

Direction des affaires maritimes

Direction régionale des affaires
maritimes de Bretagne

Centre Régional Opérationnel
de Surveillance et de Sauvetage
Atlantique

CROSSA ETEL

2008



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques

Développement durable

Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



SOMMAIRE

Sommaire	2
Table des matières	4
Préambule	5
Mémento 2008	6
Carte zone de compétence CROSSA Etel	8

I - RECHERCHE ET SAUVETAGE MARITIMES

1.BILAN OPERATIONNEL 2008	9
1.1 Nombre d'opérations	9
1.2 Bilan humain	10
1.3 Aide médicale en mer	10
1.4 Exercices majeurs	
1.4.1 Orsec maritime – secours à victimes	12
1.4.2 Exercice interstations 56	12
2.ANALYSE DES OPERATIONS PAR SECTEURS D'ACTIVITE	
2.1 Répartition des opérations par types d'activité	13
2.1.1 Navires de commerce	14
2.1.2 Navires de pêche / conchyliques	15
2.1.3 Navires de plaisance / loisirs nautiques	18
2.2 Répartition des opérations par types d'affaires	23
2.3 Répartition des opérations par types de transmission des alertes	24
2.4 Répartition mensuelle des opérations	26
2.5 Répartition géographique des opérations	27
3.MOYENS ENGAGES	27
3.1 Terrestres	27
3.2 Nautiques	28
3.3 Aériens	29

II - SURVEILLANCE ET POLICE DE LA NAVIGATION MARITIME

1.MISSIONS DU CROSSA ETEL	31
2.SYNTHESE DE L' ANNEE 2008	32

III - RECUEIL ET DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

1.RECUEIL DE L'INFORMATION NAUTIQUE	33
2.TRANSMISSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE	33
3.DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE	33

IV - SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES

1.REPARTITION DES POLLUTIONS	34
2.POLLUTIONS PAR HYDROCARBURE	35
3.SYSTEME « CLEANSEANET »	35

V - SURVEILLANCE DES PECHEES MARITIMES

1.LES MISSIONS DU CENTRE DE SURVEILLANCE DES PECHEES (CSP) D'ETEL	36
1.1 Le pôle réglementation et contrôle	36
1.2 Le pôle opérateur	36
1.3 Le pôle surveillance des navires par satellite (VMS)	36
2.MOYENS DE SURVEILLANCE	37
3.BILAN OPERATIONNEL	38
3.1 Missions exercées au titre de CROSS référent	38
3.2 Campagne de surveillance du thon rouge	41
3.3 Campagne de surveillance de la zone NEAFC	42
3.3.1 Gestion des préavis de débarquement	42
3.3.2 Suivi VMS des navires de pêche	42
4.LES EVOLUTIONS DU CSP	44

CONCLUSION

Liste de diffusion	47
--------------------	----

TABLE DES MATIERES

A	Affaires maritimes	28-37	L	Loisirs nautiques	21s	
	Aide médicale en mer	10s-14-16				
	Annexes (accidents)	18s				
	Appel sélectif numérique	24-26				
	Armée de l'air	30				
	Avis aux navigateurs	7-33				
B	Baignade	23	M	Marine nationale	27s-30	
	Balise de détresse	6-24s			34-37	
				MAS	5-31	
				Mémento statistique	6	
				Météo (diffusion)	5-33	
				Mois (répartition)	6-26	
C	Canular	25	N	MRCC	5-9	
	CCMM	10s-15				
	Chavirement	16-18s		NEAFC	42	
	Commerce (navigation)	6-14				
D	Débarquements	38-42	O	ORSEC (exercice)	12	
	Décès-disparitions	6-23				
	Départements	27				
	Déroutements	39				
	Douane	28-34				
		37				
E	Echouement	14-17	P	Panne moteur	19	
	Edhec (course)	20-21			Plaisance	6-18s
	EMSA (CLEANSEANET)	33-35			Planche à voile	21
	Engins de plage	21			Plan de déploiement commun	41
	Équipement individuel	19-20			Plongée sous-marine	22
	Évacuations	11-15			Pollutions	34
	Exercices	12			Pompiers	27
			Poseidon	36-45		
F	Fausse alerte	6-24	R	Préfet maritime	5-9	
	Fluvio-maritime (navire)	15			Ralliement (course)	20-21
	FMC	5-36			Référent (pêche)	36
	Fusées rouges	6-24-25			Remorquages	15-23
						32
G	Gendarmerie nationale	27s-30-37	S	SCMM	10s-15	
					Scooters des mers	22
	Gendarmerie maritime	28-37			Sécurité civile	29s
	Gilets de sauvetage	19-20			SNSM	28
				Suicides	23	
			SURNAV (procédure)	31s		
H	Homme à la mer	15s-19	T	Thon rouge	38-41	
	Hydrocarbures	34-35			Trident	42
I	Infractions pêche	7-39s	V	Véhicules nautiques à moteur	22	
	Inmarsat	24			Vêtement à flottabilité intégrée	17
	Inquiétudes	24			VMS	36-42s
	Infractions VMS	43-44			Voie d'eau	15-17
					20	
J	Jet-ski	22	Z	Zones de compétence	8	
K	Kite-surf	21-22				

PREAMBULE

Service spécialisé de l'administration des affaires maritimes, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique est installé à Etel (Morbihan). Il regroupe 55 personnels militaires et civils pour l'exercice de ses compétences placées sous l'autorité du préfet maritime de l'Atlantique et des directeurs régionaux des affaires maritimes.

Comme les six autres centres qui jalonnent les littoraux métropolitains et ultramarins, le CROSSA possède, au sens de l'organisation maritime internationale (OMI), le statut de centre de coordination du sauvetage maritime (MRCC) et, dans le cadre de sa mission de surveillance de la navigation maritime, de service d'assistance maritime (MAS). Un autre facteur d'identification internationale est son statut, cette fois spécifique, de centre national de suivi par satellite des navires de pêche (FMC), dans le cadre de la politique commune des pêches de l'Union Européenne.

Il assume également une mission de surveillance des pollutions qui a pris une dimension nouvelle avec la première année pleine et entière d'application du programme de détection par satellite des pollutions CLEANSEANET porté par l'agence européenne de sécurité maritime.

Pour autant, le CROSSA a un devoir de proximité avec les navigateurs, notamment en tant que contributeur au renseignement de sécurité maritime particulièrement en chargé de la diffusion VHF des bulletins météorologiques. Proximité également avec les nombreux partenaires institutionnels, opérationnels ou administratifs répartis au sein de quatre régions littorales ou huit départements (sauvetage et surveillance du trafic) et, s'agissant du FMC sur l'ensemble des façades de Métropole et des régions d'outre-mer.

