

RAPPORT

Direction des affaires
maritimes

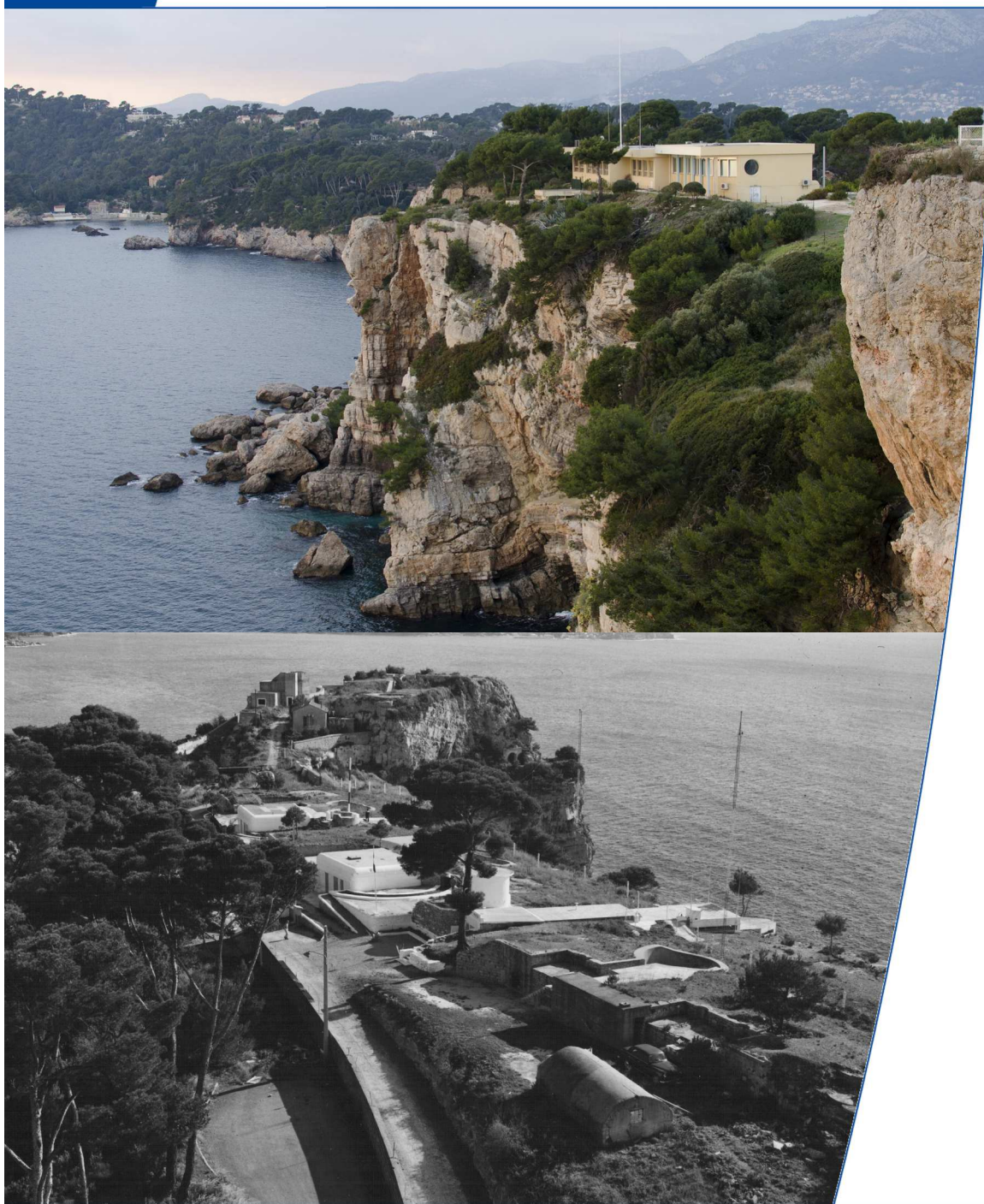
Direction interrégionale
la mer Méditerranée

Centre régional
opérationnel de
surveillance et de
sauvetage
Méditerranée

Avril 2018

BILAN D'ACTIVITÉ CROSS Méditerranée

2017



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	24/02/18	Bilan établi à partir de la base de données SECMAR, complétées des statistiques propres au CROSS Méditerranée pour les missions Recherche et Sauvetage, Surveillances et Renseignements de Sécurité Maritime.

Affaire suivie par

AC1AM Antoine Ferri – 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 Antoine Ferri
AC2AM Olivier Drevon
A1AM Thomas Domenichini

Références intranet

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

SOMMAIRE

1 - MEMENTO 2017	5
2 - PRÉAMBULE	9
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

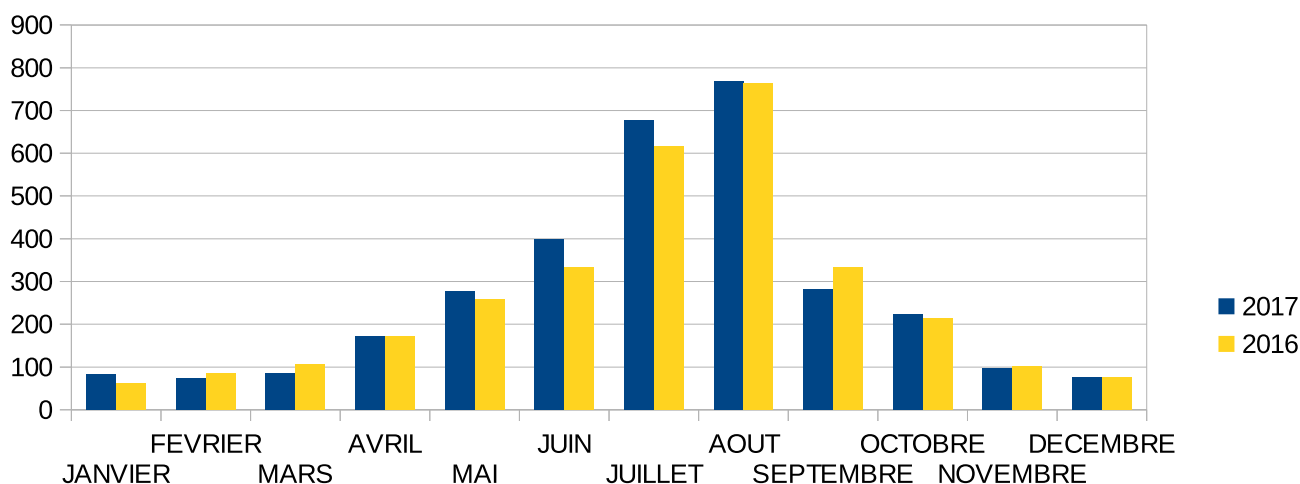
1 - MEMENTO 2017

RECHERCHE et SAUVETAGE

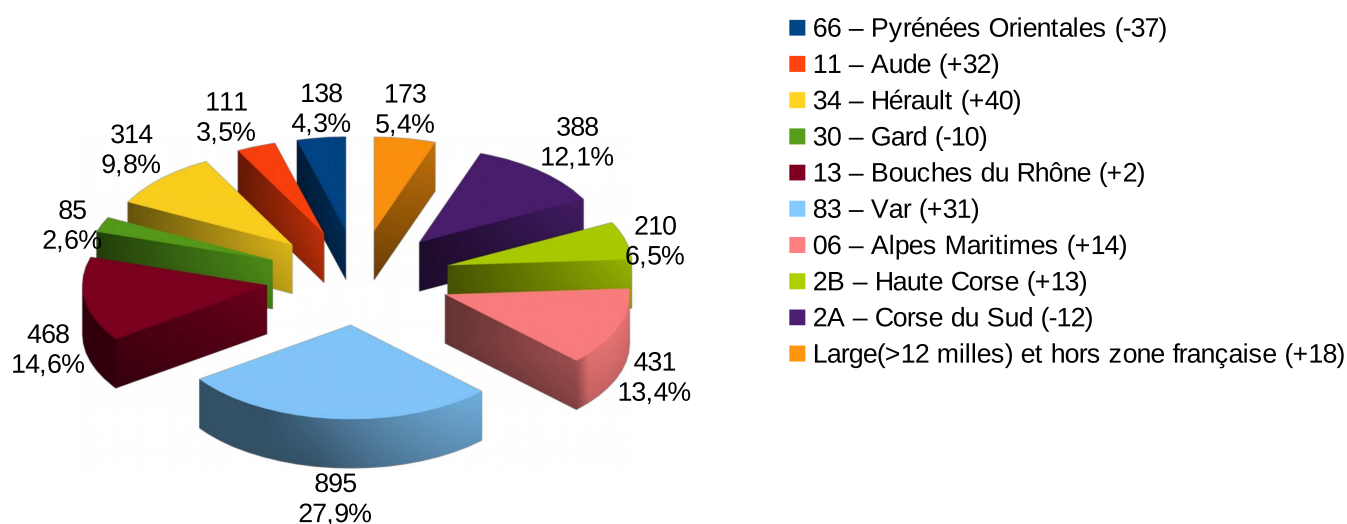
le CROSSMED a ouvert **5163** dossiers opérationnels pendant l'année 2017

Nombre d'opérations SECMAR : **3213** (opérations coordonnées par le CROSSMED)

Bilan annuel



Répartition des opérations par département



SECMAR = SECours MARitime : opérations d'assistance, de recherche et de sauvetage en mer.

Secteurs d'activité concernés : (2913 flotteurs)

- 78,2% plaisance ;
- 11,2 % loisirs nautiques ;
- 8,2% commerce ;
- 1 % pêche professionnelle ;
- 1,3 % autre (dont navire d'État) ;
- 0,1 % aéronefs.

7470 personnes impliquées dont

- 1354 secourues ;
- 4641 assistées ;
- 36 décès.

30 décès

- 9 baigneurs ;
- 7 accidents de plongée ;
- 3 chasseurs sous marin ;
- 2 plongeurs apnéistes ;
- 3 personnes emportées par une lame ;
- 2 personnes heurtées par une hélice ;
- 4 hommes à la mer (1 voilier / 1 navire à passagers / 2 planches à voile).

On enregistre, en outre, des décès en mer (10) ou des découvertes de corps (8) sur lesquels les mesures de prévention prises par le préfet maritime n'ont pas d'incidence :

- 1 marin étranger décédé naturellement à bord de son navire ;
- 5 passagers décédés naturellement à bord de navires à passagers ;
- 2 chutes de falaise ;
- 2 suicides.

Engagement des moyens d'assistance et de sauvetage :

Moyens terrestres : 1491 interventions dont :

- 597 (643 en 2016) moyens des services départementaux d'incendie et de secours (40%) : essentiellement des véhicules de secours et d'assistance à victimes (VSAV)
- 649 (585 en 2016) structures médicales (43,5%) dont
 - × CCMM (consultations/régulations médicales) : 128
 - × SCMM (consultations/régulations médicales y compris plongée) : 370
 - × SAMU des départements littoraux (équipes SMUR + véhicule) : 133

CCMM = Centre de Consultation Médicale Maritime

SCMM = SAMU de Coordination Médicale Maritime

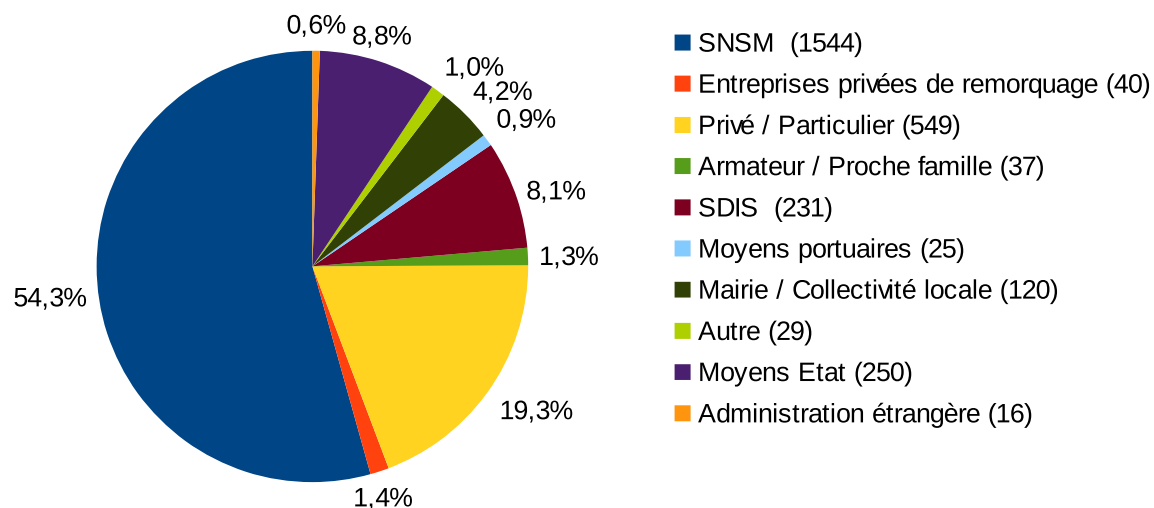
Moyens nautiques : 2841 interventions dont :

- 1544 par la SNSM, environ 55 % ;
- 549 par des moyens privés, presque 20 % (navires de plaisance ou professionnels sur zone ou qui se déroutent) ;
- 250 par les moyens d'État (Affaires maritimes, Gendarmeries maritime et nationale, Marine nationale, etc).

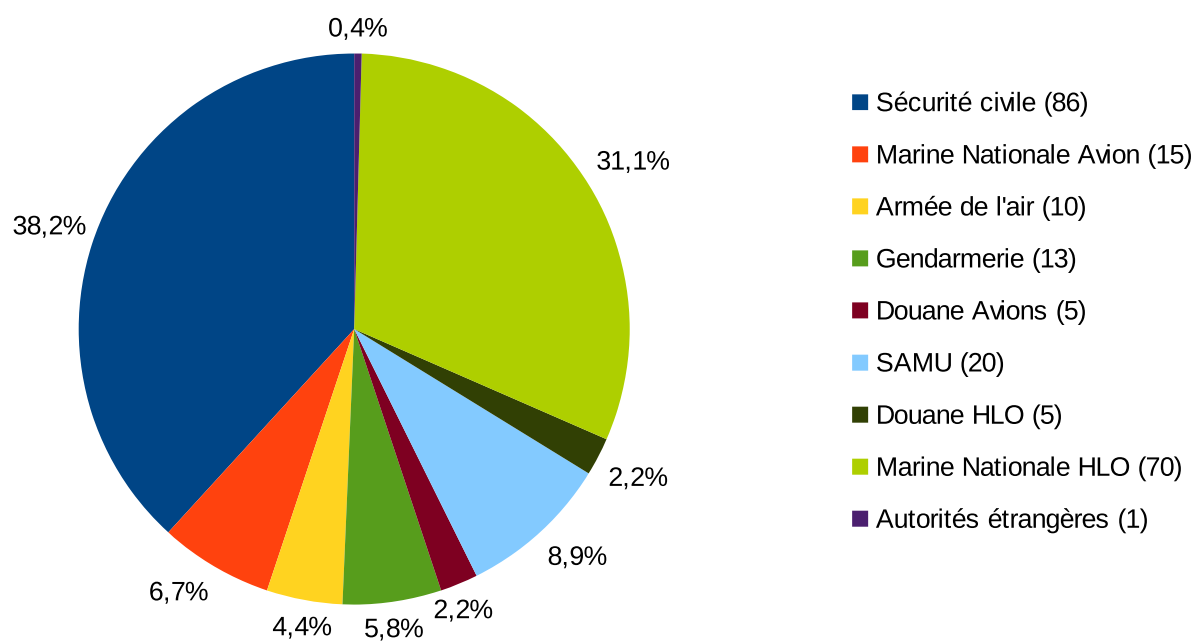
Moyens aériens : 225 interventions dont :

- 85 interventions d'aéronefs de la marine nationale (70 hélicoptères et 15 avions) ;
- 86 interventions d'hélicoptères de la Sécurité Civile.

