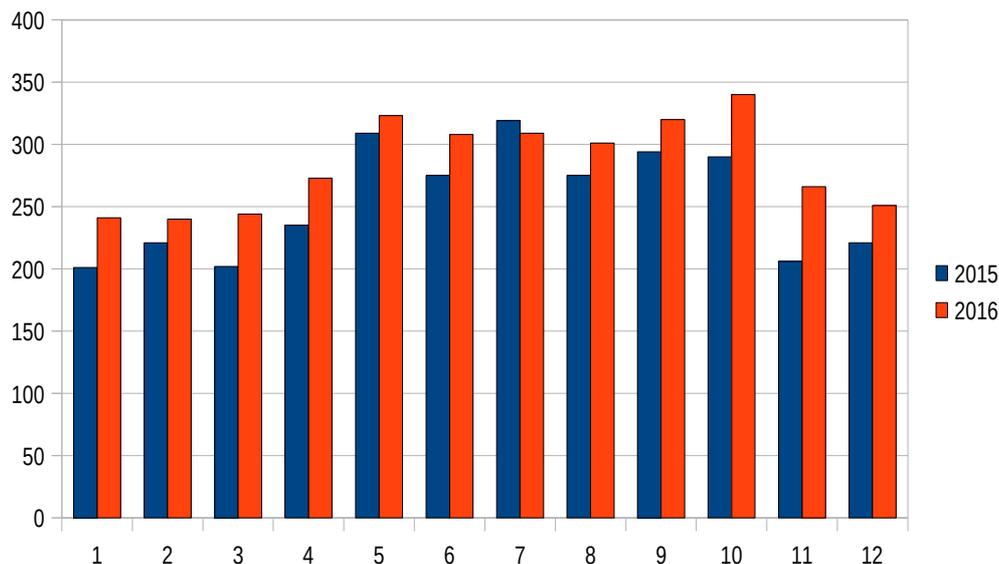
On observe en revanche, une augmentation de 7,4 % du tonnage total de marchandises ayant transité (10 506 532 T en 2016 contre 9 727 071 T en 2015).

Pour un même trafic, le nombre de navires transportant des matières dangereuses est resté sensiblement le même malgré une légère augmentation de +2,6% (1018 navires en 2016 contre 991 en 2015). Cette hausse est notamment due à l'augmentation de transit de porte-conteneurs et de pétroliers étrangers sur la liaison "Toulon-Turquie".

Globalement, le volume des marchandises dangereuses transportées (236 702T) ne représente que 2,25 % du total des marchandises passant par les Bouches de Bonifacio.

La hausse progressive de mai à octobre, est liée à l'activité plus importante des navires à passagers dans la zone (liaisons continent - Porto-Vecchio et Italie - Porto Torrès notamment). En outre, on comptabilise 877 navires à passagers (comprenant les paquebots, yachts, Roro à passagers, Car-ferry), soit près de 1 764 389 passagers ayant transité dans les Bouches de Bonifacio cette année.

Répartition mensuelle du trafic maritime dans les bouches de Bonifacio pour les années 2015-2016

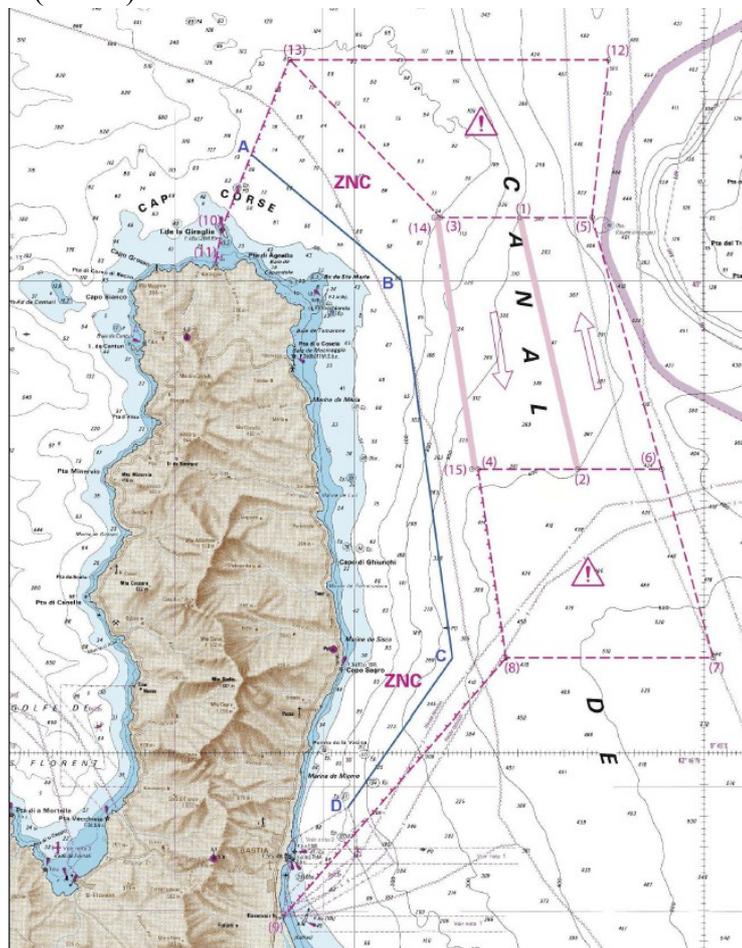


Un certain nombre de cas dit « anormaux » (à ne pas confondre avec des situations dangereuses) sont recensés par les stations de surveillance :

Cas anomaux Bouches de Bonifacio.	2016	2015	Observations
Navires ayant émis le compte rendu après avoir pénétré dans le dispositif	12	22	Situation de moindre risque, les navires incriminés se signalant pour la plupart quelques minutes après être entrés dans le dispositif.
Navires identifiés qui suivent une route non recommandée	7	6	Chiffre élevé car certains navires « coupent » la route recommandée en sortie de détroit (sans risque majeur pour la navigation).
Navire ayant des avaries ou défauts	2	5	
Navires transportant des matières dangereuses, de pavillon autre que français ou italien	49	33	
Navires français ou italien transportant des matières dangereuses	0	0	

2.3. Trafic dans le canal de Corse

L'année 2016 a vu la création du Dispositif de Séparation de Trafic du Canal de Corse dont la surveillance est assurée par les sémaphores de Sagro et Cap Corse sous l'autorité du CROSS MED (SURNAV) et du COM (Sûreté).

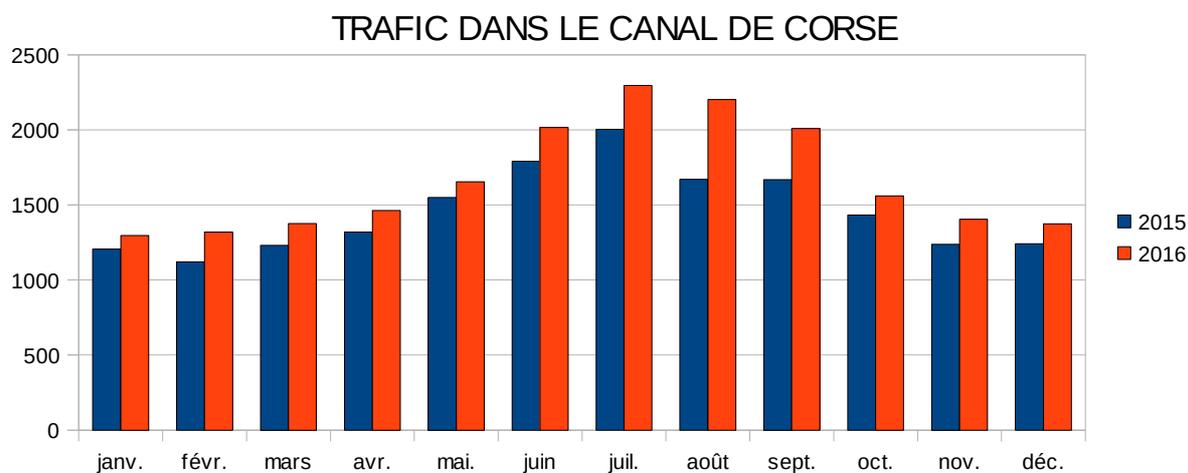


Ainsi des signalements ont été créés afin de répondre aux infractions commises par les navires dans cette zone particulière. Les signalements sont les suivants :

- SIGNALEMENT 1 : Navire commettant une infraction au RIPAM – règle 10 – Dispositif de Séparation de Trafic.
- SIGNALEMENT 2 : Défaut de veille (VHF 16/ASN 70) et navire commettant une infraction à la COLREG – règle 10 – Dispositif de Séparation de Trafic
- SIGNALEMENT 3 : Défaut de veille (VHF 16/ASN 70) mais transitant normalement dans les voies de circulation
- SIGNALEMENT 4 : Infraction à l'AP 258/2016 concernant l'accès au port de Bastia
- SIGNALEMENT 5 : Infraction à l'AP 256/2016 concernant les règles d'utilisation de la ZNC
- SIGNALEMENT 6 : Infraction pour défaut de signalement d'un événement de mer
- SIGNALEMENT 7 : Navire ayant une avarie « mineure » ne réduisant pas sa capacité de manœuvre

Le nombre de navires de commerce ayant transité dans le canal de Corse s'élève à 19972 en 2016 contre 17 471 en 2015, soit une augmentation de 12,5%. La quantité de matières dangereuses transportées a baissé avec 25 410 982 tonnes en 2016 contre 26 823 105 tonnes en 2015.

