

RAPPORT

Direction des affaires
maritimes

Direction
interrégionale de la
mer Méditerranée

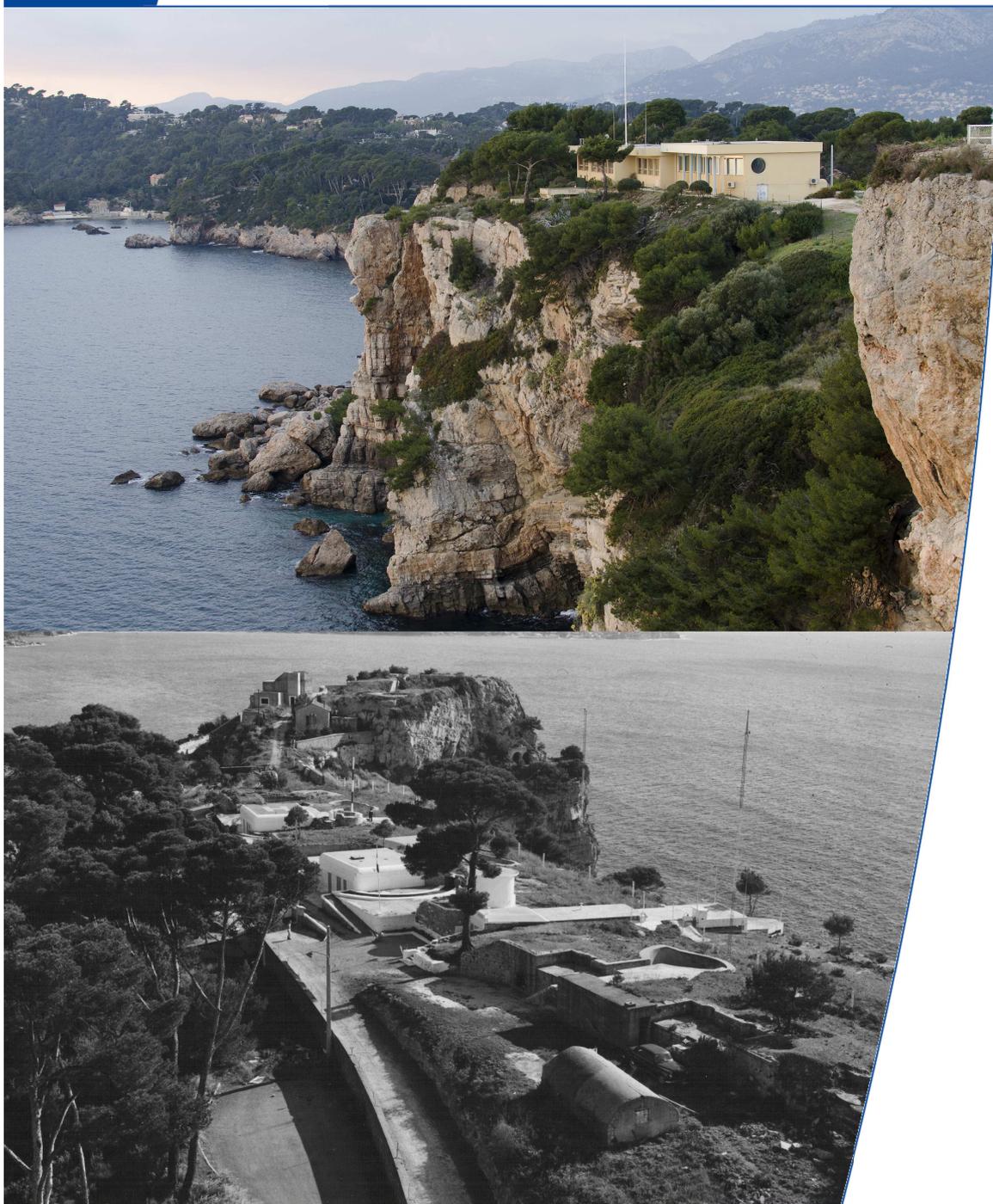
Centre régional
opérationnel de
surveillance et de
sauvetage

Février 2019

BILAN D'ACTIVITÉ CROSS Méditerranée



2018



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	28/01/19	Bilan établi à partir de la base de données SECUMAR, complétées des statistiques propres au CROSS Méditerranée pour les missions Recherche et Sauvetage, Surveillances et Renseignements de Sécurité Maritime.