Moyens nautiques engagés - répartition par nombre d'intervention



Moyens aériens engagés - répartition par nombre d'interventions



SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

Nombre d'opérations SURNAV	2017	2016
Suivis des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	64	58
Dérives contrôlées	658	585
Mouillages de navires de charge	542	602
Mouillages de navires à passagers (paquebots et yachts)	1521	1508
Refus de mouillage	40	51

Le CROSS a accordé et surveillé, avec le concours des sémaphores, 542 mouillages de navires de commerce dans les eaux territoriales ou intérieures. Les mouillages de 965 yachts et 556 paquebots ont également été suivis. Si le nombre de yachts est en légère baisse, celui des paquebots augmente (+17 %).

En déterminant des "zones préférentielles" pour les mouillages, l'AP 155/2016 a clarifié la réglementation applicable par les navires, et a amélioré les conditions de leur suivi par le CROSS et les sémaphores tout au long de l'année 2017.

La légère hausse du nombre d'avaries ou de maintenances suivies par le CROSS MED conforte ce dernier dans son rôle de service d'assistance maritime (MAS).

SURVEILLANCE DES POLLUTIONS

Nombre de détections* reportées : 185 (190 en 2016). Les signalements sont relativement stables, quoiqu'en légère baisse, par rapport à 2016. Les passages satellites ont été maintenus à un niveau élevé, permettant une couverture satisfaisante de la zone méditerranéenne.

Le pourcentage de pollutions confirmées est en baisse (45 cas soit 24%). La proportion de pollutions infirmées augmente (105 cas soit 57%), de même que celle des pollutions indéterminées (35 cas soit 19%).

- 53 % des détections sont situées en zone côtière (distance inférieure à 12 nm des côtes, y compris plage et bande des 300m) ;
- 64% des pollutions confirmées ont pour origine un hydrocarbure ;
- 54 % des signalements proviennent d'une détection satellitaire (en hausse par rapport à 2016) ;
- 56% des relocalisations ont été effectuées par des moyens aériens (Douane et Marine nationale).

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

En 2017, un cas de flagrant délit de pollution par hydrocarbure a été signalé et transmis au procureur, par l'action conjuguée d'un hélicoptère de la Douane et de la vedette « MAUVE » des Affaires maritimes.

RECUEIL ET DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques côtiers : **13054**

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques spéciaux : **55139**. La moyenne de vent > ou = à 7B (52 km/h) est stable en 2017, avec 261 jours avec au moins un BMS pour la Méditerranée occidentale en 2017.

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques pour le large : **2171 réguliers et 1662 BMS**

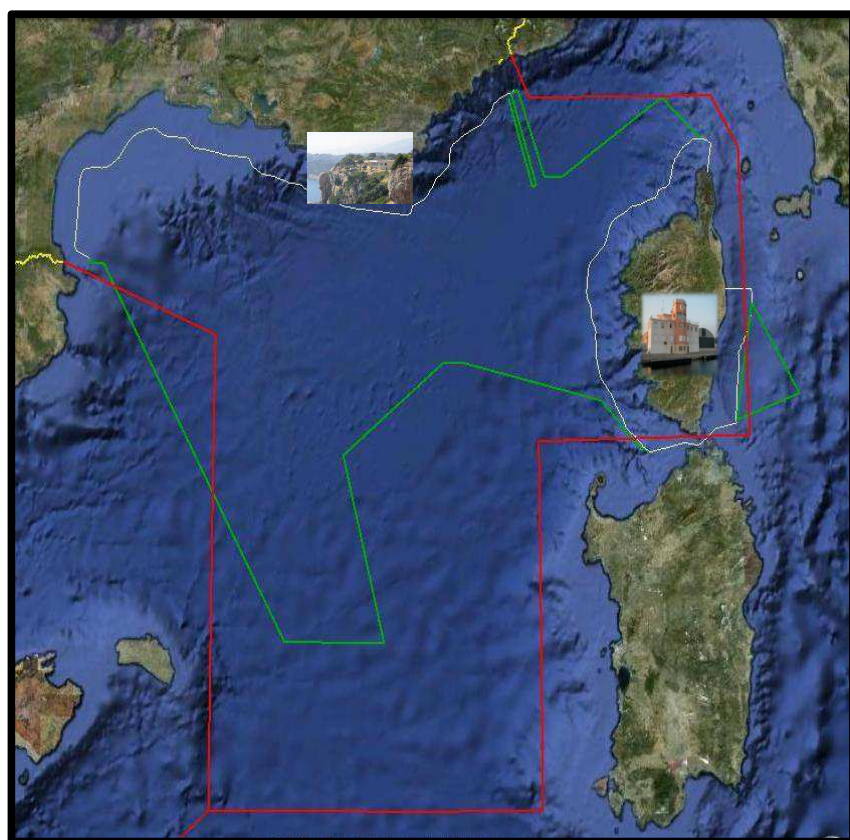
Nombre de diffusions NAVTEX : 3610 bulletins réguliers et 621 bulletins exceptionnels.

2 - Préambule

Service opérationnel et spécialisé du ministère de la Transition écologique et solidaire, 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 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 ; il participe au programme de surveillance des cétacés dans la zone « PELAGOS » par son implication au programme REPCET de repérage de l'activité des cétacés,

Ce bilan présente l'activité opérationnelle du CROSS Méditerranée, **centre certifié ISO 9001:2015**, qui occupe 24 heures sur 24, toute l'année, les 66 personnes, militaires et agents civils affectés à La Garde ou Aspretto, dans des fonctions opérationnelles (officier de permanence/coordonnateur de missions de sauvetage, chef de quart, adjoint de quart) ou des services supports (secrétariat, vie courante, restauration, maintenance technique et informatique).

Ainsi, au-delà des chiffres de ce bilan 2017, reflétant exclusivement une activité opérationnelle, **il faut souligner le travail essentiel des personnels du centre opérationnel, soutenus par la direction interrégionale de la mer Méditerranée (DIRM MED) pour :**

- former et préparer en interne l'équipage, dont ce n'est pas le métier initial, à assurer avec une exigence croissante l'ensemble des missions du CROSSMED et répondre à une éventuelle opération de secours maritime de grande ampleur (ORSEC Maritime) ;
- réaliser un travail de recueil de l'activité, de fourniture de statistiques et de retour d'expériences (RETEX) pour améliorer l'efficacité et la performance ;
- maintenir en condition opérationnelle et moderniser les équipements et installations des deux centres et de la vingtaine de stations radios déportées ;
- entretenir au quotidien le terrain et les bâtiments du centre principal ;
- assurer chaque jour, un soutien administratif, RH et logistique (repas) à tout le personnel.

Enfin, ce document doit pouvoir constituer un support pour dégager des pistes de travail en vue de développer des politiques de prévention des risques maritimes, des actions de communications et des réflexions sur la modernisation et l'optimisation des deux centres opérationnels qui constituent le CROSS Méditerranée.

La Garde, le 25 avril 2018

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

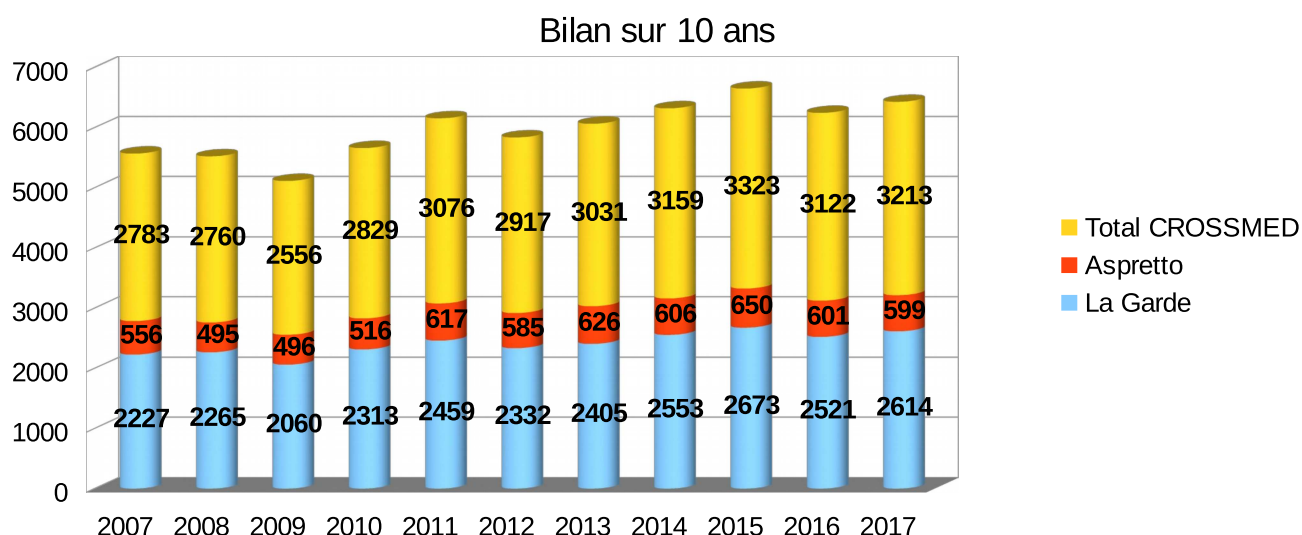
3 - RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)

Déclarés « **Centre de coordination de sauvetage maritime** » (**Maritime Rescue Co-ordination Centre – MRCC**) par les textes réglementaires nationaux et internationaux, les CROSS assurent les missions 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 par les équipes de quart du CROSS, sous la responsabilité d'un officier «coordonnateur de la mission de sauvetage ». L'action de ces hommes et femmes des CROSS connaît son prolongement dans l'engagement des militaires et fonctionnaires, des bénévoles et 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* – **3213** – est en hausse par rapport à 2016. 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 2016, les avaries des navires de commerce (45 opérations en 2017), 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.

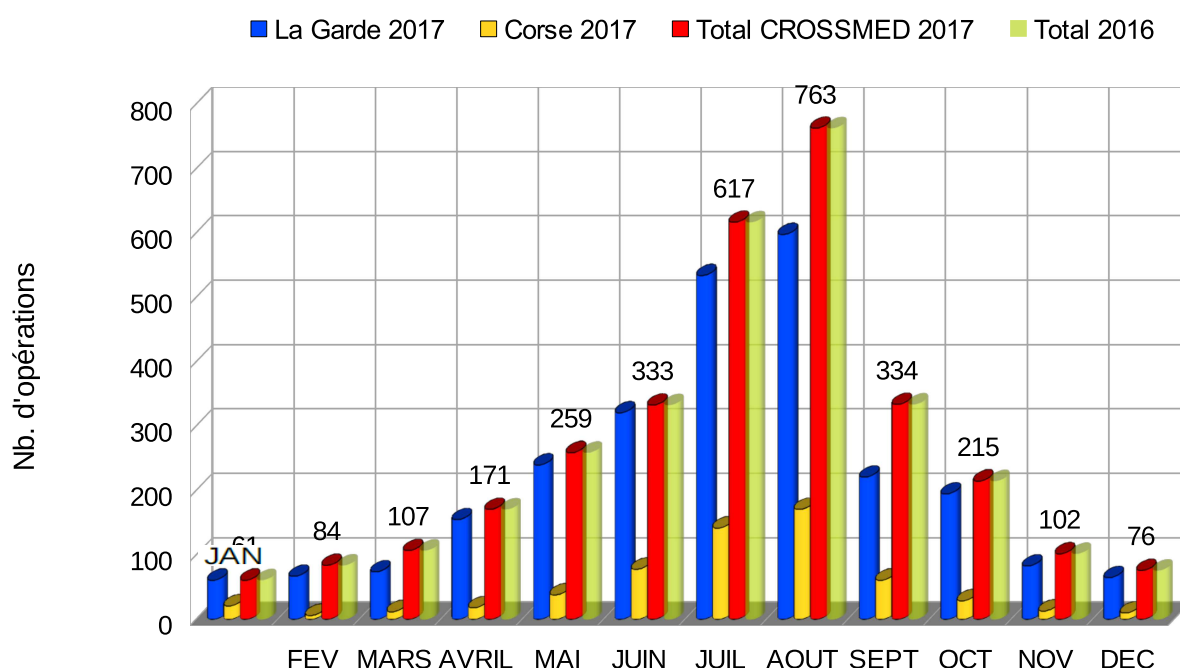
* pendant l'année 2017, environ 1950 dossiers ont été ouverts pour des événements nautiques survenus dans la zone de responsabilité du préfet maritime ou dans les eaux étrangères voisines. Ces événements n'ont pas été coordonnés par le CROSS ou n'ont pas donné lieu à une intervention significative (voiliers retrouvés échoués, interventions postes de plages, etc). Néanmoins, ils ont nécessité la mobilisation des opérateurs du CROSS, l'engagement d'actions, voire un suivi pendant plusieurs jours. Ces événements, qui montrent l'accroissement global de l'activité opérationnelle du CROSS, ne sont pas comptabilisés dans le présent bilan ; ils illustrent pourtant le rôle fréquent de « **centre opérationnel concourant** » (et non menant) qu'assume le CROSSMED vis-à-vis de ses partenaires opérationnels français comme étrangers, et qui implique un flux d'échanges d'informations conséquent.

