

# RAPPORT

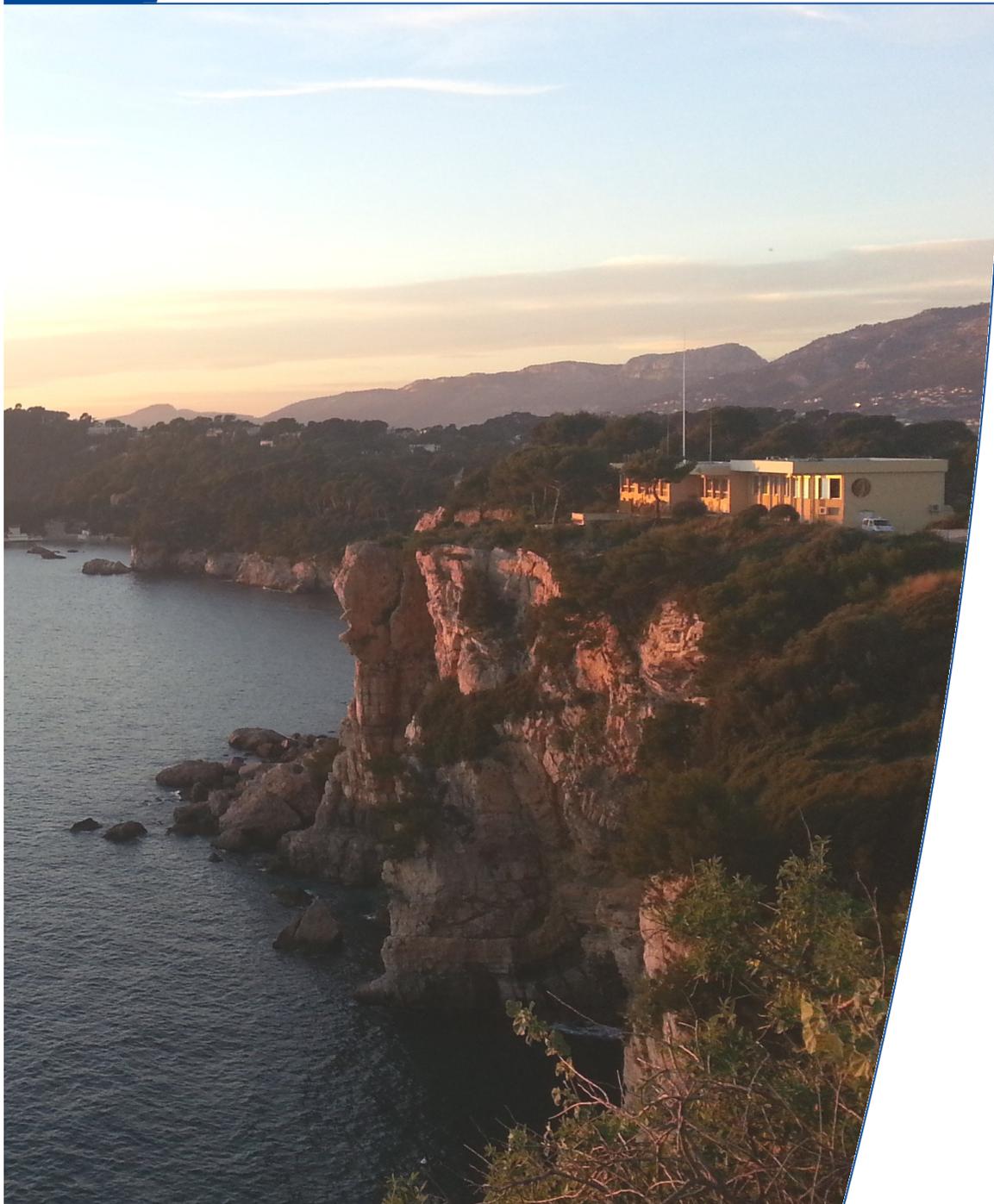
*Direction des affaires  
maritimes*

*Direction  
interrégionale de la  
mer Méditerranée*

*Centre régional  
opérationnel de  
surveillance et de  
sauvetage*

# BILAN D'ACTIVITÉ CROSS Méditerranée

## 2019



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	28/01/20	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

<b>AC1AM Philippe Michaud – Directeur du CROSS Méditerranée</b>
Tél. : 04.94.61.71.10
Courriel : <a href="mailto:cross-med-la-garde@developpement-durable.gouv.fr">cross-med-la-garde@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Rédacteurs

---

AC1AM Philippe MICHAUD  
AC2AM Olivier DREVON  
LV Sébastien TOURNE  
A1AM Alice BOIFFIN

## Relecteurs

---

AC1AM Philippe MICHAUD  
AC2AM Olivier DREVON  
A1AM Anne-France MATTLET

## Références intranet

---

<http://intra.cross.i2/bilan-d-activite-r836.html>

<http://intra.secumar.metier.i2/bilans-r1740.html>

# Sommaire

<b>MÉMENTO.....</b>	<b>5</b>
<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>8</b>
<b>-1- MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR).....</b>	<b>10</b>
1.1. Synthèse de l'année écoulée.....	10
1.1.1. Nombre d'opérations.....	10
1.1.2. Répartition par type d'opération.....	10
1.1.3. Répartition mensuelle.....	11
1.2. Bilan humain.....	11
1.3. Bilan par activité.....	12
1.3.1. Typologie des activités impliquant des flotteurs.....	12
1.3.2. Typologie des événements impliquant des navires armés au commerce.....	12
1.3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance.....	12
1.3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques ».....	14
1.4. Répartition géographique des opérations.....	15
1.4.1. Répartition par département.....	15
1.4.2. Répartition par zone.....	15
1.5. Moyens de transmission de l'alerte.....	16
1.6. Moyens d'intervention engagés.....	17
1.6.1. Moyens terrestres.....	17
1.6.2. Moyens nautiques.....	17
1.6.3. Moyens aériens.....	18
1.7. Conclusions et perspectives SAR.....	19
<b>-2- MISSION SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME (SURNAV).....</b>	<b>21</b>
2.1. Les objectifs réglementaires.....	21
2.2. Synthèse de l'activité opérationnelle SURNAV.....	22
2.2.1. Le volume des opérations SURNAV du CROSS Méditerranée.....	22
2.2.2. Le dispositif de route recommandée des Bouches de Bonifacio.....	23
2.2.3. Trafic dans le Canal de Corse.....	24
2.3. Faits marquants.....	25
2.4. Conclusion du bilan SURNAV.....	27
<b>-3- MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS.....</b>	<b>28</b>
3.1. Synthèse de l'année.....	28

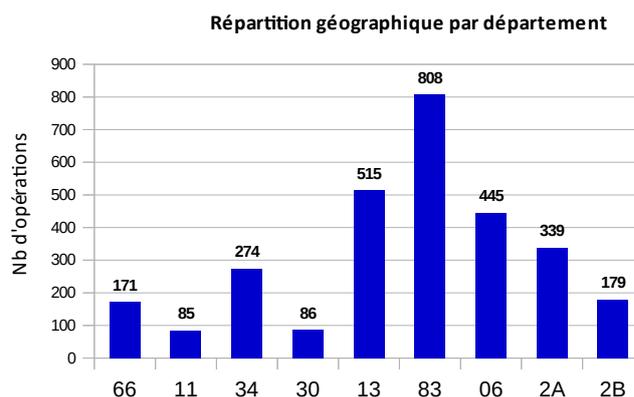
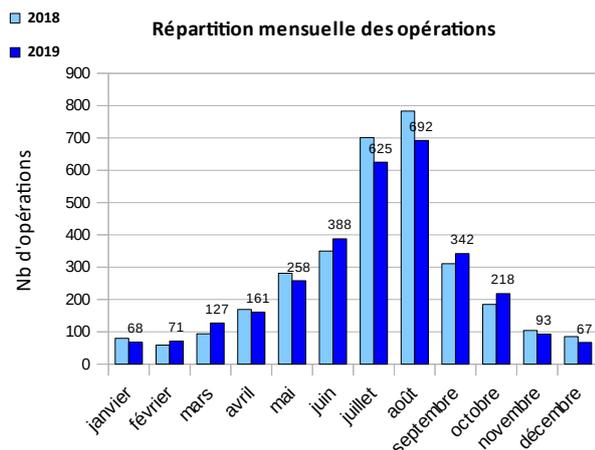
3.2. Répartition géographique des pollutions.....	29
3.3. Nature des pollutions.....	30
3.4. Origine des signalements de pollutions.....	31
3.5. Observations satellitaires par le système CleanSeaNet / SEG de l'EMSA.....	31
3.6. Faits marquants.....	32
3.7. Conclusion du bilan SURPOL.....	34
<b>-4- MISSION DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS DE SECURITE MARITIME (RSM).....</b>	<b>35</b>
4.1. La mission RSM.....	35
4.2. Diffusion des bulletins météorologiques.....	35
4.2.1. Bulletins météorologiques côtiers (en phonie).....	35
4.2.2. Bulletins météorologiques pour le large (en phonie).....	36
4.2.3. Diffusion NAVTEX.....	36
4.3. Diffusion des Avis Urgents aux NAVigateurs (AVURNAV).....	36
4.4. Diffusion des Real time Plotting CETaceans (REPCET).....	36
4.5. Conclusion du bilan RSM.....	37
<b>-5- ACTIONS DE PRÉVENTION ET DE RELATIONS PUBLIQUES.....</b>	<b>38</b>
5.1. Visites des centres.....	38
5.2. Actions de formation et de prévention.....	39
<b>LISTE DE DIFFUSION.....</b>	<b>40</b>

# Mémento

## Les principaux chiffres de 2019

### 1. Mission Recherche et sauvetage

**Nombre total d'opérations coordonnées ou suivies : 3110**



**Une activité SAISONNIERE :**

65,8 % des opérations surviennent au cours de la saison estivale (juin à septembre).

**Une activité LOCALISEE**

94% des opérations se déroulent en zone côtière, à une distance de la côte inférieure à 12Nq (eaux intérieures ou mer territoriale).

**Secteurs d'activité concernés :**

- 77,03 % plaisance
- 12,58 % loisirs nautiques
- 7,38 % commerce
- 1,23 % pêche professionnelle
- 1,78 % autres

**Une activité CIBLEE :**

89,61 % des opérations concernent la navigation de plaisance ou les loisirs nautiques – 8,61 % concernent des professionnels (pêche ou commerce).

**Bilan humain :**

7293 personnes impliquées dont 1175 secourues, 4345 personnes assistées, 35 décédées et 7 disparues.

Parmi les personnes décédées figurent notamment 4 baigneurs, 6 plongeurs bouteille, 2 chasseurs apnéistes, 2 hommes à la mer, 6 plaisanciers ou passagers de paquebots décédés à bord de cause médicale, 2 professionnels, l'un décédé à l'occasion d'un abordage entre deux yachts, l'autre, un pêcheur, décédé d'un arrêt cardiaque suite à l'incendie de son navire et 2 personnes emportées par une lame. En outre, on relève cette année 7 découvertes de corps en mer.

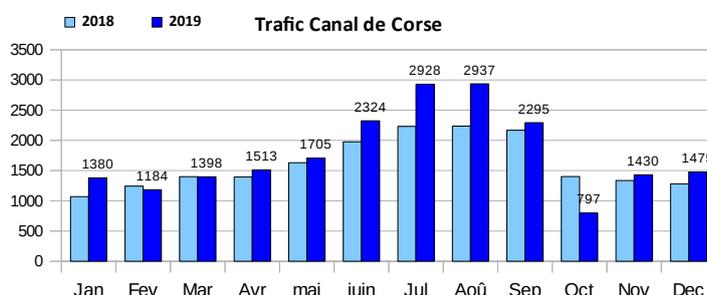
**Bilan des moyens engagés :**

- Moyens aériens : 193 engagements pour un total de 275 heures de vol ;**

- **Moyens nautiques** : 2492 engagements (dont 1461 SNSM / 58,62 %) pour un total de **3814 heures** de navigation ;
- **Moyens terrestres** : 1232 engagements.

