



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction interrégionale
de la mer Méditerranée**

Centre régional opérationnel de surveillance
et de sauvetage de Méditerranée



Bilan d'activité

Saison estivale 2020



Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Méditerranée
Chemin du fort Sainte-Marguerite
Tél : +33 (0)4 94 61 71 10 – Fax : +33 (0)4 9427 11 49
Courriel administratif : cross-med-la-garde@developpement-durable.gouv.fr
Courriel opérationnel : lagarde@mrcfr.eu

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	16/10/20	Bilan établi à partir de la base de données SECMAR, complétée des statistiques propres au CROSS Méditerranée.

Rédacteurs

APAM Carine BUZAUD

SM Magalie FARGEAT

Relecteurs

AC1AM Philippe MICHAUD

AC2AM Olivier DREVON

Références intranet

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

Avertissement : Les données présentées ci-après reflètent les opérations coordonnées ou suivies par le CROSS Méditerranée (sites de La Garde et Aspretto), en coopération avec d'autres centres de secours (CODIS, SAMU, MRCC étrangers, etc), du 1^{er} juin au 30 septembre 2020. Elles n'intègrent pas les événements coordonnés exclusivement par ces centres dans les ports et dans la bande des 300 mètres (cas des opérations impliquant des baigneurs ou des engins de plage ne nécessitant pas de moyens en renfort, notamment aériens). Les données de l'année 2019 apparaissent entre parenthèses.

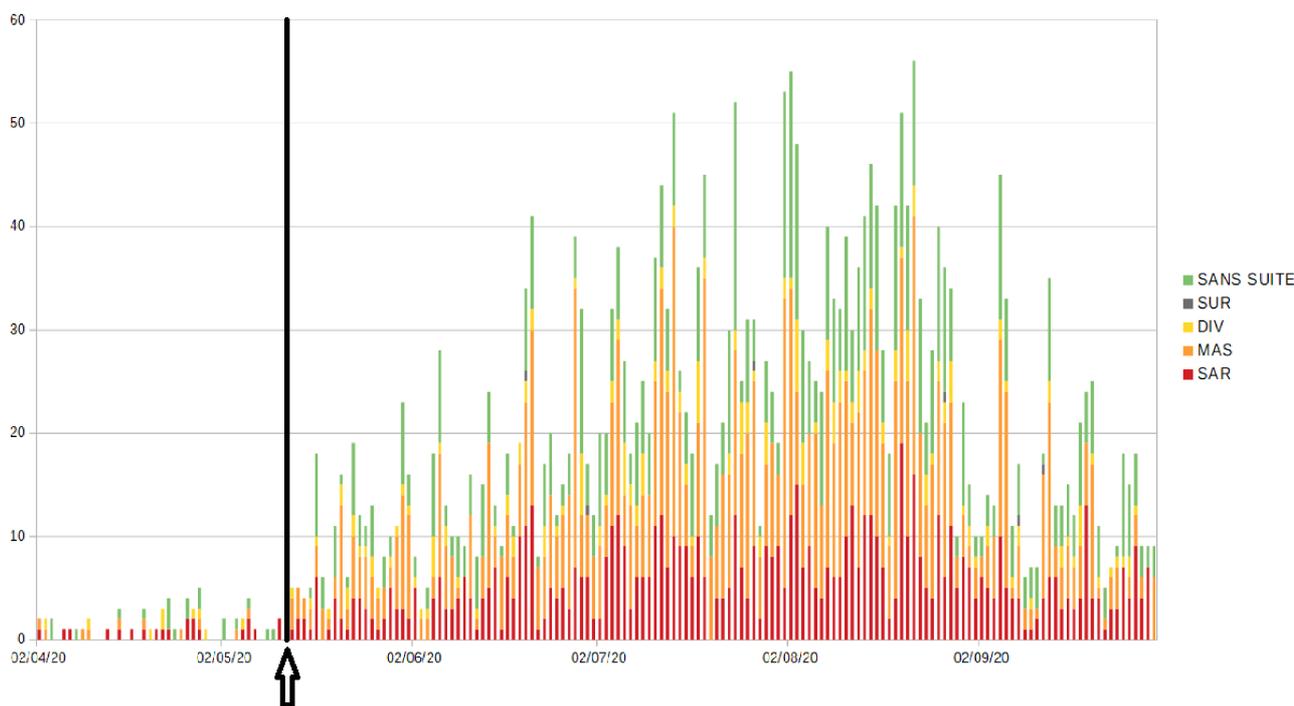
Sommaire

Propos liminaire.....	5
1 – Volume opérationnel de l'été.....	6
1.1 – Evolution annuelle du volume opérationnel.....	6
1.2 – Répartition mensuelle des opérations.....	7
1.3 – La « journée-type » de l'été 2020 au CROSS Méditerranée.....	8
2 – Localisation des opérations.....	12
3 – Bilan humain des opérations.....	13
4 – Opérations liées aux loisirs nautiques.....	13
4.1 – Nombre d'opérations par type de loisir nautique.....	13
4.2 – Accidents de plongée bouteille.....	14
5 – Opérations liées aux navires de plaisance.....	15
6 – Opérations par type de moyens de transmission d'alertes.....	16
7 – Moyens d'intervention mis en œuvre dans les opérations.....	17
7.1 – Moyens terrestres.....	17
7.2 – Moyens nautiques.....	18
7.3 – Moyens aériens.....	18
8 – Synthèse et axes d'effort.....	19
8.1 – Conclusions.....	19
8.2 – Axes d'effort.....	20

Une saison estivale atypique

En 2020, le CROSS Méditerranée a fait face à une saison estivale inédite, singulière non seulement par son volume d'opérations, mais également et surtout par la complexité de celles-ci ainsi que par la nature même du comportement des usagers de la mer.

La saison estivale couvre une période s'étendant de début juin à fin septembre, qui se caractérise généralement par une montée et une redescente progressive de l'activité sur les « ailes de saison ». Or, la fin du confinement généralisé et de l'interdiction de pratique des loisirs nautiques en mai 2020 a fait passer le CROSS, presque sans transition aucune, d'une quasi-absence d'activité à une activité très soutenue.



FIN DU CONFINEMENT

Figure 1: Nombre d'opérations journalières enregistrées entre début avril et fin septembre 2020

Le CROSS a notamment observé une hausse des accidents de navire disproportionnée par rapport à la hausse globale de l'activité ainsi qu'une accidentologie inhabituelle dans les domaines de la baignade et des loisirs nautiques.

La fin du confinement lié à la crise du COVID-19, doublée d'un maintien de la restriction des déplacements à l'étranger pendant la période estivale, a généré un report des estivants vers des destinations françaises.

On ne peut s'empêcher d'établir une corrélation entre cet état de fait et les phénomènes observés en mer cet été. En effet, la fréquentation a été visiblement plus importante et les profils d'utilisateurs relativement inhabituels (encore plus de méconnaissance du milieu que de coutume), probablement de par la présence sur nos côtes d'une population qui ne les fréquentait pas habituellement. De plus, ce public a fait montre d'une forme d'insouciance et « d'affront » (impatience, agressivité, mauvaise foi, refus de porter assistance...), certainement liée à un effet de « décompression » après une longue période de limitation de la liberté de déplacement des personnes.