1.2. Répartition par type d'opération

Les opérations du CROSS font l'objet d'une classification liée au degré d'exposition au danger des personnes impliquées. Cette classification est déterminée 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 2017, la classification des opérations s'est établie comme suit :

- **47,81 % d'opérations MAS** : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées exposées à un danger potentiel à terme);
- **39,70 % d'opérations SAR** : secours aux personnes (les personnes impliquées sont exposées à un danger grave et imminent);
- **0,20 % d'opérations SUR** relatives à des troubles à l'ordre public ;
- **12,29 % d'opérations DIV** : toute activité ne relevant pas d'une des trois catégories précédentes, mais dans laquelle le CROSS a eu une intervention significative.

1.3 Répartition mensuelle



L'activité SECMAR a connu une légère augmentation pour les 8 premiers mois de l'année par rapport à l'année 2016 (2401 opérations comptabilisées au 31 août 2017 contre 2395 opérations au 31 août 2016). Le mois d'août reste toujours le plus dense de l'année : 769 opérations (762 en août 2016).

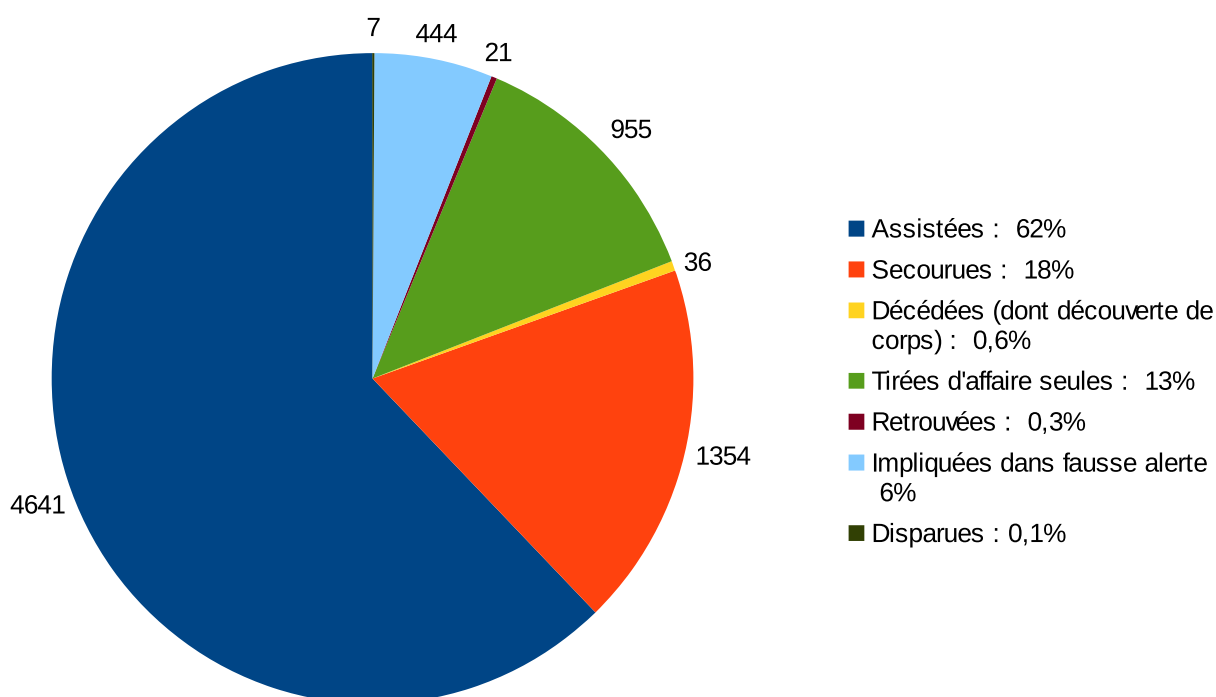
La saison estivale (juin à septembre inclus) concentre plus de la moitié de l'activité du CROSSMED dans son ensemble et, pour le centre secondaire d'Aspretto, 75% du total annuel d'opérations en Corse (63% pour les seuls mois de juillet et août).

2 - Bilan humain

Les 3213 opérations ont impliqué 7470 personnes.

Au total :

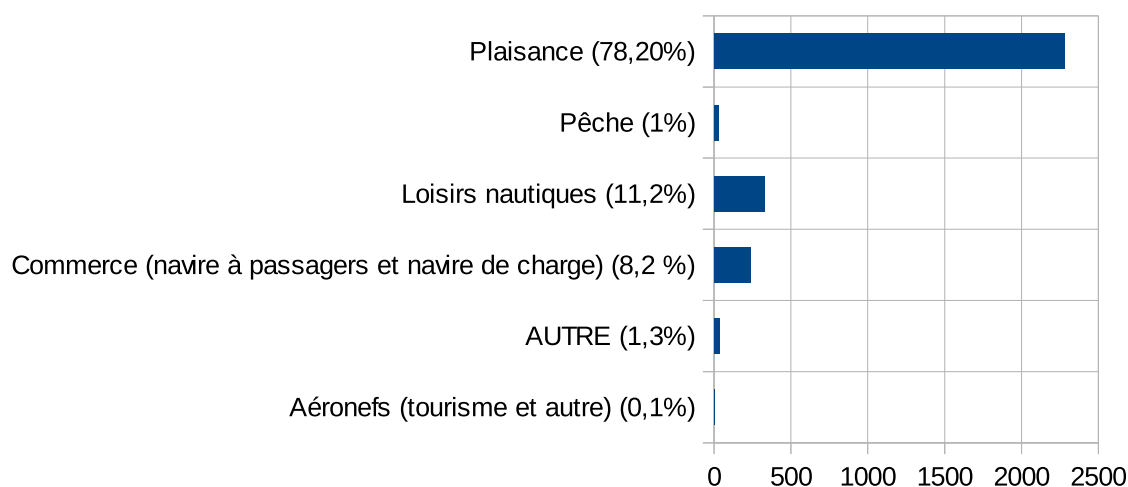
- 5995 personnes **secourues** (1354) **ou assistées** (4641) (cf. classification SAR ou MAS)
(en 2016 : 5581 dont 1343 secourues et 4238 assistées)
- **40 personnes décédées en mer dont:**
 - x **30 personnes décédées**, lors d'accidents en mer, dans le cadre d'activités professionnelles, de plaisance ou de loisirs ; on note une hausse en particulier des accidents lors d'activités subaquatiques ;
 - x **1 marin et 5 passagers** sont décédés naturellement à bord des navires ;
 - x **4 personnes** sont mortes d'une chute de falaise ou par suicide.
- 8 découvertes de corps ont été reportées au CROSS Méditerranée.



3 - Bilan par activité

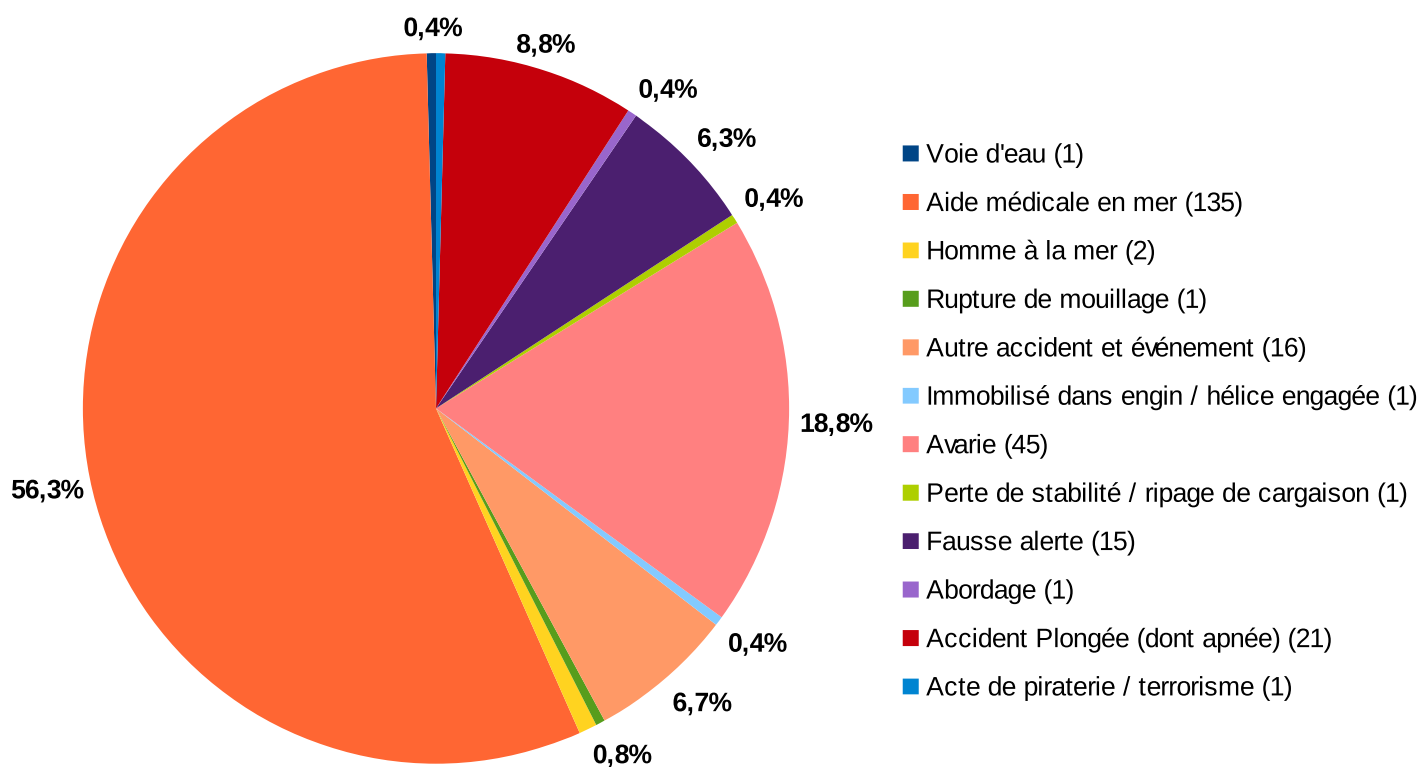
Les opérations impliquant un flotteur représentent 2913 opérations sur 3213 en 2017.

3.1. Typologie des activités impliquant des flotteurs



(* « Autre » comprend les navires de l'État, les annexes ainsi que les navires dédiés à la conchyliculture/aquaculture).

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



Le volume des opérations « commerce » 2017 est inférieur à celui de 2016 (240 opérations contre 244 en 2016). L'aide médicale en mer représente 56% des opérations. Elle concerne principalement les paquebots et les ferries très présents dans la zone et peut concerner parfois les yachts de grande plaisance.

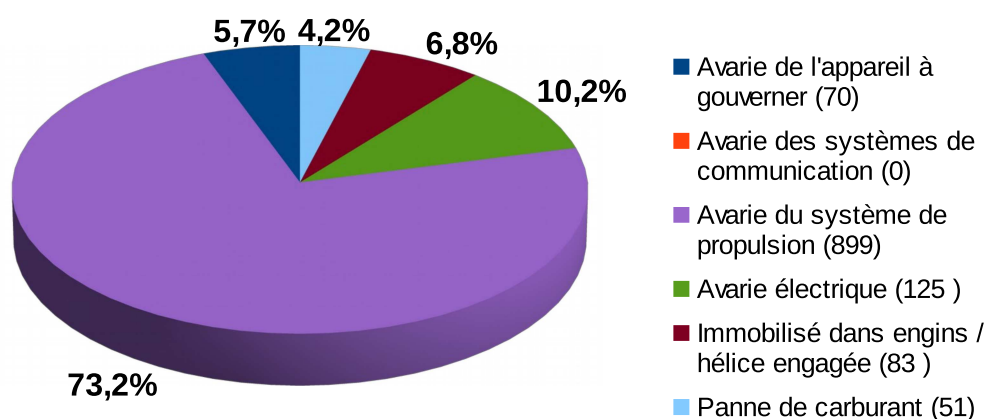
3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance

Le nombre d'opérations impliquant des navires de plaisance représente 71% du total des opérations soit 2278 opérations en 2017 contre 2177 en 2016. Les accidents de navire représentent 19% de l'ensemble des opérations. La part des « accidents individuels à personne » reste stable (9% en 2017, comme en 2016).

La part de la plaisance à « moteur » et de la plaisance à « voile » est respectivement de 61,4% (60,3% en 2016) et 38,6% (39% en 2016).

➤ **les accidents de navire** de plaisance (439) représente 19,3 % du nombre d'opération sur les navires de plaisance ; la part des échouements augmente et reste la première cause d'accidents (281 opérations contre 258 en 2016). On note aussi la diminution des heurts (12 opérations contre 21 en 2016) ainsi que la diminution des voies d'eau (60 contre 71 en 2016).

Typologie des accidents de navire sur navires de plaisance



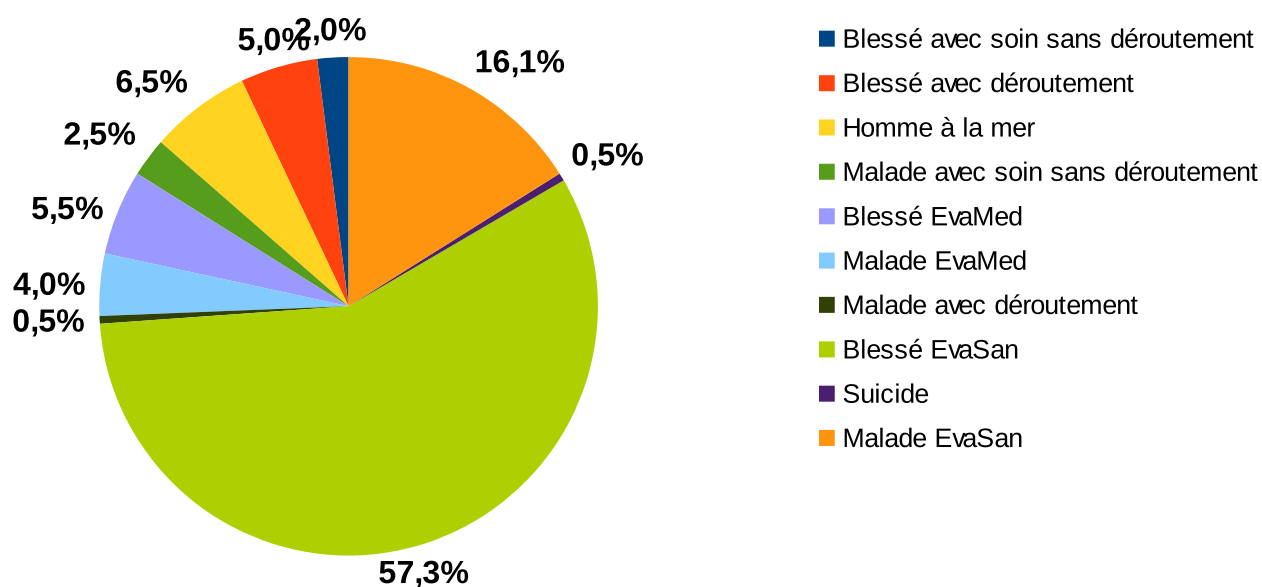
	A Voile	A moteur
Abordage (12)	4	8
Autres accidents (1)	1	12
Chavirement (31)	19	0
Démâtage (17)	17	0
Échouement (281)	161	120
Explosion (2)	0	2
Heurt (12)	1	11
Incendie (23)	3	20
Voie d'eau (60)	21	39

Les **avaries** sur navires de plaisance augmentent également en proportion et plus légèrement en valeur absolue (1228 opérations contre 1139 en 2016).