Durant le mois de décembre et la mise en place de ce DST, on a pu comptabiliser 5 signalements (dont 3 effectués par LA GARDE durant les heures de fermeture du CROSS MED en Corse) concernant les règles d'utilisation de la Zone de Navigation Côtière (Signalement 5).



3 - Faits marquants

OP SURNAV 0151 du 24 février 2016 – Le cargo « TRITOINS » pavillon St Vincent et Grenadines arrive au mouillage à Sète le 24 février 2016 pour une entrée prévue en soirée. Le 26 février au matin après une première prolongation de mouillage, la capitainerie de Sète nous informe d'un mouvement social à bord du navire dû à un litige entre l'armateur et l'affrètement du navire; il est alors décidé d'envoyer à bord, par l'hélicoptère de la Section Aérienne de Gendarmerie, une équipe de gendarmes, afin de remettre au navire une mise en demeure du préfet maritime, l'ordonnant d'appareiller dans les plus brefs délais suite aux conditions météorologiques. Le navire quittera son mouillage pour rester en attente au large et rentrera finalement au port de Sète le 1^{er} mars. Le Centre de Sécurité des navires, la division de l'action de l'État en mer et la délégation à la mer et au littoral 34 ont été impliqués dans cette opération.

OP SURNAV 0460 du 14 mai 2016 – Le ferry italien « NURAGHES » transitant dans les Bouches de Bonifacio ne répondant pas aux multiples appels VHF – ASN du sémaphore de Pertusato et du CROSS Med fera l'objet d'une infraction à l'arrêté préfectoral 84/98 pour défaut de veille en passerelle. Un report d'infraction sera effectué sur Trafic 2000 transmis au système européen Safeseanet.

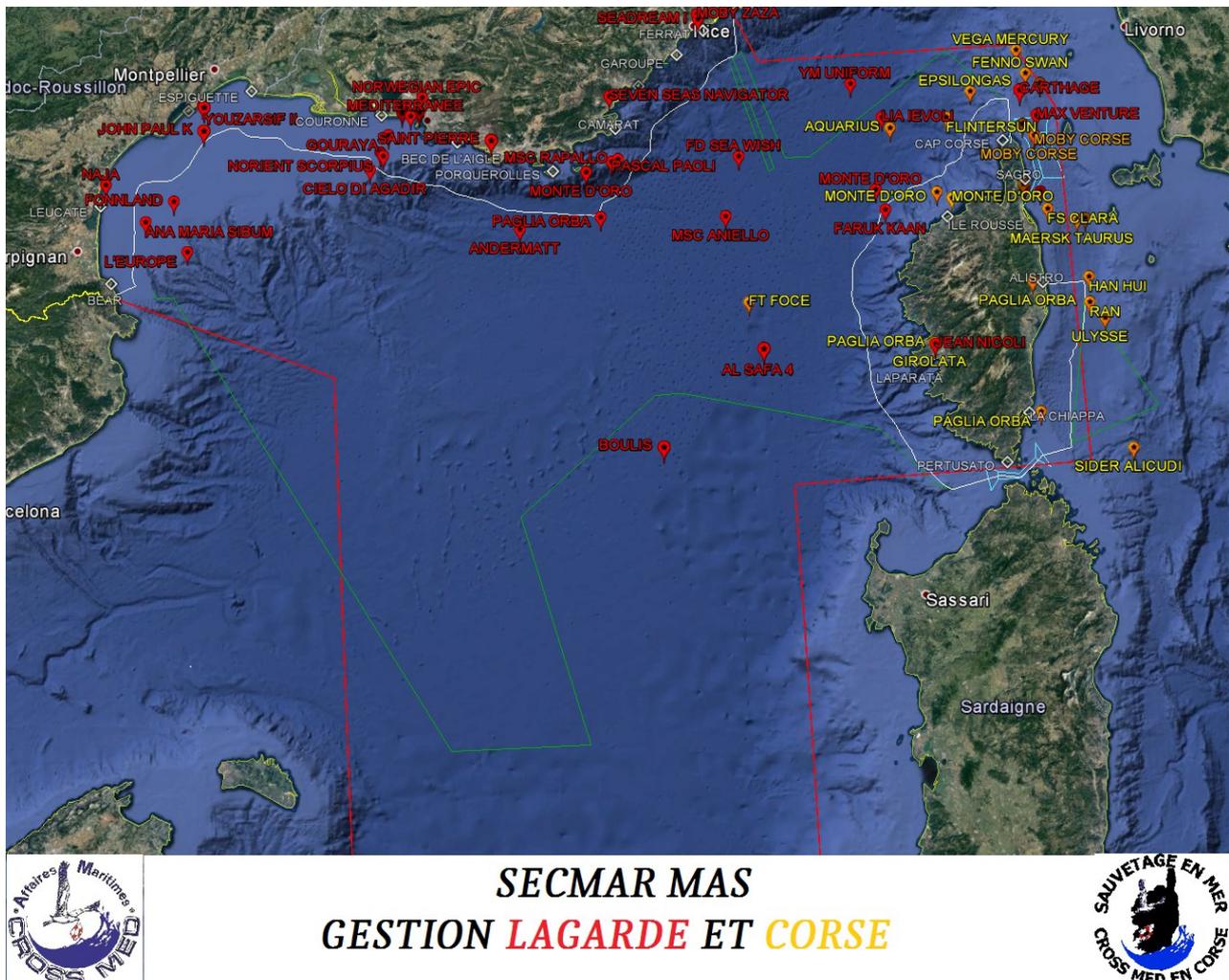
OP SURNAV 0594 du 06 juin 2016 – Le sémaphore du Bec de l'aigle reporte avoir pris contact avec le navire roulier suédois « STENA FORECASTER » à destination du port de Marseille, indiquant la présence de 3 passagers clandestins à son bord. Les autorités compétentes telles que le Centre Opérationnel de Gendarmerie Maritime, la Police aux frontières et les autorités portuaires seront avisées dans les plus brefs délais afin qu'un accueil à quai soit organisé. Les 3 clandestins d'origine tunisienne seront pris en charge à Marseille par la Police aux Frontières.

OP SURNAV 1208 du 13 octobre 2016 – Le sémaphore de l'île Rousse reporte un black-out à bord du ferry « MONTE D'ORO » se situant à 15,6 nq de la pointe de la Revellata avec 143 personnes à bord. Le navire récupérera ces capacités de manœuvre 15 minutes plus tard et reprendra sa route sur Ajaccio. Le Centre de Sécurité des Navires PACA/CORSE sera avisé de cette opération ainsi que le Centre Opérationnel de la Marine Nationale. Le navire aura trois problèmes majeurs sur ses machines durant l'année 2016, tout comme le navire de la même compagnie « PAGLIA ORBA » qui reportera des problèmes machines à quatre reprises.

OP SURNAV 1283 du 29 octobre 2016 – le navire à passager « SEADREAM 1 » (186 passagers à son bord) en avarie de propulsion face au port de Nice avec le pilote à son bord et le remorqueur portuaire, demande un mouillage secteur Beaulieu/mer. Le pilote nous informe de la présence d'une équipe technique à bord du navire suite à l'incendie du moteur tribord lors de sa dernière escale. L'avarie provient cette fois-ci du moteur bâbord qui a subi un échauffement. Le commandant du navire refusera de signer le contrat de remorquage avec la station de pilotage de Nice. En soirée, le navire déclare avoir réparé le moteur bâbord. Le 30 octobre au matin une inspection par le Centre de Sécurité des Navires et par la société de classification sera réalisée et, à l'issue de cette inspection, le navire sera autorisé à reprendre la mer après consultation de l'état du pavillon. Dans la nuit du 1^{er} novembre, le navire se stoppera dans le Sud de Marseille afin d'effectuer une maintenance sur son moteur bâbord. Il finira par reprendre sa route quelques heures plus tard vers le port de Port Vendres.