Affaire suivie par

AC1AM Philippe Michaud – Directeur du CROSS Méditerranée
Tél. : 04.94.61.71.10
Courriel : cross-med-la-garde@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

APAM Nicolas Maire
LV Sébastien Tourné
A2AM Alice Boiffin

Relecteurs

AC1AM Philippe Michaud
AC2AM Olivier Drevon
APAM Thibaut de Gastines

Références intranet

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

SOMMAIRE

1 - MEMENTO 2018.....	5
2 - PRÉAMBULE.....	8
3 - RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR).....	11
1 - Synthèse de l'année.....	11
2 - Bilan humain.....	13
3 - Bilan par activité.....	14
4 - Répartition géographique des opérations.....	18
5 - Moyens de transmission de l'alerte.....	19
6 - Moyens d'intervention engagés.....	20
7 - Conclusion et perspectives SAR.....	22
4 - SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV).....	23
1- Les objectifs réglementaires.....	23
2- Synthèse des opérations SURNAV.....	23
3- Faits marquants.....	27
5 - SURVEILLANCE DES POLLUTIONS (SURPOL).....	29
1 - Synthèse de l'année.....	29
2 – Répartition géographique des pollutions.....	30
3 – Nature des pollutions.....	32
4 – Origine des signalements.....	32
5 – Observations par les satellites du réseau Cleanseanet.....	33
6 – Faits marquants 2017.....	34
7 – Conclusion du bilan SURPOL.....	34
6 - RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM).....	35
1 - La mission RSM du CROSSMED.....	35
2 - Diffusion des bulletins météorologiques.....	35
3 - Diffusion des AVis URgents aux NAVigateurs (AVURNAV).....	36
4 - Diffusion REal time Plotting of CETaceans (REPCET).....	36
5 - Conclusion du bilan RSM.....	36
7 - ACTIONS DE PRÉVENTION ET RELATIONS PUBLIQUES.....	37
1 – Visites des centres.....	37
2 – Actions de prévention et de formation.....	38
8 - CONCLUSION.....	39
9 - LISTE DE DIFFUSION.....	41

e sont pas comptabilisés dans le présent bilan, illustrent pourtant le rôle fréquent de « centre opérationnel

concourant »

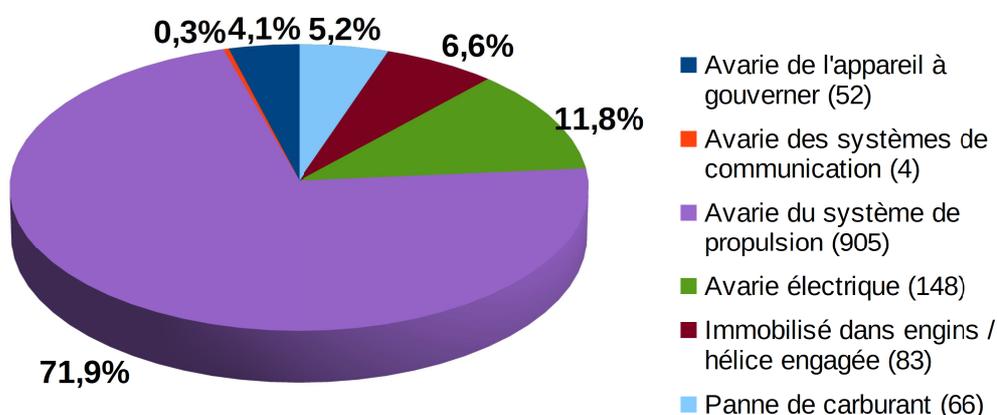
3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance

Le nombre d'opérations impliquant des navires de plaisance représente 72% du total des opérations soit 2305 opérations en 2018, des chiffres en augmentation par rapport à 2017 (2278 opérations). Les accidents de navire représentent 13% de l'ensemble des opérations. La part des « accidents individuels à personne » sont en légère augmentation (10,8% en 2018, contre 9 % en 2017).