Les avaries du système de propulsion (pannes moteur) sont les plus nombreuses (899 sur 1228), 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 (70)	44	26
Avarie des systèmes de communication (0)	0	0
Avarie du système de propulsion (899)	267	632
Avarie électrique (125)	18	107
Immobilisé dans engins / hélice engagée (83)	44	39
Panne de carburant (51)	9	42

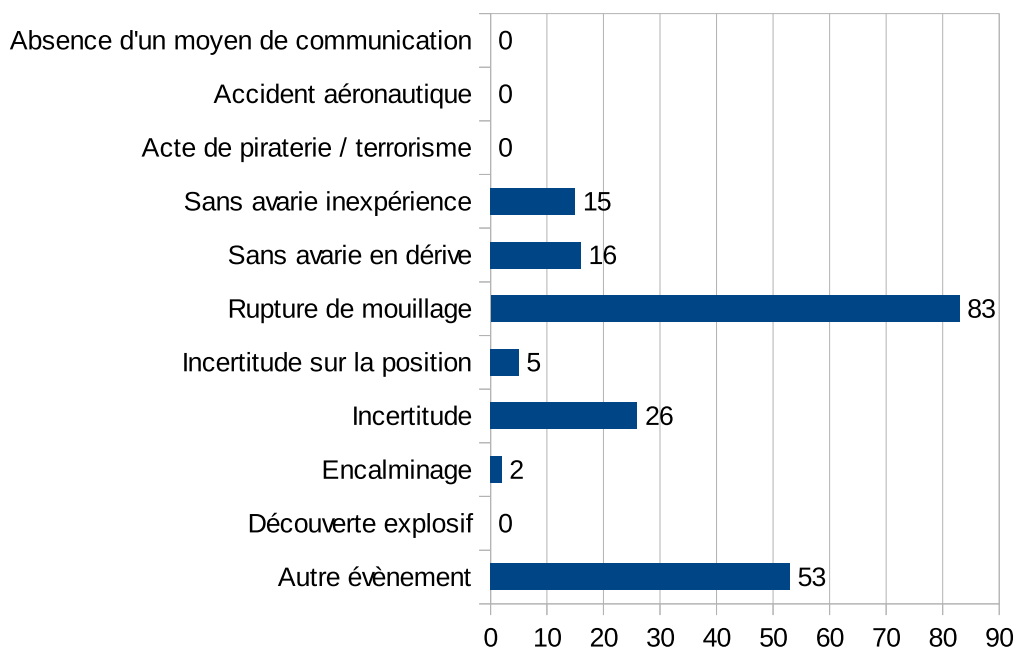
➤ Les « accidents individuels à personne » sur les navires de plaisance (hors plongée et chasse sous-marines) restent similaires avec 199 opérations (contre 198 en 2016).



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

	2017	2016
Baignade	0	0
Blessé avec déroutement	10	6
Blessé avec soins sans déroutement	4	3
Blessé EvaMed	11	10
Blessé Evasan	114	111
Homme à la mer	13	20
Malade avec déroutement	1	2
Malade avec soin sans déroutement	5	4
Malade Evamed	8	8
Malade Evasan	32	33
Malade projection équipe médicale	0	1
Suicide	1	0

➤ La catégorie «**autres affaires nécessitant opération**» concerne 200 opérations d'assistance aux navires de plaisance dont 8% de plaisanciers sans avarie en dérive, 41,5% de ruptures de mouillage de navire de plaisance et 26,5% 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.



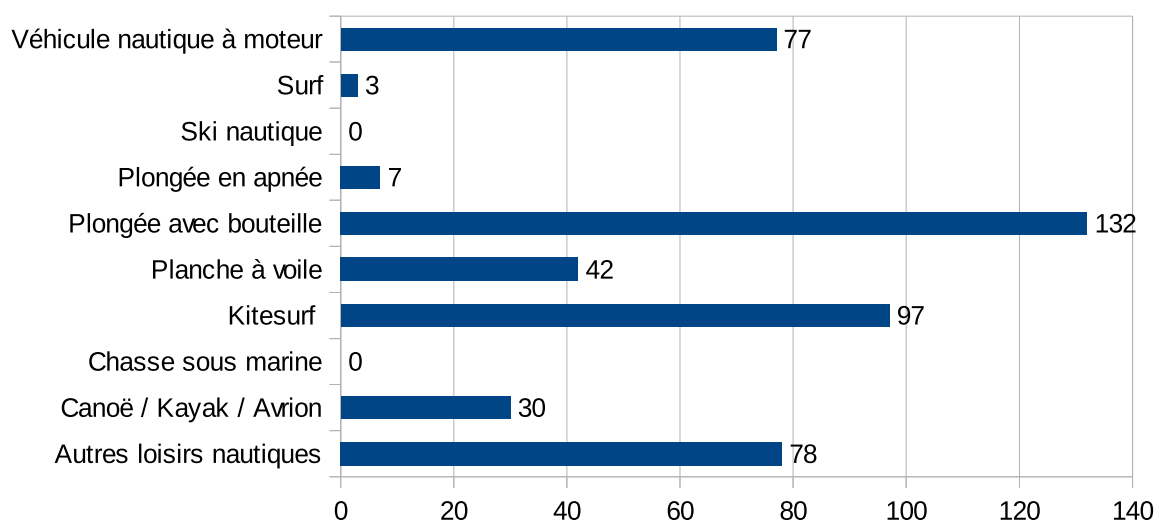
➤ Le nombre « d'incertitudes », c'est-à-dire d'opérations déclenchées sur le fondement d'une alerte crédible mais dont le résultat, malgré les recherches engagées, ne peut être établi de manière certaine est en légère augmentation (26 opérations contre 23 opérations en 2016). Dans la plupart des cas, 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, **110 fausses alertes** 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.

3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques »

Le nombre d'opérations relatives aux activités de loisirs nautiques s'élève à 467 (447 en 2016) dont 132 (146 en 2016) liées à la plongée en bouteille.

Répartition par nombre des opérations concernant les loisirs nautiques



Les accidents de baignade signalés au CROSS sont en forte augmentation (48 contre 33 en 2016) pour 9 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 Méditerranée.

Le nombre d'opérations impliquant des **kite-surfeurs a augmenté** (97 contre 89 en 2016), tandis que les opérations concernant les **planches à voile ont diminué** (42 contre 52 en 2016).

Les interventions pour des **kayaks (ou canoës ou avirons) en difficulté concernent 30 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** augmentent (77 contre 46 en 2016).

Les opérations « autres loisirs nautiques » (78 contre 64) concernent les paddleboards ou bouées tractées par exemple.

Plongée en bouteille

Le nombre d'opérations liées à la plongée sous-marine de loisir avec bouteille a diminué ; on note 132 opérations avec 7 décès en 2017 contre 146 opérations et 6 décès en 2016.

46% des opérations se sont déroulées sur le littoral varois (53% en 2016).

4 - Répartition géographique des opérations

4.1. Répartition par département

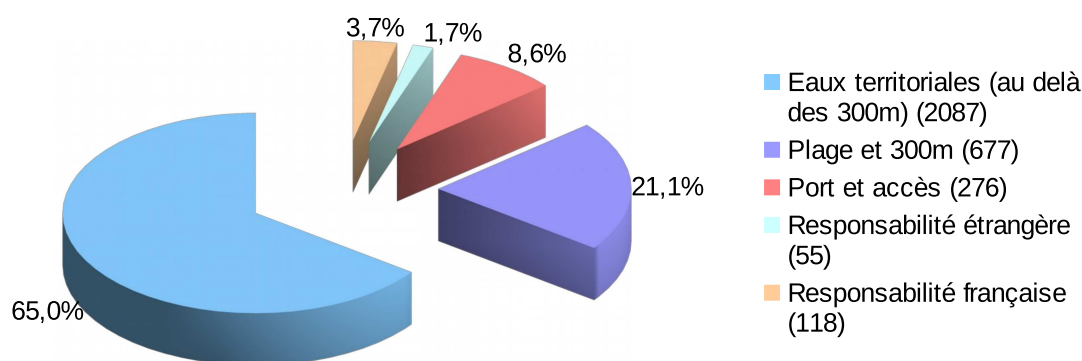
Le Var est le premier département de Méditerranée en nombre d'opérations : 895 au total en 2017. Un tel nombre s'explique par la diversité des activités de plaisance et de loisirs nautiques qui s'y pratiquent. Environ 7% des opérations varoises concernent la plongée en bouteille (61 événements).

Les trois départements Est-méditerranéen (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent plus de 55 % des opérations (1794 opérations) soit environ trois fois plus que les quatre départements de l'ouest de la façade (Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault et Gard) qui cumulent 648 opérations.

Sur les côtes de l'Île de Beauté, la Corse du Sud enregistre 388 opérations contre 210 pour la Haute-Corse.

4.2. Répartition par zone

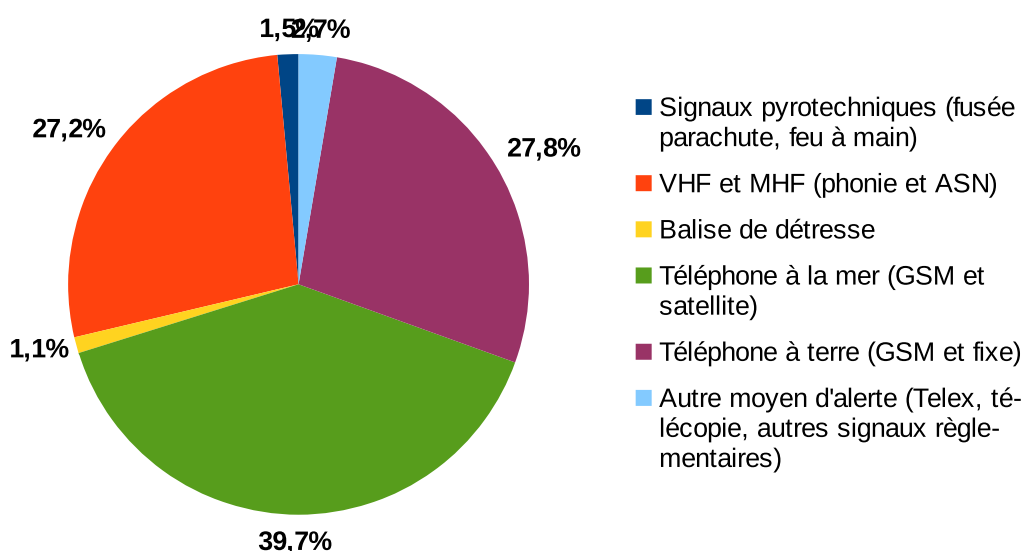
L'activité opérationnelle concerne principalement les eaux territoriales. Si 5 % des opérations seulement (soit 173) se sont déroulées au-delà, elles exigent bien souvent un haut niveau de technicité.



5 - Moyens de transmission de l'alerte

Utilisé **dans près de 68% des cas**, le **téléphone** constitue le premier moyen d'alerte. Environ 38,5 % des appels téléphoniques sont émis par téléphone mobile depuis la mer.

Le 196 est gratuit et permet une mise en contact téléphonique plus rapide 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 27% des alertes.



Le taux de fausses alertes diminue légèrement (8,5% contre 10% en 2016) 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, en particulier pour les balises de détresse (30 sur 36) et les appels sélectifs numériques VHF/HF (49 sur 55).

6 - Moyens d'intervention engagés

6.1. Moyens terrestres

Les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) 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 2017 (1491) est en diminution par rapport à 2016 (1532).

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'interventions
SDIS (patrouilles terrestres/VSAV)	597 (643)	674h05
CCMM (consultations/régulation médicales)	128 (106)	34h45
SCMM (consultations/régulation médicales y compris plongée)	370 (334)	82h38
SAMU départements littoraux (équipes SMUR + véhicule + hélico)	133 (145)	132h42
Marine nationale	11 (21)	07h56
Gendarmerie nationale et maritime*	80 (78)	107h21
Police	50 (78)	44h55
SNSM	32 (16)	46h55
Administrations étrangères	3 (3)	9h45
Municipalités	50(50)	30h21
Autorités portuaires	14 (16)	10h12
Privés et proches	2 (10)	5h29
Autre organisme médical	18 (23)	14h18
Autres	2 (6)	1h11
Armée de l'air	1 (1)	3h07
Affaires maritimes	0 (2)	0
TOTAL	1491 (1532)	1 229h10

* la Gendarmerie maritime est assimilée à la Gendarmerie départementale dans ces statistiques, les concours terrestres apportés au CROSS étant de la même nature (patrouille terrestre, plongeurs, officier de police judiciaire)

CCMM : centre de consultation médicale maritime (= TMAS :Telemedical Maritime Assistance Service)
SCMM : SAMU de coordination médicale maritime

6.2. Moyens nautiques

Nombres d'interventions par moyens nautiques

Autorité de rattachement	Nombre d'interventions	Temps d'interventions
SNSM	1544 (1387)	2518h19
Navires privés (« sur zone »)	549 (542)	571h38
SDIS	231 (233)	264h07
Entreprises privées de remorquage	40 (56)	81h21
Gendarmerie maritime	53 (65)	66h25
Gendarmerie nationale	52 (55)	66h02
Moyens municipaux	120 (136)	93h42
Douane	64 (62)	71h01
Marine nationale	27 (45)	65h05
Police -CRS	15 (15)	16h08
Autorités portuaires	25 (26)	14h18
Armateurs / Proche - Famille	37 (57)	74h20
Affaires maritimes	33 (26)	29h38
Administrations étrangères	16 (23)	26h07
Autres	29 (25)	24h11
Sécurité civile	6 (0)	5h42
TOTAL	2841 (2753)	3987h08

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 (549 interventions sur 2841). 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'intervention	Temps d'intervention
Sécurité civile	86 (92)	94h45
Gendarmerie	13 (28)	14h57
Armée de l'air	10 (15)	29h54
Marine nationale hélicos	70 (79)	76h32
Marine nationale avions	15 (29)	33h48
Douanes hélicos	5 (10)	3h24
Douanes avions	5 (4)	5h20
Samu hélicos	20 (17)	25h57
Autorités étrangères	1 (1)	2h56
Autre	0 (1)	0
Privé	0 (1)	0
TOTAL	225 (279)	287h34

Les hélicoptères « Dragon » de la Sécurité civile, répartis sur le continent (5) et la Corse (2), ont été engagés à 86 reprises. Ils œuvrent essentiellement dans la bande côtière, de même que les hélicoptères de la Gendarmerie nationale (13 interventions).