OP SURNAV 1435 du 11 décembre 2016 – Un aéronef de la marine nationale détecte dans le 160 / Sémaphore de Porquerolles / 95 nq, le cargo « BOULIS » stoppé et en avarie (changement du filtre à huile et investigation du moteur principal) mais ne demandant pas d'assistance extérieure. La prise de communication avec ce navire sera difficile au vu de l'éloignement de celui-ci. Un contact sera établi par INMARSAT et par mail. Le navire affirmera avoir terminé ses réparations dans la soirée du 11 décembre. Il s'avèrera que le navire était toujours en avarie (turbo-chargeur), et ce jusqu'au 12 décembre, information recueillie auprès de l'armateur. Il reprendra sa route vers Port la Nouvelle le 12 décembre en soirée à la vitesse réduite de 4 nœuds. Il arrivera au port le 14 décembre où une inspection par le Centre de Sécurité des Navires sera organisée.

4 - Bilan des opérations SECMAR / MAS



5 - Conclusion du bilan SURNAV

L'année 2016 a été marquée par une refonte majeure de l'arrêté sur les mouillages en Méditerranée nous confrontant à de nouveaux impératifs ainsi qu'à la création du Dispositif de Séparation de Trafic du Canal de Corse.

On note une diminution des mouillages des paquebots et des yachts de grande plaisance surtout durant la saison estivale. Cette baisse de fréquentation constatée est probablement imputable à l'environnement sûreté du moment (suite des attentats).

III. Mission SURVEILLANCE des POLLUTIONS

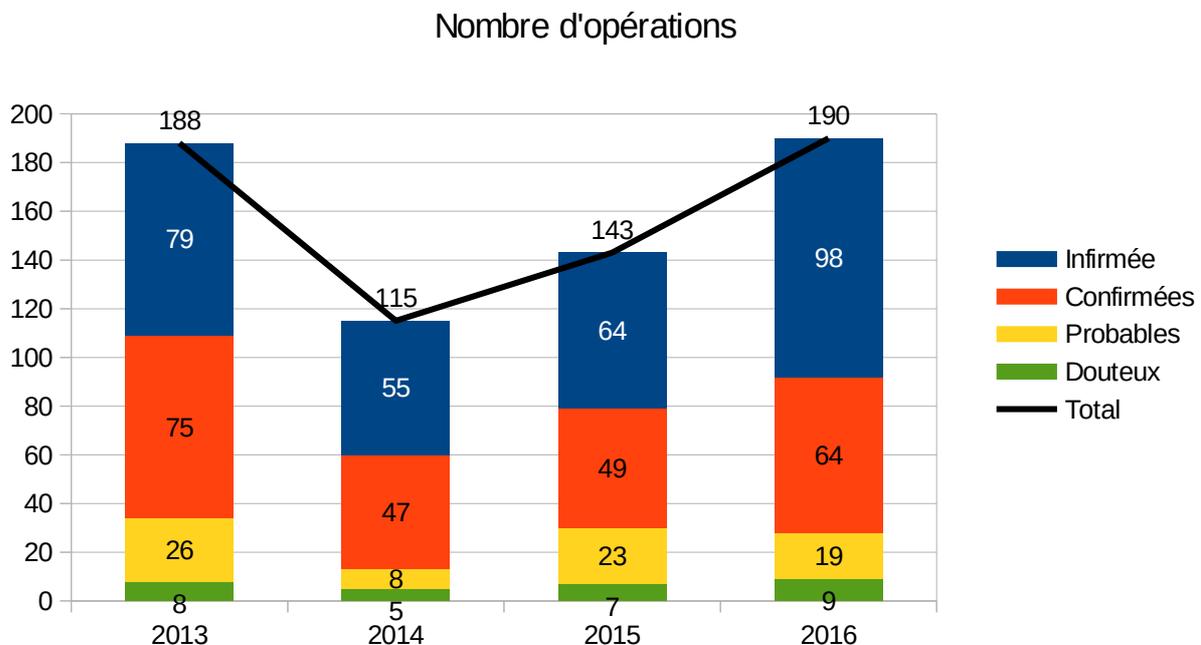
Le CROSS Méditerranée est chargé de coordonner, sous l'autorité du Préfet Maritime de la Méditerranée, les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives en mer. A cette fin, il centralise toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires. Il est destinataire ou émet (sur le fondement des témoignages reçus) les messages de report de pollution POLREP. Ces derniers sont transmis à la préfecture maritime et au Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille, qui peut ordonner le déroutement des navires surpris en flagrant délit de pollution.

1 - Synthèse de l'année

Les signalements de pollutions transmis au CROSSMED (centre principal de La Garde et secondaire d'Aspretto) atteignent pour l'année 2016 le nombre de 190, soit une hausse notable par rapport à 2015 (143).

Les signalements émanant de détections satellite ou de personnes non aguerries (témoins, pilotes d'aéronefs privés) font, dès que possible, l'objet d'investigations complémentaires diligentées par le CROSS, afin de déterminer la réalité d'une pollution. On distingue ainsi 4 catégories de pollutions :

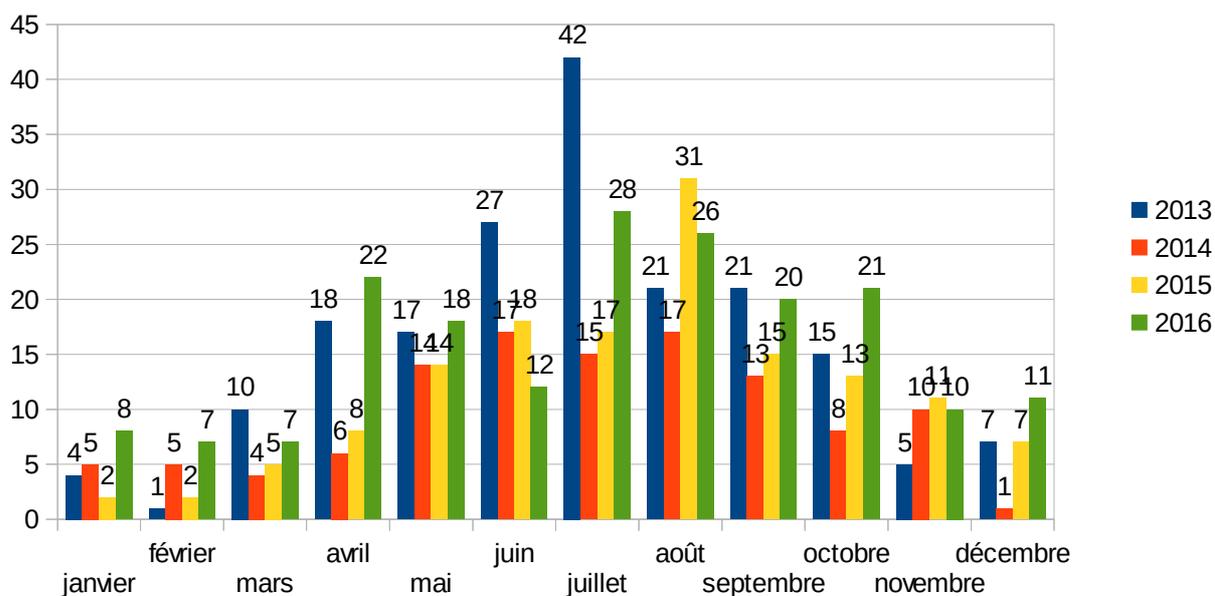
- **confirmée** : constat de pollution effectué un agent habilité (*) ;
- **infirmée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), infirmé par le constat d'un agent habilité ;
- **probable** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), dont l'analyse du témoignage porte à croire en la présence d'une pollution ;
- **douteuse** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), dont l'analyse du témoignage ne permet pas de confirmer la réalité d'une pollution.



(*) Voir code de l'environnement Article L218-26 relatif au personnel habilité à constater une pollution ainsi que l'ordonnance n°2016-1687 du 8 Décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française titre 4 chapitre 4 .

La saison estivale est celle pendant laquelle le nombre de signalements est le plus important de l'année. On attribue ce phénomène au pic d'activité nautique, notamment en zone littorale, lié à la fréquentation touristique (navires de plaisance), conjuguée au nombre accru de témoins.