1 – Volume opérationnel de l'été

1.1 – Evolution annuelle du volume opérationnel

	2016	2017	2018	2019	2020	Evolution 2019/2020
La Garde	1583	1674	1675	1737	2106	+369 (+21,24%)
Aspretto	453	451	463	341	420	+ 79 (+23,16%)
Total	2036	2125	2138	2078	2526	+448 (+21,56%)

Avec 2106 opérations, la saison estivale 2020 du CROSS La Garde se révèle plus dense que l'année précédente (1737 opérations en 2019). Le CROSS MED en Corse, avec 420 opérations (341 en 2019) accuse également une forte hausse, revenant au niveau des années précédentes. Avec 2526 opérations pour les deux centres, la saison estivale en Méditerranée est en forte augmentation par rapport à l'année précédente (2078 opérations en 2019). On observe une influence du post-confinement sur le comportement des vacanciers, visiblement beaucoup plus insoucians, avec une forte augmentation du nombre d'opérations en général et notamment des opérations SAR. Ces 2526 opérations se répartissent en quatre catégories :

- SAR (Search and Rescue) : 972 – Sauvetage de vies humaines : Opérations nécessitant une intervention immédiate du fait de la détresse exprimée, de l'environnement, des conditions météorologiques et du risque vital pour les requérants ;
- MAS (Maritime Assistance Service) : 1309 – Assistance aux biens : Opérations nécessitant une intervention destinée à répondre à une demande d'assistance technique, permettant également, le cas échéant, une mise en sécurité des requérants ;
- DIV (Divers) : 237 – Opérations où le CROSS est indirectement partie prenante, ou concernant une situation excluant tout danger/risque pour la vie humaine (rupture de mouillage/navire échoué sans personne à bord). Le volume de ces opérations illustre le rôle de « centre opérationnel concourant » (et non menant) qu'assume régulièrement le CROSSMED vis-à-vis de ses partenaires opérationnels français comme étrangers, et qui implique un flux d'échanges d'informations conséquent ;
- SUR (Sûreté) : 8 – Opérations touchant à l'ordre public (rixes, ébriété, clandestins, actes de baraterie ou mutinerie...).

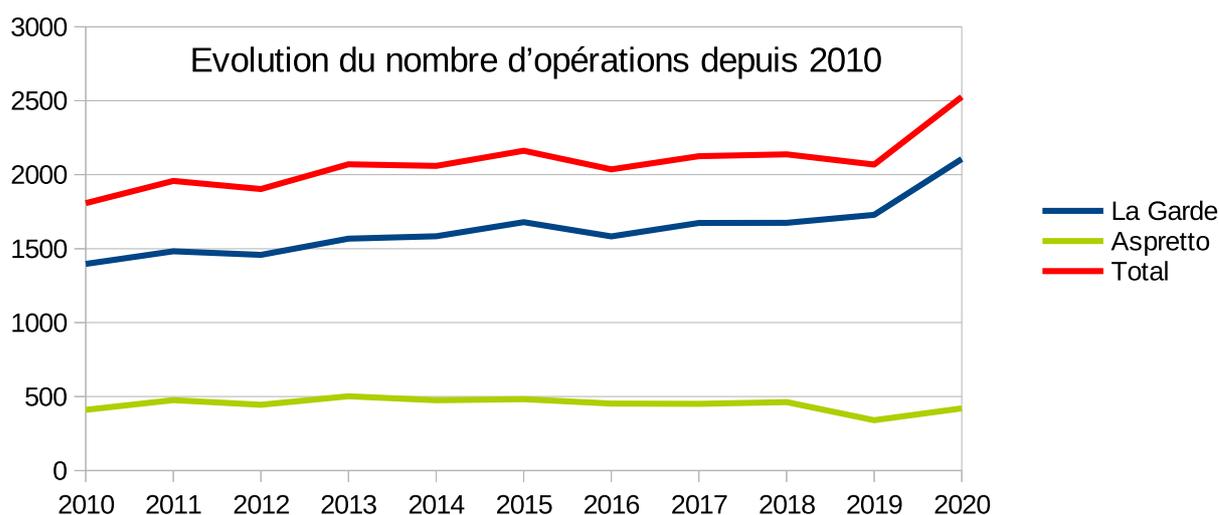


Figure 2: Evolution du nombre d'opérations depuis 2010

NOTA : Outre les 2526 opérations coordonnées par le CROSS Méditerranée durant la période estivale 2020, 976 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 sans identification possible, interventions de postes de plages, levée de doute concomitante à une première alerte, etc).

À titre d'exemple, la gestion directe des accidents de baignade par les postes de plage et les SDIS dans la bande des 300 mètres fait partie des opérations non comptabilisées au bilan global du CROSS. De même, la saison

estivale est favorable à une plus grande proportion d'alertes « non inquiétantes », classées sans suite, du fait de témoignages hâtifs de touristes et personnes peu familières des pratiques de loisirs nautiques, de la signalisation maritime ou d'usages locaux.

Si ces événements ne sont pas portés au bilan du CROSS, ils ne doivent cependant pas être ignorés, en ce sens que par leur occurrence et leur caractère d'urgence apparente, ils mobilisent les équipes de quart dans un environnement déjà saturé par les demandes d'assistance réelles.

1.2 – Répartition mensuelle des opérations

CROSS MED	Juin	Juillet	Août	Septembre	Total
La Garde	383	641	758	324	2106 (1729 ¹)
Corse	35	111	208	66	420 (340)
Total	418 (386)	752 (639)	966 (700)	390 (344)	2526 (2069)

Les tendances des années précédentes se maintiennent : août est le mois le plus chargé en nombre d'opérations. Le pic de la saison 2020 a eu lieu le 22 août. Le deuxième jour le plus chargé est le 24 juillet. On constate, en outre, que les jours les plus chargés restent les week-ends.

Habituellement, on observe une baisse considérable des opérations à partir du 15 août, correspondant au départ des vacanciers mais cette tendance ne s'est pas confirmée cette année, avec notamment un grand nombre d'opérations jusqu'au 28 août.