Ce bilan d'activité 2008 s'attache, au-delà de statistiques nombreuses et à entrées multiples, à mettre en exergue quelques enseignements tirés d'une année marquée notamment par une saison estivale aux médiocres conditions de mer et qui montre l'exposition de la petite plaisance et des loisirs nautiques aux risques ainsi induits. En terme de surveillance des pêches, le point d'orgue fut la coordination de la surveillance de la campagne de pêche au thon rouge en Méditerranée et en Atlantique.

Etel, le 30 janvier 2009

L'administrateur en chef
des affaires maritimes Vincent DENAMUR
directeur du CROSSA Etel

MEMENTO

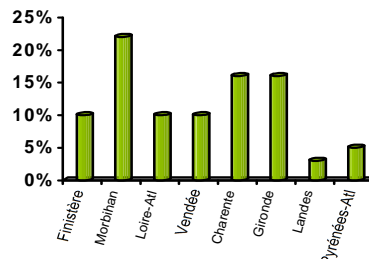
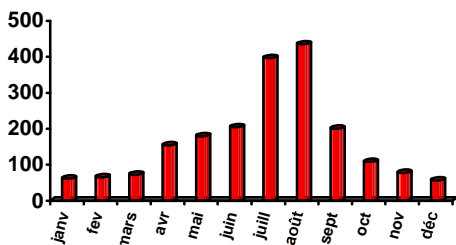
Statistiques 2008

1. SAUVETAGE

Nombre d'opérations : 2006

Juin à septembre : 61.5 % des opérations

Répartition géographique (94 % en eaux territoriales)



3067 personnes secourues

56 décès ou disparitions dont : 2 pêcheurs professionnels
16 plaisanciers
13 baigneurs

Secteurs d'activité concernés : 82 % plaisance (961 opérations dont 453 pannes moteur)
14 % pêche professionnelle (210 opérations)
4 % navigation de commerce et de l' Etat

Taux de fausses alertes : 13 %. 4/5 des alertes par balises de détresse sont fausses
1/3 des alertes par fusées rouges sont fausses

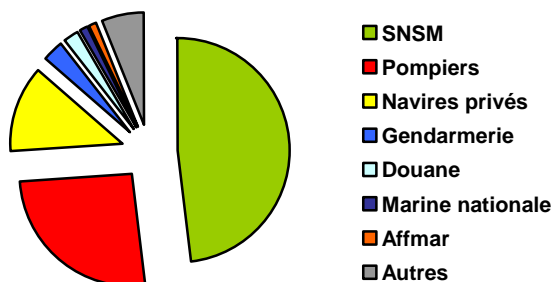
Répartition des moyens de sauvetage :

Moyens terrestres : **988** interventions

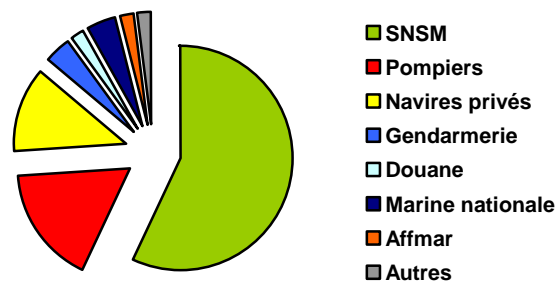
Pompiers : 578 interventions (51% du temps d'intervention)
Sémaphores (Marine Nationale) : 118 interventions (19 % du temps d'intervention)
Gendarmerie nationale : 122 interventions (15% du temps d'intervention)

Moyens Nautiques : **2154** interventions

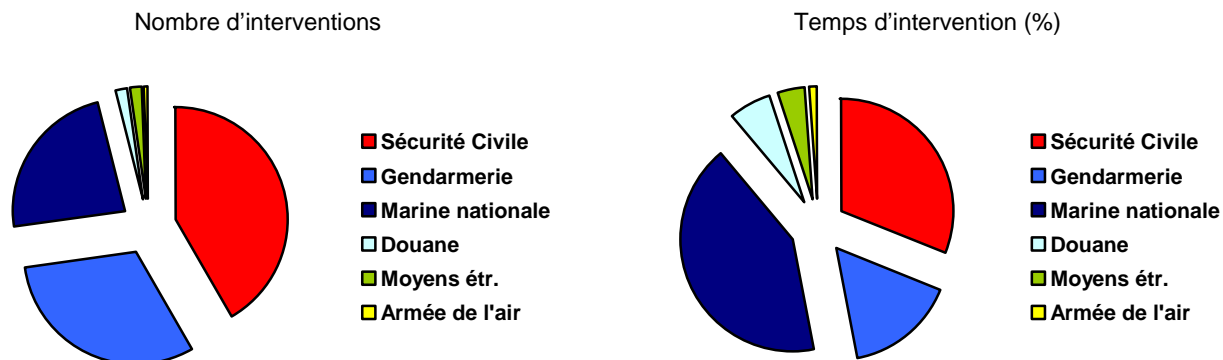
Nombre d'interventions



Temps d'intervention (%)



Moyens Aériens : **546** mises en oeuvre



2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION

Nombre d'affaires : **321**, dont 65 remorquages suite à avarie
69 suivis de navires stoppés suite à avarie
132 autorisations de mouillage

Nombre de compte-rendus d'entrée dans les eaux françaises (SURNAV) : **2160**

3. RECUEIL ET DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Nombre de demandes d'AVURNAV émises par le CROSS : **181**
Nombre de bulletins météorologiques spéciaux : **299**, représentant **14426** diffusions
Nombre de diffusions des bulletins météorologiques réguliers : 12775
Nombre de diffusions des avertissements de tirs (Gâvres et Landes) : 4380

4. SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES

Nombre de pollutions rapportées : **95** dont 65 par hydrocarbures. 22 pollutions (dont 14 par hydrocarbures) ont une origine identifiée, terrestre (5) ou maritime (17).
Nombre de détection par satellite radar EMSA: 23