Les aéronefs de la Marine nationale ont assuré 38 % des missions. Les missions « hélicoptères » ont principalement été conduites par l'hélicoptère Dauphin de service public « GV » puis par le Panther basés à Hyères, pour des opérations de recherche ainsi que d'aide médicale en mer, notamment des évacuations sanitaires et médicales au large (en coopération avec le SCMM 83). 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 diminué (15 contre 29) avec plus de 30 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, très important lors des évacuations médicales à grande distance, au milieu de la SRR.

7 - Conclusion et perspectives SAR

Dans le cadre de la plaisance et des loisirs nautiques

L'analyse des interventions fait ressortir presque toujours les mêmes responsabilités humaines dans l'origine des événements de mer : de nombreuses opérations sont le fait de l'inexpérience de pratiquants de voiliers, de kayaks ou de plaisance à moteur (incapacité à manœuvrer pour rentrer au port, à naviguer à la voile sans moteur, voire à se repérer en mer).

Les forts vents d'Est provoquent de nombreuses alertes pour le CROSS en raison des ruptures de mouillage et peuvent mobiliser des moyens, même lorsque la vie humaine n'est pas en danger (ex : levée de doute). Il est donc conseillé aux plaisanciers de surveiller leurs mouillages.

Fausses alertes

En outre, certains comportements de plaisanciers sont à déplorer, tels que l'émission de messages de détresse "Mayday" pour des événements bénins (ex: mal de mer) ou bien le refus au dernier moment de l'assistance offerte malgré l'envoi de moyens de secours.

En parallèle, des cas de fausses alertes émises intentionnellement et impliquant l'engagement de moyens par le CROSS ont été relevés cette année. Ces agissements, préjudiciables pour les services de secours, sont punis par la loi.

Aide médicale en mer

Le CROSS est souvent sollicité pour des cas d'aide médicale en mer sur des navires de commerce. Il est nécessaire de rappeler que les demandes d'ambulance à quai par le médecin du bord ne sont pas traitées et que la procédure de consultation (CCMM) et de régulation (SCMM) est systématiquement engagée par le CROSS. En effet, le CROSS n'est pas un pourvoyeur de moyens à la demande de personnes privées. De la même manière, il convient de faire la différence entre la 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.

Mode d'alerte

Manifestement, le 196 est encore trop peu connu. La promotion de ce numéro d'urgence, qui permet de rentrer directement en contact avec le CROSS (et ainsi faciliter les secours), doit se poursuivre. Il est en effet toujours moins efficace de reprendre la coordination d'une opération, sans avoir reçu l'alerte initiale (ex : relais par d'autres services de secours, parfois sans contact avec le témoin initial).

4 - 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 les eaux territoriales et la Zone Économique Exclusive (ZEE) françaises et met en œuvre les dispositifs réglementaires arrêtés par le préfet maritime de la Méditerranée. Il bénéficie du concours des dix-neuf sémaphores de la Marine nationale, implantés sur l'ensemble de la façade, qui tiennent le CROSS informé des situations locales, assurent la surveillance des deux zones d'organisation du trafic (Bouches de Bonifacio et DST du canal de Corse) relaient ses décisions et assurent l'interface avec les navires.

Il est désigné **service d'assistance maritime** (« MAS »). 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'État côtier concerné lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ces derniers.

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 2016, un dispositif de séparation de trafic (DST) est en place dans le Canal de Corse, entre le Cap Corse et l'île italienne de Capraia. La surveillance de la voie descendante 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. Les autorités italiennes ont en charge la surveillance de la voie montante.

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

2- Synthèse des opérations SURNAV

2.1 Le volume des opérations SURNAV du CROSSMED

	2017	2016
Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	64	58
Dérives contrôlées	658	585
Mouillages de navires de charge	542	602
Mouillages de navires à passagers (paquebots et yachts)	1521	1508
Refus de mouillage	40	51

Près de 87 % 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'État du port » et prend conseil auprès du Centre Opérationnel de la Marine (COM) en matière de sûreté.

Le CROSS délivre également des autorisations de « mouillage abri » pour raisons météo (9,2% du total).

Le CROSS a, en outre, suivi 556 mouillages de paquebots (dont 58 en Corse) contre 473 en 2016. Le long des côtes françaises méditerranéennes, 965 mouillages de yachts de grande plaisance (dont 86 en Corse) ont été enregistrés contre 1035 en 2016.

Les refus de mouillage ont diminué de 22 % par rapport à 2016, en raison notamment d'une meilleure information des autorités portuaires et des stations de pilotage sur les critères d'accord de mouillage par le CROSS.

La baisse globale du nombre de mouillages suivis par le CROSSMED est compensée par l'augmentation des dérives contrôlées qui font l'objet d'un suivi dans la zone contiguë (jusqu'à 24 nautiques des côtes)

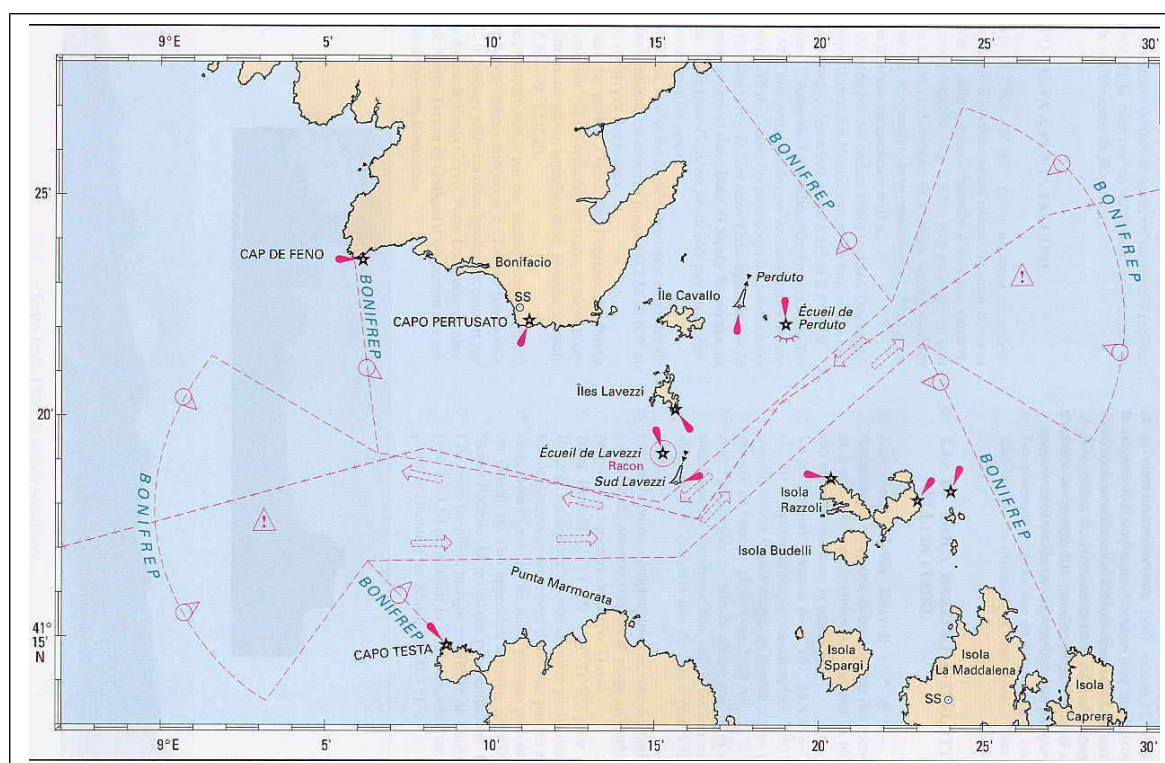
Le nombre d'opérations de suivi d'avaries ou de maintenance enregistrées par le CROSSMED est en légère hausse, preuve probablement d'une meilleure « détection » par le CROSS et les sémaphores de ces situations.

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 trafic » 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.



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 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 (à l'exception des 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 est l'une des 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'ajoute la « forte recommandation de pilotage » pour les navires transitant dans la zone.

Le trafic maritime commercial est en légère augmentation dans les Bouches de Bonifacio avec 3450 navires en 2017 contre 3416 navires en 2016.

Le nombre de navires transportant des matières dangereuses enregistre une légère hausse de + 6% (1083 navires en 2017 contre 1018 navires en 2016). Cette hausse est notamment due à un transit plus élevé de porte-conteneurs et de pétroliers étrangers sur la liaison "Toulon-Turquie".

Globalement, le volume des marchandises dangereuses transportées dans les Bouches de Bonifacio (266 854 T) ne représente que 0,4 % du total des marchandises dangereuses transportées en Méditerranée (72 441 713 MT).

La hausse progressive du trafic maritime 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 2081 navires à passagers comprenant les paquebots, yachts, ROPAX, Car-ferry.

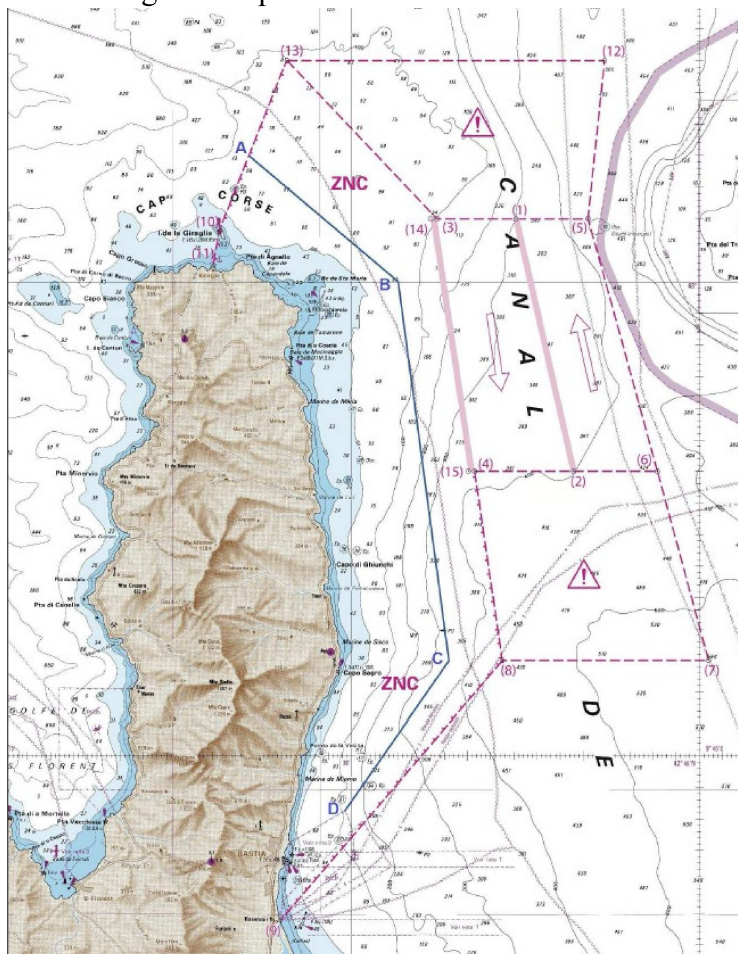
Un certain nombre de cas dits « anormaux » (à ne pas confondre avec des situations dangereuses) sont recensés par les stations de surveillance :

Cas anormaux Bouches de Bonifacio (exemples)	2017	2016	Observations
Navires ayant émis le compte rendu après avoir pénétré dans le dispositif	4	12	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	0	7	Baisse significative du nombre de navires qui « coupent » la route recommandée en sortie de détroit (sans risque majeur pour la navigation).
Navire ayant des avaries ou défauts	0	2	Ces navires font l'objet d'une attention particulière.
Navires français ou italien transportant des matières dangereuses	0	0	Conformément à la législation nationale en vigueur.

Le nombre de cas anormaux est en baisse par rapport à 2016, signe d'une meilleure application de la réglementation par les navires.

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 et du COM .



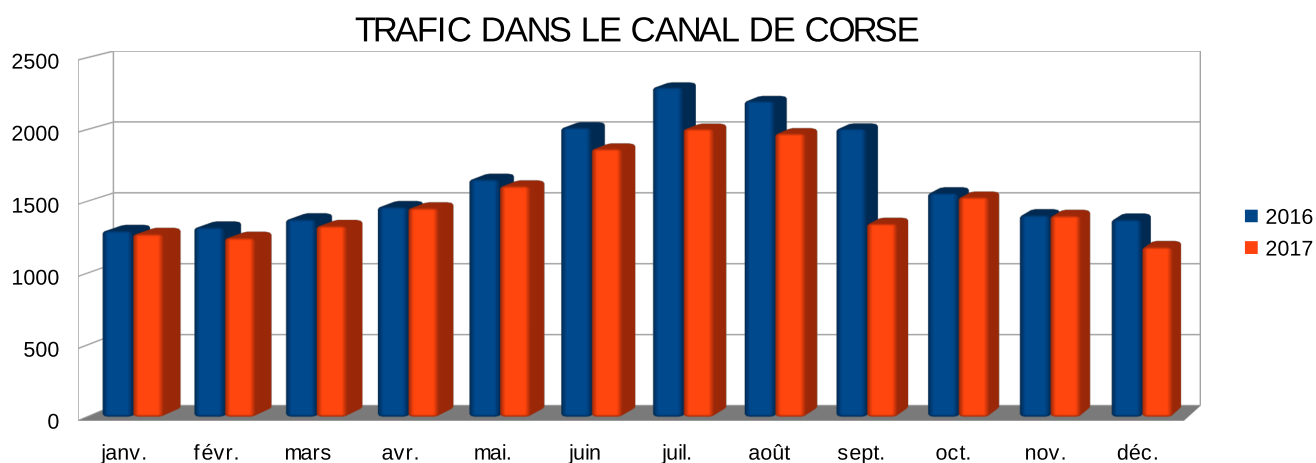
Des signalements ont été créés afin de répertorier les infractions commises par les navires dans cette zone particulière :

- **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

	CROSSMED												
2017	janv.	févr.	mars	avr.	mai.	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	TOTAL
S 1	4	2	5	1	1	2	4	2	2	0	1	1	25
S 2	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	4
S 3	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	4
S 4	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	4
S 5	3	1	5	5	1	3	4	1	2	0	0	0	25
S 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	8	3	11	8	3	6	10	6	4	1	1	1	62

Durant l'année 2017, 62 signalements ont été comptabilisés, la majeure partie réalisée par le sous-CROSS Corse. 4 PV ont été rédigés pour les situations les plus délicates (2 pour signalement N°1, 1 pour signalement n°3 et 1 pour signalement N° 4). On remarque la diminution notable des signalements au dernier trimestre 2017, soit une année après la mise en œuvre du dispositif

Le nombre de navires de commerce ayant transité dans le canal de Corse s'élève à 18 218 en 2017 contre 19 972 en 2016, soit une diminution de 9 %.