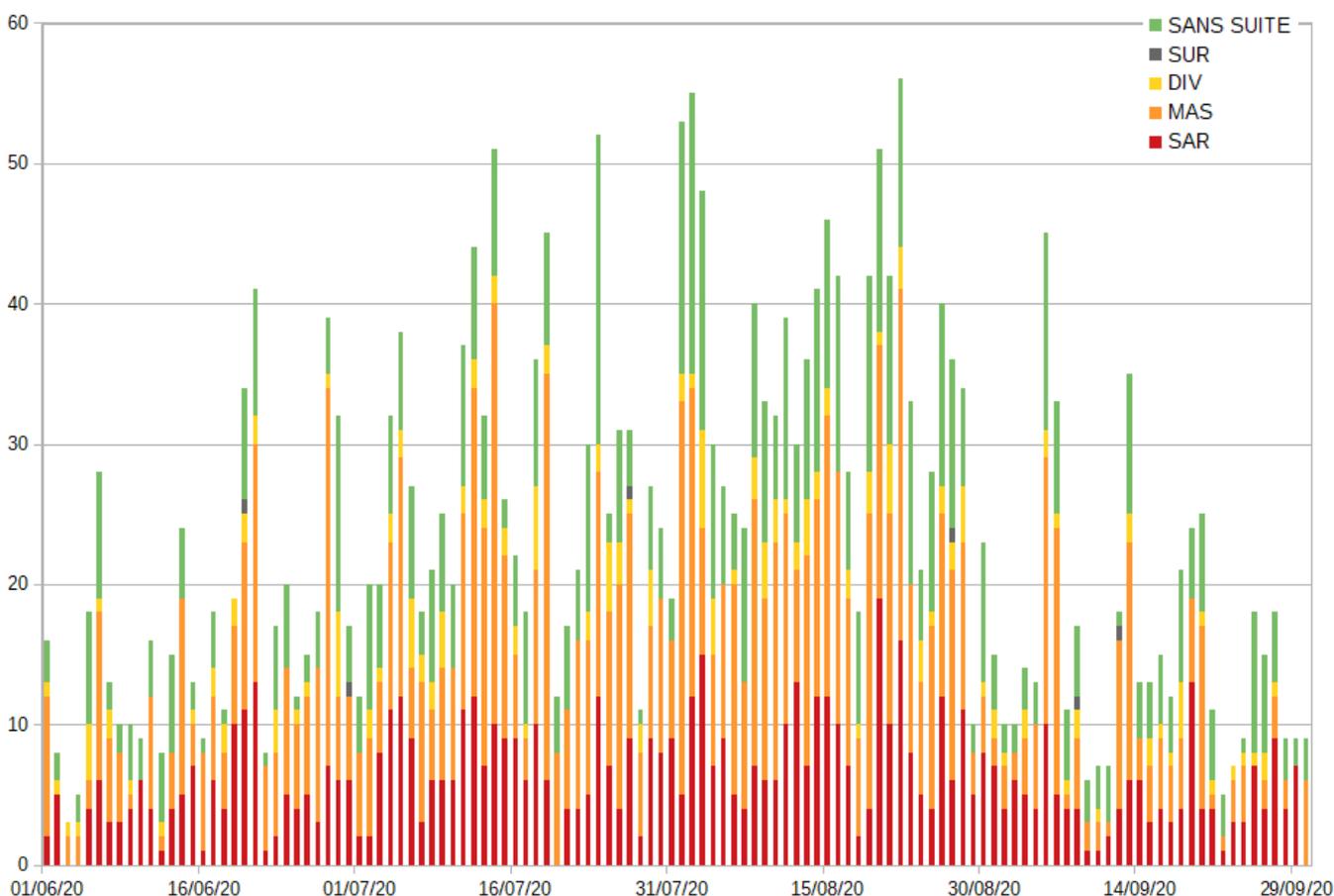


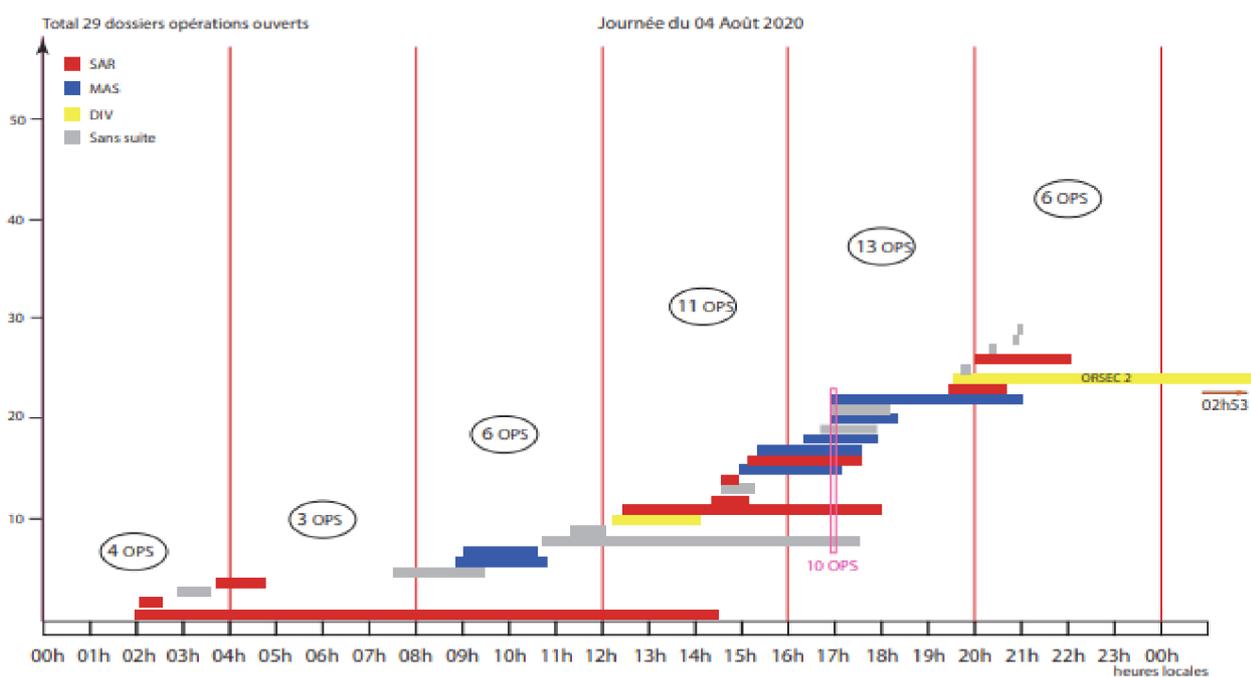
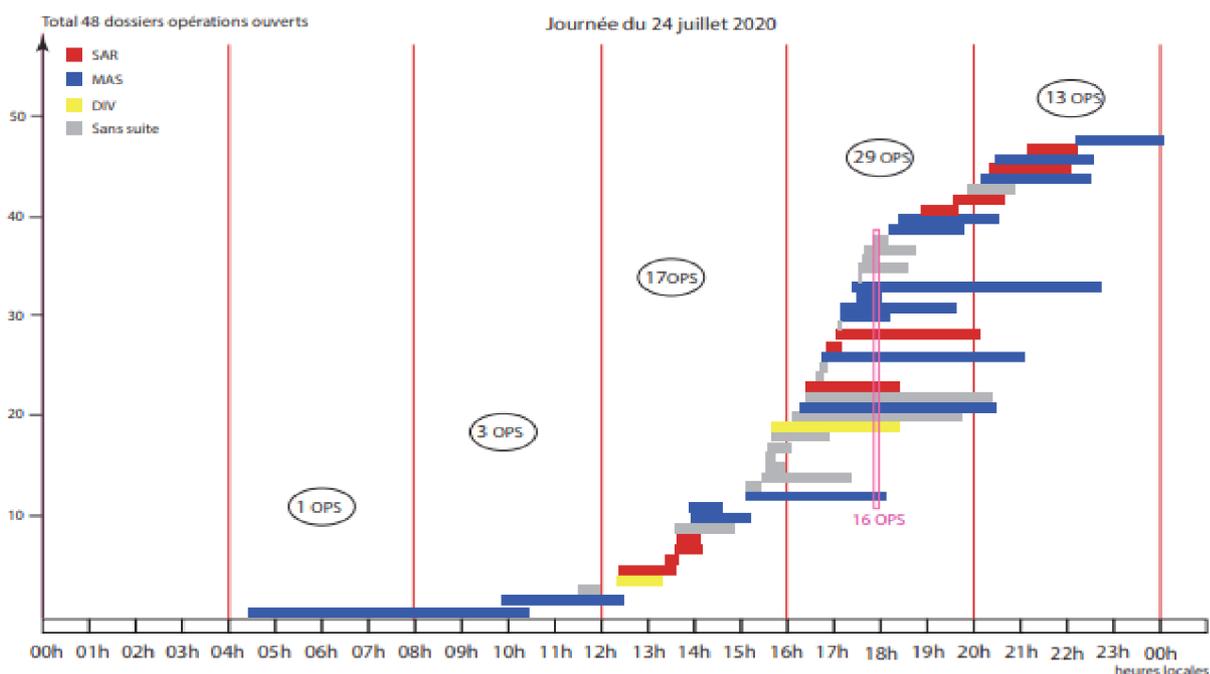
Figure 3: Variation journalière des opérations au centre principal