5. SURVEILLANCE DES PECHEES

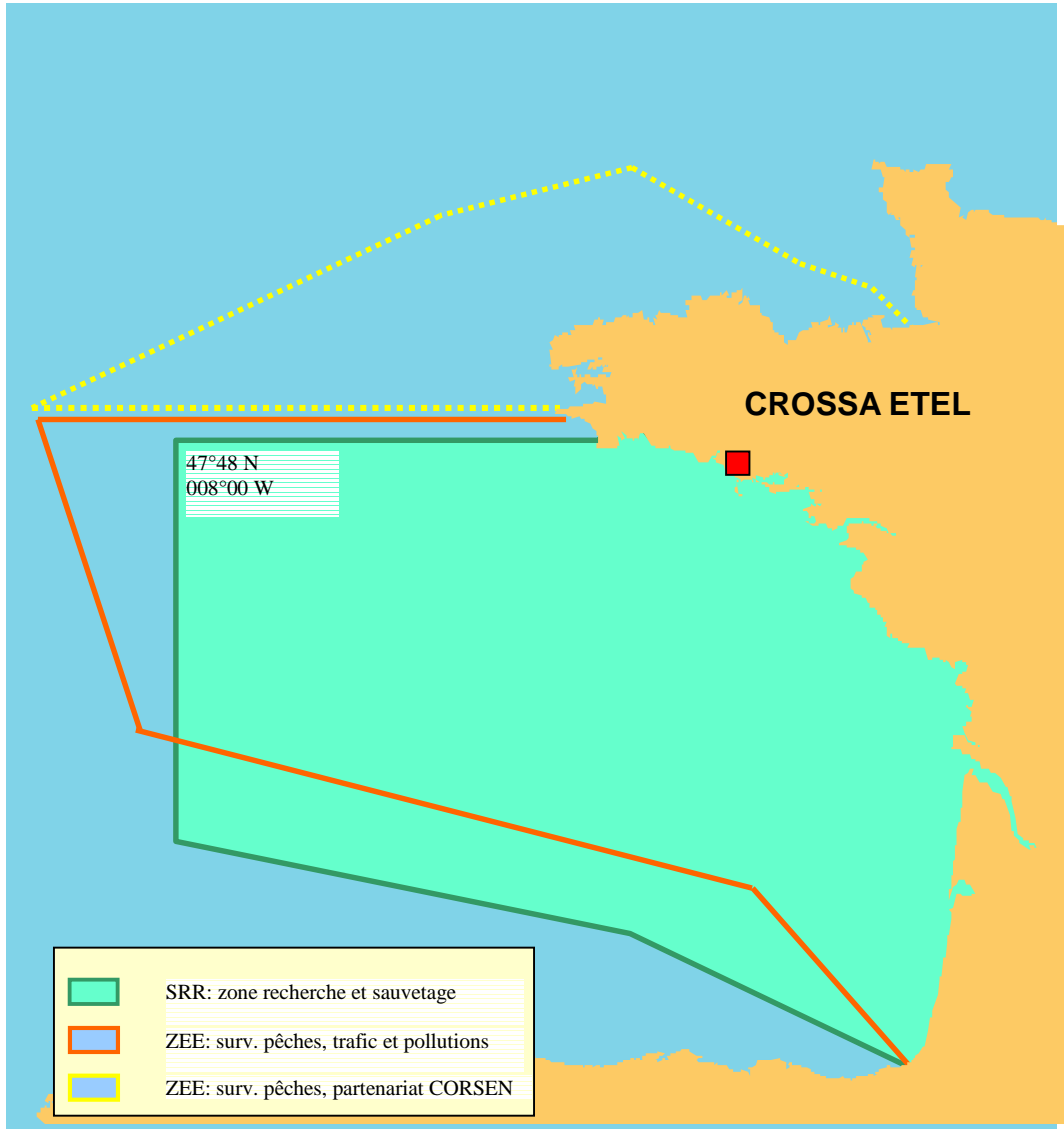
5.1. Suivi par satellite (VMS) et contrôle de l'effort de pêche

7,13 millions de positions reçues de navires français et étrangers.
1111 préavis de débarquement

5.2. Coordination opérationnelle des moyens de surveillance nautique et aériens

1216 navires contrôlés au débarquement.
1724 navires contrôlés en mer. Taux d'infraction : 18,7 %. 2 navires déroutés.
66 procès-verbaux dressés pour défaut de VMS
Infractions pêcheurs étrangers : 37% pour infraction au journal de bord, 18 % pour engins interdits

ZONE DE COMPETENCE DU CROSSA ETEL



I - RECHERCHE ET SAUVETAGE MARITIMES

Le CROSSA Etel est Centre de Coordination de Sauvetage Maritime (MRCC) au sens de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage faite à Hambourg le 27 avril 1979 et publiée par décret n°85- 580 du 5 juin 1985.

A ce titre, il prend, sous la responsabilité générale du Préfet Maritime de l'Atlantique, la direction de toute opération de recherche et de sauvetage maritimes (SAR) dans sa zone de compétence. Il dispose du concours de l'ensemble des moyens maritimes, aériens et terrestres des administrations, ainsi que de la Société Nationale de sauvetage en mer (SNSM), qu'il sollicite en fonction du type d'opérations à mener.

Ces opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer sont dirigées par les officiers des affaires maritimes affectés au CROSS, assistés des équipes de quart, et habilités dans les fonctions de coordonnateur de mission de sauvetage (CMS) par le directeur du centre.

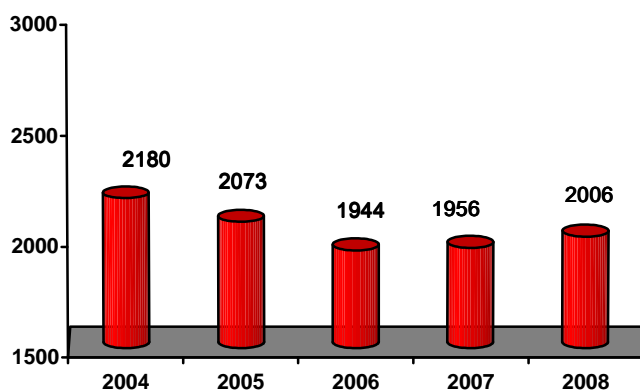
Le CROSSA a coordonné 2006 opérations de recherche et sauvetage et d'aide médicale en mer, dont 82 % sont liées aux activités de la plaisance et des loisirs nautiques, 14 % à la pêche et 4% au commerce.

1.BILAN OPERATIONNEL 2008

1.1 Nombre d'opérations

Le nombre total d'opérations de recherche et de sauvetage traitées par le CROSSA Etel en 2008 s'élève à **2006** opérations, en légère hausse par rapport à 2007.

A ce chiffre, il convient d'ajouter **1222** affaires classées en rubrique « divers » pour des événements de moindre ampleur (ex : objets à la dérive, feux éteints, rupture de mouillage, notamment par mauvais temps..). Ces affaires ont nécessité une phase d'enquête et un traitement de la part du CROSSA, voire la mise en oeuvre de moyens terrestres, nautiques ou aériens mais ne relèvent pas de la recherche et du sauvetage.