## 2. Mission Surveillance de la navigation

- **79 navires en avarie ou stoppés pour opération de maintenance** suivis au titre des fonctions de service d'assistance maritime (MAS) ;
- **Au titre de la mission de surveillance du trafic** :
  - **766 navires en dérive contrôlée en attente d'ordre ou d'opérations commerciales** suivis ;
  - **1946 navires au mouillage dans les eaux territoriales ou intérieures**, suivis dans le cadre d'une escale ou d'une attente d'entrée au port (546 navires de commerce + 1536 yachts ou navires à passagers) ;
  - **33 refus de mouillage** notifiés à des navires en raison de critères de sécurité et/ou sûreté et/ou environnementaux non satisfaits ;
- **3548 navires enregistrés et suivis** par le sémaphore de Pertusato, sous l'autorité du CROSS, lors de leur transit par les Bouches de Bonifacio ;
- **21366 transits de navires via le dispositif de séparation de trafic (DST) du Canal de Corse.**



## 3. Mission surveillance des pollutions

- **208 détections ou signalements<sup>1</sup>** de pollution dont : 74 (36%) confirmés (dont 78 % ayant pour origine un déversement d'hydrocarbures), 74 (36%) infirmés et 60 (28%) indéterminés ;
- Sur les 208 **signalements** : 49 % sont issus d'une détection satellitaire et 51% sont situés en zone côtière ;
- **58 pollutions par hydrocarbure confirmées.**

## 4. Mission renseignements de sécurité maritime

Au titre de cette mission, le CROSSMED dispose de 12 émetteurs (6 émetteurs sur la façade continentale et 6 en Corse). Pour l'année 2019, ont été assurées (Corse et continent) :

- **16 137 vacations de bulletins météorologiques côtiers** auxquelles s'ajoutent **9 806 diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS)<sup>2</sup>**;

1 Les « détections » de pollutions sont issues de l'analyse de clichés provenant du système européen SafetyNet. Elles découlent de variations locales de la « rugosité » du plan d'eau qui peuvent être liées à la présence de polluants, comme à des effets naturels liés au vent, à la présence de courants ou à une thermocline. Elles n'impliquent donc pas nécessairement de pollutions et doivent autant que possible faire l'objet d'une confirmation par témoin habilité.

2 Un *BMS côte* est émis dès que le vent atteint force 7 Beaufort en rafales. Il est alors diffusé toutes les heures par le CROSS

- **2 141** vacations de bulletins météorologiques pour le **large** auxquelles s'ajoutent **1 549** diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS)<sup>3</sup>;
- **1 167** diffusions de bulletins NAVTEX réguliers nationaux et internationaux auxquelles s'ajoutent les diffusions de **652** bulletins exceptionnels.

## **5. Relations publiques, rayonnement et actions de prévention**

---

Au cours de l'année 2019, le centre principal de La Garde et le centre secondaire de Corse ont accueilli près de **930 visiteurs**, parmi lesquels on peut distinguer : 310 partenaires (SNSM, équipages de moyens SAR, unités de la marine nationale, pompiers, gendarmes, etc.), 230 marins de la marine nationale, 130 marins, plaisanciers, pratiquants et moniteurs de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer, plongée) et élèves d'écoles d'enseignement maritime, 20 étudiants, lycéens et écoliers, 240 autorités et auditeurs (IHEDN, CESM, FMES).

---

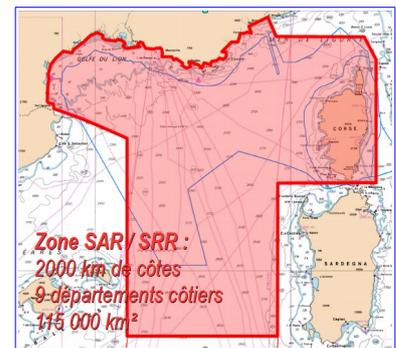
3 Un *BMS large* est émis dès que le vent atteint force 8 Beaufort en rafales. Il est alors diffusé toutes les heures par le CROSS

# 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 Med), 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).

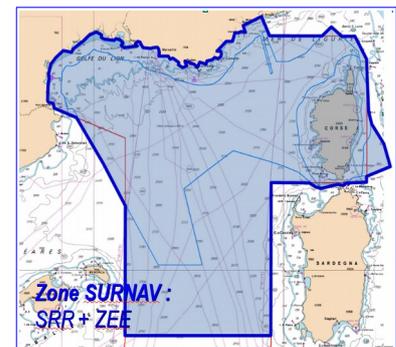
## *Mission SECMAR :*

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI conclue à Hambourg le 27 avril 1979), le CROSS est **Centre de Coordination du Sauvetage Maritime** (MRCC). Il a compétence en la matière sur l'ensemble de la zone de responsabilité (« Région Recherche et Sauvetage - SRR ») confiée à la France en Méditerranée, dont la superficie totale couvre 115 000 km<sup>2</sup> - en rouge, ci-contre.



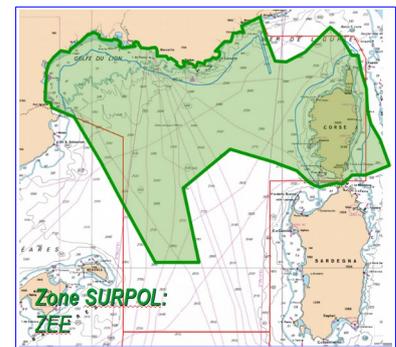
## *Mission SURNAV :*

Le CROSS MED assure également, au titre du décret 2011-2182 du 29 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime et de l'instruction du secrétariat général de la mer du 29 juillet 2004, relative à l'accueil des navires en difficulté dans des lieux de refuge, une mission de **surveillance de la navigation** (SURNAV) et de **service d'assistance maritime** (MAS), ceci dans les zones de souveraineté française ainsi que dans la SRR, en bleu ci-contre.



## *Mission SURPOL :*

Il exerce, au titre de l'instruction du 21 février 2011 du directeur des affaires maritimes, la fonction de centre référent dans le domaine de la **recherche et de la constatation des rejets illicites commis dans le milieu marin** (SURPOL) pour la totalité de la zone économique exclusive française en Méditerranée (en vert ci-contre). Sous l'autorité du Préfet maritime, le CROSS centralise et exploite les informations de pollutions maritimes, en informe les autorités compétentes et assure la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions.



## *Mission RSM :*

Le CROSS assure enfin 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, ainsi que les vacances NAVTEX pour sa zone.

**Le centre secondaire d'Aspretto** conduit, pendant ses créneaux horaires d'activation, 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.

Ce bilan 2019 présente l'activité opérationnelle du CROSS Méditerranée, centre certifié ISO 9001:2015, qui occupe 24 heures sur 24, toute l'année, les 65 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 2019, reflétant exclusivement une activité opérationnelle, **il importe de souligner le travail essentiel du personnel du centre opérationnel, soutenu 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 la performance et l'efficacité de la réponse opérationnelle ;
- 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, assurer l'animation du réseau des partenaires du CROSS ainsi que la participation aux actions de rayonnement et de prévention des accidents et évènements de mer.

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

La Garde, le 10 mars 2020

L'administrateur en chef des affaires maritimes  
Philippe Michaud  
Directeur du CROSS Méditerranée

*signé : Philippe Michaud*

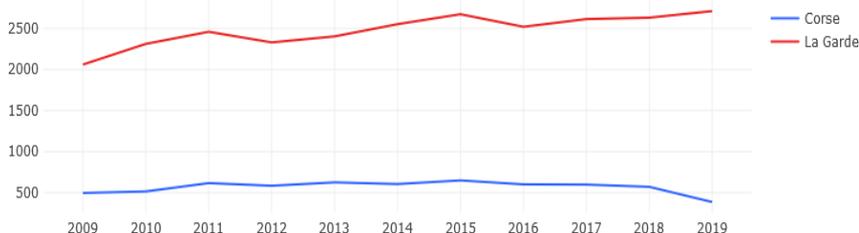
# -1- Mission RECHERCHE et SAUVETAGE (SAR)

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.

## 1.1. Synthèse de l'année écoulée

### 1.1.1. Nombre d'opérations

Le niveau global d'opérations coordonnées<sup>4</sup> – **3110** – est légèrement inférieur à 2018 où 3202 opérations avaient été coordonnées ou enregistrées. Les parts relatives du centre principal de La Garde (« CROSSMED La Garde ») et du centre secondaire d'Aspretto (« CROSSMED en Corse ») montrent une nette augmentation de la part du centre principal, respectivement 87% et 13% en 2019 contre 82 % et 18 % en 2018. Cela est dû essentiellement aux contraintes d'effectifs qu'a connu le centre secondaire lors de la saison estivale, qui ont conduit à des réductions de plages d'ouverture, voire à des fermetures ponctuelles du CROSS Med en Corse avec reprise totale de la veille par le centre principal, donc report des opérations corses sur le Centre de La Garde.



**Cette statistique intègre les avaries des navires de commerce** (79 opérations en 2019), 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 ou de manœuvre du navire ne constitue pas un danger pour la navigation ou une menace de pollution.

### 1.1.2. 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 l'urgence de la réponse opérationnelle ainsi que la nature des moyens engagés.

<sup>4</sup> en 2019, 1533 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 ne sont pas comptabilisés dans le présent bilan, 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.

En 2019, la classification des opérations s'est établie comme suit :

- **46,30 % d'opérations MAS** (1 440) : assistance aux biens - y compris en présence de personnes embarquées exposées à un danger potentiel à terme ;
- **40,32 % d'opérations SAR** (1 254) : secours aux personnes (les personnes impliquées sont exposées à un danger grave et imminent) ;
- **0,51 % d'opérations SUR** (16) : relatives à des troubles à l'ordre public ;
- **12,86 % d'opérations DIV** (400) : toute activité ne relevant pas d'une des trois catégories précédentes, mais dans laquelle le CROSS a eu une intervention significative.

### 1.1.3. Répartition mensuelle

L'activité SECMAR a connu une très légère augmentation pour les 6 premiers mois de l'année par rapport à 2018 (1073 opérations comptabilisées au 1er juillet 2019 contre 1033 opérations au 1er juillet 2018). Le mois d'août demeure la période la plus dense de l'année avec, en 2019, un total de 692 opérations coordonnées (783 en août 2018). Le pic d'activité a été atteint le 11 août 2019 avec 43 opérations en une journée (48 opérations le 21 juillet 2018).



La **saison estivale** (juin à septembre inclus) concentre plus des deux tiers de l'activité du CROSSMED dans son ensemble et, pour le centre secondaire d'Aspretto, 88% du total annuel d'opérations en Corse. A partir du 15 août, le nombre d'opération baisse progressivement avec le départ des vacanciers.

## 1.2. Bilan humain

Le nombre de personnes impliquées dans les opérations du CROSS est en légère baisse cette année par rapport à 2018. Ainsi, les 3110 opérations de 2019 ont impliqué un total de 7293 personnes. Près des deux tiers (63%) de ces personnes sont des plaisanciers français. Au total :

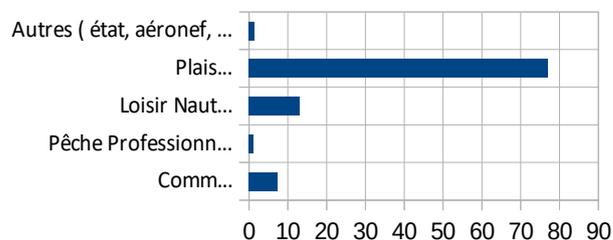
- 1175 personnes **secourues** et 4345 **assistées** (cf. classification SAR ou MAS) – chiffres en baisse par rapport à 2018 (1378 *personnes secourues* / 4628 *assistées*)
- 35 personnes décédées en mer dont:
  - ✓ 7 découvertes de corps ;
  - ✓ 4 baigneurs ;
  - ✓ 6 plongeurs bouteille et 2 chasseurs apnéistes ;
  - ✓ 4 personnes malades ayant fait l'objet d'une décision d'évacuation médicalisée depuis un navire de plaisance ou à passagers ;
  - ✓ 2 personnes emportées par une lame depuis la côte et 2 hommes à la mer tombés d'un navire ;
  - ✓ 2 professionnels, l'un décédé à l'occasion d'un abordage entre deux yachts, l'autre, un pêcheur, décédé d'un arrêt cardiaque suite à l'incendie de son navire.
- Enfin, sont à déplorer **7** disparitions.