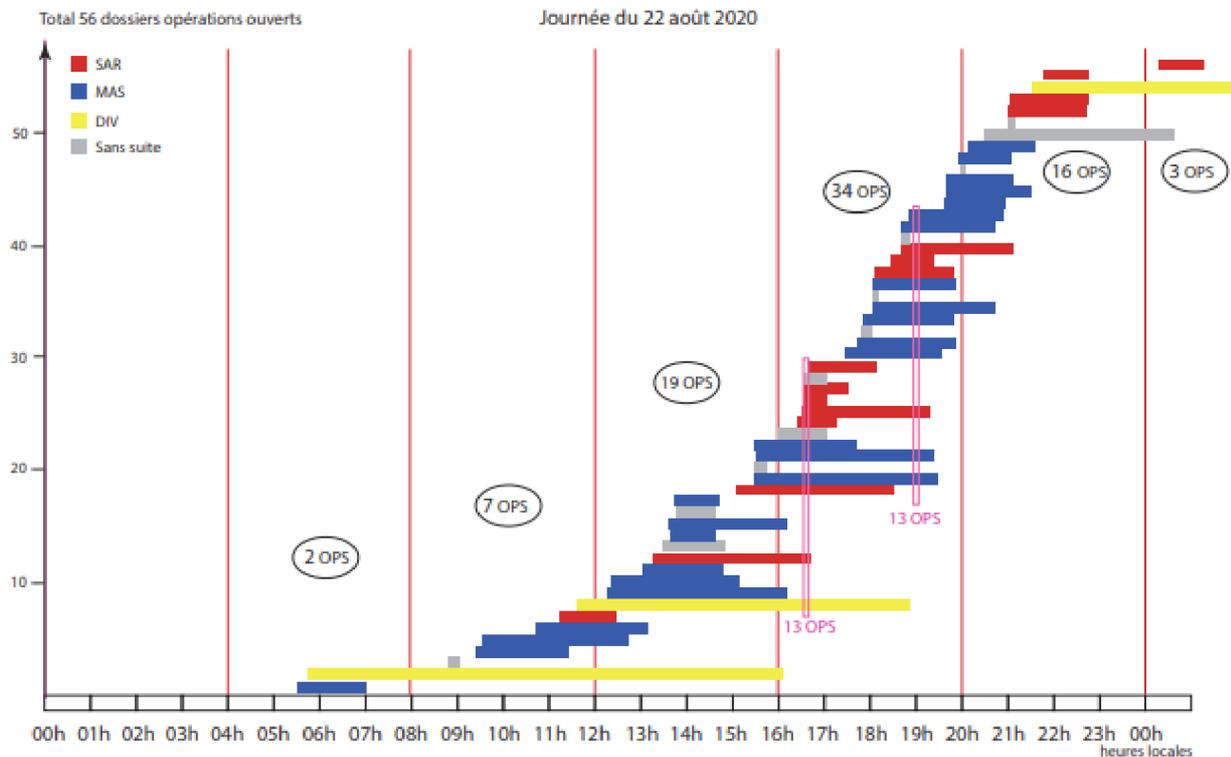
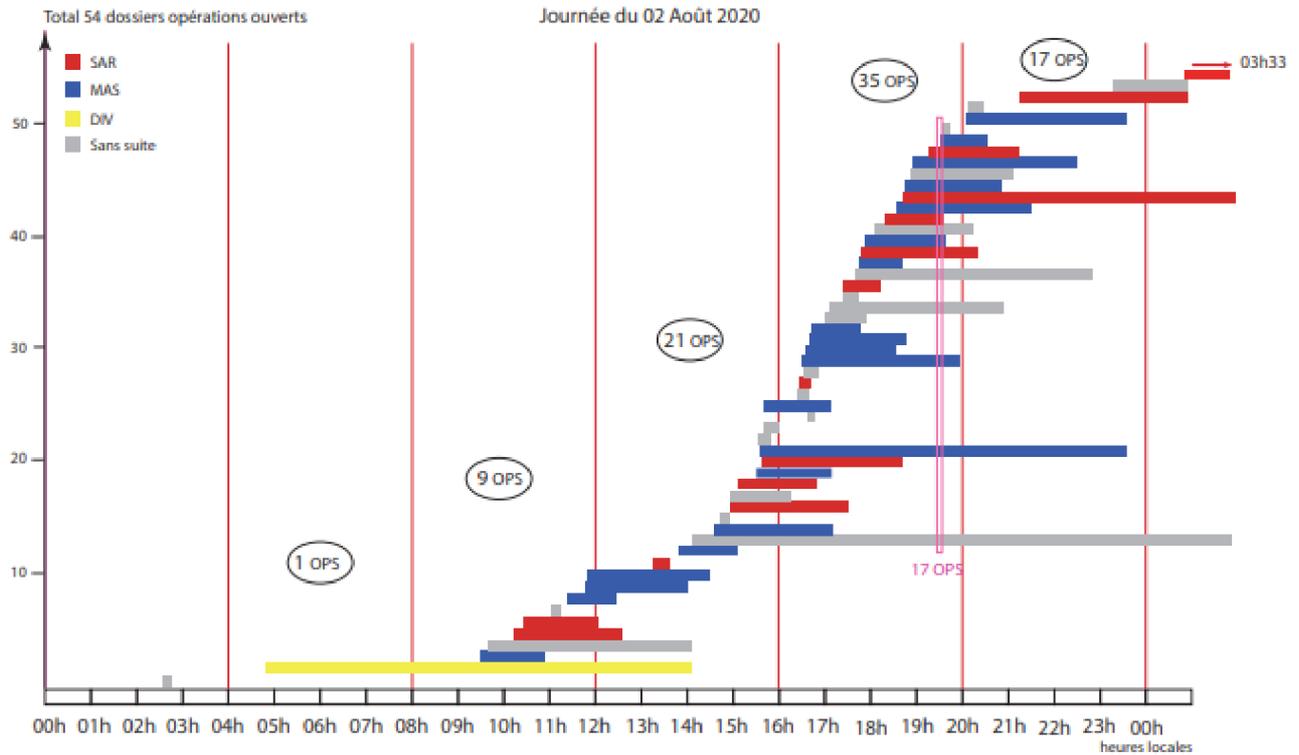
1 Pour comparaison, les valeurs de l'année précédente figurent entre parenthèses.

1.3 – La « journée-type » de l'été 2020 au CROSS Méditerranée

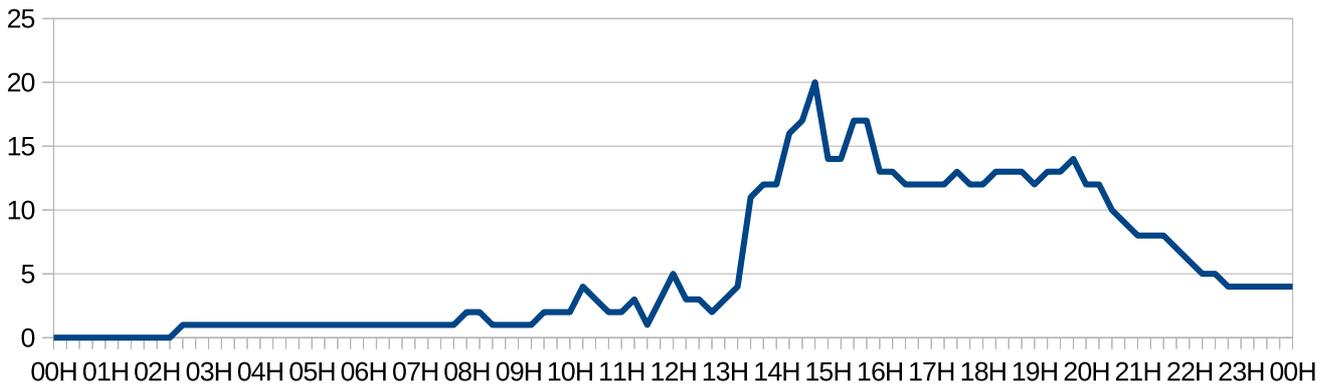
Quatre journées caractéristiques de la saison ont été sélectionnées pour illustrer le flux et la concomitance des opérations traitées (le 24 juillet 2020, le 02 août 2020, le 04 août 2020 et le 22 août 2020), et traduites au travers de trois types de représentations visuelles, en cumulatif et en instantané :

- La première série de schémas illustre la progression du nombre d'opérations au fil de la journée, chaque ligne correspondant à une opération, de son heure de prise d'alerte à son heure de clôture, selon l'ordre d'arrivée des alertes ;
- La deuxième série de schémas illustre la simultanéité des opérations gérées par le CROSS ;
- La troisième série, enfin, montre également, à l'instar de la deuxième série mais sous une autre représentation graphique, le nombre d'opérations ouvertes en simultané.