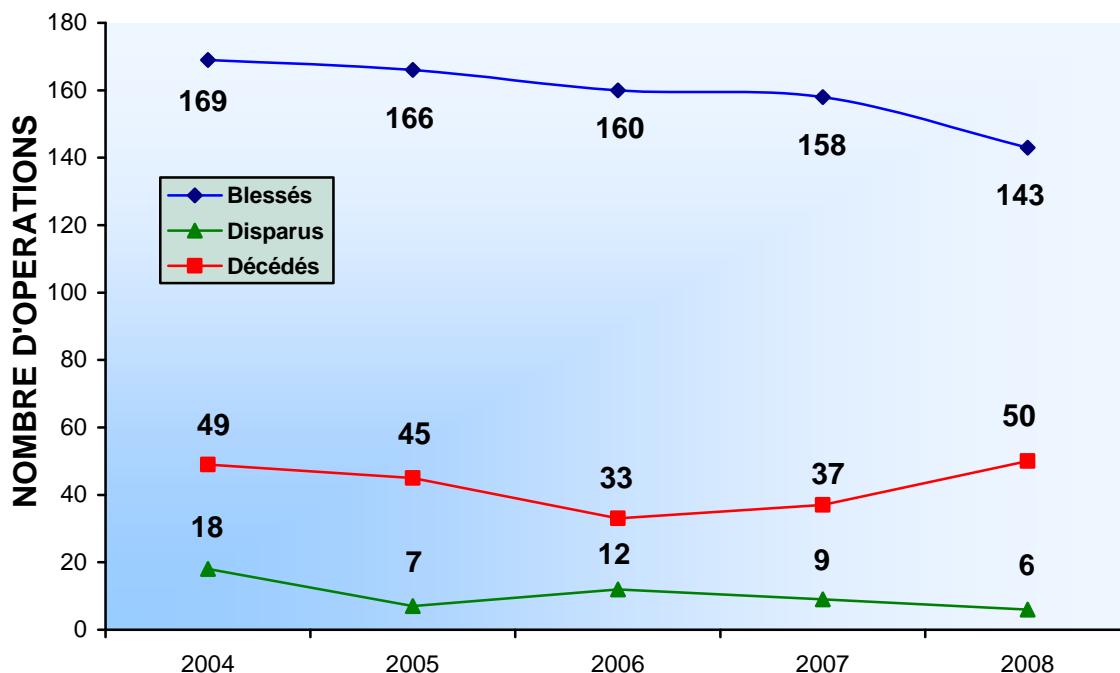
1.2 Bilan humain

Le nombre de personnes impliquées s'élève à **3829** dont :

- 3067 secourues
- 64 retrouvées
- 642 tirées d'affaire seules

Parmi ces personnes impliquées, on déplore 143 blessés, 50 décédés et 6 disparus.

L'augmentation du nombre des décédés et disparus est essentiellement imputable à la baignade et aux autres événements littoraux, et non pas aux activités maritimes.



1.3 Aide médicale en mer

L'aide médicale en mer, définie par l'instruction ministérielle du 29 avril 1983, est fondée sur la consultation médicale et consiste en la prise en charge par un médecin de toute situation de détresse humaine survenant parmi les membres d'équipage d'un navire. Elle s'appuie sur :

- le **SAMU de Toulouse**, qui est le centre français de consultation médicale maritime (CCMM), et dont la mission consiste à préconiser ou bien des soins à bord ou bien soit l'évacuation (médicalisée ou non) du malade/blessé
- les **Samu de Coordination Médicale Maritime** (SCMM 29 et 64 pour la zone Etel) qui organisent l'éventuelle médicalisation et l'accueil à terre du blessé/malade.
- le **CROSSA** qui, en étroite liaison avec les **SCMM**, détermine le vecteur d'évacuation, et coordonne l'opération.

L'aide médicale en mer représente **145** opérations réparties de la façon suivante :

- **10** blessé/malade avec soins à bord sans déroutement
- **60** blessé/malade avec soins à bord avec déroutement
- **32** Evasan (évacuation sanitaire)
- **43** Evamed (évacuation médicalisée)

Les évacuations pour raisons médicales sont une source importante d'interventions et nécessitent souvent l'envoi de moyens aériens. Elles s'élevèrent à **75** en 2008.

	2004	2005	2006	2007	2008
EVACUATIONS (EVASAN / EVAMED)	77	46	61	77	75

18 de ces opérations ont concerné les navires de commerce, 24 les navires de pêche et 33 la plaisance et les loisirs nautiques.

Evénements majeurs de l'année 2008 :

Le 08 février : EVAMED – navire de commerce « Susie » pavillon roumain – W/Pointe de Penmarc'h / 100 nq – appel du Cross Corsen signalant avoir effectué une Evamed dans l'après midi suite au malaise d'un marin sur le « Susie » et qu'un autre marin présente les mêmes symptômes – CCMM Toulouse préconise une évacuation médicale et demande une enquête médicale à bord du navire – mise en oeuvre de l'hélicoptère « Super Frelon » de la Marine Nationale et d'un avion de patrouille maritime « ATL2 » – équipe médicale à bord du navire – personne hélitreuillée puis évacuée vers l'hôpital de la Cavale Blanche à Brest – **1 personne secourue.**

Le traitement de ce type d'affaire, qui relève également de la prévention des risques infectieux ou sanitaires, fait l'objet de réflexions afin d'être intégré dans l'instruction relative à l'aide médicale en mer actuellement en refonte.



Le 27 mai : EVAMED – navire à passagers « Prinsendam » de pavillon hollandais – estuaire de la Gironde (33) – appel téléphonique de la capitainerie de Bordeaux signalant une malade à bord du navire – médecin de bord préconise une évacuation urgente – CCMM Toulouse confirme l'évacuation médicale par moyen aérien - mise en oeuvre de l'hélicoptère de Service Public « GY » de la Rochelle médicalisé par SAMU 17 – victime hélitreuillée par « GY » après avoir été polytransfusée à bord du navire puis évacuée vers le CHU de Bordeaux – **1 personne secourue.**

1.4 Exercices majeurs

1.4.1 Orsec Maritime – Secours à victimes

Dans le cadre de la planification ORSEC maritime Atlantique un exercice de sauvetage impliquant le navire à passagers « TROUSSE CHEMISE » s'est déroulé le 16 octobre 2008 au large de La Rochelle (Charente Maritime). Le CROSSA Etel a coordonné la partie mer du scénario comportant l'évacuation totale d'un navire à passagers suite à un incendie, et l'interface avec le dispositif chargé de l'accueil à terre.



1.4.2 Exercice interstations 56

Le 16 novembre 2008, le CROSSA Etel a participé à un exercice de sauvetage en baie de Quiberon avec la participation de 5 stations SNSM du Morbihan, l'hélicoptère de la Sécurité Civile « D56 » et l'équipe « feu de navire » du SDIS 56.

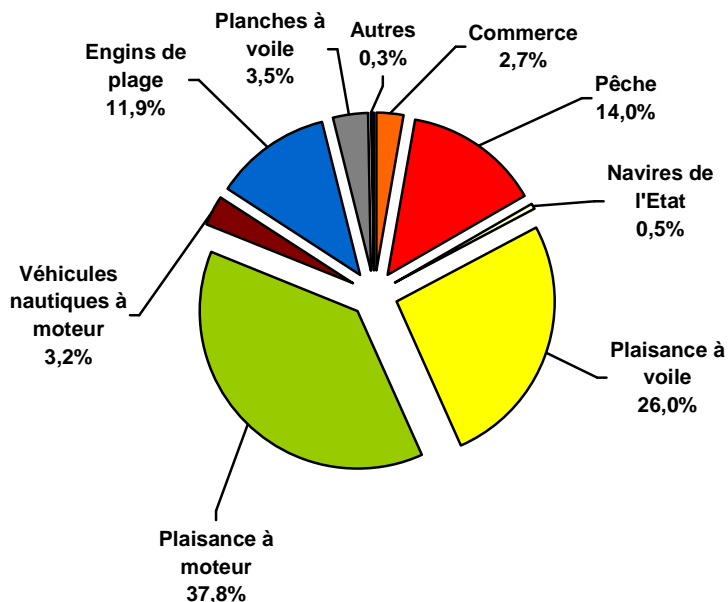


2.ANALYSE DES OPERATIONS PAR SECTEURS D' ACTIVITE

2.1 Répartition des opérations par types de flotteurs

L'activité sauvetage du CROSSA ETEL en 2008 confirme la tendance observée depuis plusieurs années caractérisée par 82 % d'opérations concernant la plaisance et les loisirs nautiques, 14 % concernant la pêche, 4 % le commerce et les navires de l'Etat.