La part de la plaisance à « moteur » et de la plaisance à « voile » est respectivement de 65,6 % (61,4% en 2017) et 34,4% (38,6% en 2017).

➤ **les accidents de navire** de plaisance (419) représente 18,1 % du nombre d'opération sur les navires de plaisance ; la part des échouements diminue mais reste la première cause d'accidents (238 opérations contre 281 en 2016). On note aussi l'augmentation des chavirements (34 opérations contre 31 en 2017) ainsi que l'augmentation des voies d'eau (83 contre 60 en 2017).

Typologie des accidents de navire sur navires de plaisance



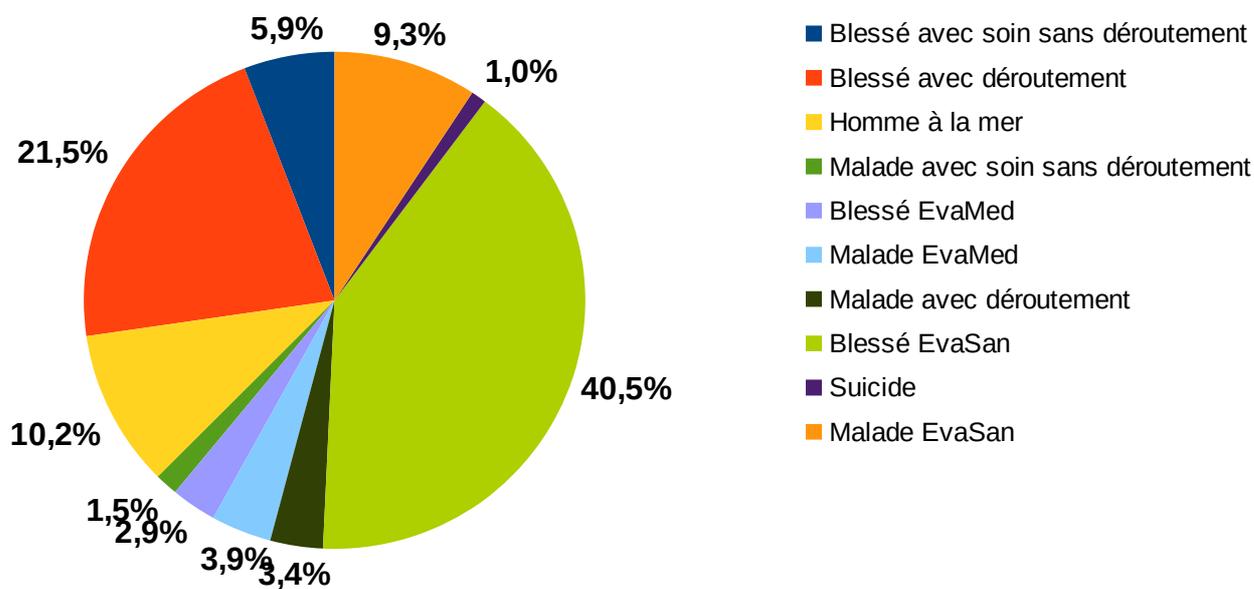
	A Voile	A moteur
Abordage (8)	3	5
Autres accidents (3)	2	1
Chavirement (34)	8	26
Démâtage (17)	16	1
Échouement (238)	125	113
Explosion (1)	0	1
Heurt (13)	6	7
Incendie (22)	4	18
Voie d'eau (83)	24	59

Les **avaries** sur navires de plaisance augmentent également en proportion et plus légèrement en valeur absolue (1258 opérations contre 1228 en 2017).