3- Faits marquants

OP SURNAV 019 du 05 janvier 2017 – Le cargo « NAZLIKIZ » battant pavillon turc, en transit entre Fos-sur-mer et la Turquie, est victime d'un *black out* lors de son transit dans les Bouches de Bonifacio.

L'information est rapidement relayée par le sémaphore de Pertusato. Le CROSS Med en relation avec le COM Toulon prévoit aussitôt l'envoi d'un moyen adapté pour prendre en charge le navire. En effet, celui-ci se situe à environ 0,7 nautique de l'île italienne « Isola Razzoli ». Finalement le navire réussit à reprendre sa route par ses propres moyens.

OP SURNAV 0266 du 06 mars 2017 – Le roulier à passagers « JEAN NICOLI » battant pavillon français, est victime d'un choc avec une vague scélérate lors de son transit entre Ajaccio et Marseille. Une importante entrée d'eau en passerelle a provoqué de multiples avaries, perturbant fortement ses capacités de manœuvre et de navigation. Le navire demande assistance auprès du CROSS Med. En accord avec le COM Toulon, le navire de soutien « Ailette » est engagé pour escorter le "JEAN NICOLI" jusqu'au port de Toulon où il sera dérouté pour effectuer ses réparations.

Cet événement a fait l'objet d'une enquête technique par le BEA mer.

OP SURNAV 0366 du 29 mars 2017 – Le cargo « SHAROMAR » battant pavillon libanais, en transit entre Marina Di Carrara et Saida dans le dispositif de séparation du trafic (DST) du canal de Corse, commet une infraction à la règle 10 de la COLREG.

Le navire change sa route sans prévenir et emprunte la mauvaise voie de circulation. Le navire a déjà effectué cette manœuvre quelques jours auparavant, après un rappel des règles de fonctionnement du DST. Décision est prise de verbaliser ce navire, faisant du « SHAROMAR » le premier navire à être verbalisé pour une infraction dans le DST.

OP SURNAV 1448 du 26 octobre 2017 – Le cargo « CORELLI » battant pavillon maltais, en transit entre La Spezia et Salerne dans le DST du canal de Corse, transite normalement dans la voie descendante de circulation.

Le sémaphore du cap Corse informe le Cross Med que le navire ne répond pas à ses différents appels VHF.

Le CROSS Med tente à plusieurs reprises de prendre contact avec le navire par VHF/ASN et téléphone satellite, sans réponse du navire.

Le CROSS Med finit par joindre le représentant à terre du CORELLI, qui se met en relation avec le navire. Le navire répond alors aux appels du CROSSMED, laissant supposer que la veille n'était pas correctement assurée jusqu'à ce moment.

Le « CORELLI » a fait l'objet d'une verbalisation pour défaut de veille.

OP SURNAV 1460 du 29 octobre 2017 – Le tanker « FMT GUMULDUR » battant pavillon maltais, en transit entre Liverpool et Fos, reporte des dommages sur son matériel informatique, le matériel de sécurité incendie à bord ainsi que la perte de deux canots de sauvetage.

Le navire a certainement été victime d'une perte de stabilité due aux mauvaises conditions météorologiques ce jour-là.

Le "FMT GUMULDUR" ne demandera pas assistance et fera route par ses propres moyens vers le port de Fos-sur-mer. Un rapport d'anomalie a cependant été envoyé au Centre de sécurité des navires (CSN) en vue d'une éventuelle inspection.

4- Conclusion du bilan SURNAV

L'année 2017 a vu la pleine appropriation, par les différents acteurs de la zone, de deux évolutions réglementaires majeures survenues en 2016 : le DST du Canal de Corse, et l'arrêté préfectoral 155/2016 sur les mouillages en Méditerranée.

Les actions de prévention et d'information menées par le CROSS, en lien constant avec la Préfecture maritime (diffusion de messages sécurité sur le DST, sensibilisation des acteurs de la grande plaisance sur la question des mouillages, etc) ont contribué à réduire le nombre de cas anormaux et d'infractions à la réglementation.

La surveillance de la navigation demeure, pour le CROSSMED, une priorité. Exercée 24 heures sur 24 avec le concours des sémaphores, cette mission contribue à garantir une navigation sûre et respectueuse de l'environnement en Méditerranée.

5 - SURVEILLANCE DES POLLUTIONS (SURPOL)

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 les informations relatives aux pollutions de toutes origines ; il reçoit et émet 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. Il informe aussi le centre de sécurité des navires compétent.

1 - Synthèse de l'année

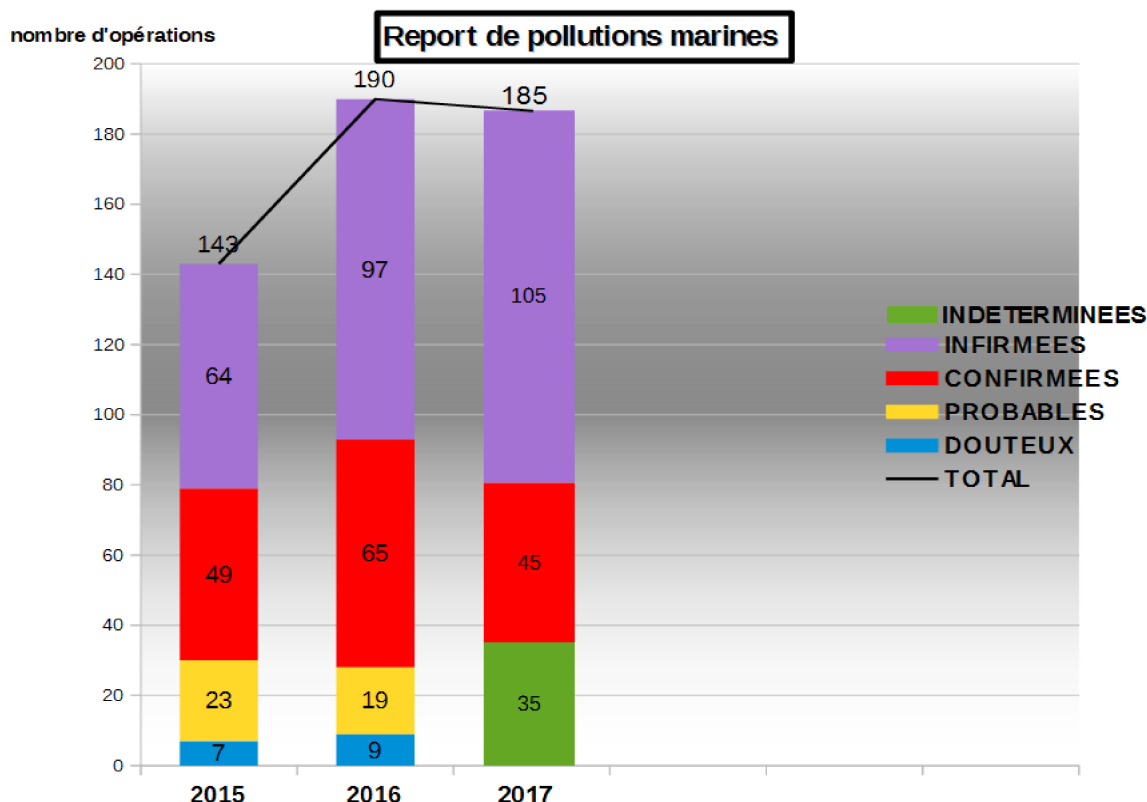
Les signalements de pollutions transmis au CROSSMED (centres de La Garde et Aspretto) atteignent pour l'année 2017 le nombre de 185, soit une légère baisse par rapport à 2016 (190).

Les signalements émanant de détections satellitaires ou de personnes non aguerries (témoins, pilotes d'aéronefs privés, etc ?...) font dès que possible l'objet d'investigations complémentaires diligentées par le CROSS, afin de déterminer la réalité d'une pollution.

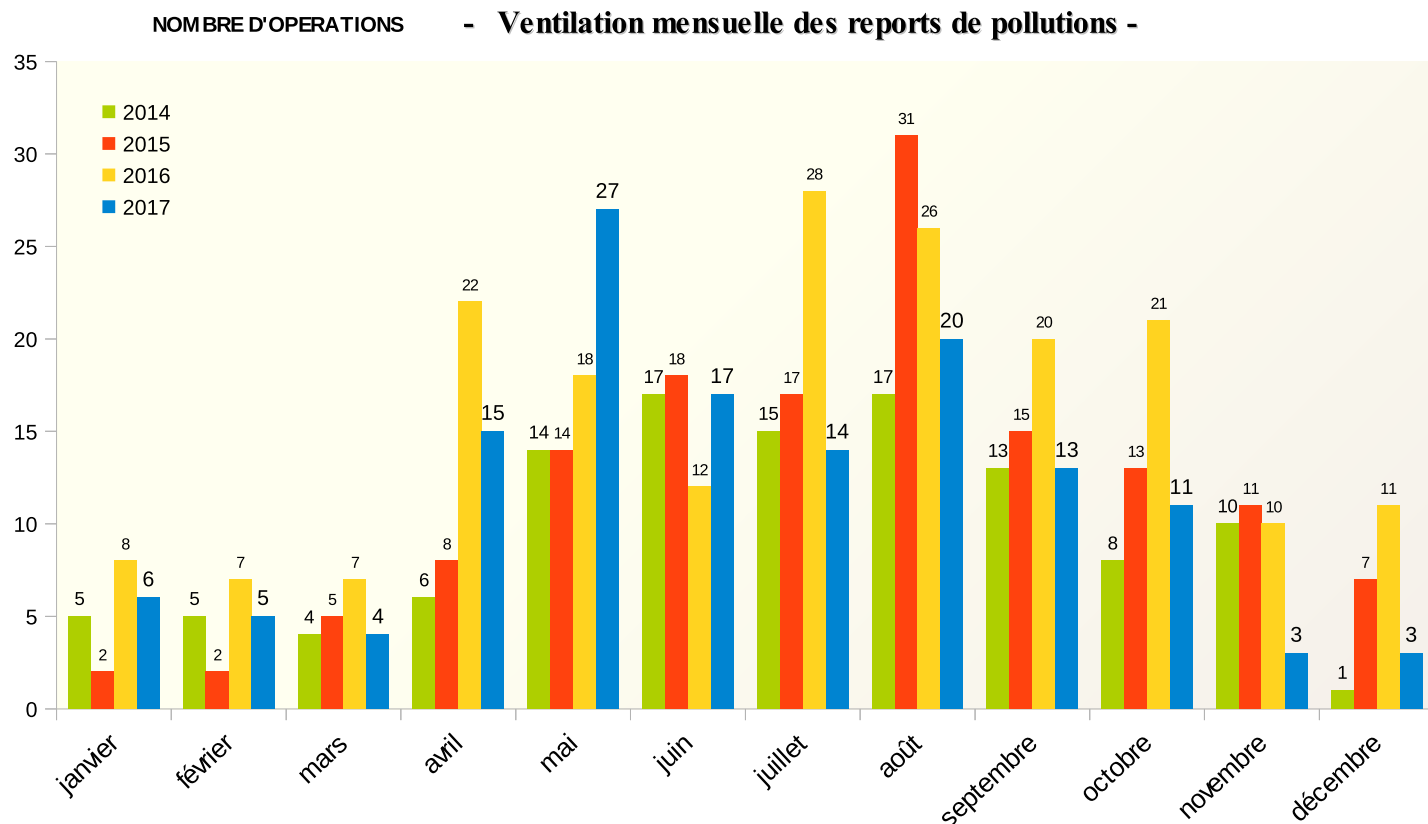
Depuis le 1^{er} Janvier 2017, les pollutions sont classifiées en trois catégories :

- **confirmée** : constat de pollution effectué par un agent habilité (*) ;
- **infirmée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), infirmé par le constat d'un agent habilité ;
- **indéterminée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite), sans possibilité de faire infirmer ou confirmer la pollution par un agent habilité. Cette catégorie englobe les deux anciennes catégories "probable" et "douteux" utilisées avant 2017.

(*) Code de l'environnement, Article L218-26 relatif au personnel habilité à constater une pollution



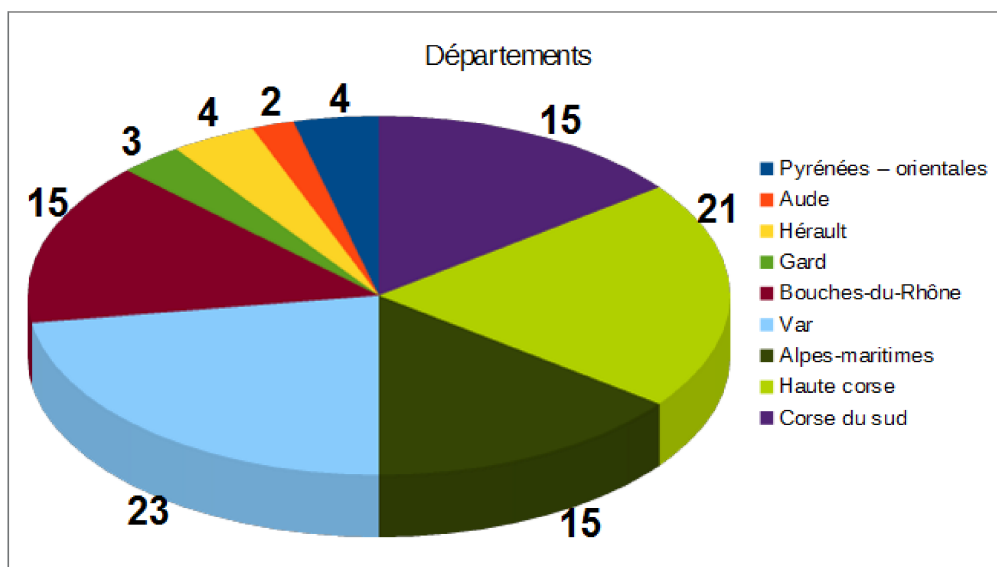
La saison estivale, qui débute avec les week-ends prolongés du mois de mai, concentre le plus grand nombre de signalements. On attribue ce phénomène au pic d'activité nautique, notamment en zone littorale, lié à la fréquentation touristique élevée (navires de plaisance) conjuguée au nombre accru de témoins.