Commerce	41
Pêche/conchyliculture	210
Plaisance à voile	392
Plaisance à moteur	569
Engins de plage	179
Planches à voile	53
Véhicules nautiques à moteur	48
Navires de l'Etat	8
Autres (plate-forme de forage, aéronef)	5



Nota: les opérations peuvent impliquer plusieurs navires ou engins flottants à la fois.

2.1.1 Navires de commerce

Le nombre d'opérations de recherche et de sauvetage concernant des navires de commerce s'élève en 2008 à **41**. La modestie du nombre de personnes impliquées qui retrouve le niveau des années antérieures à 2006, s'explique par l'absence de gros navire de commerce ou navire à passagers mis en cause.

	2004	2005	2006	2007	2008
NAVIRES CONCERNES	52	37	33	50	41
PERSONNES IMPLIQUEES SECOURUES	157	63	370	340	138
BLESSES	112	58	173	315	64
DECEDES	18	13	12	18	10
DISPARUS	3	1	1	1	0
	2	2	0	0	1

REPARTITION DES OPERATIONS

	Abordage /collision	Echouement	Aide médicale en mer	Voie d'eau	Avarie	Homme à la mer	Divers	Total
2008	2	1	24	3	4	2	5	41

L'aide médicale en mer représente la moitié des opérations

Événements significatifs de l'année 2008 :

Le 10 mars : ECHOUEMENT – navire de commerce « Artémis » de pavillon néerlandais – 6 membres d'équipage et un pilote à bord – plage des Sables d'Olonne (85) - mise en oeuvre d'une patrouille terrestre pompiers, du remorqueur de haute mer « Abeille Languedoc », de la SNS 061 « Patron Jack Morisseau » des Sables d'Olonne et de l'hélicoptère de la Marine Nationale « GY » de La Rochelle - « Abeille Languedoc » ne peut tenir son poste à cause des conditions météorologiques – fin des opérations de déséchouement pour la journée. Les 11 et 12 mars, nouvelles tentatives de déséchouement infructueuses – remorque cassée lors de la traction. Le 20 mars, « Artémis » déséchoué par « Abeille Languedoc » et « Alcyon » - navire de commerce fait route vers le port de La Pallice.



Le 30 mars : VOIE D'EAU – navire de commerce « Advance » pavillon St Vincent et Grenadines – 6 personnes à bord - 270/Pointe de Penmarc'h/140 nq – appel téléphonique de l'armateur du navire signalant une voie d'eau – mise en oeuvre d'un hélicoptère « Super Frelon » et d'un aéronef « Falcon 50M » de la Marine Nationale via le COM Brest et déroutement de la FASM « Tourville » et du navire de commerce « Maersk Jackson » - envoi d'une équipe d'investigation du Tourville sur le navire de commerce – mise en demeure du navire par le Préfet Maritime – mise à bord de marins pompiers avec motopompes par Super Frelon - BSAD « Alcyon » et RIM « Abeille Languedoc » font route vers la position du navire. Evacuation de l'équipage par hélicoptère Tourville – assèchement impossible.



Le 31 mars, M/V « Advance » coulé - 6 personnes secourues.

Cette affaire qui n'est pas isolée, met en exergue la difficulté des navires fluvio-maritimes à affronter les conditions de mer difficiles du Golfe de Gascogne.

Le 20 novembre : HOMME A LA MER - Navire de commerce « Magic Orient » - 240/Pte de Penmarch/180 nq – appel téléphonique du Cross Corsen signalant avoir eu contact avec le navire de commerce qui précise avoir perdu un membre d'équipage durant son transit dans le Golfe de Gascogne et constaté l'absence de deux radeaux de sauvetage et une combinaison de survie ainsi que les effets personnels du marin disparu - mise en oeuvre d'un ATL2 et d'un F50 de la Marine Nationale et d'un aéronef des douanes - localisation des deux radeaux de sauvetage sans personne à bord par l'ATL2 - **1 personne disparue.**

2.1.2 Navires de pêche / conchylicoles

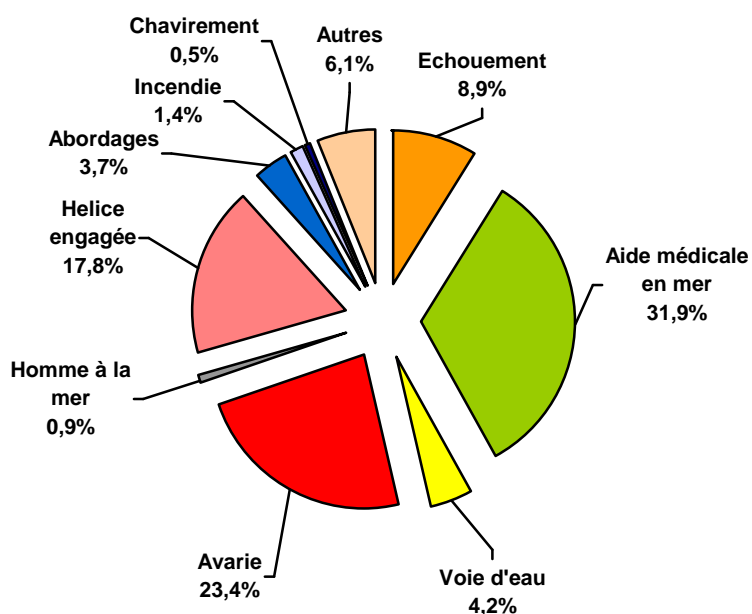
210 événements sont dénombrés en 2008, dont **7** pertes totales de navire. Le nombre de marins concernés est de **497**, dont **59** blessés et **2** décédés.

Le nombre de blessés à bord des navires de pêche reste important. Ainsi le CROSSA a coordonné **71** opérations d'aide médicale en mer (dont **24** évacuations médicales ou sanitaires) en collaboration avec le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM) de Toulouse et les SCMM.

Il faut noter que le nombre total de remorquages de navires de pêche est de 145. aux 80 remorquages effectués par des moyens déclenchés par le CROSSA il convient d'ajouter 65 opérations d'assistance entre navires de pêches.