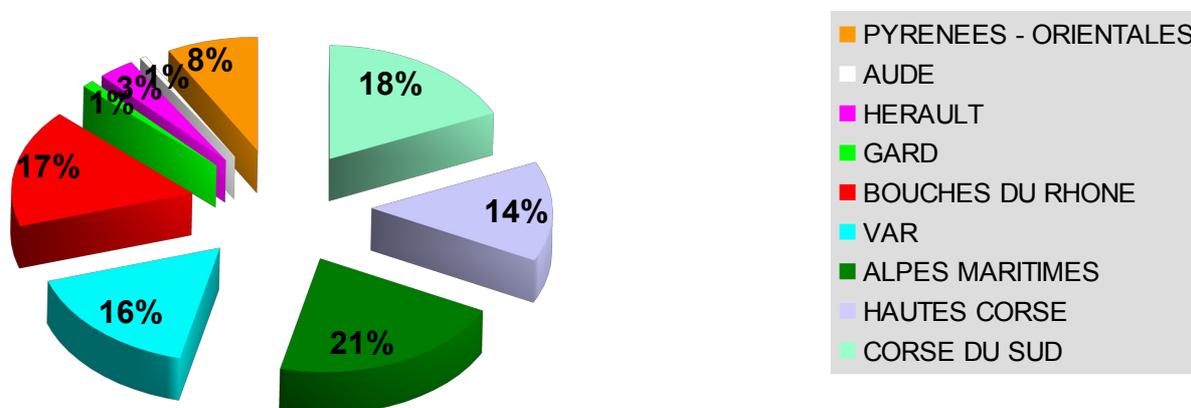
Ventilation mensuelle des reports de pollutions



2 - Répartition géographique des pollutions

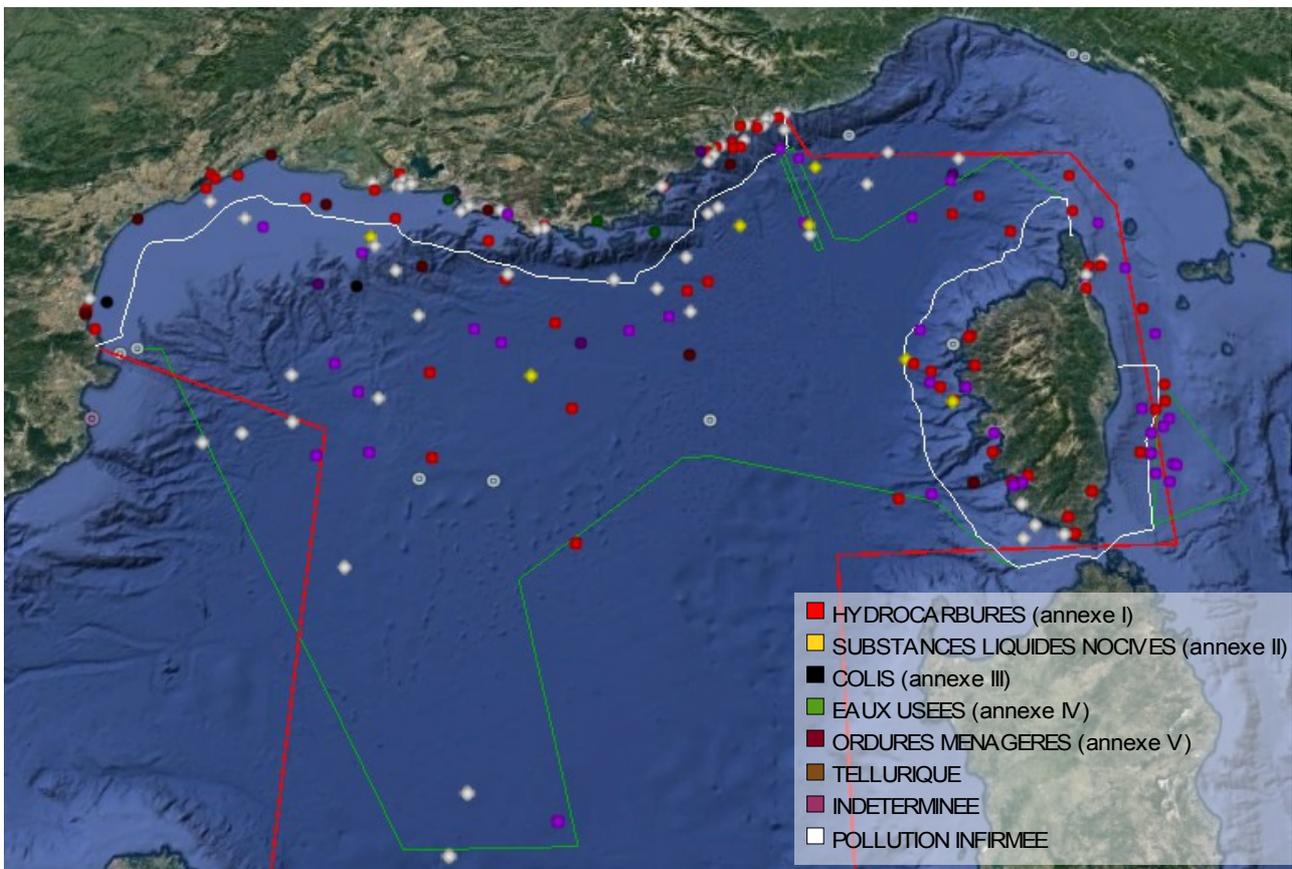
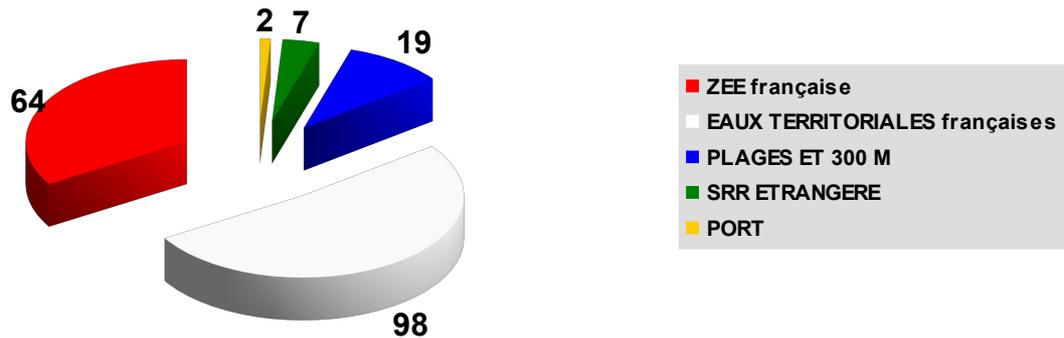
Cette année encore, les pollutions se concentrent sur la Provence, la Côte d'Azur et la Corse où la fréquentation touristique est la plus forte. Le département des Alpes Maritimes reste le département à l'origine du plus grand nombre de témoignages, avec notamment plusieurs reports de pollutions liés à des colonies de polypes de type «velelles» (10 reports), suite au déclenchement du plan RAMOGEPOL à Gênes, pour une pollution réelle en zone italienne.

Répartition des pollutions par département



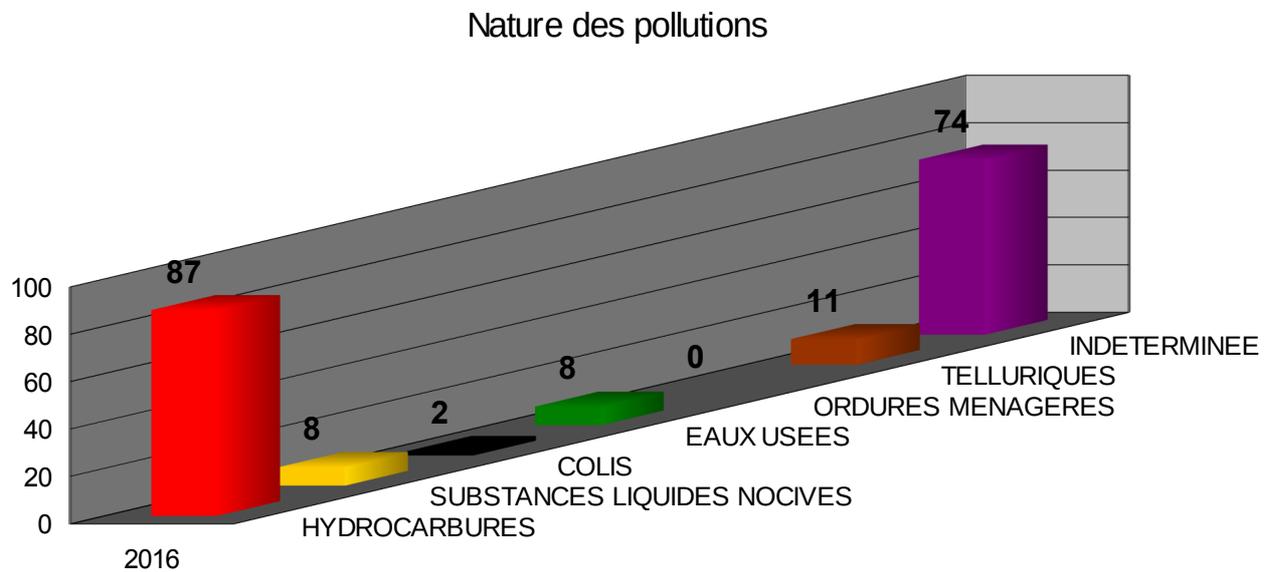
Sur les 190 signalements exploités en 2016, plus de la moitié se situaient dans les eaux territoriales, liés sans doute à la présence de nombreux navires sur zone pouvant être soit à l'origine de la pollution, soit tout simplement la signalant. 64 % des reports en ZEE (hors eaux territoriales) ont été pour la plupart détectés par le système satellitaire de l'EMSA, CleanSeaNet, ainsi que des patrouilles des moyens AEM (Douane, Marine Nationale).