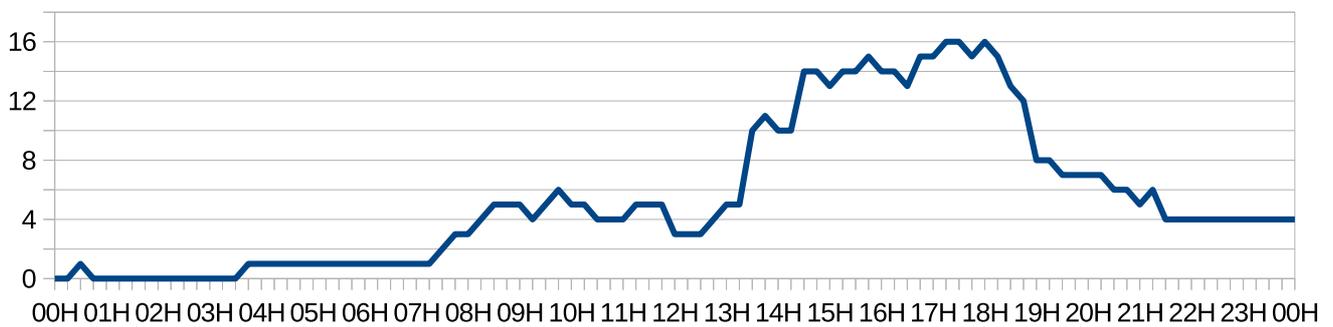


Journée du 24 juillet 2020



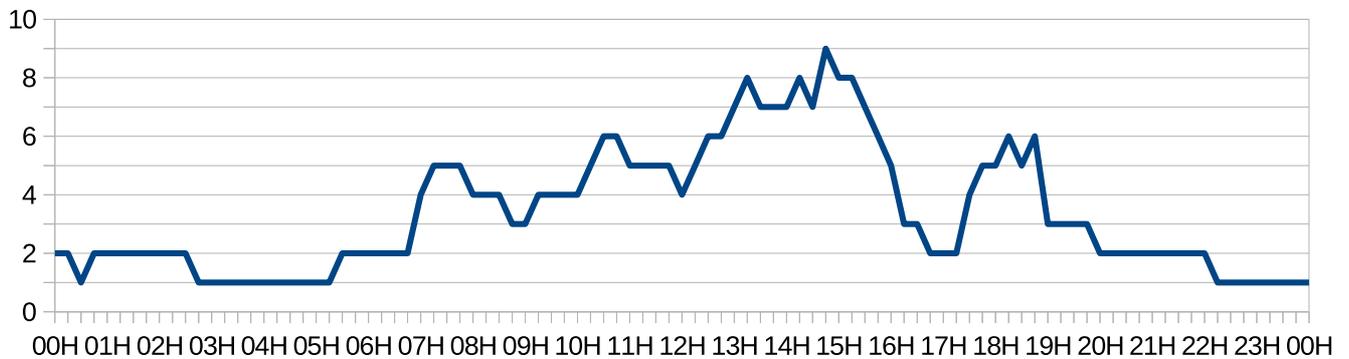
Heures UTC

Journée du 02 août 2020



Heures UTC

Journée du 04 août 2020



Heures UTC

Journée du 22 août 2020



Heures UTC

Au cours d'une journée, le rythme de réception des alertes et des opérations au CROSS n'est pas linéaire.

L'afflux d'opérations arrive souvent en fin de journée lorsque les plaisanciers quittent leurs mouillages de la journée ou à l'occasion des bascules de vent. Avec jusqu'à 56 opérations SECMAR en une journée en comptant les opérations sans suite, la saison estivale 2020 est restée sur la même tendance avec jusqu'à 17 opérations en cours en même temps en fin de journée.

Les journées du 24 juillet et du 02 août montrent une forte augmentation des opérations entre 15 h et 18 h. La journée du 22 août fût la plus chargée de la saison avec pourtant moins d'opérations en cumulatif que les 2 précédents jours étudiés. Enfin, le 04 août a été une journée un peu moins chargée mais permet de prendre la mesure d'une opération ORSEC (incendie de Martigues) en pleine saison estivale.

2 – Localisation des opérations

Comme les années passées, l'essentiel de l'activité se concentre en « très proche côtier » : 96 % des opérations se déroulent dans les 12 milles nautiques, dont 39 % dans la bande des 300 mètres (ports et accès inclus).

Département	Ports et accès	Plage et 300 mètres	Eaux territoriales	TOTAL
PYRÉNÉES-ORIENTALES	5	46	80	131 (123)
AUDE	7	20	41	68 (49)
HERAULT	14	69	160	243 (158)
GARD	5	29	48	82 (62)
BOUCHES-DU-RHÔNE	19	158	267	444 (318)
VAR	62	238	372	672 (547)
ALPES-MARITIMES	12	132	217	361 (289)
HAUTE-CORSE	4	30	97	131 (127)
CORSE DU SUD	17	90	197	304 (304)
TOTAL ZONE CÔTIÈRE	145	812	1479	2436 (1977)
> 12 milles + étranger	-	-	-	90 (101)
TOTAL	145 (131)	812 (558)	1479 (1288)	2526 (2078)

La répartition des opérations est identique à l'année dernière. Sur le littoral continental, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur génère presque 3 fois plus d'opérations que l'Occitanie. Sur l'île de Beauté, près de 2/3 des opérations ont lieu en Corse du Sud.

Le département du Var est, comme les années précédentes, le premier département concerné avec 26 % des opérations. Viennent ensuite les Bouches-du-Rhône (17 %) et la Corse du Sud (12 %).

La fréquentation touristique et la morphologie de la côte (spots de plongée, bassins de navigation, nombre de ports) continuent à expliquer cette tendance.

3 – Bilan humain des opérations

CROSSMED	La Garde	Corse	Total
ASSISTEES	3410	476	3886 (3397)
RETROUVEES	20	2	22 (27)
SECOURUES	1308	240	1548 (797)
TIREES D'AFFAIRE SEULES*	2209	202	2411 (782)
DECEDES	18	5	23 (13)
DISPARUES	3	0	3 (1)
IMPLIQUEES DANS FAUSSE ALERTE	296	42	338 (214)
TOTAL	7263	967	8230 (5231)

* tirées d'affaire seules : personnes ayant demandé une assistance ou supposées en nécessiter une, mais qui ont surmonté seules leur difficulté avant l'arrivée sur zone d'un moyen public ou privé, ou bien personnes réputées avoir surmonté seules leur difficulté dans le cadre d'une opération à l'issue incertaine.

Au cours de cette saison, les interventions des moyens nautiques (2240 engagements), aériens (138 engagements) et terrestres (965 engagements), coordonnés ou sollicités par le CROSSMED, ont permis de porter secours à 1548 personnes et assistance à 3886 personnes, soit 1240 personnes de plus qu'en 2019.