	2004	2005	2006	2007	2008
NAVIRES CONCERNES	255	262	219	221	210
NAVIRES PERDUS	8	2	5	4	7
REMORQUAGES	82	77	77	75	80
PERSONNES IMPLIQUEES	468	595	433	498	497
SECOURUES	381	442	368	416	427
BLESSES	54	58	49	60	59
DECEDES	5	2	4	4	2
DISPARUS	3	3	4	0	0

REPARTITION DES OPERATIONS



Événements significatifs de l'année 2008 :

Le 03 février : ECHOUEMENT – F/V « Guillemot VI » avec 4 personnes à bord – Pointe de Gâvres (56) – deux premières tentatives de déséchouement par la SNS 147 « Notre Dame du Calme » de Groix et le remorqueur « Morbihan » sans succès – mise en demeure du navire de pêche par la Direction Départementale des Affaires Maritimes de Lorient – mise en oeuvre de la vedette des Affaires Maritime « PM 412 » et de l'hélicoptère de la Sécurité Civile « Dragon 29 » de Quimper avec motopompes – évacuation des 4 membres d'équipage du « Guillemot VI » par « Dragon 29 » le 04/02. Le 10/02, navire de pêche déséchoué par le remorqueur « Morbihan » - **4 personnes secourues.**

Le 13 Août : ECHOUEMENT - navire de pêche « Le Corse » - N / Les Sables d'Olonne (85) – appel VHF du navire de pêche signalant avoir son hélice engagée dans un bout et dérivant vers la côte – mise en oeuvre de la SNS 061 « Patron Jack Morisseau » des Sables d'Olonne, de moyens nautiques et terrestres pompiers et de l'hélicoptère de la Marine Nationale « Guepard Yankee » de la Rochelle – le navire est échoué sur le sable - les 3 marins sont hélitreuillés par « GY » puis déposés sur la plage et pris en charge par les pompiers – le navire est déséchoué le 16 août par le navire de pêche « Anthineas » et la SNS 061 – 3 personnes secourues.

Il faut noter que le nombre d'échouements constatés en 2008 reste, comme les années précédentes, traditionnellement élevé.

LE 14 novembre : VOIE D'EAU - Navire de pêche « Orca » – Sw / Archipel des Glénan / 6 nq (29) – appel VHF du navire de pêche « Cause Toujours » signalant un tir de fusée rouge - mise en oeuvre de l'hélicoptère de la Sécurité Civile avec plongeurs « D29 » de Quimper et de la vedette SNS 140 « Margodig » de Loctudy – le patron du F/V « Orca » est récupéré sain et sauf par le navire de pêche « Scorpion » et ramené au port de Concarneau – **1 navire de pêche perdu – 1 personne secourue.**

Enseignements: l'importance du vêtement à flottabilité intégrée (VFI)

Le 25 avril : NAUFRAGE - entrée de la rivière de Penerf (56) – navire de pêche coulé avec 5 personnes à l'eau – 4 personnes récupérées par un navire sur zone et 1 personne portée disparue – mise en oeuvre de la SNS 291 de Damgan, de moyens nautiques et terrestres pompiers, de l'hélicoptère de la Gendarmerie « CU » de St Nazaire, de l'hélicoptère de la Sécurité Civile « Dragon 56 » de Lorient et de patrouilles de gendarmerie – suspension des recherches à la nuit - Le lendemain, reprise des recherches avec le renfort de la vedette de Gendarmerie « G 8302 Meaban » - **4 personnes secourues, 1 personne disparue.**

Le 3 décembre: HOMME A LA MER – 84 Milles dans l'ouest de Penmarc'h – matelot vêtu d'un VFI, tombé à la mer depuis un chalutier sablais - récupéré au terme de la manœuvre du patron, avec intervention décisive d'un autre matelot du bord.

*Ces deux événements aux conséquences opposées démontrent la nécessité absolue de porter un VFI. Il convient de rappeler les dispositions du **décret 2007- 1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes**, applicable aux marins professionnels:*

***Article 9** : « Le port d'un équipement de protection individuelle destiné à prévenir les risques de noyade, répondant aux normes mentionnées à l'article R.233-151 du Code du travail **est obligatoire** en cas d'exposition au risque de chute à la mer et notamment dans les circonstances suivantes:*

1° Lors d'une opération de pêche;

2° En cas de travail de nuit, en l'absence de visibilité ou en cas de circonstances météorologiques défavorables;

3° Lors des trajets en annexe ou autres embarcations légères. Le port de cet équipement de protection individuelle est également obligatoire en toute circonstance le justifiant, dont le capitaine est le seul juge, compte tenu du niveau de formation de l'intéressé. »

2.1.3 Navires de plaisance / loisirs nautiques

Plaisance :

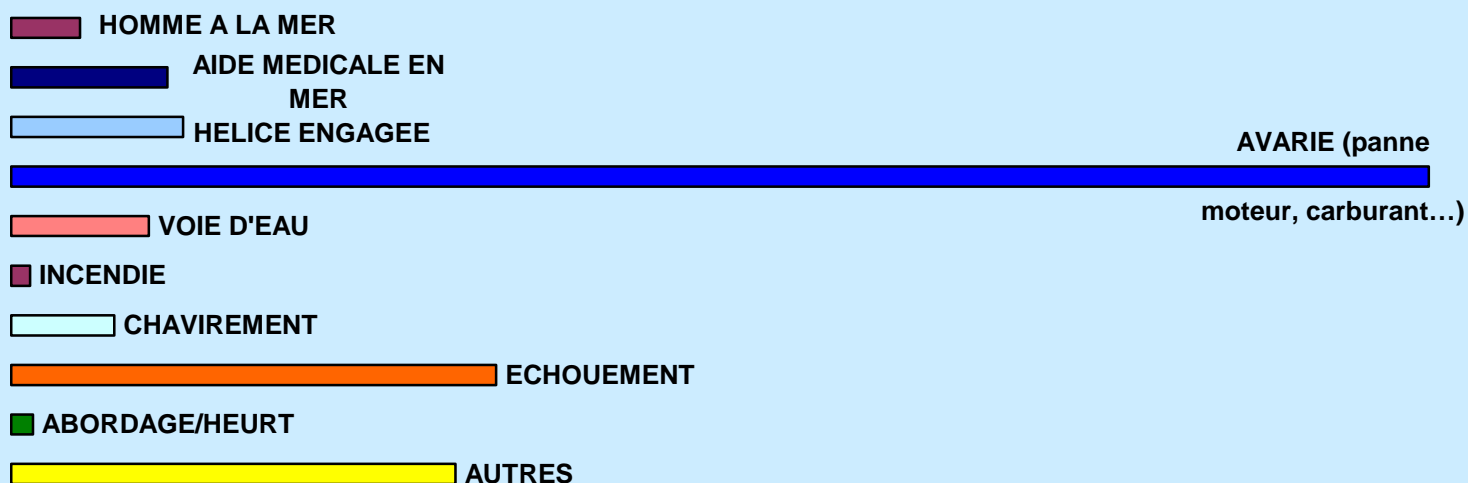
961 événements de mer sont dénombrés en 2008. Le nombre de personnes concernées est de **2384**, dont **55** blessés et **16** décédés.