2 – Répartition géographique des pollutions

Nous constatons cette année une hausse des pollutions dans les départements du Var et de la Haute-Corse. A l'inverse, les Alpes-Maritimes ont enregistré une baisse des signalements. Globalement, et comme l'an dernier, la moitié ouest de la Méditerranée est la moins touchée par les signalements.

Répartition des pollutions par départements

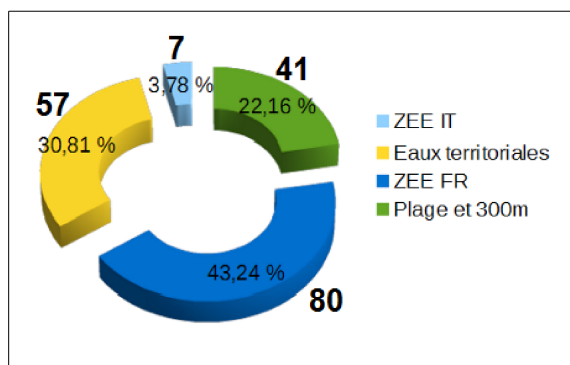


Sur les 185 signalements exploités en 2017, près d'un tiers (57) se situe dans les eaux territoriales. Cela peut être imputé à la présence de nombreux navires sur zone, à l'origine des pollutions elles-mêmes ou de leur signalement.

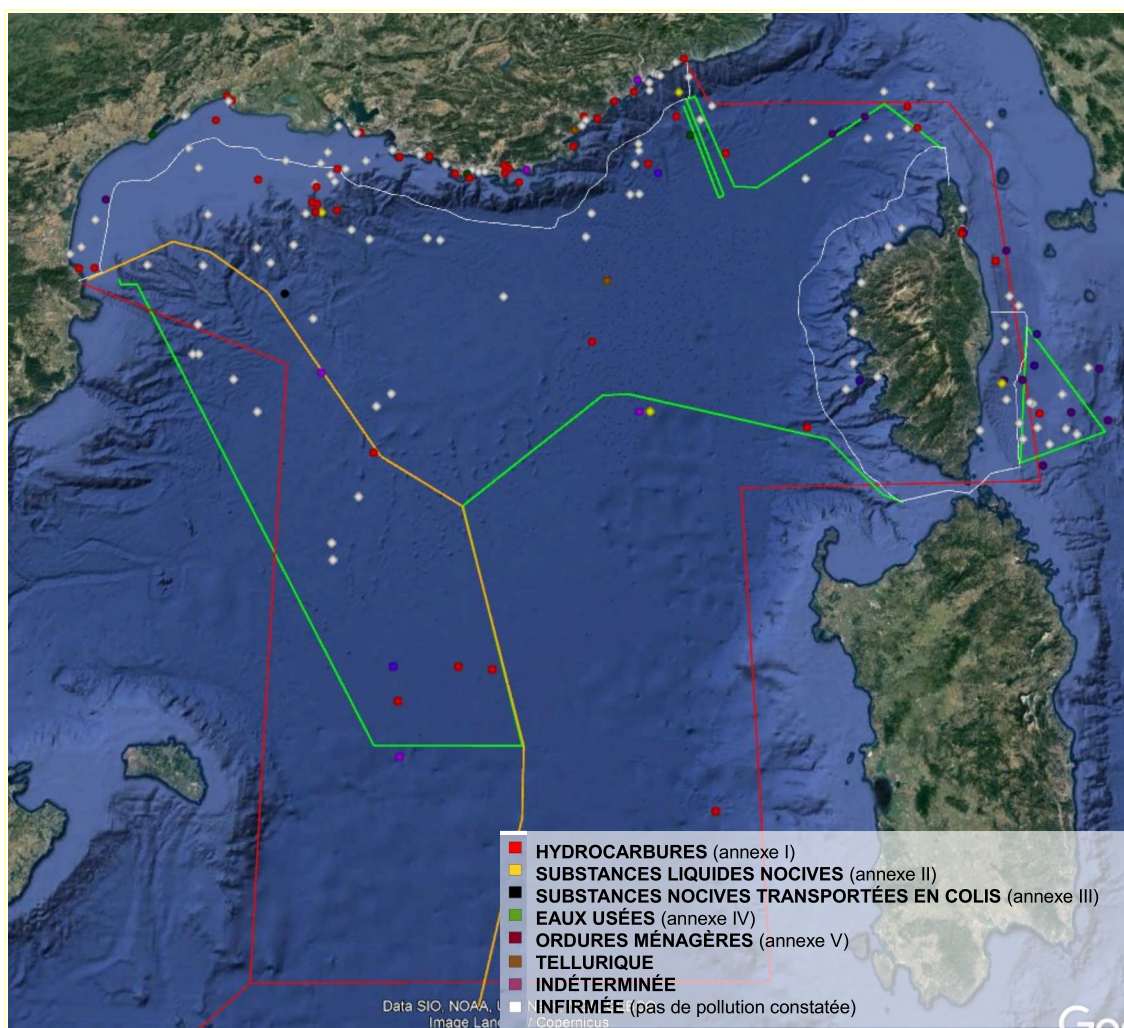
Le nombre de signalements dans la ZEE est en légère baisse par rapport à l'an dernier. Ils ont été pour la plupart détectés par l'EMSA, ainsi que par des patrouilles aériennes de la Douane et de la Marine nationale.

Les opérations dans la zone « plages et 300 mètres », souvent signalées par des témoins à terre, ont quant à elles quasiment doublé.

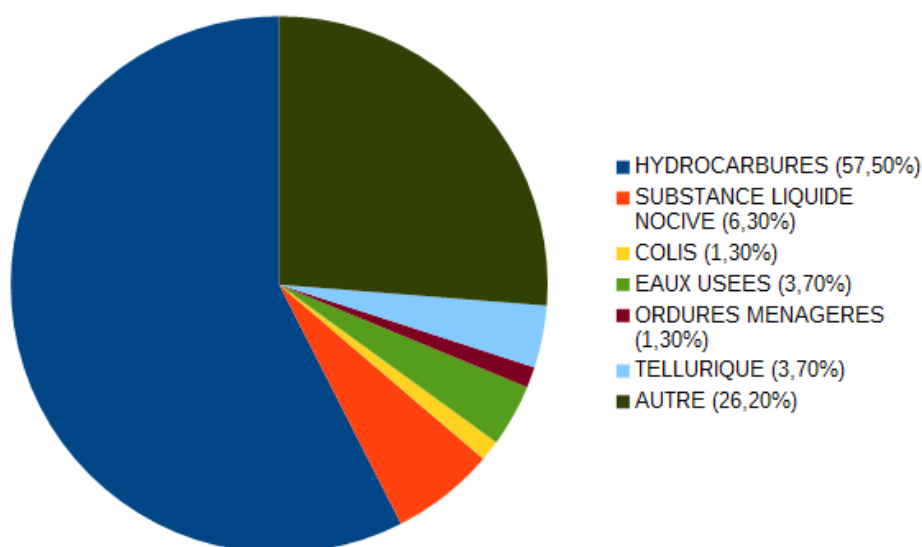
Nombre d'opérations et pourcentage par zone en 2017



Cartographie des signalements de pollutions



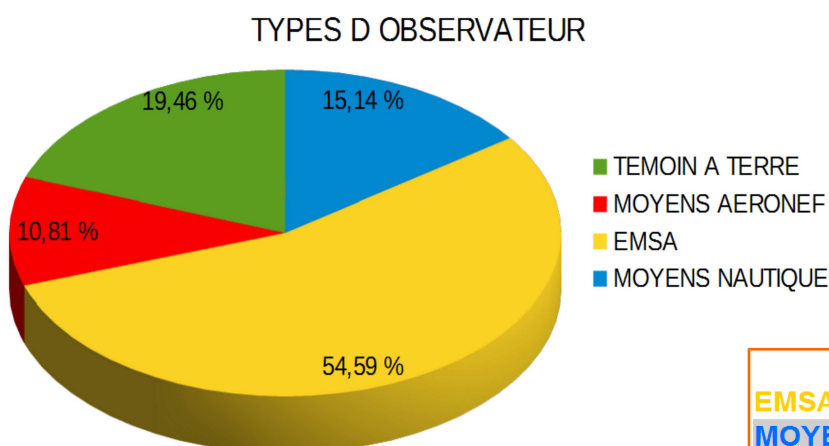
3 – Nature des pollutions



Nature des pollutions (hors pollutions "infirmes")

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 (par évaporation ou brassage naturel) ou lors d'un simple brassage mécanique réalisé par un moyen nautique dépêché sur zone.

4 – Origine des signalements



	2016	2017
EMSA	38,00 %	54,59 %
MOYENS NAUTIQUES	11,00 %	15,14 %
MOYENS AERONEF	25,00 %	10,81 %
TEMOINS A TERRE	26,00 %	19,46 %

Les signalements issus d'une détection satellitaire sont en hausse, en raison notamment de l'augmentation du nombre de créneaux de survol réservés par la Préfecture maritime auprès de l'EMSA. Les signalements réalisés par des moyens nautiques connaissent une légère augmentation. *A contrario*, on constate une baisse significative des signalements par moyens aéronefs, imputable notamment à la reconfiguration des moyens AEM spécialisés dans la détection des pollutions.

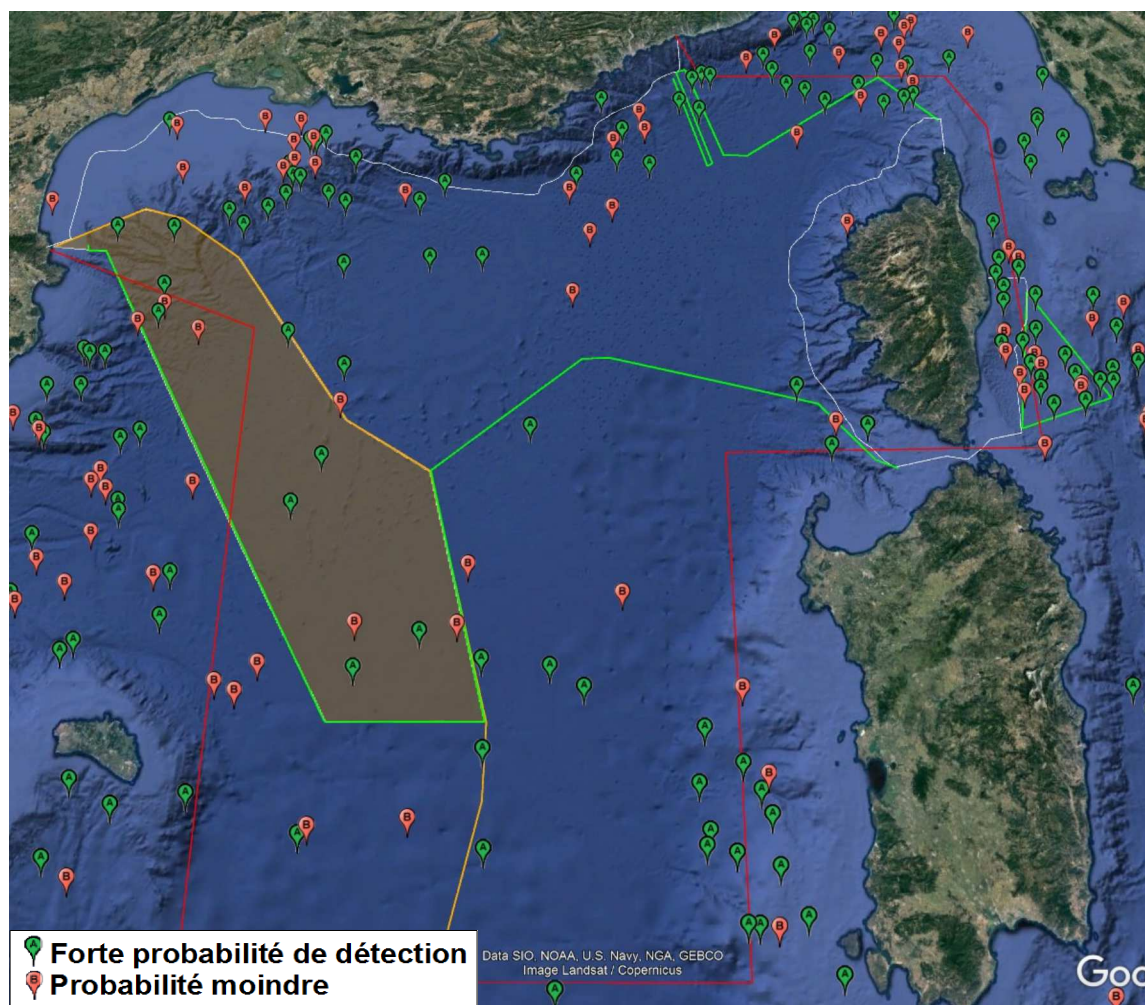
5 – Observations par les satellites du réseau Cleanseanet

Sur la base des prévisions mensuelles des passages satellitaires de l'EMSA, la préfecture maritime de la Méditerranée 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 2017, le volume de passages satellite est en forte augmentation (341 passages programmés contre 241 en 2016), Les supports utilisés par l'EMSA évoluent, laissant place à des technologies de détection de plus en plus modernes et fiables. Ainsi, le satellite ancien RADARSAT-2 est de moins en moins utilisé, au profit de SENTINEL-1. Les résultats des détections sont transmis au CROSS Méditerranée environ 30 minutes après le passage du satellite, ce qui correspond au délai nécessaire à leur analyse par les équipes de l'EMSA..

Le bilan des 341 passages programmés est le suivant :

- 19 passages annulés ou liés à une anomalie du satellite ;
- 84 passages sans détection ;
- 238 passages reportant **96 détections en zone française** (mer territoriale et ZEE).



Détections satellitaires 2017

Tout comme les années précédentes, le positionnement des détections sur la carte montre un lien étroit entre la localisation des pollutions et les principales routes commerciales (axe Gênes - sud Italie via Est Corse ; axes Gênes - Barcelone et Fos - Barcelone).

6 – Faits marquants 2017

- **Opération Surpol La Garde n°118 du 22 Septembre 2017**

Flagrant délit de rejet d'hydrocarbure par le support de plongée « MONTE CRISTO ».

Organismes de confirmation :

- Hélicoptère de la Douane ;
- Vedette des Affaires Maritimes PM 29 « MAUVE »

Alors qu'il survole les calanques de Cassis, l'hélicoptère de la Douane repère une nappe d'hydrocarbures, à proximité du support de plongée "MONTE CRISTO". L'information est relayée à la vedette "MAUVE" des Affaires maritimes, qui se rend sur zone afin de constater la pollution. Un procès-verbal est dressé à l'encontre du contrevenant. Ces éléments ont permis aux autorités de diligenter une procédure pour flagrant délit de rejet illicite en mer.