### 1.3. Bilan par activité

Sur les 3110 opérations coordonnées par le CROSS en 2019, 2831 (91%) ont impliqué un flotteur.

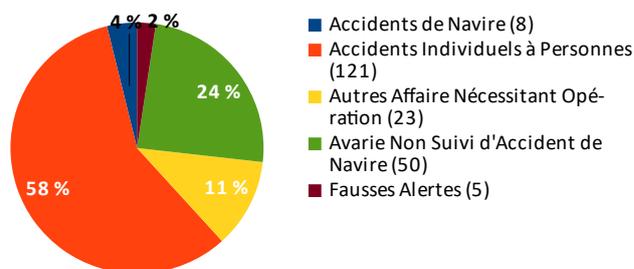
#### 1.3.1. Typologie des activités impliquant des flotteurs

7,38% des opérations coordonnées en 2019 ont concerné la navigation de commerce, 1,23% la pêche professionnelle, 12,58% les activités de loisirs nautiques (y compris la pratique de la plongée) et 77,03% les activités de plaisance (y compris les affaires impliquant des annexes). Les 1,78 % d'opérations restantes ont concerné des affaires impliquant des navires d'État, ainsi que des aéronefs.



#### 1.3.2. Typologie des événements impliquant des navires armés au commerce

Le volume des opérations « commerce » pour 2019 reste stable par rapport à 2018 (209 opérations pour 2019 et 207 pour 2018). L'aide médicale en mer (Accidents Individuels à la Personnes) représente cette année encore l'essentiel des événements pour ce segment, avec 57,9% des opérations. Elle concerne principalement les paquebots et les ferries, très présents dans la zone, et peut concerner parfois la grande plaisance (ex : yachts).

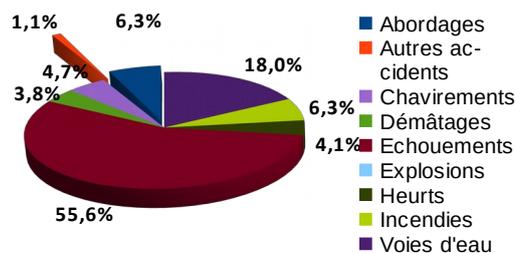


#### 1.3.3. Typologie des événements impliquant des navires de plaisance

Le nombre d'opérations impliquant des navires de plaisance représente 72,76% du total des opérations en 2019, soit 2263 affaires – des chiffres qui restent globalement stables en pourcentage par rapport à 2018 (2305 opérations / 72 %). Les accidents de navire représentent 19,61% de l'ensemble de ces opérations. La part des accidents individuels à personne est en forte augmentation cette année (14,62% en 2019 contre 10,8 % en 2018).

La part de la plaisance à moteur et celle de la plaisance à voile sont respectivement de 63,41 % (65,6% en 2018) et 36,58% (34,4% en 2018).

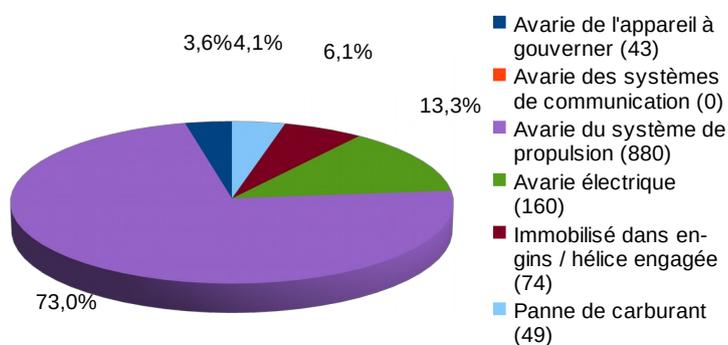
- **les accidents de navire de plaisance** (444) représentent 14,17 % du nombre d'opération sur les navires de plaisance ; la part des échouements augmente et reste la première cause d'accidents (247 opérations contre 241 en 2018). On note aussi une nette diminution des chavirements (21 opérations contre 34 en 2018).



	A Voile	A moteur
Abordage (28)	7	21
Autres accidents (5)	3	2
Chavirement (21)	11	10
Démâtage (17)	17	0
Échouement (247)	125	122
Heurt (18)	15	3
Incendie (28)	4	24
Voie d'eau (80)	29	51

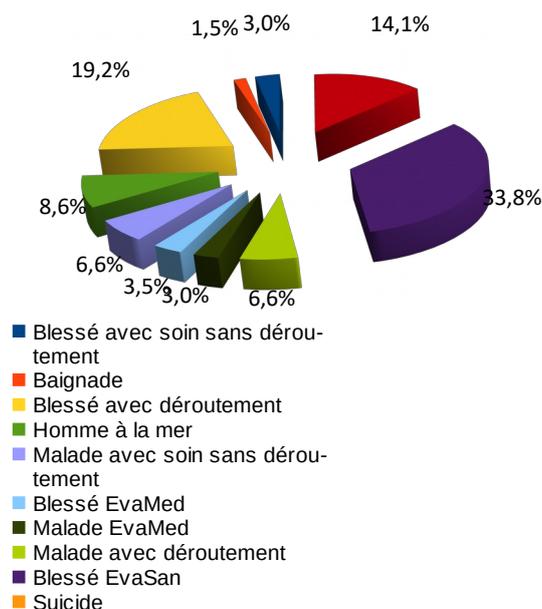
- **Les avaries sur navires de plaisance** diminuent légèrement en proportion et en valeur absolue (1206 opérations contre 1258 en 2018). Les avaries du système de propulsion (pannes moteur) restent les plus nombreuses (880 sur 1206), y compris pour la plaisance à voile. Ceci témoigne d'un défaut de préparation des navires ou d'une méconnaissance technique de la part des pratiquants, dont certains s'avèrent dans l'incapacité d'utiliser la voile pour se rapprocher d'un port.

	A Voile	A moteur
Avarie de l'appareil à gouverner (43)	23	20
Avarie du système de propulsion (880)	269	611
Avarie électrique (160)	35	125
Immobilisé dans engins / hélice engagée (74)	38	36
Panne de carburant (49)	9	40



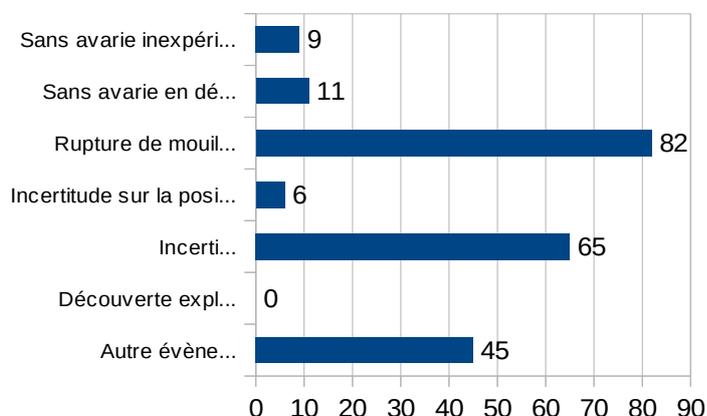
- **Les accidents individuels à personne** sur les navires de plaisance (hors plongée et chasse sous-marines) sont en baisse avec 197 opérations (contre 211 en 2018).

Répartition des accidents individuels à personne sur navire de plaisance (en nombre)	2018	2019
Baignade	5	3
Blessé avec déroutement	44	38
Blessé avec soins sans déroutement	12	6
Blessé avec évacuation médicale (EvaMed)	6	7
Blessé avec évacuation sanitaire (Evasan)	83	67
Homme à la mer	21	17
Malade avec déroutement	7	12
Malade avec soin sans déroutement	3	13
Malade EvaMed	9	6
Malade Evasan	19	28
Suicide	2	0



➤ La catégorie «autres affaires nécessitant opération» concerne 221 opérations d'assistance aux navires de plaisance dont 5% de plaisanciers sans avarie en dérive, 37,1% de ruptures de mouillage de navire de plaisance et 20,3% 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 cohérent (65 opérations contre 68 en 2018). Dans la plupart des cas, ces opérations sont déclenchées à la suite de l'observation, par des témoins à terre, de signaux pyrotechniques, ou encore par la découverte d'embarcations ou de matériel de loisirs nautiques (bouées plongeurs, voiles de kite surf ou encore planches à voile) abandonnées en mer. Ces affaires, la plupart du temps liées à l'inconscience/inconséquence, nécessitent fréquemment des recherches longues et complexes, impliquant de nombreux moyens terrestres, nautiques ou aériens.



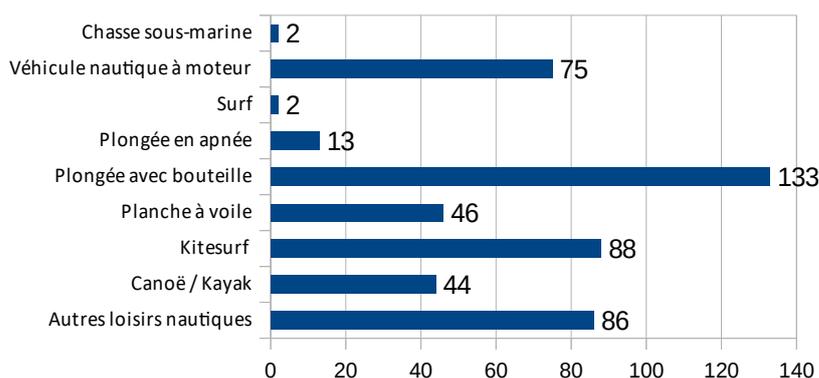
- Enfin, **134 fausses alertes** (193 en 2018) ont été constatées. Contrairement à une incertitude, une fausse alerte est prouvée. Dans la majorité des cas, l'alerte est déclenchée de bonne foi par la famille, inquiète d'un retard, ou par un témoin suspectant une difficulté. En revanche, lorsqu'il est avéré que la fausse alerte est liée à un canular ou à un acte malveillant dont l'auteur a pu être identifié, une plainte est systématiquement déposée.

#### 1.3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques »

Le nombre d'opérations relatives aux activités de loisirs nautiques s'élève pour cette année à 489 (en forte hausse par rapport aux 288 opérations de 2018) dont **133** liées à la plongée en bouteille (143 en 2018).

Les accidents de baignade signalés au CROSS baissent en revanche très sensiblement (49 opérations en 2019 contre 67 en 2018). L'une des raisons avancée tient aux conditions météorologiques qui ont été meilleures au cours de la saison 2019,

notamment en ce qui concerne le vent et la houle. Les accidents de baignade, dont la fréquence croît avec la fermeture des postes de plage (début et fin de saison), concentrent toujours un nombre important de décès (4 cas en 2019). L'essentiel de cette accidentologie se situe dans la bande des 300 mètres, où le CROSS reprend la coordination des opérations lorsque les moyens dont dispose le maire (postes de plage, sapeurs-pompiers) s'avèrent insuffisants ou sont fermés. 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** reste inchangé (88 opérations en 2018 contre 89 en 2019), tandis que le nombre d'opérations concernant les **planches à voile** reste stable (46 contre 52 en 2018).

Les interventions au profit de **kayaks (ou canoës) en difficulté** concernent 44 opérations. Elles ont souvent la même origine : une appréciation insuffisante des conditions météorologiques, notamment du mistral, contre lesquelles des kayakistes, même expérimentés, ne peuvent lutter longtemps, entraînant une dérive vers le large.

Les opérations liées aux **véhicules nautiques à moteur** augmentent sensiblement (75 opérations contre 52 en 2018).

Les opérations « **autres loisirs nautiques** » (86 contre 72 en 2018) 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 est stable** : on relève cette année 133 opérations et 5 décès (143 opérations et 5 décédés en 2018).

48 % des opérations se sont déroulés sur le littoral varois (52% en 2018) où on compte de nombreux sites de plongée .

## 1.4. Répartition géographique des opérations

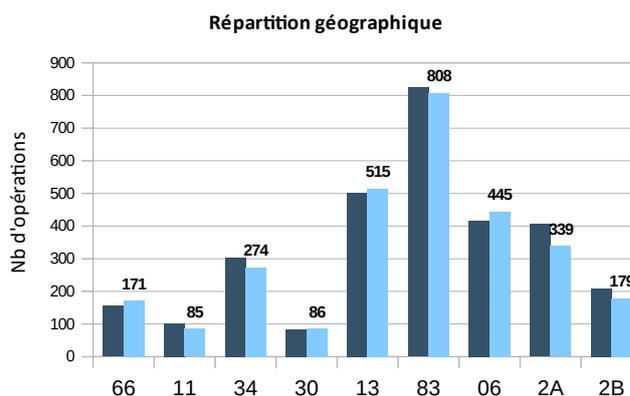
### 1.4.1. Répartition par département

Le Var est, comme chaque année, le département le plus accidentogène avec 808 opérations relevés en 2019. Un tel volume 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 en bouteille (64 événements).