Répartition pollution par zone



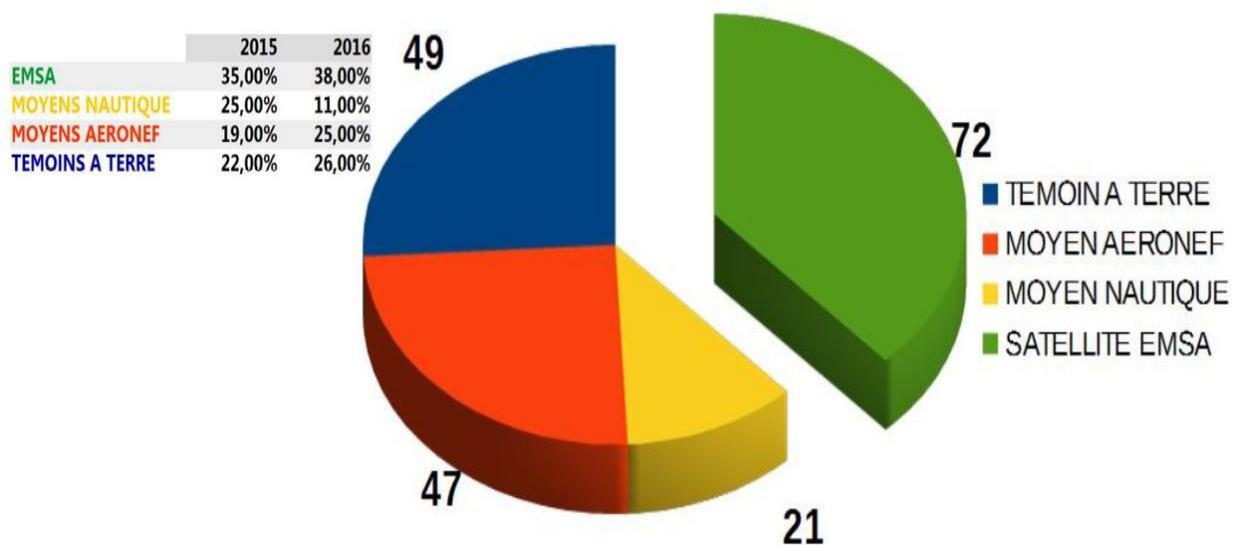
3 - Cartographie des signalements de pollutions

Nature des pollutions



Les signalements d’hydrocarbures et de substances indéterminées sont les plus nombreux. La majeure partie du temps, il s’agit d’irisations se dispersant naturellement (évaporation ou brassage naturel), ou après un brassage mécanique réalisé par un moyen nautique dépêché sur zone.

Origine des signalements



L’origine des signalements par satellite reste sensiblement le même par rapport à 2015. En revanche, le nombre de signalements par les aéronefs et les témoins à terre est plus conséquent. A contrario, il y en a eu moins par moyens nautiques.

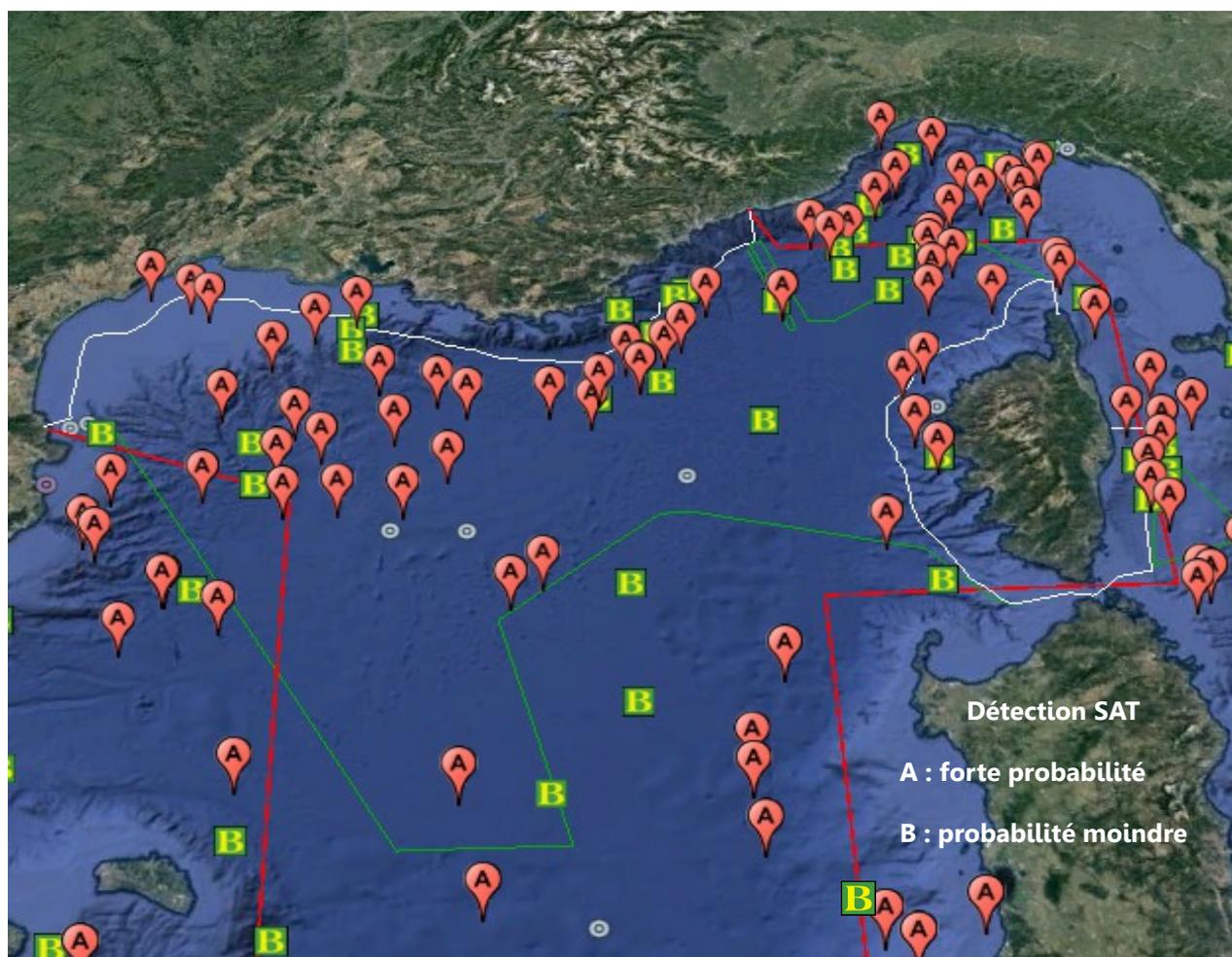
4 - Observations satellitaires par le système CleanSeaNet

Sur la base des prévisions mensuelles des passages satellitaires de l'EMSA, la Préfecture Maritime de la Méditerranée, responsable de la coordination, de la répression des rejets illicites, établit la programmation des créneaux d'acquisition. Celle-ci permet à la Douane et à la Marine Nationale de planifier des missions aériennes, voire des opérations combinant moyens nautiques et aéronefs. L'objectif est de pouvoir compléter une éventuelle détection satellitaire par le constat d'un agent habilité et d'engager des poursuites judiciaires en cas de flagrant délit de rejet illicite.

En 2016, le volume de passages satellite est en forte augmentation par rapport à l'année 2015 (241 contre 174). Cette année encore, le nombre de passages annulés est moins élevé que les années précédentes (seulement 5). Ceci est peut-être dû à l'obsolescence du satellite RADARSAT-2 qui laisse place petit à petit au satellite SENTINEL-1. Les résultats des détections sont transmis au CROSS Méditerranée par les services de l'EMSA, environ 30 minutes après le passage du satellite.

Le bilan des 241 passages programmés est le suivant :

- 17 passages annulés ou liés à une anomalie du satellite ;
- 91 passages sans aucune détection ;
- **49 passages reportant 75 détections en ZEE Française ;**
- 107 passages avec des détections en SRR étrangères : dans ce cas, le CROSSMED sert uniquement de relais d'information vers ses homologues au cas où ceux-ci ne l'aient pas déjà reçue.



Il faut noter que lors d'un passage satellite, il peut y avoir plusieurs détections simultanées dans notre ZEE et celles des pays limitrophes.

Même constat qu'en 2015, le positionnement des pollutions sur la carte montre un lien étroit entre la localisation des détections satellites et les routes commerciales, notamment le canal de Corse-Gênes, mais aussi, de façon plus prononcée, l'axe Gênes-Barcelone et Fos-Barcelone.