	2004	2005	2006	2007	2008
NAVIRES CONCERNES	1111 --- voile : 491 moteur : 620	1075 --- voile : 461 moteur : 614	959 --- voile : 400 moteur : 559	1002 --- voile : 438 moteur : 564	961 --- voile : 392 moteur : 569
NAVIRES PERDUS	21	8	12	13	13
BLESSES	56	55	67	56	55
DECEDES	16	14	9	18	16
DISPARUS	5	1	3	3	0

On ne peut que constater la persistance du nombre de pannes moteur (453, soit près de la moitié des opérations). Moins visibles en données brutes, les chutes à la mer et les chavirements des petites embarcations immatriculées ou annexes, restent la cause de la moitié des décès.

REPARTITION DES OPERATIONS

0 50 100 150 200 250 300 350 400 450



Événements significatifs de l'année 2008 :

Enseignements: l'importance des équipements individuels de flottabilité

Le 03 Août : CHAVIREMENT - Vent : 220 / 2 B - Mer : 4 - navire de plaisance à moteur - Passes du Bassin d'Arcachon (33) - CODIS 33 relaye un témoin signalant une vedette en dérive avec 4 personnes à bord – moyen nautique mis en oeuvre par CODIS 33 – mise en oeuvre de la vedette de la brigade nautique de la Gendarmerie Nationale « G7701 » d'Arcachon et de l'hélicoptère de la Gendarmerie Nationale « ECUREUIL 33 » de la Teste – pneumatique « SNS 3344 » d'Ares en exercice se déroute sur zone – 2 victimes hélitreuillées par « ECUREUIL 33 » et déposées à l'hôpital d'Arcachon - 2 victimes saines et sauvées récupérées par la vedette « G7701 » et prises en charge par VSAV pompiers – 3 personnes secourues – **1 personne décédée.**

Le 06 Août : CHAVIREMENT / HOMMES A LA MER - Plateau du four – Le Croisic (44) – appel téléphonique d'un témoin sur son pneumatique signalant 2 hommes à la mer suite au chavirement de leur embarcation et 1 personne rescapée toujours à bord du bateau sinistré– mise en oeuvre de l'hélicoptère de la Sécurité Civile médicalisé « Dragon 56 » de Lorient, de la SNS 095 « Pierre Robert Graham » du Croisic et de la SNS 285 « Côte du Pays Blanc » de la Turballe – 1 personne inanimée récupérée par le témoin initial puis prise en charge à bord de la SNS 095 où elle est déclarée décédée par l'équipe médicale – **1 personne décédée – 1 personne disparue.**

Le 06 Septembre : HOMME A LA MER : Vent : 270 / 1 B - Mer : 4 - navire de plaisance - ANNEXE - Presqu'île de Rhuys (56) – Codis 56 relaie une personne signalant être inquiète pour son mari parti en annexe – moyens nautiques et terrestres pompiers engagés par Codis 56 – mise en oeuvre de l'hélicoptère de la Sécurité Civile « Dragon 56 » de Lorient avec plongeur, de la SNS 291 « Avel Mad les Mousquetaires » de Damgan et d'une patrouille de Gendarmerie – victime inanimée récupérée par vedette sur zone et transbordée à bord de la SNS 291 – **1 personne décédée.**

Le 14 décembre : CHAVIREMENT / HOMME A LA MER – Barre d'Etel (56) - Vent : 020 / 4 B - Mer : 3 - appel téléphonique d'un témoin signalant un tir pyrotechnique provenant d'un pneumatique au niveau de la Barre d'Etel – nouvel appel téléphonique du témoin signalant le pneumatique retourné avec un homme à la mer - mise en oeuvre de la SNS 244 « Sieur Champlain II » d'Etel, de l'hélicoptère de la Sécurité Civile « D56 » de Lorient avec plongeurs, et de moyens nautiques et terrestres pompiers – victime hélitreuillée saine et sauvée par « D56 » et prise en charge par les pompiers - **1 personne secourue.**

De conséquences heureuses ou dramatiques, cet échantillon d'opérations démontre le caractère essentiel de la flottabilité individuelle, en plaisance également. Dans un cas, la personne portée disparue ne savait pas nager. Dans un autre, celui de la barre d'Etel le 14 décembre, le rescapé doit d'abord à son bon niveau d'équipement (engins pyrotechniques et VFI) et un à usage pertinent de celui-ci, d'avoir survécu.

*A la différence des professionnels, les plaisanciers ne sont pas astreints à des hypothèses de port obligatoire. Il demeure qu'en certaines circonstances, le port de **gilets ou de vêtements à flottabilité intégrée**, le plus souvent aisé désormais, est hautement recommandé:*

- navigation en solitaire ou avec des passagers inexpérimentés (skipper)
- secteurs dangereux (barre, passages, basses) ou conditions de mer / météo dégradées
- enfants à bord (taille d'équipement adaptée) ou adulte ne sachant pas nager
- trajets en annexe, en particulier en condition de mer dégradées ou de nuit

Il faut souligner qu'à compter du 1^{er} janvier 2010, les normes de flottabilité de ces équipements seront renforcées (article 240-3.12 du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 20 novembre 1987): 100 newtons (N) entre 2 et 6 milles d'un abri, 150 N au-delà, afin de garantir un excellent niveau de sécurité, ce qu'autorisent les récentes avancées en matière d'ergonomie et de confort.

Trop souvent mésestimé (seul 20 % du public le cite comme facteur de sécurité- sondage IPSOS -SNSM 2008) l'équipement individuel de flottabilité est, comme le montrent ces opérations, d'abord essentiel à moins de 2 milles d'un abri (50 N minimum).