Les avaries du système de propulsion (pannes moteur) sont les plus nombreuses (905 sur 1258), 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 (52)	21	31
Avarie des systèmes de communication (4)	0	4
Avarie du système de propulsion (905)	260	645
Avarie électrique (148)	30	118
Immobilisé dans engins / hélice engagée (83)	34	49
Panne de carburant (66)	11	55

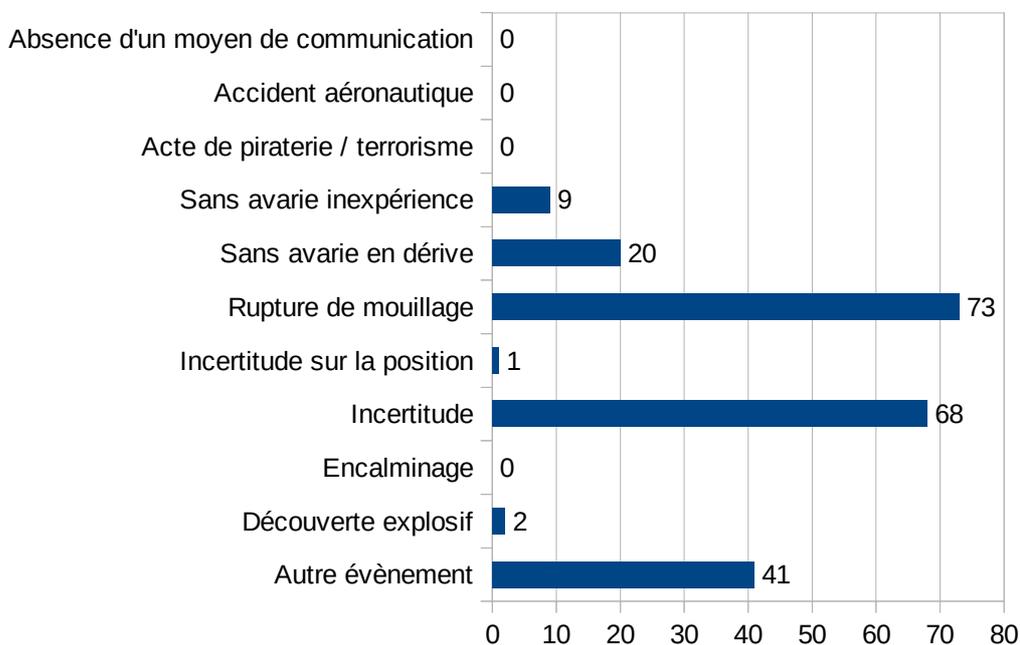
➤ Les « accidents individuels à personne » sur les navires de plaisance (hors plongée et chasse sous-marines) sont en légère hausse avec 215 opérations (contre 199 en 2017).



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

	2018	2017
Baignade	5	0
Blessé avec déroutement	44	10
Blessé avec soins sans déroutement	12	4
Blessé EvaMed	6	11
Blessé Evasan	83	114
Homme à la mer	21	13
Malade avec déroutement	7	1
Malade avec soin sans déroutement	3	5
Malade Evamed	8	8
Malade Evasan	19	32
Malade projection équipe médicale	1	0
Suicide	2	1

➤ La catégorie «**autres affaires nécessitant opération**» concerne 214 opérations d'assistance aux navires de plaisance dont 9% de plaisanciers sans avarie en dérive, 34,1% de ruptures de mouillage de navire de plaisance et 19,1% d'«autres événements» c'est-à-dire des 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 est en net augmentation (68 opérations contre 26 opérations en 2017). Dans la plupart des cas, ces opérations sont déclenchées 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, **69 fausses alertes** (110 en 2017) ont été constatées. 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.



**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**
92055 La Défense CEDEX
Tél. : 01 40 81 21 22





 **Forte probabilité de détection**
 **Probabilité moindre**