Les trois départements de l'est méditerranéen (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes) concentrent à eux seuls 57 % de l'activité sauvetage (1768 opérations), soit quasiment trois fois plus que les quatre départements de l'ouest de la façade (Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault et Gard) qui cumulent 616 opérations.

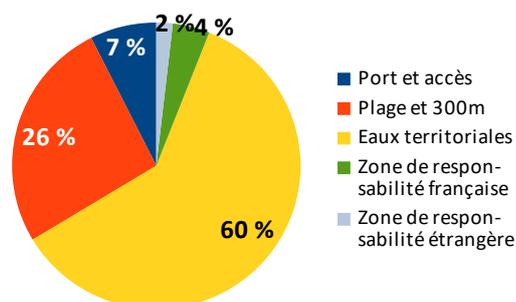
Sur les côtes de l'Île de Beauté, la Corse-du-Sud enregistre 339 opérations contre 179 pour la Haute-Corse.

■ 2018  
■ 2019



### 1.4.2. Répartition par zone

L'activité opérationnelle du CROSS Méditerranée se distingue par une forte proximité de la côte : 85 % des opérations ont lieu dans une mince bande côtière de 2 milles nautiques. Cette singularité est liée au fait que la très grande majorité des interventions concerne la petite plaisance et les loisirs nautiques. Même si à peine 6% des opérations (soit 186) se sont déroulés au-delà des eaux territoriales, elles exigent bien souvent un haut niveau de technicité.



## Interventions dans les eaux territoriales monégasques :

Les eaux territoriales de la principauté de Monaco sont incluses dans la SRR française placée sous la responsabilité du CROSS Med. Les relations avec la principauté sont régies par un accord franco-monégasque signé le 19 avril 1999, au titre duquel ont été établies en 2013 des procédures communes pour la recherche et le sauvetage en mer.

Les opérations dans cette zone sont ainsi conduites en lien étroit avec la direction de la police maritime et aéroportuaire (DPMA). Cette dernière est notamment équipée de deux moyens nautiques : une vedette de type « canot tout temps » (« Vigilante ») et un grand semi-rigide avec cabine (« Libecciu »), pouvant être mis à disposition du CROSS pour intervenir en zone monégasque comme dans les zones françaises adjacentes. Elle dispose également de la capacité de mobiliser un hélicoptère avec sauveteurs embarqués.

Au cours de l'année 2019, 11 opérations ont été conduites en eaux monégasques : 7 opérations de sauvetage (7 personnes sauvées) et 4 d'assistance (17 personnes assistées).

Ces opérations ont nécessité 14 engagements de moyens nautiques, au sein de dispositifs impliquant les vecteurs monégasques, parfois appuyés par des vedettes françaises de la SNSM, des pompiers voire par des plaisanciers présents sur zone.

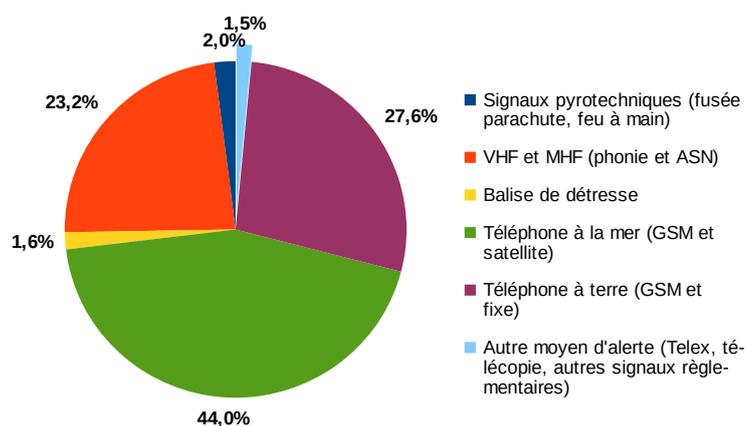
## 1.5. Moyens de transmission de l'alerte

Utilisé dans **71,5% des cas**, le **téléphone** constitue le premier moyen d'alerte. Environ 59 % des appels téléphoniques sont émis par téléphone mobile depuis la mer.

Le **numéro d'urgence 196**, dont il apparaît aujourd'hui qu'il est de plus en plus connu du public, demeure gratuit et permet une mise en contact téléphonique rapide et sans intermédiaire avec les CROSS. Par ailleurs, le 196 ne se substitue pas à la VHF qui, en mer, reste le moyen à privilégier pour alerter et rester en contact tant avec le CROSS qu'avec les moyens de secours.

L'emploi de la **VHF** demeure quant à lui important et stable, puisqu'elle est utilisée dans une alerte sur quatre environ.

Le taux de fausses alertes liés aux équipements du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) diminue au fur et à mesure des années (4 % en 2019 contre 6 % en 2018 et 8 % en 2017). Il s'agit la plupart 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 (16 sur 47).



L'utilisation de la **MF** reste marginale, avec 3 alertes ASN seulement pour l'année 2019, toutes situées en zone de responsabilité étrangère et, pour deux d'entre elles, liées à des erreurs de manipulation des équipements par le bord. Aucune alerte MF/phonie n'a par ailleurs été enregistrée.

## 1.6. Moyens d'intervention engagés

### 1.6.1. Moyens terrestres

Les sémaphores de la marine nationale sont les principaux partenaires terrestres du CROSS Méditerranée. Ils fournissent des observations météorologiques, relaient des alertes ou des observations susceptibles de révéler des situations de détresse ou de demandes d'assistance, exercent ponctuellement, au profit du CROSS, une veille optique ou radar et assurent régulièrement un appui précieux dans les phases de guidage de moyens de sauvetage sur zone. Ils sont ainsi directement ou indirectement impliqués dans la plupart des opérations SECMAR, apportant par ailleurs une réelle plus-value par leur connaissance fine de leur secteur de surveillance.

En dehors des sémaphores, 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 et/ou coordination médicale (CCMM Toulouse et SCMM 83)<sup>5</sup> 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 2019 (1254) est en diminution par rapport à 2018 (1527).

Autorité de rattachement	Nombre / temps d'intervention - 2019 (2018)	
SDIS (patrouilles terrestres/VSAV)	525 (662)	830h01
CCMM (consultations/régulation médicales)	135 (120)	34h21
SCMM (consultations/régulation médicales)	349 (378)	58h33
SAMU départements littoraux (équipes SMUR + véhicule + hélico)	96 (132)	79h59
Gendarmerie nationale et maritime <sup>6</sup>	39 (84)	49h12
Police	29 (52)	21h48
SNSM	20 (5)	54h16
Administrations étrangères	7 (2)	5h22
Municipalités	18 (27)	12h55
Autorités portuaires	5 (14)	3h40
Privés et proches	5 (8)	5h19
Autre organisme médical	1 (29)	1h10
<b>Total</b>	<b>1229 (1515)</b>	<b>1156h36</b>

### 1.6.2. Moyens nautiques

La SNSM est, de loin, le 1<sup>er</sup> 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) ont réalisé au cours de l'année écoulée 58,6 % des sorties. En outre, au delà des interventions en mer, les équipages des stations SNSM du littoral ont été sollicités à de nombreuses reprises pour des actions de reconnaissance à terre ou, par téléphone, pour des aides à la localisation ou encore de simples avis opérationnels, destinés à permettre aux équipes de quart du CROSS

5 - CCMM : centre de consultation médicale maritime ; SCMM : SAMU de coordination médicale maritime

6 - 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)

d'affiner leur analyse de la situation et d'ajuster en conséquence la réponse opérationnelle à apporter. Ces « actions terrestres », aujourd'hui mal tracées, demeurent essentielles et indispensables pour la conduite des opérations.

**La part des « navires sur zone »** : intervenant dans 1 cas sur 5, les navires sur zone ont une part très importante dans l'assistance et le secours aux personnes. Globalement et en y incluant l'action de la SNSM, la solidarité des gens de mer assure donc plus des 2/3 des interventions.

Autorité de rattachement	Nombre / temps d'intervention - 2019 (2018)	
SNSM	1461 (1500)	2442h15
SDIS	226 (234)	229h30
Navires privés (« sur zone »)	430 (532)	480h29
Entreprises privées de remorquage	25 (29)	75h02
Gendarmerie maritime	59 (39)	80h02
Gendarmerie nationale	38 (46)	154h00
Moyens municipaux	84 (95)	59h07
Douane	40 (42)	56h57
Marine nationale	27 (31)	107h45
Police - CRS	15 (18)	12h45
Autorités portuaires	18 (26)	16h12
Armateurs / Proche - Famille	24 (38)	41h01
Affaires maritimes	21 (29)	23h29
Administrations étrangères	16 (12)	26h47
Autre	8 (33)	8h35
<b>Total</b>	<b>2492 (2704)</b>	<b>3813h56</b>

### 1.6.3. Moyens aériens

Les hélicoptères « Dragon » de la Sécurité civile, répartis sur le continent (5) et la Corse (2), ont été engagés à 79 reprises. S'ils sont en capacité d'intervenir à plusieurs dizaines de milles de la côte, ils œuvrent néanmoins essentiellement dans la bande côtière, de même que les hélicoptères de la Gendarmerie nationale (17 interventions en 2019).

Les aéronefs de la Marine nationale ont assuré plus d'une mission sur trois (29,8 %). Les missions « hélicoptères » ont principalement été conduites par le *Panther* basé 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 de missions d'avions de patrouille maritime (Atlantique 2) et de surveillance maritimes (Falcon 50M) de la Marine nationale a diminué (13 cette année contre 26 en 2018).

Enfin, l'hélicoptère 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, essentiel pour des évacuations médicales à grande distance, au milieu de la zone de responsabilité française (SRR).

Les autres aéronefs ayant apporté un concours ont été majoritairement des moyens d'opportunité, déroutés après qu'ils se soient manifestés en réponse à un relais de détresse, ou encore des hélicoptères engagés par le SAMU pour un transfert entre un point de débarquement et une structure hospitalière d'accueil.

Autorité de rattachement	Nombre / temps d'intervention - 2019 (2018)	
Sécurité civile	77 (79)	89h50
Gendarmerie	17 (22)	15h16
Armée de l'air	19 (8)	65h55
Marine nationale hélicos	45 (57)	55h08
Marine nationale avions	13 (26)	22h37
Douanes hélicos	6 (4)	4h54
Douanes avions	1 (6)	3h20
Samu hélicos	14 (19)	15h57
Administrations étrangères	1 (2)	1h40
<b>Total</b>	<b>193 (224)</b>	<b>274h37</b>

## 1.7. Conclusions et perspectives SAR

### ***Dans le cadre de la plaisance et des loisirs nautiques :***

L'analyse des interventions fait quasi-systématiquement ressortir les mêmes responsabilités humaines dans l'origine des événements de mer : de trop nombreuses opérations sont le fait de l'inexpérience de pratiquants de la voile, du kayak ou de la plaisance à moteur (incapacité à manœuvrer pour rentrer au port, à naviguer à la voile sans moteur, défaut d'anticipation des changements météorologiques, méconnaissances techniques et/ou incapacité à se repérer en mer).

Les coups de vent d'Est provoquent systématiquement des alertes pour le CROSS en raison des ruptures de mouillage qu'ils entraînent et qui nécessitent des actions de lever de doute qui mobilisent des moyens. Il est donc conseillé aux plaisanciers de surveiller régulièrement leurs mouillages, notamment lorsque les prévisions météo annoncent une bascule de vent.