Le nombre total de décès (23) dans des opérations coordonnées ou suivies par le CROSS est en très forte hausse par rapport à 2019 (13). Ces accidents mortels comprennent notamment :

- 8 malaises ou accidents à bord d'embarcations de plaisance ;
- 7 baigneurs (3 en 2019) ;
- 3 plongeurs (apnée et bouteille) ;
- 1 découverte de corps sur navire de commerce ;
- 4 découvertes de corps.

4 – Opérations liées aux loisirs nautiques

4.1 – Nombre d'opérations par type de loisir nautique

CROSS MED	La Garde	Corse	Total
BAGNADE	43	13	56 (44)
dont bande des 300 mètres	32	8	40 (35)
PLONGÉE	79	11	90 (91)
dont chasse sous-marine & apnée	11	3	14 (16)
dont plongée bouteille	68	8	76 (75)
AUTRES LOISIRS NAUTIQUES	273	54	327 (224)
Kayak	33	5	38 (27)
Kitesurf	56	9	65 (39)
Planche à voile	21	5	26 (21)
Véhicule Nautique à Moteur	68	19	87 (60)
Autres (engins et pneumatiques de plage, paddle, bouées tractées, etc)	95	16	111 (77)
TOTAL	395 (310)	78 (49)	473 (359)

On assiste à une très forte augmentation des opérations liées aux loisirs nautiques après une année de stabilisation en 2019.

L'augmentation du nombre d'accidents de baignade de 27 % démontre une certaine insouciance, voire inconscience, face aux risques en mer.

Parmi les engins de loisirs nautiques, les véhicules nautiques à moteurs et les « autres engins », notamment les *stand-up paddle* et les bouées tractées sont les plus concernés. On observe là aussi une nette progression de 46 % du nombre d'accidents. Le nombre d'opérations liées à la pratique du kitesurf reste relativement élevé.

L'analyse des événements montre qu'une part importante des opérations s'explique par une mauvaise appréciation de la difficulté de l'activité ou des capacités physiques des pratiquants.

Il est rappelé aux pratiquants qu'il convient de signaler au CROSSMED toute perte de matériel, avec une description de celui-ci et de ses caractéristiques. Il est également rappelé que le marquage (nom du propriétaire et contact) des voiles et ailes de planches aérotractées est obligatoire depuis mai 2019.

4.2 – Accidents de plongée bouteille

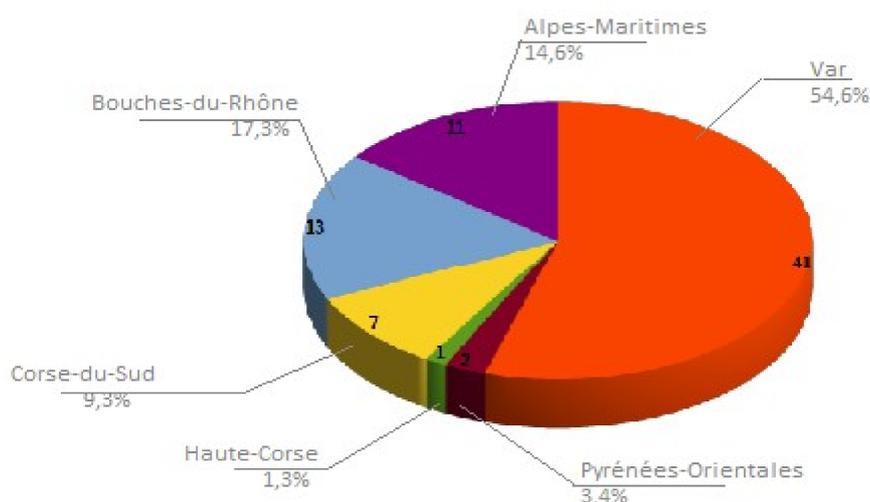


Figure 4: Nombre d'accidents de plongée traités par le CROSS par département

Le nombre d'interventions liées à l'activité de plongée est stable par rapport à l'année précédente avec toutefois une baisse des décédés. En effet, 1 personne est décédée cette année en plongée bouteille contre 4 en 2019.

Par ailleurs, ces données ne reflètent pas la totalité des accidents de plongée. En effet, les cinq caissons hyperbares de la façade méditerranéenne (Perpignan, Marseille, Toulon, Nice et Ajaccio) gèrent des interventions, suite à des accidents de plongée, qui ne sont ni coordonnées par le CROSS, ni traitées *via* le SAMU de Coordination Médicale Maritime, mais qui sont régulées par d'autres organismes de secours. Cet écart s'explique soit par méconnaissance de la procédure établie, soit parce que l'alerte survient lorsque la victime a quitté la structure de plongée ou est revenue à son domicile, donc hors de la zone de compétence maritime.

En cas d'incident ou de doute lors ou à l'issue d'une plongée, il est recommandé de s'adresser directement au CROSS pour favoriser une régulation avec le SAMU compétent et accélérer, si besoin, la prise en charge des victimes au caisson hyperbare.

5 – Opérations liées aux navires de plaisance

Plus encore que les années précédentes, l'inexpérience des plaisanciers constitue la première cause d'alerte du CROSS.

Ainsi, près de 41 % des opérations touchant la plaisance à voile concernent des avaries de moteur et des pannes de carburant et plus de 15 % des échouements.

Cette année, le CROSS a enregistré un nombre accru d'avaries de navires à moteur (avaries électriques, de propulsion ou d'appareil à gouverner) associé à une complexification de la réponse à apporter, notamment du fait d'un développement mal encadré de la location de navires entre particuliers², entraînant des litiges entre propriétaires et locataires pour la prise en charge des frais afférent à l'assistance. Les avaries représentent le plus grand nombre d'opérations (58 %). Elles sont souvent le résultat d'un manque de préparation ou d'entretien du navire. Bien que routinières et constitutives de la grande majorité des « simples » opérations d'assistance aux biens gérées quotidiennement par le CROSS, il ne faut toutefois pas minimiser ces avaries et pannes qui peuvent néanmoins dégénérer (dégradation des conditions météo, tombée de la nuit, panique de l'équipage) et ainsi entraîner un danger pour les personnes impliquées.

La possibilité de pouvoir acquérir ou louer un voilier sans permis n'est pas étrangère aux demandes d'assistance, associée à un contexte où les locations de particulier à particulier se multiplient, parfois de manière illégale (absence d'assurance et de déclaration). De nombreux requérants s'avèrent totalement novices dans la manœuvre de leur navire et n'ont parfois aucune idée de la conduite à tenir, ni de la zone où ils évoluent. L'absence d'outils de navigation, de localisation et de communication constitue des facteurs aggravants à prendre en compte.

Enfin, on observe une sensible augmentation des opérations d'aide médicale en mer à bord de navires de plaisance, qui constituent presque une opération sur dix. Leur degré de gravité varie selon l'âge, la pathologie et l'éloignement des côtes, mais peut également prendre un tour plus complexe selon les conditions. Ainsi, lorsque la victime est le skipper du navire, la situation peut se doubler d'une demande d'assistance, le reste des passagers n'étant pas forcément amariné et apte à prendre la barre. De même, les modalités d'évacuation ne seront pas les mêmes selon le type de navire et les conditions météorologiques (cas des hélitreuillages notamment).