5 - Faits marquants 2016

En 2016, les reports ou signalements ont générés 190 opérations pour les deux centres,

- La Garde (LGA) : 131 SIGNALEMENTS / OPERATIONS

- Ajaccio (AJO) : 59 SIGNALEMENTS / OPERATIONS

- 52 pollutions confirmées Annexe I, II et IV Marpol (LGA 31 – AJO 21) ;

- 2 signalements de perte de Colis : pollution LGA 113 du 16/10/2016 et 121 du 29/10/16 ;

- 3 flagrants délits : pollution LGA 046 du 12/05/2016, pollution LGA 084 du 18/08/16 et pollution LGA 110 du 06/10/2016.

- Une dizaine de signalements d'organisme vivant de type « vélelles » a été reporté entre le 25/04/2016 et 02/05/2016, suite à l'activation médiatisée du plan RAMOGEPOL dans le golfe de Gênes.

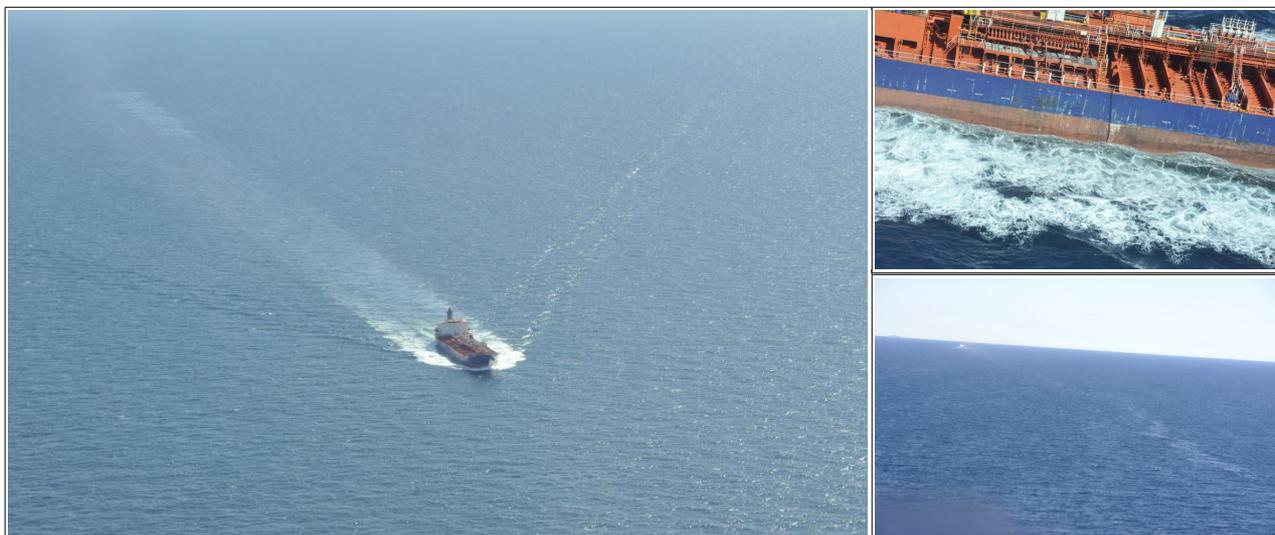
Illustrations :

POL 046 du 12/05/2016

Un avion des Douanes reporte une infraction constituée de rejets volontaires à la mer de Substances Liquides Nocives du chimiquier « CHEM ANTARES » pavillon ILES MARSHALL au dessus de sa ligne de flottaison lors d'un nettoyage de cuve contenant initialement de l'huile de palme (catégorie Y de Annexe II Marpol).

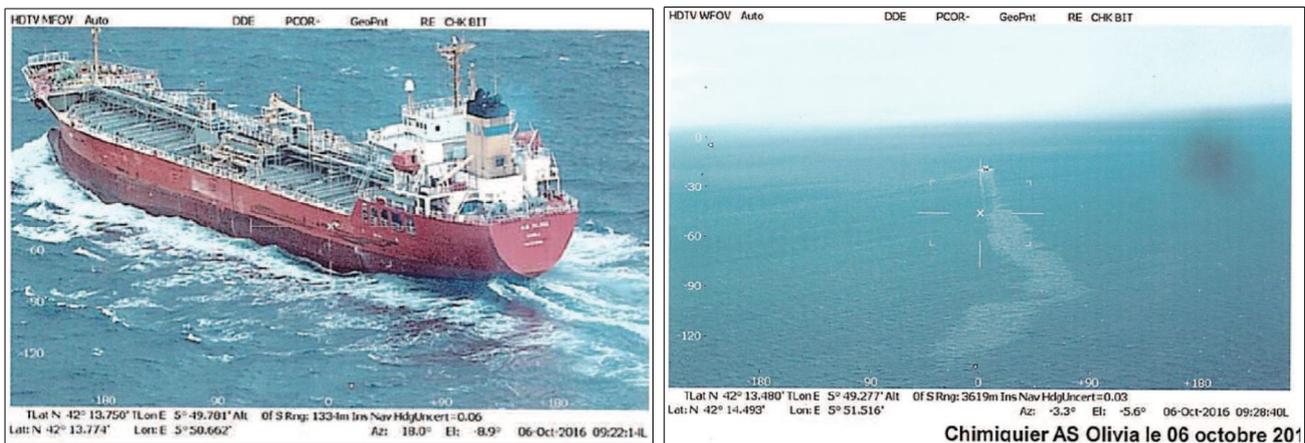
La pollution mesure 4km de long et 100m de large. Selon le procès verbal des douanes, le capitaine du navire informe avoir nettoyé les cuves ayant contenu de l'huile de palme sans rejet de l'eau issue du nettoyage et ne reconnaît donc pas l'infraction. Le navire de la Marine Nationale BPC MISTRAL à proximité de la pollution effectuera un prélèvement.

Ce flagrant délit n'a fait l'objet d'aucun déroutement. Un signalement Port State Control a été réalisé, suivi d'une inspection au port de destination (TARRAGONE), sans défaut signalé.



POL 0110 du 06/10/2016

Un avion des Douanes reporte un flagrant délit de rejet volontaire à la mer de Substances Liquides Nocives du chimiquier « AS OLIVIA » pavillon PHILIPPINES au dessus de sa ligne de flottaison lors d'un nettoyage de cuve contenant initialement de l'huile de palme (catégorie Y de Annexe II Marpol). A l'analyse des photographies, celles-ci présentent plusieurs points de rejets par dessus bord.



La pollution est longue de 15km et 300m de large. Selon le procès verbal des douanes, le capitaine du navire déclare ne pas avoir de problème technique. Ce flagrant délit n'a fait l'objet d'aucune poursuite. Un signalement Port State Control a été réalisé, suivi d'une inspection au port de destination (BARCELONE) lors de laquelle le capitaine du navire informe avoir réalisé un nettoyage de cuve.

6 - Conclusion du bilan SURPOL

La hausse du nombre de reports de pollutions se confirme avec un lien marqué avec les routes maritimes commerciales. Une fois encore, un bon nombre de détections, compte tenu de l'heure du report par satellite, n'a pu être confirmé (une détection satellite ne peut seule confirmer la présence d'une pollution) et les cas de flagrant délit de pollution de l'année 2016 montrent la limite du système lié à la possibilité pour les navires de laver leurs cuves en accord avec la convention MARPOL (voir illustration ci-dessus).

IV. RENSEIGNEMENTS de SÉCURITÉ MARITIME (RSM)

1 - La mission RSM du CROSSMED

La mission *Renseignement de sécurité maritime* (RSM) du CROSS Méditerranée s'articule autour des composantes suivantes :

- les avertissements de navigation, diffusés dans le cadre du service mondial d'avertissement de navigation (SMAN) ;
- les avertissements concernant la météorologie ;
- les prévisions météorologiques.

Les principaux fournisseurs de ces informations sont :

- Météo France : coordonnateur national pour la diffusion de l'information météorologique marine et responsable de l'élaboration et de la production des informations météorologiques. Le CROSS assure la diffusion à heures fixes (bulletins côtiers et larges) ou toutes les heures (bulletins météorologiques spéciaux) des bulletins élaborés par les prévisionnistes de Météo France.
- Le Commandement en Chef de la Méditerranée (CECMED), dans ses fonctions de coordonnateur national délégué pour les avertissements urgents de navigation.

Les moyens de communication utilisés par le CROSSMED pour la diffusion de l'information nautique sont :

- le réseau VHF (radiotéléphonie) pour une diffusion dans la bande côtière jusqu'à au moins 20 nautiques des côtes (avec une portée réelle bien plus importante compte tenu de l'altitude de certaines stations d'émission) ;
- les stations MF/HF (radiotéléphonie) pour une diffusion jusqu'à 300 nautiques des côtes ;
- la station NAVTEX pour une diffusion jusqu'à 300 nautiques des côtes.