### ***Fausses alertes et incertitudes :***

De même, le CROSS déplore de trop nombreux comportements dommageables de plaisanciers ou pratiquants de loisirs nautiques pour les services de secours : tir de fusée rouge, abandon de matériel non marqué en mer ou sur une plage (voile de kitesurf, bouée de plongeur à la dérive, vêtements oubliés), sans que les propriétaires ne jugent nécessaire de se signaler à qui que ce soit. De telles situations, parce qu'elles engendrent une inquiétude, impliquent systématiquement l'engagement inutile de dispositifs de recherche et sauvetage – parfois longs et complexes – et, partant, la mobilisation de moyens dont les équipages prennent inutilement des risques et dont le potentiel se trouve, de fait, réduit.

On observe enfin un nombre croissant de fausses alertes liées à des applications smartphone ou internet dédiées au suivi AIS ou à la transmission d'alertes de détresse, avec des signalements transmis de bonne foi par des proches constatant la perte d'une piste AIS ou recevant par erreur une alerte automatique émise depuis un smartphone, un bracelet ou une mini-balise individuelle. Le développement anarchique de systèmes plus ou moins aboutis associé à une méconnaissance, par le grand public, des limites de l'AIS, constitue un sujet de préoccupation pour les années à venir qui pourraient voir se multiplier un nouveau type de fausses alertes en sus de celles issues des systèmes de transmission « traditionnels ».

### ***Transmission des alertes :***

Au cours de l'année écoulée, le CROSS a été fréquemment confronté à des cas d'opérations rendues complexes voire insolubles en raison de la transmission parfois trop tardive des alertes (exemple d'une alerte arrivant en début de nuit pour une affaire ou une inquiétude datant de l'après-midi), ou encore de

témoins quittant la zone prématurément ou refusant de rester sur place et se rendant injoignables alors que leur présence est déterminante.

***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 peuvent être traitées indépendamment de la procédure normale d'aide médicale en mer avec téléconsultation médicale (CCMM) et régulation (SCMM). De la même manière, la distinction doit être faite entre la procédure d'aide médicale en mer, qui relève de la compétence du CROSS, et le besoin d'un « taxi maritime » pour se rendre à un rendez-vous de médecine privée à terre qui, lui, relève de la prestation d'un agent maritime.

***Mode d'alerte :***

La connaissance par le grand public du numéro d'urgence 196 progresse sensiblement. De nombreux appels jusque-là relayés par le 112 arrivent désormais directement au CROSS. Il en résulte un gain de temps appréciable ainsi qu'une possibilité pour le CROSS de géolocaliser grossièrement le secteur géographique d'appel.

## **-2- Mission SURVEILLANCE de la NAVIGATION MARITIME (SURNAV)**

---

### **2.1. Les objectifs réglementaires**

---

Le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime confie au CROSS la responsabilité de cette mission qui, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, vise à prévenir les accidents et protéger l'environnement. Le CROSSMED assure cette mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité (eaux territoriales, zone économique exclusive et zone SAR) et met en œuvre le dispositif réglementaire arrêté 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, surveillent les deux zones d'organisation du trafic maritime (Bouches de Bonifacio et dispositif de séparation de trafic (DST) du canal de Corse) 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 :

- d'être le **point de contact permanent** du navire pour toute remontée d'information ;
- de **recevoir les comptes-rendus et notifications** imposés aux navires par les conventions internationales (transport de marchandises dangereuses, 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.

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<sup>er</sup> 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 et de la zone de navigation côtière incombe aux sémaphores de Sagro et du Cap Corse, sous l'autorité du CROSS Méditerranée. Les autorités italiennes assurent la surveillance de la voie montante. La navigation commerciale dans les Bouches de Bonifacio fait elle aussi l'objet d'un dispositif particulier (cf. 2.1.2).

## 2.2. Synthèse de l'activité opérationnelle SURNAV

### 2.2.1. Le volume des opérations SURNAV du CROSS Méditerranée

	2019	2018
Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance	79 (+21,5%)	65
Dérives contrôlées	766 (+33%) <sup>7</sup>	576
Mouillages de navires de charge <sup>8</sup>	519	546
Mouillages de navires a passagers (paquebots et yachts)	1427	1536
Refus de mouillage	33	42

78 % des **mouillages de navires de charge dans les eaux intérieures ou territoriales** sont sollicités dans le cadre des opérations commerciales, pour « attente d'entrée dans un port ». Le CROSS, avant d'autoriser un mouillage, analyse les conditions météorologiques, la nature des fonds et la situation du navire au regard du contrôle par l'État du port. Il prend conseil, en tant que de besoin, auprès des pilotes de port et/ou, en matière de sûreté, auprès du Centre Opérationnel de la Marine.

Le CROSS délivre également des **autorisations de mouillage abri** pour raisons météo (11% du total).

Au cours de l'année écoulée, le CROSS a autorisé et suivi **501 mouillages de paquebots** (dont 87 en Corse), contre 577 en 2018, soit une baisse de 13 %. Il a également accordé 926 mouillages de yachts de grande plaisance, contre 959 en 2018. Cette légère baisse peut s'expliquer par une fréquentation touristique moindre des départements méditerranéens, en raison notamment de l'épisode de canicule.

Le nombre de **refus de mouillage** a diminué de 21 % : 33 en 2019 contre 42 en 2018. Ces refus sont l'aboutissement d'un dialogue entre le CROSS, les autorités portuaires et les stations de pilotage, sur la viabilité de la demande formulée par le navire au vu des conditions météorologiques et du profil de risque.

Après une légère baisse en 2018, les quantités de matières dangereuses transportées ont augmenté de 9 % en 2019 (74 169 186 MT contre 67 982 914 MT en 2018).

Enfin, le nombre de navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance est en hausse de 21 % par rapport à 2018. Les conditions météorologiques défavorables au début et à la fin de l'année 2019 expliquent en partie cette hausse, de même que la meilleure détection des situations à risques permise par le "quart SURNAV" mis en place au CROSSMED en heures et jours ouvrables, au mois de novembre 2019.

7 L'année 2019 a été marquée par une augmentation sensible du nombre de dossiers liés au suivi des navires en dérive volontaire (en attente d'entrée au port ou d'ordres). Cette augmentation est essentiellement due à la prise en compte, depuis cette année, des situations de dérive volontaire au-delà de la distance de 24 milles par rapport à la côte qui prévalait jusqu'ici. En outre, la mise en place, à titre expérimental, d'un quart dédié à la surveillance de la navigation maritime (quart armé en heures ouvrables), a permis d'améliorer sensiblement la détection de situations particulières (dont navires stoppés).

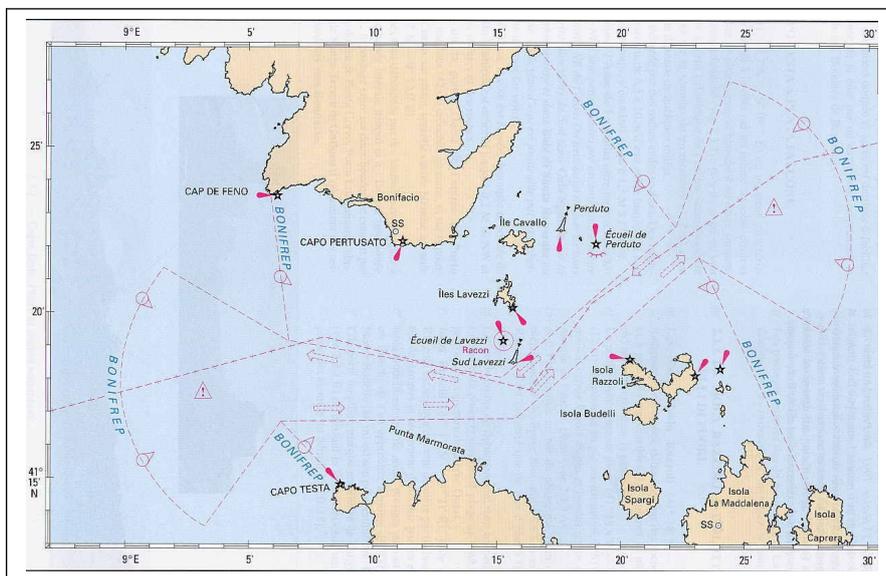
8 Les navires soumis au régime d'autorisation de mouillage en application de l'arrêté N° 155-2016 du préfet maritime sont ceux d'une longueur supérieure ou égale à 45 mètres ou d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 UMS.

## 2.2.2. Le dispositif de route recommandée des Bouches de Bonifacio

Le CROSS Méditerranée est responsable 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 Pertusato qui assure, en alternance avec la station italienne de la Maddalena, la surveillance quotidienne de la navigation et le recueil des comptes-rendus de navigation "BONIFREP".

Le dispositif vise à concilier la préservation de l'environnement dans cette zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV), et le statut de détroit international des Bouches. En effet, en application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (dite *Convention 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 transport de matières dangereuses dans les Bouches de Bonifacio se limite aux navires battant pavillon d'un des deux États riverains, l'Italie et la France, ou transitant entre deux ports français, quel que soit leur pavillon. Les dispositions appliquées par la France figurent dans l'arrêté du préfet maritime n°147-2018 du 09 juillet 2018.



Créé par la résolution A.766 (18) de l'Organisation maritime internationale (OMI), le dispositif comporte :

- **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 cette route. Il doit se tenir aussi près que possible de la limite extérieure droite, lorsque cela peut se faire sans danger.
- **deux zones de prudence** de secteurs circulaires d'un rayon de cinq nautiques, placées aux extrémités est et ouest 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.

Les textes prévoient 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 VHF permanente, 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.

Le trafic maritime commercial est stable dans les bouches de Bonifacio avec 3548 navires en 2019 contre 3563 navires en 2018. La hausse progressive du trafic 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 Torres notamment).

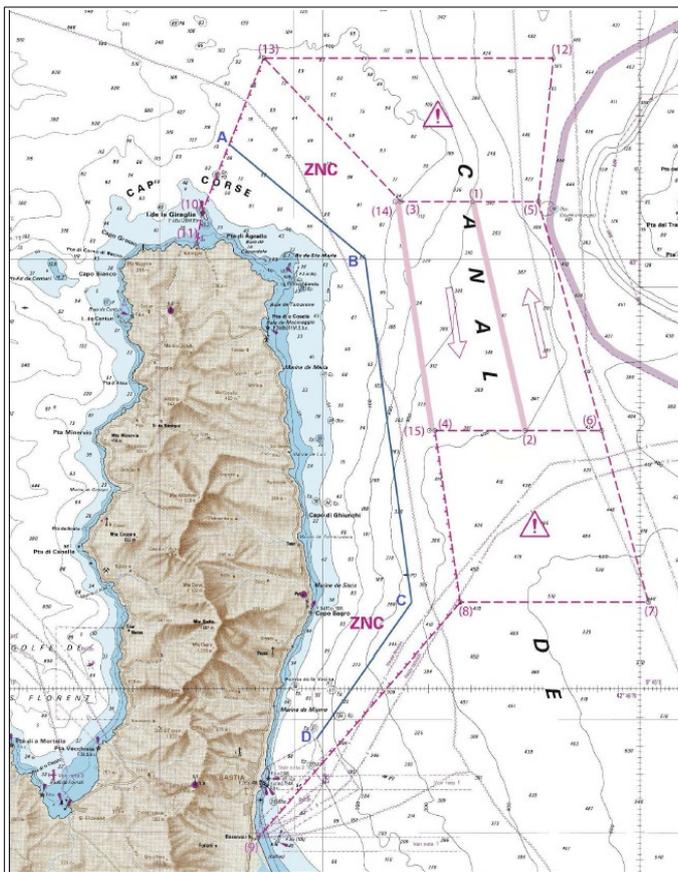
Le volume des marchandises dangereuses transportées dans les bouches de Bonifacio (642 091 MT) représente moins de 1% du total des marchandises dangereuses transportées en Méditerranée.

### 2.2.3. 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 du 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 à la COLREG – 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.