CROSS MED	La Garde		Corse		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
PLAISANCE A VOILE						
ABORDAGE	0	0	0	1	0	1
CHAVIREMENT	1	2	3	0	4	2
DÉMÂTAGE	9	6	2	1	11	7
ÉCHOUEMENT	89	56	7	9	96 (15%)	65
HEURT	0	8	0	1	0	9
INCENDIE	2	1	1	0	3	1
VOIE D'EAU	17	11	6	1	23	12
AIDE MÉDICALE	33	41	23	20	56 (9%)	61
HOMME A LA MER	1	1	0	0	1	1
INCERTITUDE	17	22	11	2	28	24
RUPTURE DE MOUILLAGE	32	23	8	4	40	27
SANS AVARIE EN DÉRIVE (météo, inexpérience)	10	3	1	1	11	4
AVARIE, panne de carburant	227	200	38	36	265 (42%)	236
IMMOBILISE DANS ENGIN	19	16	3	2	22	18
AUTRES	16	12	13	5	29	17
ENCALMINAGE	1	2	1	0	2	2
FAUSSE ALERTE	32	6	0	8	32	14

² Location de navires pour la navigation en mer ou comme gîtes flottants.

CROSS MED	La Garde		Corse		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Total plaisance à voile	506	410	117	90	623	500
PLAISANCE A MOTEUR	2020	2019	2020	2019	2020	2019
ABORDAGE	0	2	0	1	0	3
CHAVIREMENT	6	7	1	0	7	7
ÉCHOUEMENT	64	34	10	4	74 (6%)	38
HEURT	2	1	0	1	2	2
INCENDIE	13	7	2	0	15	7
VOIE D'EAU	42	23	7	0	49	23
AIDE MÉDICALE	70	47	26	14	96 (8%)	61
PLONGÉE AVEC BOUTEILLE	58	18	5	7	63	25
CHASSE SOUS-MARINE/PLONGÉE EN APNÉE	6	6	1	0	7	6
HOMME A LA MER	7	3	2	1	9	4
INCERTITUDE	27	6	7	3	34	9
RUPTURE DE MOUILLAGE	15	10	16	4	31	14
AVARIE	645	444	69	34	714 (59%)	478
IMMOBILISE DANS ENGIN	22	16	2	2	24	18
PANNE DE CARBURANT	34	24	5	1	39	25
AUTRES	15	11	12	5	27	16
FAUSSE ALERTE	19	2	0	3	19	5
Total plaisance à moteur	1045	661	165	80	1210	741
TOTAL PLAISANCE	1551 (1071)		282(170)		1833 (1241)	

6 – Opérations par type de moyens de transmission d'alertes

CROSS MED	La Garde		Corse		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
AUTRE MOYEN D'ALERTE	79	23	3	1	82	24
AUTRE SIGNAL RÉGLEMENTAIRE	20	3	2	0	22	3
BALISE DE DÉTRESSE (406 MHZ)	24	11	4	3	28	14
MF / HF ASN	1	0	0	0	1	0
SIGNAL PYROTECHNIQUE	36	30	2	0	38	30
TÉLÉPHONE A LA MER / GSM	1106	862	176	146	1282(51%)	1008
TÉLÉPHONE A LA MER / SATELLITE	4	17	1	0	5	17
TÉLÉPHONE A TERRE (fixe et mobile)	406	435	162	80	568(22%)	515
TELEX/TELECOPIE	0	1	0	1	0	2
VHF ASN	24	17	11	2	35	19
VHF PHONIE	406	335	59	80	465(18%)	415 (20%)
TOTAL GÉNÉRAL	2106	1734	420	313	2526	2047

La part des différents modes d'alerte reste inchangée par rapport aux années précédentes.

Le téléphone constitue le premier mode de transmission des alertes (73 %), non seulement depuis la terre (cas de témoins sur le littoral) mais aussi depuis la mer, avec 51 % des alertes émises depuis un GSM, directement par le navire impliqué ou par une autre embarcation présente sur zone. Une part importante des appels passe encore par les CODIS, les témoins ou requérants ayant une meilleure connaissance du 18 ou du 112 que du 196. L'effort de communication à destination du grand public doit donc se poursuivre pour continuer à populariser l'usage du 196, afin d'éviter les pertes de temps et d'informations.

La part de la VHF en phonie est en légère baisse, représentant 18 % cette année, contre 20 % en 2019. Pourtant, c'est un outil fiable, de surcroît très performant en Méditerranée, dans la mesure où les stations radio du CROSS MED sont implantées sur des sites en altitude, et sont doublées par la veille assurée par les sémaphores, ce qui permet d'assurer une couverture très étendue. Comme indiqué précédemment, l'utilisation de la radio est malheureusement moins systématique, notamment du fait de la méconnaissance d'emploi de cet outil et de l'inexpérience des requérants.

Dans l'idéal, la combinaison des deux modes de communication est préconisée : la VHF permet une prise de contact rapide, tant vers la terre que dans la zone où se trouve le navire nécessitant une assistance, tandis que le téléphone permet de faciliter les conférences à trois pour le passage de contrat avec une société de remorquage ou pour une téléconsultation médicale.

Les requérants doivent également s'assurer de leur capacité de géolocalisation avec l'un ou l'autre moyen (application « boussole » ou GPS sur *smartphone*, position GPS sur ASN), et dans tous les cas, disposer d'une source d'énergie pour alimenter leurs moyens de communication.

Enfin, les loisirs nautiques tels que le *kite-surf*, la planche à voile, le kayak ou le *paddle* nécessitent un encadrement et une sensibilisation plus forte à l'emport d'un moyen de communication, de manière à pouvoir faciliter la levée de doute en cas de retard ou de difficultés.

7 – Moyens d'intervention mis en œuvre dans les opérations

7.1 – Moyens terrestres

Autorités	2020	2019
AFFAIRES MARITIMES	0	0
AUTORITÉ PORTUAIRE	0	3
SNSM	14	7
GENDARMERIE (nationale et maritime)	30	14
SAPEURS POMPIERS	362	338
MARINE NATIONALE (Sémaphores, patrouille)	120	3
POLICE – CRS	14	8
Centre de consultation médicale (CCMM/TMAS)	65	75
SCMM / SAMU COTIER (Consultation/projection d'équipes SMUR)	303	298
AUTRE ORGANISME MÉDICAL	1	0
MUNICIPALITÉS (police, postes de plages)	45	9
PRIVE / PARTICULIER	5	5
ADMINISTRATIONS ÉTRANGERES	1	3
Total	960	763

Le nombre d'interventions via les sémaphores a subi une énorme augmentation cette année, ceux-ci étant désormais intégrés de manière systématique aux statistiques du CROSS dès lors que leur intervention a apporté une plus-value dans l'opération (relais VHF, guidage de moyens sur zone...).

7.2 – Moyens nautiques

Autorités	2020	2019
AFFAIRES MARITIMES	24	11
AUTORITÉS PORTUAIRES	28	11
GENDARMERIE MARITIME	39	40
GENDARMERIE NATIONALE	30	31
SAPEURS POMPIERS	230(10%)	136
SNSM	1154(51%)	990
ENTREPRISE REMORQUAGE	24	21
MARINE NATIONALE	21	14
POLICE – CRS	38	12
DOUANES	29	25
MUNICIPALITÉS	153	62
PROCHE / FAMILLE	13	10
PRIVE / PARTICULIER	434(19%)	316
ARMATEUR	12	5
AUTRE	5	8
ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES	5	8
Total	2239	1700

Le nombre d'interventions par moyens nautiques est en hausse de 31 % cette année, cette hausse concernant essentiellement les plus gros pourvoyeurs de moyens nautiques (la SNSM et les pompiers) ainsi que les plaisanciers sur zone, moyens d'opportunité (80 % des interventions sur ces 3 intervenants).

Les stations SNSM de la façade méditerranéenne restent le premier partenaire du CROSS et fournissent les moyens nautiques dans 51 % des cas. On note également l'importante implication des privés/particuliers présents sur zone (près d'1 intervention sur 5). Le nombre d'engagement de moyens nautiques des sapeurs pompiers est quant à lui en forte hausse après une baisse en 2019, avec 10 % des interventions cette année (8 % en 2019)³.