7 – Conclusion du bilan SURPOL

L'année 2017 a vu une stabilisation du nombre de signalements de pollutions, par rapport aux trois précédentes années. Le nombre relativement élevé de signalements enregistrés (185, contre 115 en 2014, 143 en 2015 et 190 en 2016) tient notamment à l'augmentation du nombre de passages de satellites EMSA. L'essentiel des signalements ont toutefois été infirmés à la suite de leur relocalisation par un moyen habilité, ce qui démontre la nécessité du constat "*in situ*" des primo-détections (notamment satellitaires) par des organismes expérimentés. L'action des moyens nautiques, et surtout aériens, de l'action de l'État en mer, permet au CROSSMED d'accomplir pleinement sa mission de surveillance des pollutions, dans un double objectif de prévention et de répression des atteintes à l'environnement marin.

6 - 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 12 émetteurs (6 émetteurs sur la façade continentale et 6 en Corse). Pour l'année 2017, ont été assurées (Corse et continent) :

- **13054** vacations de bulletins côtiers;
- **55139** 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 2017 est de 2171 bulletins réguliers et 1662 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. En 2017, **3610 bulletins réguliers** nationaux et internationaux et **621 bulletins exceptionnels** ont ainsi 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 REPCET, désormais officiel en France, de report et de visualisation des cétacés, développé par l'association « Souffleurs d'écume » 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 de cétacés sont saisies par les navires participant à cette mission d'observations, dont ceux de l'État français (Marine nationale, affaires maritimes, douane,...), ou de compagnies maritimes transitant régulièrement dans la zone (La Méridionale, Corsica Linéa, Corsica ferries, France Télécom Marine, Costa Croisière,...) ou par le CROSSMED, sur les reports téléphoniques ou radios, de navires, voiliers 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 2017, 868 reports d'informations sur REPCET proviennent du CROSSMED. Les cétacés y représentent 46% des observations du CROSS, les autres étant des objets dérivants (en majorité des troncs d'arbres).

5 - Conclusion du bilan RSM

Au niveau quantitatif, les diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) représentent 261 jours d'émissions pour au moins une des régions côtières. Pour le large, ces diffusions représentent 184 jours sous BMS.

Pour l'aspect technique, la quasi-généralisation de la liaison IP avec les émetteurs, l'installation d'émetteurs supplémentaires en Corse et une politique de maintenance efficace ont permis d'assurer la disponibilité quasi-permanente de l'ensemble des stations radio-émettrices.

La généralisation de la diffusion météo cyclique sur le continent (et à terme en Corse) est très appréciée (à la lecture des enquêtes de satisfaction clients). Associée, pour pallier aux zones d'ombres, à des diffusions par vacation sur certains points « bas » (Agde, Planier, Camarat), elle permet d'assurer la mise à disposition des bulletins météo et surtout des BMS tout au long de l'année, avec une très bonne continuité.

7 - ACTIONS DE PRÉVENTION 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 d'entretenir 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 9001-2015.
- 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 2017, le CROSS Méditerranée s'est employé à rayonner par :

- sa participation active à la journée nationale du sauvetage en mer ;
- 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. Il a notamment participé aux manifestations du 60ème anniversaire de la Sécurité Civile.



Journée sécurité plongée



Rencontre avec la station SNSM de Cros de Cagnes

1 – Visites des centres

Au cours de l'année 2017, le centre principal de La Garde et le centre secondaire de Corse ont accueilli **près de 1350 visiteurs**, parmi lesquels on peut distinguer :

- 340 partenaires : SNSM, équipages de moyens SAR, unités de la marine nationale, responsables et personnels des centres opérationnels, pompiers, gendarmes, etc. ;

- 340 marins de la marine nationale (CIN, Base navale, PMM, navires...) ;
- 100 marins, plaisanciers, pratiquants et moniteurs de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer, plongée....) et élèves d'écoles d'enseignement maritime ;
- 10 étudiants, lycéens et écoliers ;
- 240 auditeurs (IHEDN, CESM, FMES,...) ;
- 300 jeunes participant aux "journées du citoyen" (anciennement journées de préparation à la défense) ;
- 23 « VIP », autorités françaises ou étrangères.

2 – Actions de prévention et de formation

Le CROSS a participé en 2017 à de nombreuses actions de prévention au profit des usagers de la mer et de partenaires institutionnels ou occasionnels.

Cette participation a consisté, pour l'essentiel, en des interventions à l'occasion de stages, manifestations sportives, salons nautiques, 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.

Journée nationale du sauvetage en mer



Visite de Mr Sébastien Le Cornu

Secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la Transition Écologique et Solidaire.



8 - CONCLUSION

L'année 2017, montre une activité en légère hausse dans les opérations d'assistance et de sauvetage (+91), mais finalement assez semblable à celle des années précédentes ; une météo plus capricieuse et une présence croissante de vacanciers sur nos côtes expliquent peut-être cette tendance. On note surtout avec attention l'augmentation du nombre de personnes décédées lors d'activité subaquatiques (+6) et ce, malgré les actions de préventions et d'informations qu'ont continué à mener en 2017, 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 une pré-saison très active, toujours dans le traitement des incidents et accidents de plongée (malgré une baisse des incidents en 2017) et les assistances aux bateaux et équipages insuffisamment préparés. 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.

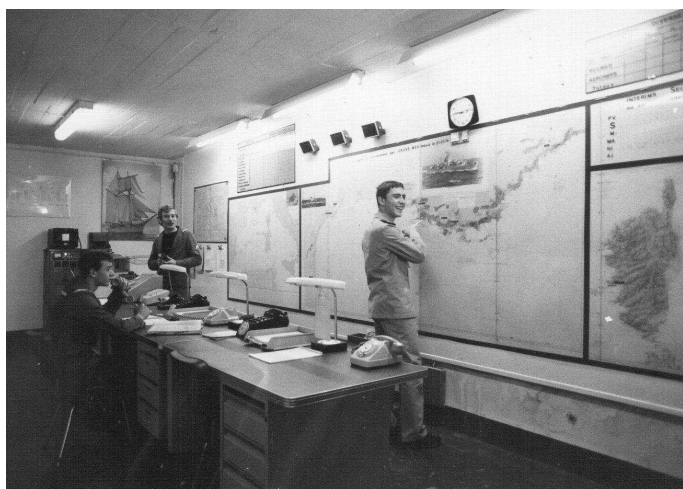
Comme pour les années précédentes, l'analyse des opérations de secours maritime révèle invariablement des problèmes de responsabilité humaine, de l'inexpérience à l'inconscience, de la méconnaissance et la surestimation de ses « forces ». Malgré des actions de sensibilisation et d'information fortes réalisées sous l'impulsion de la préfecture maritime - qui a conçu trois clips vidéo diffusés dans les médias nationaux et locaux – et le concours des différentes fédérations concernées par les loisirs nautiques et la plaisance, la connaissance des moyens et méthodes d'alerte, par téléphone 196 ou VHF 16, ou des bonnes pratiques demeure encore insuffisante. De nouvelles actions sont déjà programmées pour l'année 2018 afin de maintenir une prévention forte tout au long de l'année,

Les missions de surveillance de la navigation et de surveillance des pollutions, impactées aussi par la saisonnalité (en particulier pour la gestion des mouillages des yachts et navires à passagers, ou la typologie des détections possibles de pollutions marines) sont au cœur de l'activité quotidienne des équipes de quart du CROSSMED, attaché à ces missions de préservation de la mer ; cela implique un renforcement des formations internes des opérateurs et l'envoi des personnels des cellules SURNAV et SURPOL dans des formations nationales(ENSAM, CEDRE) voire européennes (EMSA). Le sous-CROSS Corse a vu son rôle conforté dans sa mission SURNAV et a maintenu l'effort de formation au profit des sémaphores de l'Île de Beauté ; le DST du canal de Corse est désormais bien connu des navires et la coopération avec les sémaphores montre son efficience grâce aux consignes rédigées en partenariat avec la FOSIT. Souhaité par le CROSSMED pour améliorer en outre le traitement du Compte Rendu Obligatoire « CRO » et être en cohérence avec les réglementations internationales, l'arrêté du PREMAR sur les Bouches de Bonifacio devrait être refondu et publié avant l'été 2018. S'agissant de la mission SURPOL, son intégration dans le système de management de la qualité du CROSS Méditerranée a été officialisée lors la certification du centre à la nouvelle norme ISO 9001:2015 en mars 2018, preuve de l'importance accordée à cette activité de préservation de l'environnement marin.

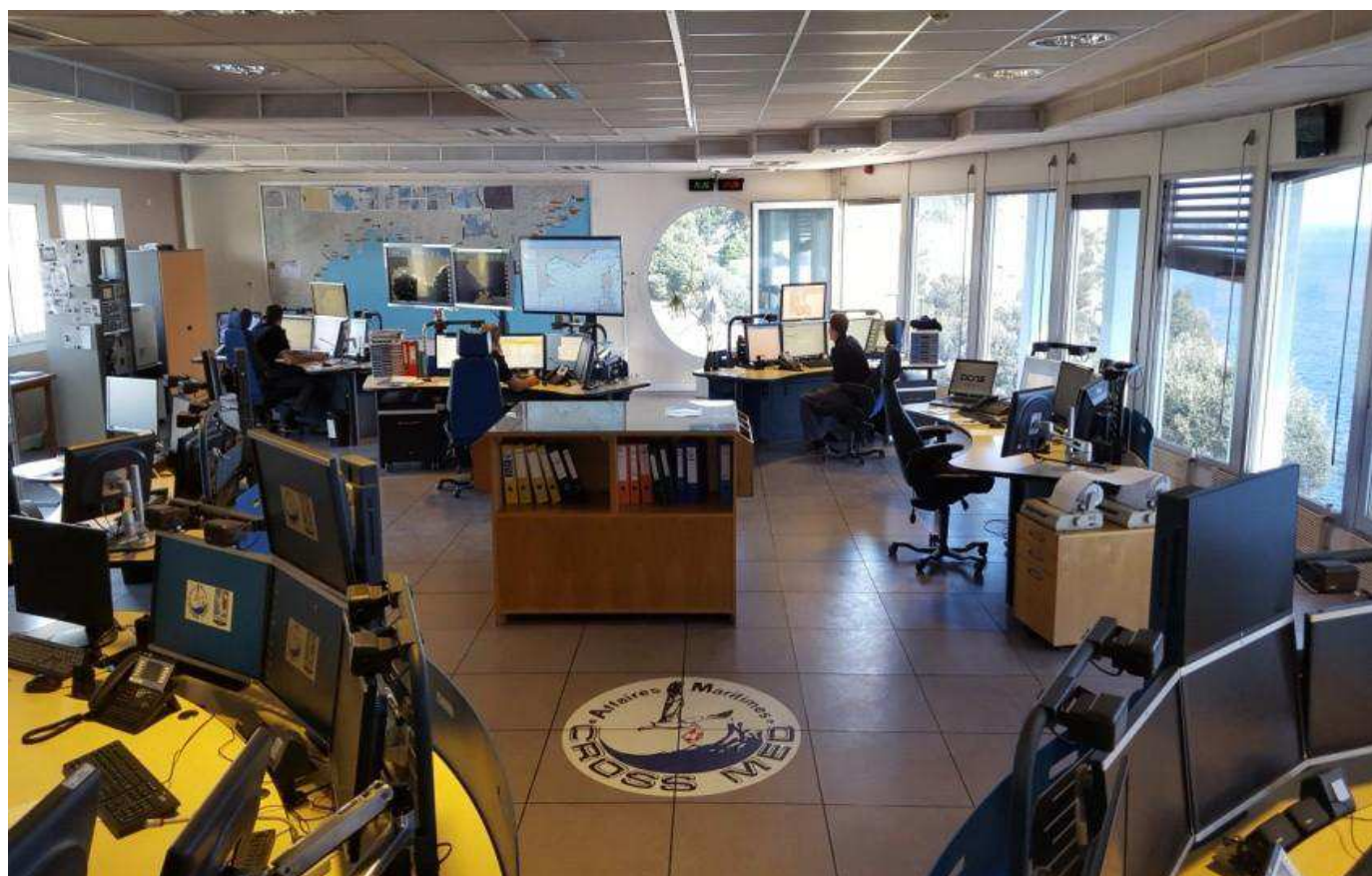
L'année 2018 devra poursuivre les chantiers et défis lancés depuis 2015, qui touchent à la fois au renforcement de la formation des personnels dont la compétence est « l'image du CROSS » et à la modernisation des installations techniques et opérationnelles, actions obligatoires et préalables à l'optimisation de l'organisation des CROSS.

Depuis bientôt 50 ans le CROSS Méditerranée, avec son centre principal installé en 1968 à La Garde, renforcé en 1985 par le centre secondaire en Corse, veille sur les marins, les navires et la mer; armé 24h/24h, il est devenu au fil des années **un point de contact permanent et reconnu entre la mer et la terre,** qui s'adapte (et doit s'adapter) sans cesse aux évolutions et aux exigences de ses missions, à une activité maritime croissante, dans un environnement fragile que les marins, en mer comme à terre souhaitent préserver. Dans une zone de responsabilité étendue, soumise à une saisonnalité forte, et où la proximité avec les partenaires est essentielle, le modèle « centre principal + centre secondaire » montre sa pertinence et son efficience.

Le CROSS Méditerranée – MRCC La Garde 1968



Le CROSS Méditerranée – MRCC La Garde 2018



9 - LISTE DE DIFFUSION

- **SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MER - ORGANISME SECMAR/CoFGC**
- **REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA FRANCE À L'OMI (LONDRES)**
- **MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (MTES)**
 - *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*
 - *MRCC ALGER (CNOSS)*
- **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)*
- **PRÉFECTURE DE ZONE DE DÉFENSE**
 - *EMZ/COZ*
- **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 - JRCC/MRCC**
 - *Gris-Nez/Jobourg/Corsen/Etel/Antilles – Guyane/Réunion*
 - *Papeete/Nouméa*

- **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)*
 - *Occitanie (Sète)*
- **SERVICE DES PHARES ET BALISES**
 - *Méditerranée*
 - *Adjoint Corse*
- **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA DOUANE**
 - *CODM Marseille*
 - *BSAM Hyères (avions - hélicoptère)*
- **MARINE NATIONALE**
 - *CECMED :*
 - *Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT TOULON)*
 - *BAN Hyères : Commandement BAN – Flottilles 31F (CAIMAN) - 35F (DAUPHIN SP) - 36F (PANTHER)*
 - *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)**
 - *Base de Nîmes*
 - *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 66/11/34/30/13/83/06/2A/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*
 - *SAMU 66/11/34/30/13/06/2A/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(CEDRE)**
- **CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES (CSNPSN)**
- **INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)**



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