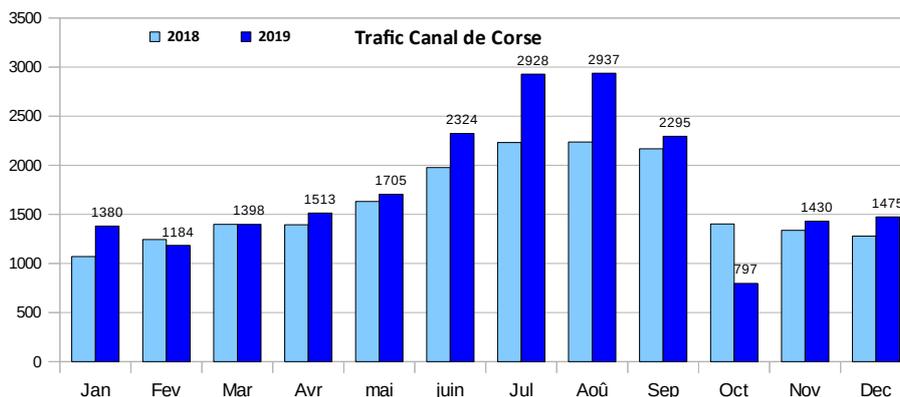


	CROSSMED												
2019	janv.	févr.	mars	avr.	mai.	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	TOTAL
<i>S n° 1</i>	0	0	2	0	2	0	0	3	1	1	0	1	10
<i>S n° 2</i>	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	3
<i>S n° 3</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>S n° 4</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>S n° 5</i>	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
<i>S n° 6</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>S n° 7</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Durant l'année 2019, 15 signalements ont été effectués par le CROSSMED, dont 9 par le centre principal durant les heures de fermeture du CROSSMED en Corse. Ces signalements ont donné lieu à la rédaction de **trois procès verbaux**. Ces chiffres confirment la baisse du nombre de signalements observée depuis l'année 2017. La meilleure connaissance de la zone par les navires explique cette tendance, bien que certains navires de commerce affirment encore ne pas avoir connaissance de l'existence du DST, révélant ainsi le défaut de mise à jour de leur documentation nautique.

On observe au cours de l'année 2019 une augmentation de 10,3 % du trafic maritime dans le canal de Corse, avec 21 366 navires en 2019 contre 19 371 en 2018. Une des raisons de cette augmentation pourrait être liée aux conditions météorologiques qu'a connu la zone en 2019, qui ont pu entraîner à plusieurs reprises une réorientation du flux de trafic de la route Ouest Corse (exposée à la houle et au vent par flux d'Ouest) à la route Est, plus abritée parce que sous le vent de la côte et du relief.

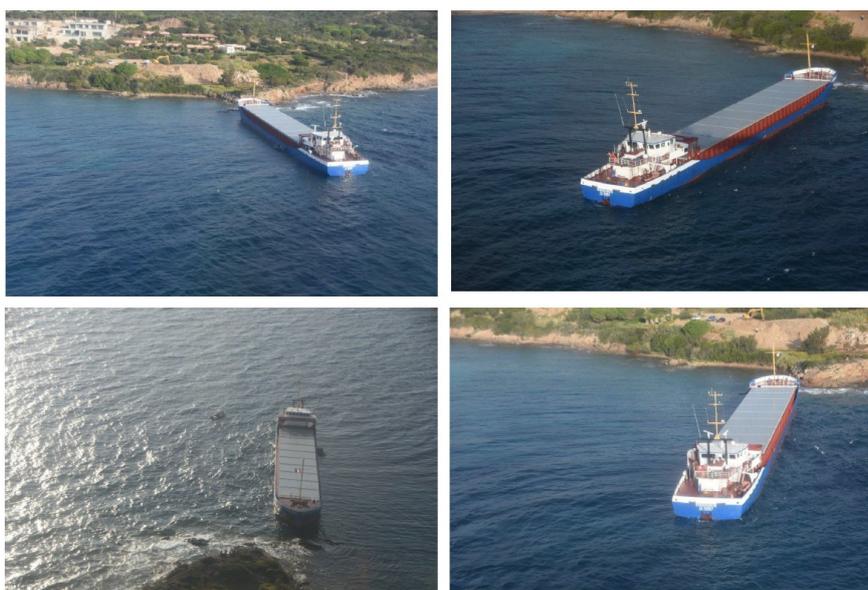
La quantité de matières dangereuses transportées s'élève à 26 105 302 MT en 2019 contre 26 109 221 MT en 2018.



## 2.3. Faits marquants

**Opération SURNAV 1509 du 13 octobre 2019** – Le cargo « RHODANUS » battant pavillon Antigua & Barbuda, en transit entre Tarente (Italie) et Port Saint Louis du Rhône, avec 2600 MT de bobines d'acier à bord, est en approche des Bouches de Bonifacio qu'il prévoit de traverser d'est en ouest. A 00h10 UTC, le sémaphore de Pertusato rend compte au CROSS de multiples tentatives infructueuses de contact VHF vers le navire. Le « RHODANUS » semble avoir dépassé le point de giration normal pour embouquer les Bouches de Bonifacio et fait route directe vers la côte corse. Le CROSS prend la coordination de l'opération et tente de contacter le navire par tous les moyens de communication à sa disposition. Faute de réponse du navire, le CROSS met en place un dispositif afin d'anticiper le probable échouement à venir, dispositif incluant notamment la mise en oeuvre de moyens nautiques et d'un hélicoptère. A 01h05 UTC, le navire n'affiche plus de vitesse à l'AIS, il est échoué à la position 41°23,67'N - 009°14,42'E dans le secteur de Cala Longa au nord-est de Bonifacio. Le navire répond à la VHF à 01h20 UTC, il confirme l'échouement, une voie d'eau et aucun blessé à bord. A 01h41 UTC, la SNS 063 de Bonifacio arrive sur zone et fait un premier compte-rendu au CROSS : pas de pollution apparente, le navire tente de se déséchouer par ses propres moyens. Le CROSS demande au navire de cesser ses tentatives de déséchouement.

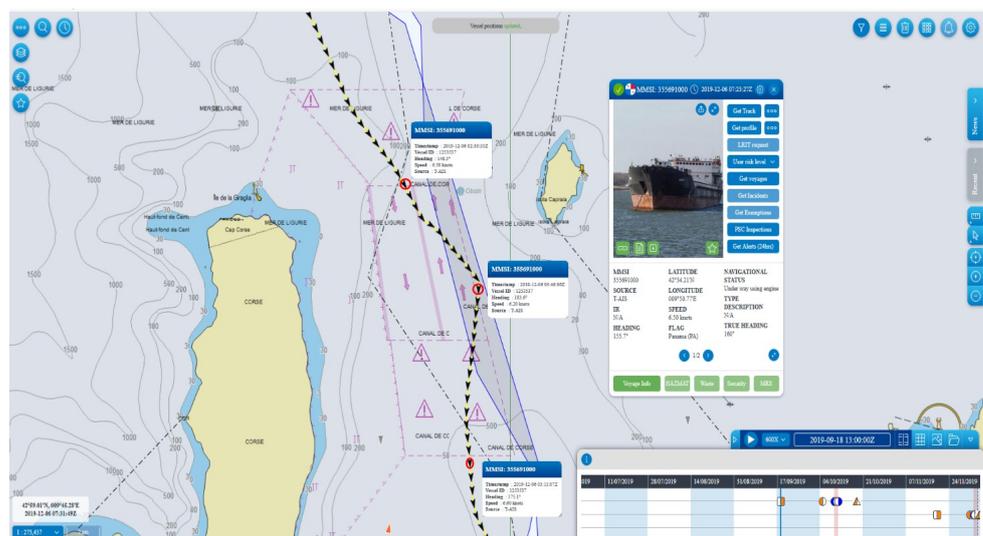
Après un point de situation entre le CROSS et le COM Toulon, un dispositif nautique et aérien est mis en place en coopération avec les autorités italiennes. La voie d'eau est rapidement maîtrisée et le navire est visité par la gendarmerie maritime. Le Préfet maritime décide par la suite de mettre en oeuvre une équipe d'évaluation et d'intervention et met en demeure l'armateur du navire de faire cesser le danger. Les jours



suivants, plusieurs investigations sont menées sur la coque et la cargaison, le déséchouement étant difficile à réaliser car le navire est chargé et « enfoncé » dans les fonds. Afin de sécuriser l'action des moyens d'assistance, le CROSSMED met en œuvre un balisage virtuel de la zone. Le « RHODANUS » est finalement déséchoué le 18 octobre. Après une inspection approfondie par la société de classification RINA, le navire est remorqué vers Fos où il arrive le 22 octobre 2019.

**OP SURNAV 1683 du 14 novembre 2019** – Le porte-conteneurs « ASIATIC LIBERTY » battant pavillon Singapour en transit de Fos vers Gênes, signale être stoppé 20 nautiques au sud du sémaphore de Couronne. Il demande deux heures pour effectuer des vérifications de température sur le moteur principal. Les observations météorologiques font état d'un vent de sud-est assez fort. Suite à ses premières investigations, le navire annonce que deux heures supplémentaires sont nécessaires pour poursuivre les vérifications sur son moteur principal. Peu de temps après, il informe devoir déculasser afin de changer une soupape d'échappement. Dans le même temps, le CROSS constate une dérive significative en direction de la côte. Le temps de réparation d'une telle avarie associé aux conditions météorologiques, rend la situation préoccupante. Le navire parvient finalement à faire route en allure lente vers le sud pour s'éloigner des eaux territoriales françaises et reprendre sa réparation plus de 30 nautiques au sud de Couronne. Le « ASIATIC LIBERTY » termine sa réparation six heures plus tard et reprend sa route vers Gênes. La vérification de température de deux heures annoncée initialement est devenue une réparation d'ampleur pour une opération qui aura duré au total plus de douze heures.

**OP SURNAV 1762 du 06 décembre 2019** – Le cargo « VALERIY KHARLAMOV » battant pavillon Panama, sur ballast, est en route depuis Gênes vers le sud, en attente d'ordres, et transite par le DST du Canal de Corse. A 02h39 UTC le navire entre dans la voie descendante avec une route non conforme au sens général du trafic. A 03h00 UTC, alors que le navire est passé dans la voie montante et se retrouve en sens inverse, le sémaphore de Sagro le contacte pour lui signifier ce contre sens et lui rappeler la réglementation en vigueur. Le navire obtempère et dit rectifier sa route. Le CROSS La Garde est avisé de la situation à 03h04 UTC. Le « VALERIY KHARLAMOV » ne corrigeant toujours pas sa route, le CROSS lui notifie l'infraction à la règle 10 de la COLREG à 03h27 UTC. Le capitaine confirme avoir connaissance du DST et reconnaît l'infraction, le navire rectifie partiellement sa route mais ne regagne pas la voie descendante. Le sémaphore de Sagro avise les autres navires sur zone et diffuse un message SECURITE. A 04h16 UTC, le « VALERIY KHARLAMOV » quitte la voie montante du DST, il a été en infraction pendant toute la durée de son transit. Le CROSS La Garde notifie l'infraction sur TRAFIC 2000 et rédige un procès verbal à l'encontre du navire et de son capitaine.



**MISE EN PLACE DU QUART SURNAV novembre 2019** - Au cours de l'année 2019, la mission de surveillance de la navigation au CROSSMED a été l'objet de nombreuses réflexions et concertations visant à renforcer son efficacité. Outre une volonté constante d'approfondir la surveillance du trafic maritime, l'élément déclencheur de ces évolutions est l'abordage survenu au large du Cap Corse entre le roulier à passagers « ULYSSE » et le porte-conteneurs « CSL VIRGINIA », en octobre 2018.

Ainsi, au cours de l'année 2019, une grande partie des procédures internes du CROSSMED en matière de SURNAV ont été révisées et renforcées. Par ailleurs, après avoir défini des objectifs précis et consulté autorités et partenaires, il a été décidé de mettre en place un poste de quart dédié à la surveillance de la navigation en novembre 2019. Encore à l'état d'expérimentation, ce quart est armé par du personnel opérationnel du CROSS La Garde en heures et jours ouvrables. Afin d'appliquer avec rigueur les missions définies par le décret 2011-2108, ce poste permet notamment une meilleure détection des situations anormales, ainsi qu'un suivi précis et régulier des mouvements de navires, tels que leurs mouillages et dérives, dans nos zones de responsabilité. Enfin, il permet une gestion plus réactive des cas de navires en avarie en application de la fonction MAS OMI du CROSSMED.

## **2.4. Conclusion du bilan SURNAV**

---

L'année 2019 a confirmé l'importance de la mission SURNAV en Méditerranée. Un an, presque jour pour jour, après l'abordage de l'"*Ulysse*" et du "*Virginia*", l'échouement du "*Rhodanus*" a rappelé à chacun la nécessité de ne pas baisser la garde, face au risque maritime.