Cette année, le CROSS a eu à faire à une situation particulière dans le Golfe de la Napoule, avec une concurrence forte de moyens privés alternatifs à la SNSM, qu'ils soient associatifs ou à but lucratif, avec parfois des difficultés supplémentaires générées pour le CROSS tant en matière de coordination des opérations que de sécurité maritime en raison notamment d'un prestataire peu scrupuleux (interruption des prises d'alerte du CROSS sur VHF, prise en remorque « imposée » à certains requérants, incidents divers).

7.3 – Moyens aériens

Autorités	Moyens	2020	2019
MARINE NATIONALE	Avion	9	9
	Hélicoptère (1 base à Hyères)	25(18%)	34
	Total	34	43
SÉCURITÉ CIVILE	Hélicoptère (7 bases dont 2 en Corse)	62(45%)	65

³ Ce chiffre doit être interprété avec précaution : les moyens pompiers interviennent également sans que le CROSS ne coordonne l'opération et ces sorties ne sont donc pas comptabilisées

Autorités	Moyens	2020	2019
DOUANE	Avion	1	1
	Hélicoptère (1 base à Hyères)	5	3
	Total	6	4
GENDARMERIE (nationale)	Hélicoptère (3 bases dont 1 en Corse)	16	16
ARMÉE DE L'AIR	Hélicoptère (1 base en Corse)	7	14
SAMU CÔTIER	Hélicoptère	13	11
ADMINISTRATION ÉTRANGÈRE	Avion + Hélicoptère	0	1
Total		138	154

On note une baisse du nombre d'engagements de moyens aériens par rapport à 2019 (-11 %). En termes de moyens, les tendances des années précédentes se confirment : les Dragons de la Sécurité Civile sont les aéronefs les plus sollicités chaque été.

8 – Synthèse et axes d'effort

8.1 – Conclusions

En synthèse, la saison estivale 2020 s'est singularisée par rapport aux années antérieures par une suractivité opérationnelle, une accidentologie assez inhabituelle et surtout des comportements inappropriés de la part des usagers de la mer.

Si la saison estivale représente classiquement, pour le CROSS Méditerranée, un pic d'activité du fait du lien avéré entre les alertes et la fréquentation touristique du plan d'eau, l'été 2020 a été marqué par un volume accru d'alertes et d'opérations de sauvetage et/ou d'assistance, ceci malgré des conditions météorologiques plutôt favorables, une quasi-absence des navires de croisière et une présence réduite de touristes étrangers.

Au-delà du volume d'activité, le CROSS a observé cette année une évolution sensible de l'accidentologie :

- liée aux navires, avec notamment une augmentation sans précédent des échouements, sur des écueils pourtant connus et identifiés et ce, en dépit de conditions météorologiques clémentes ;
- liée aux personnes, avec une augmentation nette des blessures, pour l'essentiel liées à la pratique de loisirs nautiques (véhicules nautiques à moteurs ou autres puissantes embarcations légères) et de la baignade (de nuit, hors zones ou heures de surveillance des plages), ainsi qu'à une utilisation déraisonnée des navires (personnes éjectées de navires, lésions et chocs à bords).

Les autres opérations de « simple assistance » se sont également complexifiées, notamment au gré :

- d'un défaut de maîtrise de la navigation et/ou des techniques de mouillage, entraînant une multiplication des opérations d'assistance, voire de sauvetage, au profit de personnes désemparées parce qu'incapables de réaliser la moindre manœuvre d'urgence, faute de disposer des compétences adéquates ;
- d'un développement mal encadré de la location de navires entre particuliers (contrats de location imprécis ou incomplets, navires loués parfois vétustes ou mal entretenus, garanties insuffisantes exigées de la part de locataires souvent totalement inexpérimentés...), entraînant des litiges entre propriétaires et locataires pour la prise en charge des frais afférents à l'assistance. Le CROSS a fait face cette année à de nombreux cas d'opérations se prolongeant ou dégénérant du fait d'un défaut d'entente entre propriétaires et locataires, jusqu'à passer d'une simple assistance à un sauvetage avec abandon de navire.

Ce volume et cette typologie singulière d'activité semblent être la conséquence de plusieurs facteurs, dont certains sont habituels des usagers de la mer en saison estivale en Méditerranée, mais d'autres ont surpris de par leur caractère inédit.

D'une part, plusieurs constats habituels d'une saison estivale en Méditerranée ont pu être faits à l'instar des années antérieures :

- une responsabilité humaine régulièrement à l'origine des événements de mer, notamment en raison d'une inexpérience, d'un défaut de maîtrise technique, d'un manque de préparation, de maîtrise de soi ou une surestimation des capacités physiques ;
- des alertes transmises tardivement et/ou des témoignages imprécis ;
- des inquiétudes ou incertitudes liées à des comportements irréfléchis ou irresponsables, ou encore à des outils mal utilisés (interprétation abusive de données de suivi AIS, méconnaissance de l'utilisation des moyens de communication maritimes et/ou des moyens de transmission de l'alerte du SMDSM).

D'autre part, néanmoins, des éléments relativement nouveaux sont apparus :

- une pratique manifestement très accrue de « loisirs nautiques à sensations » dont la pratique nécessite pourtant vigilance et maîtrise ;
- une prise de risques inconsidérée de la part de pilotes manifestement inexpérimentés sur des engins nautiques surpuissants et/ou mal utilisés, à l'origine d'éjections et/ou blessures de passagers, de collisions ou quasi-collisions, d'une vitesse excessive dans des zones sur-fréquentées, etc. ;
- un incivisme accru de la part d'usagers (requérants comme témoins) « venus consommer du loisir nautique », faisant preuve d'impatience, d'indiscipline, d'individualisme et d'agressivité, et engendrant de ce fait des situations allant de la prise de risque inconsidérée à la mise en danger de la vie d'autrui, de la profération d'insultes ou de menaces verbales (à l'encontre de témoins comme des secours) à la non-assistance à personne en danger (refus de porter assistance, refus de rester sur place pour garder un visuel sur une personne en difficulté et/ou de guider les secours).

On notera toutefois un élément encourageant : même si son utilisation reste encore insuffisante, il a été possible de constater, au cours de l'été, une réelle évolution de l'appropriation du numéro d'urgence « 196 » par le grand public, ceci associé à une tendance croissante de l'emport du téléphone portable en mer, y compris par des pratiquants des loisirs nautiques (téléphones protégé par une housse étanche).

8.2 – Axes d'effort

Il semble difficile de tirer des conclusions probantes quant aux actions de prévention et de sensibilisation de l'année 2020, ou encore quant aux améliorations à apporter à la réponse opérationnelle du CROSS, tant cet été « post-confinement » a été singulier.

Toutefois, dès avant l'été 2020, le CROSS et la préfecture maritime ont conjointement travaillé sur l'élaboration d'une campagne de prévention qui, au-delà des habituels rappels annuels, proposait une communication plus orientée et thématique, en lien avec les activités et l'accidentologie observées.

Ainsi, tout au long de l'été, les messages ont ciblé plus finement certains secteurs, certains types de pratiques nautiques et/ou certains types d'accidents, en s'appuyant sur un suivi plus fin, des volumes et typologies d'opérations transmis, semaine par semaine, par le CROSS. Cette action sera certainement à réitérer pour la prochaine saison.

Photos : CROSS Méditerranée ©



**Direction interrégionale
de la mer Méditerranée**

Centre régional opérationnel de surveillance
et de sauvetage de Méditerranée