2 - Diffusion des bulletins météorologiques

2.1. Bulletins météorologiques côtiers (en phonie)

Pour assurer cette mission, le CROSSMED dispose de 11 émetteurs (6 émetteurs sur la façade continentale et 6 en Corse). Pour l'année 2016, ont été assurées (Corse et continent) :

- **12888** vacations de bulletins côtiers
- **35925** diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) : un BMS est émis dès que le vent atteint force 7 Beaufort en rafales. Il est alors diffusé toutes les heures par le CROSS.

Depuis juin 2014, les bulletins côtiers des zones Provence, Azur et Languedoc-Roussillon sont diffusés de manière cyclique depuis les émetteurs du Coudon, du Pic de l'Ours et de Néoulos à raison d'une diffusion toutes les 15 minutes. Une extension de ce service est prévue pour la Corse, conditionnée par l'adjonction de nouveaux émetteurs dédiés.

2.2. Bulletins météorologiques pour le large (en phonie)

Depuis 1999, le CROSSMED assure la diffusion des bulletins météorologiques pour le large, trois fois par jour, sur les fréquences 1696 Khz et 2677 Khz, à partir de ses deux émetteurs MHF situés sur l'île de Porquerolles.

Le nombre de vacations assurées en 2016 est de 2186 bulletins réguliers et 1743 BMS.

2.3. Diffusion NAVTEX

Le système NAVTEX permet une diffusion au large d'informations sous forme écrite, à destination des navires équipés de récepteurs ad hoc. Cette diffusion s'effectue sur les fréquences 518 Khz pour le NAVTEX international et 490 Khz pour la diffusion en langue nationale.

Ce système est vieillissant et en 2016, malgré une avarie totale de presque deux mois, **3856 bulletins réguliers** nationaux et internationaux et **562 bulletins exceptionnels** ont été diffusés par le CROSS Méditerranée.

3 - Diffusion des AVis URgents aux NAVigateurs (AVURNAV)

Le CROSS participe à la diffusion des AVURNAV via le système NAVTEX, les sémaphores de la Marine nationale étant chargés des diffusions en phonie sur la bande VHF marine. Ces AVURNAV sont émis par le bureau « information nautique » de CECMED et ont pour objectif de délivrer aux marins des informations liées à la sécurité de la navigation (avaries d'équipements de signalisation, obstacles à la navigation, exercices de tirs).

4 - Diffusion REal time Plotting of CETaceans (REPCET)

Le CROSS Méditerranée est partenaire du système expérimental REPCET de report et de visualisation des cétacés, développé par l'association « Souffleur d'écumes » en lien avec le sanctuaire PELAGOS. Cet outil est destiné à éviter les collisions entre les mammifères marins et les navires, souvent mortelles pour les premiers et dangereuses pour les seconds. Les positions des cétacés sont saisies par les navires participant à l'expérimentation (appartenant respectivement à la Marine Nationale, Compagnie Méridionale de Navigation, France Télécom Marine, Costa Croisière et la SNCM) ou par le CROSSMED, sur le fondement de témoignages de navires ou aéronefs. Après un envoi par liaison satellitaire et traitement, chaque utilisateur peut alors visualiser toutes les informations et, pour chaque animal, se dessine sur la carte un cercle d'incertitude (dont le rayon grandit avec le temps), destiné à informer les marins de la présence potentielle d'un animal sur leur trajectoire.

Le CROSSMED centralise les observations de grands cétacés qui lui sont rapportées. Il vérifie et consolide ces informations selon le protocole établi avec «EcoOcéan». Après validation, les données sont diffusées via REPCET et portées ainsi à la connaissance des navires équipés, tant à des fins de sécurité maritime que de protection des cétacés.

En 2016, 736 reports d'informations sur REPCET proviennent du CROSSMED. Les cétacés y représentent 43 % des observations du CROSS, les autres étant des objets dérivants (en majorité des troncs d'arbres).

5 - Conclusion du bilan RSM

D'un point de vue quantitatif, les diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) représentent 254 jours d'émissions, soit 2 jours sur 3 pour une des régions côtières. Pour le large, ces diffusions représentent 198 jours sous BMS.

D'un point de vue technique, la quasi-généralisation de la liaison IP avec les émetteurs, conjuguée à une politique de maintenance efficace et une forte réactivité des agents du service technique (en Corse et sur le continent), a permis d'assurer la disponibilité quasi-permanente de l'ensemble des stations radio-émettrices.

In fine, la généralisation de la diffusion météo cyclique sur le continent est bien accueillie (à la lecture des enquêtes de satisfaction clients). Elle est de plus associée, pour palier les zones d'ombres, à des diffusions sur certains points « bas » (Agde, Planier, Camarat). Elle a permis d'améliorer la mise à disposition du bulletin météo et surtout des BMS tout au long de l'année.

Quant au système **REPCET**, encore marginal, ce système de diffusion et de préservation de la faune devrait rapidement prendre de l'ampleur (au plus tard le 1er juillet 2017), depuis la promulgation du décret n° 2017-300 du 8 mars 2017 relatif aux dispositifs de partage des positions visant à éviter les collisions des navires avec les cétacés dans les aires marines protégées (Pelagos pour la Méditerranée).

V. ACTIONS DE PREVENTION ET RELATIONS PUBLIQUES

Moins connues, les actions de « représentation » et de relations publiques du CROSS sont pourtant essentielles et dépassent la simple démarche de rayonnement au profit du ministère de tutelle. En effet, il s'agit surtout pour le centre de consolider ses partenariats opérationnels ainsi que de développer une véritable politique de prévention des accidents sur le domaine maritime.

- Avec les **partenaires opérationnels**, il s'agit de fluidifier les relations et de résoudre ou prévenir les difficultés inhérentes au travail dans un cadre interministériel. Chaque visite constitue ainsi une occasion d'échanger sur des thèmes liés au partenariat, qui vont des généralités au traitement de points de détails relatifs à une opération en particulier (retour d'expérience). Les visites de partenaires participent ainsi à l'"écoute client" et par là même, à la politique d'amélioration continue mise en place par le CROSSMED dans le cadre de la norme ISO 9001-2008.
- A l'égard des **professionnels de la mer** et des responsables de clubs, le CROSS s'attache à diffuser des messages de prévention, au travers notamment d'une participation active à des manifestations impliquant l'ensemble des acteurs de la chaîne des secours (assises de la plongée, briefing de sécurité de régates, stages de survie en mer).
- Au profit du **grand public**, enfin, le CROSS constitue un vecteur efficace de diffusion de messages de prévention et de sensibilisation aux « gestes qui sauvent » et du numéro gratuit abrégé **196** permettant de joindre directement le CROSS, à terre ou en mer.

Au cours de l'année 2016, le CROSS Méditerranée s'est employé à rayonner par :

- l'accueil de nombreux visiteurs sur les sites de La Garde ou d'Aspretto, avec présentation des missions et diffusions de messages ciblés en fonction du public accueilli ;
- des interventions et conférences au profit d'usagers de la mer et de plaisanciers en particulier ;
- plusieurs actions extérieures de représentation du CROSS, à l'occasion d'événements culturels et sociaux impliquant des partenaires, des marins ou des pratiquants de loisirs nautiques.

1 - Visites des centres

Au cours de l'année 2016, le centre principal de La Garde et le centre secondaire de Corse ont accueilli **près de 1680 visiteurs**, parmi lesquels on peut distinguer :

- 276 partenaires : SNSM, équipages de moyens SAR, unités de la marine nationale, responsables et personnels des centres opérationnels, pompiers, gendarmes, etc...
- 507 marins de la marine nationale (CIN, Base navale, PMM...)
- 311 marins, plaisanciers ou pratiquants de loisirs nautiques dont :
 - 109 stagiaires et moniteurs d'écoles de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer, plongée...)
 - 102 élèves d'écoles d'enseignement maritime
 - 100 plaisanciers (clubs nautiques)

- 115 étudiants, lycéens et écoliers
- 153 auditeurs (IHEDN, CESM, FMES,...)
- 200 jeunes participant aux "journées du citoyen" (anciennement journées de préparation à la défense)
- 119 « VIP », autorités françaises ou étrangères.

2 - Actions de prévention et de formation

Le CROSS a participé en 2016 à de multiples actions de prévention au profit des usagers de la mer et de partenaires institutionnels ou occasionnels, notamment auprès d'une quinzaine de bâtiments de la marine nationale (sous-marins compris) dans le cadre des journées de sécurité nautique. Le rôle de l'OSC dans une opération de sauvetage y a notamment été développé.

Cette participation a consisté, pour l'essentiel, en des interventions à l'occasion de stages, manifestations sportives, assises et séminaires organisés au profit de pratiquants et de professionnels des loisirs nautiques. Chacune de ces interventions a intégré à la fois un volet préventif et un volet « curatif » : occasion de rappeler les règles à appliquer pour une transmission et une prise en compte optimales des alertes.