Tout au long de l'année 2019, le CROSS et les sémaphores ont travaillé de concert à l'amélioration des procédures de surveillance de la navigation. Un dialogue constructif s'est mis en place, facilité et renforcé par l'arrivée en Corse d'un officier en charge des missions de surveillance.

L'année 2020 permettra au CROSSMED de dresser un premier bilan du "quart SURNAV", créé fin 2019. Elle verra également l'application de nouvelles règles concernant le mouillage des navires de grande plaisance, conformément au souhait de la préfecture maritime de toujours mieux encadrer la navigation, afin de garantir la sécurité, la sûreté et la préservation de l'environnement au large des côtes françaises de Méditerranée.

## -3- 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 réprimer et traiter les rejets à la mer de substances polluantes. A cette fin, il centralise les informations relatives à tous types de pollution en mer, et les diffuse via des messages de report de pollution POLREP. Ces derniers sont transmis à la Préfecture maritime et, en cas de suspicion de flagrant-délit de rejet illicite, au procureur de la République près le tribunal de grande instance (TGI) de Marseille, qui peut ordonner le déroutement des navires impliqués.

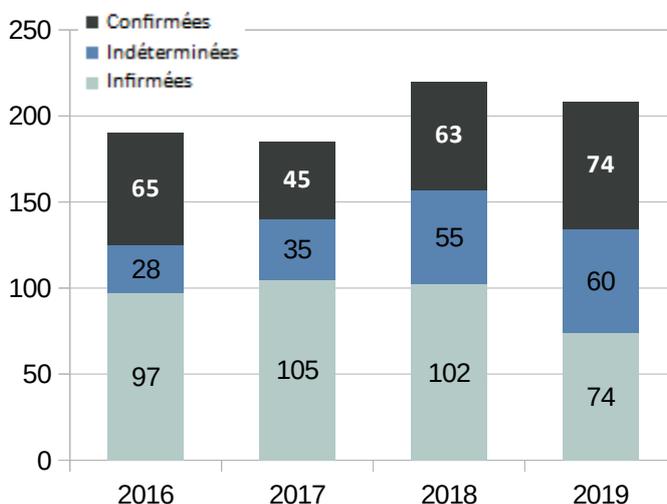
### 3.1. Synthèse de l'année

Les signalements de pollutions transmis au CROSSMED (centres de La Garde et Aspretto) atteignent pour l'année 2019 le nombre de **208**, ce qui représente une légère baisse par rapport à 2018 (220).

Les signalements issus de détections satellitaires ou de témoins non habilités (plaisanciers, aéronefs privés, etc...) font dès que possible l'objet d'investigations complémentaires diligentées par le CROSS, afin de déterminer la réalité de la pollution au sens de la Convention MARPOL.

On distingue trois catégories de pollutions :

- **confirmée** : constat de pollution effectué par un agent habilité<sup>9</sup> ;
- **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.

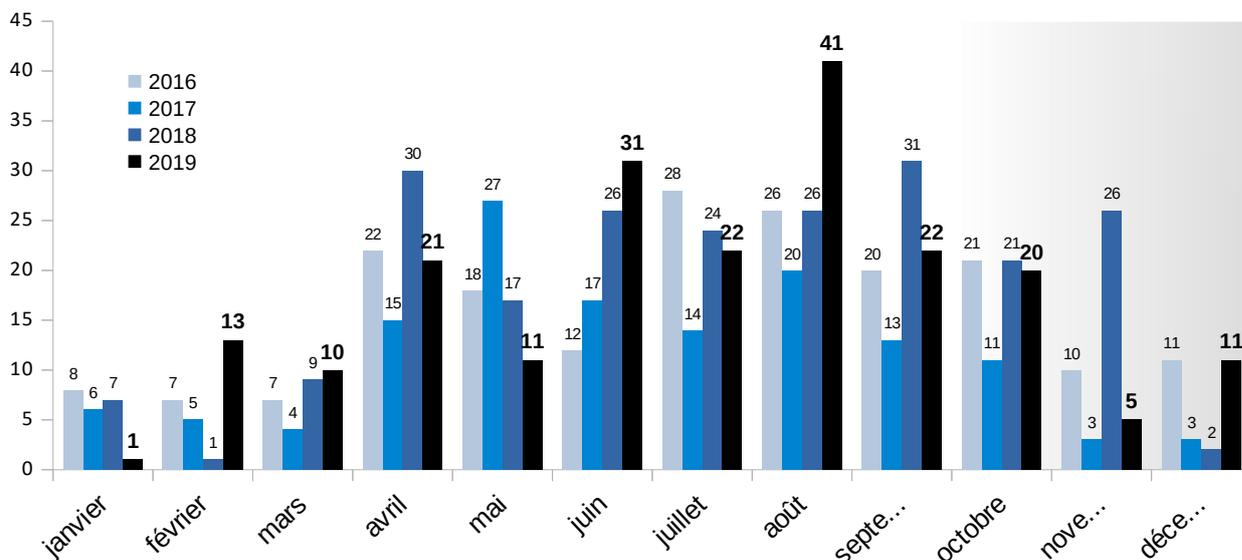


Hormis les mois d'hiver, toute l'année 2019 a été marquée par un nombre élevé de signalements avec une pointe à 41 signalements au mois d'août.

9 Code de l'environnement, article L218-26.

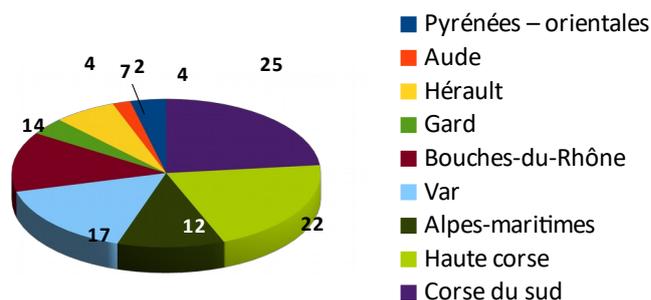
### - Ventilation mensuelle des reports de pollutions -

NOMBRE D'OPERATIONS

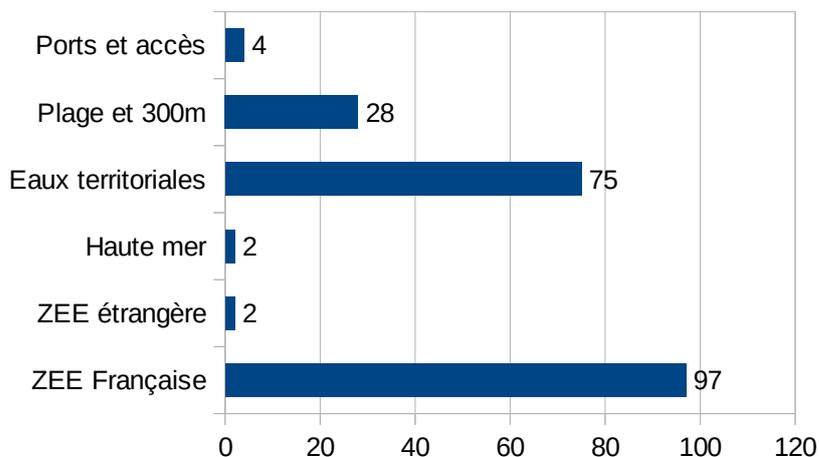


## 3.2. Répartition géographique des pollutions

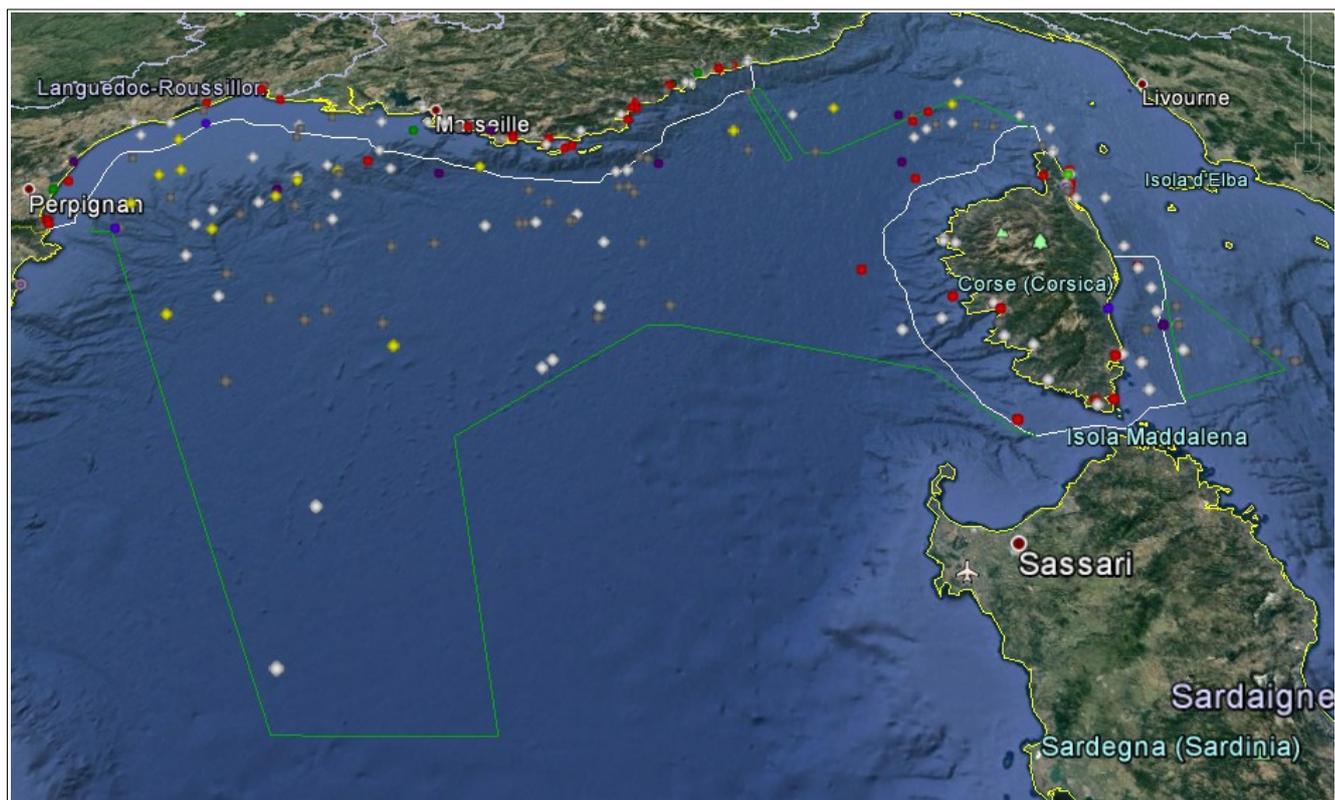
En 2019, **107** signalements ont été localisés dans les **eaux territoriales et eaux intérieures**. Ils sont, comme en 2018, concentrés dans l'est de la façade et en Corse. Les départements de l'ouest (Pyrénées-orientales, Aude, Hérault, Gard), sont nettement moins touchés.



Les signalements en **ZEE française** sont en légère augmentation avec 97 reports contre 89 en 2018.



## Cartographie des signalements de pollutions 2019 :



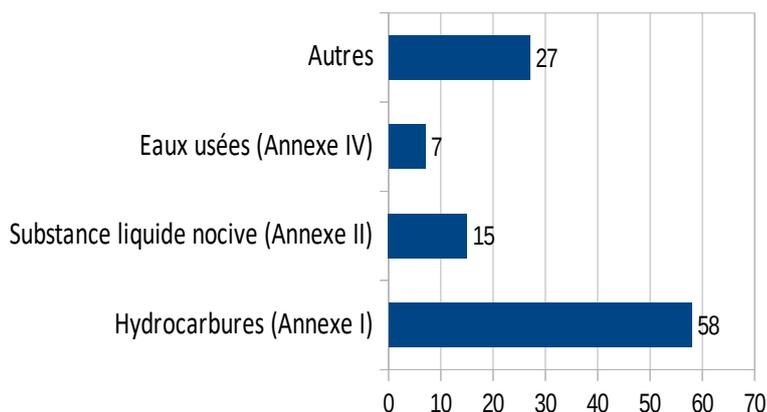
- **HYDROCARBURES** (annexe I)
- **SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES** (annexe II)
- **EAUX USÉES** (annexe IV)
- **NATURE INCONNUE**
- **INDETERMINEE** (absence de relocalisation)
- INFIRMÉE** (pas de pollution constatée)

### 3.3. Nature des pollutions

Les **rejets d'hydrocarbures** sont, de loin, les plus nombreux (58). Viennent ensuite les substances liquides nocives (15) et, dans une moindre mesure, les eaux usées (7).

La majorité des pollutions par hydrocarbures observées sont de faible ampleur : hydrocarbure léger, irisations ou reflets, se dispersant naturellement (évaporation ou brassage naturel) ou à l'aide d'un brassage mécanique réalisé par un moyen nautique dépêché sur zone.

Les rejets de substances liquides nocives correspondent, pour l'essentiel, à des pollutions licites au sens de l'annexe II Marpol, issus d'un nettoyage de cuves en dehors des eaux territoriales.

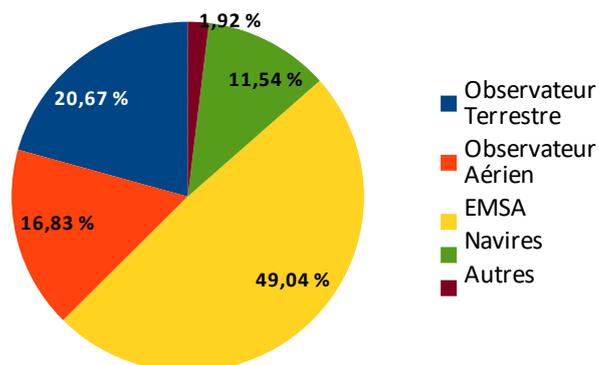


### 3.4. Origine des signalements de pollutions

L'année 2019 montre bien l'intérêt de disposer de l'outil satellitaire avec une détection sur deux provenant de ce moyen.

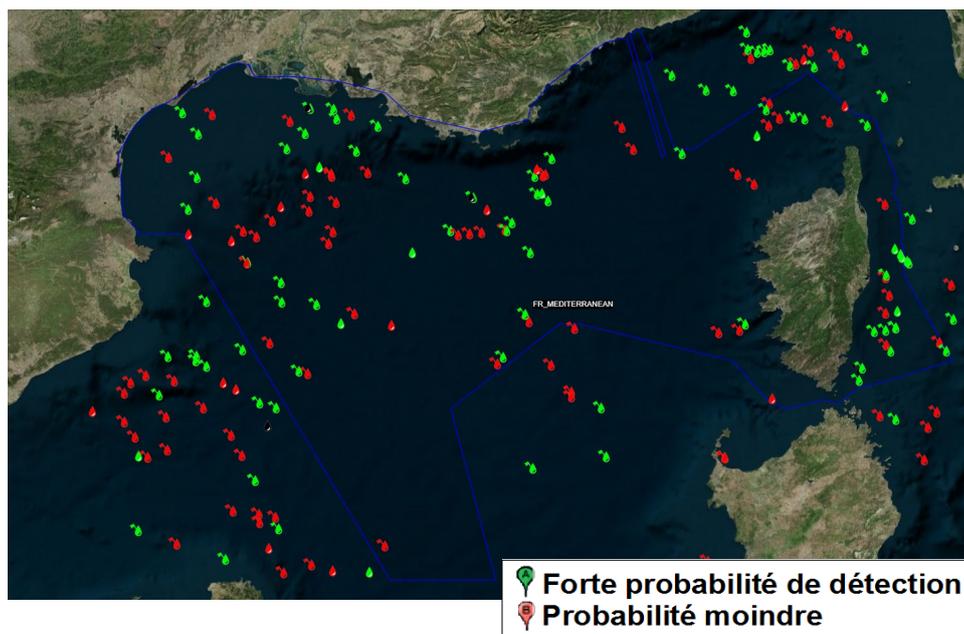
S'agissant des organismes de confirmation, les **aéronefs d'État** ont été les plus sollicités, avec 42 relocalisations par un aéronef de la Marine et 31 par un aéronef de la Douane.

L'action des moyens nautiques de la gendarmerie est également à souligner, avec 19 relocalisations.



### 3.5. Observations satellitaires par le système CleanSeaNet / SEG de l'EMSA

Sur la base des prévisions mensuelles des passages satellitaires de l'EMSA, la préfecture maritime de la Méditerranée, chargée de coordonner 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 aériens, en fonction des créneaux prévus. 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 suspicion de flagrant délit de rejet illicite.



Le nombre de passages de satellite a continué d'augmenter en 2019, avec 348 passages contre 324 en 2018.

Le bilan des 348 passages programmés est le suivant :

- 215 passages annulés ou sans détection ;
- 133 passages reportant 291 détections dont 102 **en zone française** (mer territoriale et ZEE – voir illustration ci-dessus)).

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

### 3.6. Faits marquants

Contrairement à 2018, l'année 2019 n'a été marquée par aucune pollution maritime de grande ampleur. Des rejets continuent toutefois de se produire, lesquels peuvent être licites ou illicites, volontaires ou accidentels.

**Numérotation : SURPOL 079**

**Date : Lundi 08 juillet 2019 - 10h45 UTC**

**Événement : Naufrage**

Suite au naufrage de la vedette « DANI » en sortie du port de la Tour Fondue (Hyères), un rejet d'hydrocarbures a été constaté. Les conditions météo sur zone ont permis à la pollution de se disperser naturellement.



*source : capitainerie*

**Numérotation : SURPOL 104**

**Date : Dimanche 25 Août 2019 - 16h56 UTC**

**Événement : Incendie**

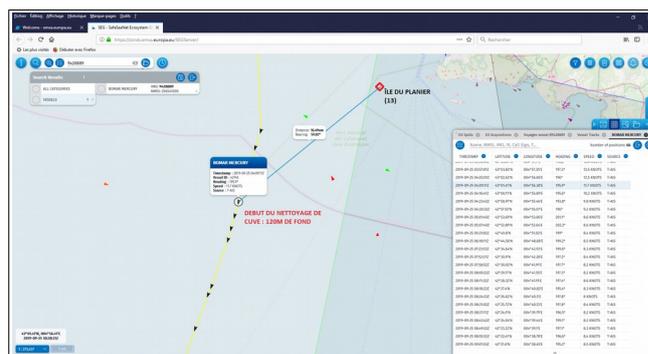
Suite à l'incendie du yacht de 18m « West Indies » à Sant'Amanza, 300L de gazole ont été déversés en mer. Plusieurs moyens, dont une vedette des Douanes, le canot tout-temps de la station SNSM de Bonifacio, et un barrage flottant mis à disposition par le port de Bonifacio, ont été déployés pour contenir la pollution.



*source : BSAA Ailette*

**Numérotation : SURPOL 133**  
**Date : 25 Septembre 2019 - 06h00 UTC**  
**Événement : Nettoyage de cuves**

L'aéronef des douanes engagé suite à un passage satellite matinal reporte le chimiquier « Bomar mercury » avec dans son sillage une nappe de produit polluant. Après investigation, il s'agit d'un nettoyage de cuves conforme à la convention MARPOL.



source : Douane française

**Numérotation : SURPOL 143**  
**Date : 17 octobre 2019 - 13h34 UTC**  
**Événement : Rejet d'eaux usées**

Le CROSS est informé par les autorités terrestres qu'une rupture de canalisation a entraîné le déversement de plusieurs milliers de m<sup>3</sup> d'eaux usées en mer, en baie de Cannes. Des travaux de réparation ont immédiatement été entrepris. Une société privée a été mandatée par la ville pour traiter la pollution.

### 3.7. Conclusion du bilan SURPOL

En matière de surveillance des pollutions, l'année 2019 semble relativement calme comparativement à 2018, dans la mesure où aucune pollution de grande ampleur n'a été enregistrée.

L'activité "SURPOL" du CROSSMED n'en demeure pas moins soutenue. Des signalements d'origines très diverses ont été traités par le CROSS. Nous notons ainsi la recrudescence de rejets en mer d'origine tellurique, notamment d'eaux usées en provenance de stations d'épuration saturées ou défectueuses. Au large des grands ports de commerce, de plus en plus d'opérations de nettoyage de cuves sont suivies par le CROSS, avec le concours de sémaphores de la Marine nationale et de moyens habilités. Il convient, pour les autorités maritimes, de s'assurer qu'il s'agit de rejets conformes à l'annexe II de la Convention MARPOL.

La persistance d'un nombre élevé de signalements de pollution marine invite le CROSS et ses partenaires à poursuivre leur engagement en matière de surveillance et de prévention, afin de préserver l'environnement marin en Méditerranée. L'implication de l'EMSA dans la détection et le suivi des pollutions est, à ce titre, décisive. L'effort de relocalisation mené par les moyens habilités (AEM, parcs marins, etc...) sous la coordination du CROSS doit être poursuivi, en tenant compte des contraintes opérationnelles liées à l'exercice de leurs différentes missions.

# **-4- Mission DIFFUSION des RENSEIGNEMENTS de SECURITE MARITIME (RSM)**

---

## **4.1. La mission RSM**

---

La mission de diffusion des *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.

## **4.2. Diffusion des bulletins météorologiques**

---

### **4.2.1. 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 2019, ont été assurées (Corse et continent) :

- **16137** vacations de bulletins côtiers;
- **9806** 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.

#### 4.2.2. 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 2019 est de 2141 bulletins réguliers et 1549 BMS.**

#### 4.2.3. 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 2019, **1167 bulletins réguliers** nationaux et internationaux et **652 bulletins exceptionnels** ont ainsi été diffusés par le CROSS Méditerranée.

### 4.3. 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).

### 4.4. Diffusion des Real time Plotting 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 encore par le CROSSMED à partir de reports téléphoniques ou radio de navires, voiliers ou aéronefs. Après envoi par liaison satellitaire et traitement, chaque utilisateur peut visualiser 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 route.

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 2019, 70 reports d'informations sur REPCET proviennent du CROSSMED. Les cétacés y représentent 51% des observations du CROSS, les autres étant des objets dérivants (en majorité des troncs d'arbres).

## 4.5. Conclusion du bilan RSM

---

Au plan quantitatif, les diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) représentent 259 jours d'émissions pour au moins une des régions côtières. Pour le large, ces diffusions représentent 159 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, comme en témoignent les retours des usagers et la lecture des *enquêtes de satisfaction clients* diffusées par le CROSS. 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 notamment des BMS tout au long de l'année, avec une très bonne continuité.

## **-5- Actions de PRÉVENTION et de RELATIONS PUBLIQUES**

---

Moins connues, les actions permanentes et continues de « représentation » et de relations publiques font pourtant pleinement partie de l'activité du CROSS. Elles sont 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 sa certification ISO 9001-2015.
- A l'égard des **professionnels de la mer** et des **responsables de clubs ou d'associations de plaisanciers**, 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 2019, 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 au profit de clubs ou d'associations d'usagers de la mer et de plaisanciers en particulier ;
- des exercices menés à la demande de partenaires (SNSM, SCMM, pompiers, Douane, sémaphores...) ou de clubs de plongée et de loisirs nautiques ;
- des actions de formation ciblées au profit de partenaires opérationnels ;
- 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.

### **5.1. Visites des centres**

---

Au cours de l'année 2019, le centre principal de La Garde et le centre secondaire de Corse ont accueilli **près de 930 visiteurs**, parmi lesquels on peut distinguer :

- 310 partenaires : SNSM, équipages de moyens SAR, unités de la marine nationale, responsables et personnels des centres opérationnels, pompiers, gendarmes, etc. ;
- 230 marins de la marine nationale (CIN, Base navale, PMM, navires...) ;
- 130 marins, plaisanciers, pratiquants et moniteurs de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer, plongée...) et élèves d'écoles d'enseignement maritime ;
- 20 étudiants, lycéens et écoliers ;

- 240 autorités, auditeurs (IHEDN, CESM, FMES,...) et membres du grand public.

## **5.2. Actions de formation et de prévention**

---

Le CROSS a participé en 2019 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.

# Liste de diffusion

---

- **SECRETARIAT 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*
- **PRÉFECTURES 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 – Flottes 31F (CAIMAN) - 35F (DAUPHIN SP) - 36F (PANTHER)*
  - *BAN Lann Bihoué : Flottes 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