CONCLUSION

L'année 2016, contrairement aux exercices précédents, montre une légère baisse du nombre d'opérations coordonnées par les deux centres opérationnels du CROSS Méditerranée (- 200 opérations environ) qui s'accompagne aussi d'une diminution, certes toujours insuffisante, du nombre de personnes décédées en mer, en particulier en plongée. Cette tendance peut s'expliquer par les « meilleures » conditions météorologiques rencontrées mais aussi, s'agissant en particulier de la plongée, par les actions de préventions et d'informations que mènent, de plus en plus de façon concertées, les différentes administrations et structures nationales, régionales ou locales, impliquées dans les domaines des loisirs nautiques, de la plaisance et de la navigation maritime.

L'activité demeure toujours proche des côtes et très saisonnière, même si l'on a pu constater des pré- ou après-saisons encore actives, tout particulièrement dans le traitement des incidents et accidents de plongée qui se concentrent souvent à la reprise d'une activité en mer, après de longs mois en bassin, dans des départements (très) éloignés de la Méditerranée. La densité de la saison estivale reste forte et le **centre secondaire d'Aspretto** concentre plus de 75 % de son activité à cette période ; ce centre secondaire, dont le ratio hommes/opérations est notable, montre encore sa légitimité et son efficacité, particulièrement au cœur de l'été.

L'analyse des opérations de secours maritime révèle toujours des problèmes de responsabilités humaines, de l'inexpérience à l'inconscience, de la méconnaissance et la surestimation de ses « forces ». Les moyens et méthodes d'alerte, par téléphone 196 ou VHF 16 demeurent encore insuffisamment connus par tous, alors qu'ils garantissent une information directe et une prise en compte rapide, par des personnels aux compétences « salées ». Ainsi, sous l'impulsion de la préfecture maritime, des actions de sensibilisation et d'information vont être initiées, avec l'aide des médias, locaux comme nationaux, autour de grandes manifestations, et avec le concours des différentes fédérations concernées par les loisirs nautiques et la plaisance.

Les missions de surveillance de la navigation et des pollutions se renforcent au sein du CROSS Méditerranée ; après la certification du processus SURNAV en 2015, c'est désormais celui consacré à la surveillance des pollutions qui se met en place, en parallèle de l'intégration du nouveau module de traitement des opérations SURPOL. C'est la preuve de l'importance de ces missions destinées à préserver l'environnement et qui impliquent des compétences maritimes accrues pour les personnels. L'année 2016 a été marquée par le **nouvel arrêté PREMAR sur les mouillages** et surtout par la mise en place d'un **DST dans le canal de Corse**, pour lequel le CROSSMED a développé des procédures de partenariat avec les sémaphores qui bordent cette zone, intégrée en partie au tout nouveau parc marin du Cap Corse et des Agriates ; ces collaborations avec les sémaphores s'intensifient, avec des actions de formation et d'information que le **Centre secondaire d'Aspretto** assure au profit des sémaphores du Cap Corse, de Sagro, d'Alistro et de Pertusato. Des accès aux outils identiques à ceux des CROSS (Trafic 2000, MARES) leur ont été installés, facilitant ainsi le traitement des informations obligatoires, sans altérer les autres missions prioritaires de ces unités de la marine nationale.

L'année 2017 devra poursuivre les défis et les chantiers lancés en 2016, pour la modernisation des installations opérationnelles et techniques, pour conforter nos missions qui concourent à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la préservation de l'environnement, et aussi pour renforcer les compétences des personnels des deux centres opérationnels.

Le **CROSSMED** sera par ailleurs un acteur fort et présent de cette année qui consacre le sauvetage en mer « **grande cause nationale** », pour à la fois soutenir la **SNSM** qui fête ses 50 ans* et réaliser des actions de prévention et d'information au profit de tous ceux qui vont en mer.

* *Le CROSS Méditerranée aura lui 50 ans en 2018 !*

Liste de diffusion

- **SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER - ORGANISME SECMAR/CoFGC**
- **REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA FRANCE À L'OMI (LONDRES)**
- **MINISTÈRE DE L'Environnement, de l'Énergie et de la Mer**
 - *Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)*
 - *Bureau Enquête Accident (BEA) Mer*
 - *Direction des Affaires Maritimes (DAM)*
 - *Bureau SM1*
 - *Mission de la navigation de plaisance*
 - *École Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer*
- **AUTORITÉS ÉTRANGÈRES**
 - *Principauté de Monaco : Direction des Affaires Maritimes/Direction de la Police Maritime et Aéroportuaire*
 - *MRCC ROMA*
 - *MRCC MADRID*
- **DIRECTIONS INTERRÉGIONALE DE LA MER MÉDITERRANÉE**
 - *Directeur*
 - *Adjoint DSM*
 - *Délégué pour la Corse*
- **PRÉFECTURE MARITIME DE LA MÉDITERRANÉE**
 - *Adjoint PREMAR*
 - *Division Action de l'État en mer (AEM)*
 - *Bureau de communication régional (OCR)*
- **PRÉFECTURES DE ZONE DE DÉFENSE**
 - *EMZ/COZ Sud (Valabre)*
- **PRÉFECTURE DE RÉGION**
 - *Occitanie*
 - *Provence-Alpes-Côtes d'Azur*
 - *Corse*
- **PRÉFECTURES DE DÉPARTEMENT**
 - *Pyrénées-Orientales*
 - *Aude*
 - *Gard*
 - *Var*
 - *Alpes-Maritimes*
 - *Haute-Corse*
- **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA COHÉSION SOCIALE DU VAR (JEUNESSE ET SPORT)**
- **DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER / DÉLÉGATIONS A LA MER ET AU LITTORAL**
 - *Pyrénées-Orientales/Aude*
 - *Hérault/Gard*
 - *Bouches du Rhône*
 - *Var*
 - *Alpes-Maritimes*
 - *Haute-Corse*
 - *Corse du Sud*

- **CENTRE RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE & MRCC**
 - *Gris-Nez/Jobourg/Corsen/Etel/Antilles – Guyane/Réunion*
 - *Nouméa/Papeete*
- **Établissements d'Enseignement Professionnel Maritime**
 - *École Nationale Supérieure Maritime – Centre de Marseille*
 - *Lycée de la mer « Paul Bousquet » (Sète)*
 - *Lycée de la mer « Jacques Faggianelli » (Bastia)*
- **CENTRE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES**
 - *PACA-Corse/Marseille*
 - *Sète*
- **SERVICE DES PHARES ET BALISES**
 - *Méditerranée*
 - *Adjoint Corse*
- **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA DOUANE**
 - *COD Marseille*
 - *BSAM Hyères (avions - hélicoptère)*
- **MARINE NATIONALE**
 - *CECMED :*
 - *Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT TOULON)*
 - *BAN Hyères : Commandement BAN - Flottille 31F (CAIMAN) - Flottille 35F (DAUPHIN SP)*
 - *BAN Lann Bihoué : Flottilles 21F & 23F (ATLANTIQUE 2) - Flottille 24F (FALCON 50M)*
- **GENDARMERIE NATIONALE ET MARITIME**
 - *Région de gendarmerie Sud (Marseille)*
 - *Région de gendarmerie Corse (Ajaccio)*
 - *Groupement de gendarmerie maritime de la Méditerranée*
 - *Groupement de gendarmerie Aérienne du Sud*
 - *Détachement aérien de la gendarmerie de Montpellier*
 - *Section aérienne de la gendarmerie de Hyères*
 - *Détachement aérien de la gendarmerie de Ajaccio*
- **SÉCURITÉ CIVILE (BASES HÉLICOPTÈRES)**
 - *Perpignan (D66)/Montpellier (D34)/Marignane (D131)/Cannes (D06)/Bastia (D2B)/Ajaccio (D20)*
- **SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**
 - *Siège (Inspecteur général pour la Méditerranée)*
 - *Délégués (inter)départementaux de Méditerranée (pour servir stations et CFI)*
- **SERVICES DÉPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS**
 - *SDIS 66/11/34/30/13/83/2A/2B (DD SIS - CODIS)*
 - *Bataillon de Marins Pompiers de Marseille (Amiral -COSSIM)*
- **SERVICES D'AIDE MÉDICALE URGENTE**
 - *Centre de Consultation Médicale Maritime/SAMU 31B*
 - *SAMU de coordination médicale maritime : SCMM 83/2A*
 - *SAMU 6/11/34/30/13/06/2B*
- **ARMÉE DE L'AIR : CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE (RCC) LYON – EH 01.044 SOLENZARA**
- **CENTRE DE CONTRÔLE DE MISSION (FMCC) TOULOUSE**
- **CENTRE DE DOCUMENTATION DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATION SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX**
- **CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES (CSNPSN)**
- **INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)**