Le 07 juillet : VOIE D'EAU - voilier « Thopaga » - SW / Penmarc'h / 38 Nq – appel téléphonique du CROSS CORSEN relayant une détresse ASN en MF – contact MF avec le voilier « Thopaga » signalant avoir une importante voie d'eau et n'arrivant pas à étaler – mise en œuvre de la vedette SNS 099 « Men Meur » du Guilvinec, de l'hélicoptère de la Marine Nationale « GZ » de Lanvéoc, déroutement du navire à passagers « Pont Aven » de la Brittany Ferries – hélitreillage par « GZ » de 5 des 9 membres d'équipage se trouvant à bord du radeau de survie, et déposés sains et saufs sur le car ferry « Pont Aven » - récupération des 4 autres personnes par « GZ » et ramenées saines et sauvées à la base de Lanvéoc en raison des conditions météorologiques – 1 voilier perdu – **9 personnes secourues**

Le 11 Septembre : VOIE D'EAU - Voilier irlandais (goélette) « Asgard II » - W / Belle-Ile / 11 Nq (56) – réception VHF d'un message PAN du voilier signalant avoir une importante voie d'eau avec 25 personnes à bord – mise en œuvre de l'hélicoptère de la Marine Nationale « Guepard Zoulou » de Lanvéoc, de l'hélicoptère Lynx de la frégate « Tourville » de la Marine Nationale, de la SNS 096 « Belle Isle » de Belle-Ile, de la SNS 147 « Notre Dame du Calme » de Groix, de moyens terrestres pompiers et d'un avion des Douanes Françaises « France Douanes » – appel VHF du voilier signale l'évacuation du navire dans trois radeaux de survie – 16 naufragés récupérés à bord de la SNS 096 et 9 à bord de la SNS 147 – l'ensemble de l'équipage débarqué au port du Palais à Belle-Ile et pris en charge par les pompiers – 1 navire coulé – **25 personnes secourues.**

Manifestations nautiques : le problème des ralliements

Les 18 et 19 avril 2008 : ralliement Les Sables d'Olonne pour la course de l'EDHEC

5 VOILIERS EN DIFFICULTE – vent : 6 B - mer : 4 - visi: 5 km - voiliers ralliant les Sables d'Olonne (85) pour participer à la course de l'EDHEC - mise en œuvre des SNS 084 « Président Louis Bernard » de l'île d'Yeu, SNS 298 « Océan Marais de Monts » de Fromentine et SNS 154 « Présidente Louise Le Louarn » de St Gilles Croix de Vie, de la SNS 145 « Félicien Glajean » du Crouesty, de l'hélicoptère de la Marine Nationale « GY » de La Rochelle, de l'hélicoptère de la Sécurité Civile « Dragon 17 » de La Rochelle avec plongeurs :

CHAVIREMENT – voilier « Jo Le Trembleur » - 5 personnes sur la coque – hélitreillage des membres d'équipage par GY évacués vers Fromentine – 1 voilier perdu – **5 personnes secourues**

AVARIE ENTRAINANT IMPOSSIBILITE DE MANOEUVRE – voilier « Jade Hisse » - 4 personnes à bord – panne moteur et voiles déchirées – 2 équipiers malades et en hypothermie – hélitreillage des 2 équipiers par GY – 2 autres équipiers pris en charge par la SNS 084 – prise de remorque - convoi fait route vers Port Joinville – 1 voilier remorqué – **4 personnes secourues.**

AVARIE ENTRAINANT IMPOSSIBILITE DE MANOEUVRE – voilier « Jade Or » - 3 personnes à bord – désemparé – 1 personne en hypothermie héltreuillée par GY puis dirigée vers Fromentine – prise en charge des 2 autres équipiers par la SNS 154 – prise de remorque – convoi fait route vers le port de St Gilles Croix de Vie – 1 voilier remorqué – **3 personnes secourues.**

ECHOUEMENT – voilier « Zuzka » - 4 personnes à bord - entrée du port des Minimes (17) – mise en oeuvre de moyens nautiques pompiers – prise de remorque du voilier par le voilier « Pétrole » sur zone puis escorté par le CSL pompiers – 1 voilier remorqué – **4 personnes secourues.**

SANS AVARIE – NE PEUT REJOINDRE SEUL UN ABRI – voilier « Jolly Jumper » – S/Prequ'lle du Rhuy (56) – mise en oeuvre de la SNS 145 – prise de remorque – convoi vers Le Crouesty – **6 personnes secourues.**

De mauvaises conditions météorologiques, un rendez-vous sportif et événementiel de type « catégoriel », des pratiquants occasionnels ou peu aguerris à bord de navires de location : toutes les conditions étaient réunies pour que le ralliement des concurrents à la veille de la course de l'EDHEC se déroule mal. Au final, cinq opérations de sauvetage, quatre stations SNSM et deux hélicoptères mobilisés dans des conditions d'intervention parfois délicates, en particulier en Vendée.

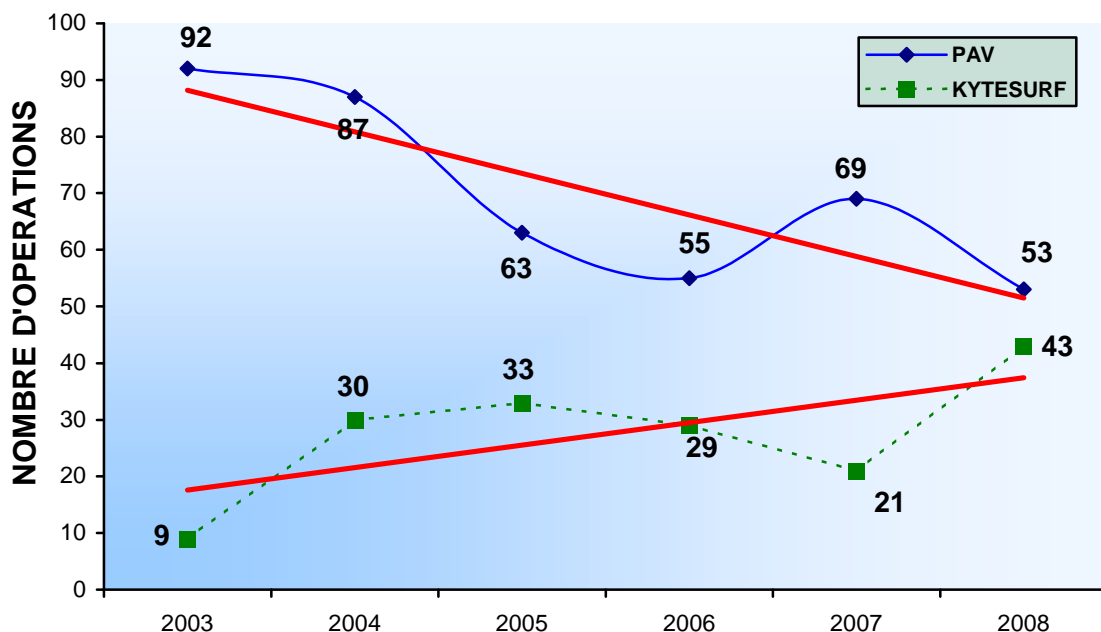
L'arrêté ministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer n'encadre que la régates en tant que telle. Or même antérieurs à la compétition, les ralliements sont suscités par celle-ci et doivent faire l'objet de mesures adaptées. S'agissant en particulier des manifestations telles que l'EDHEC qui concernent des pratiquants souvent occasionnels, l'organisateur pourrait sensibiliser, dès l'inscription, les futurs participants sur la nécessité de s'assurer de leur capacité à effectuer le voyage, de préparer leur navigation et d'équiper le bateau en conséquence. Les loueurs de bateaux pourraient également être partie prenante à cette démarche d'information. Par ailleurs, l'organisateur pourrait considérer comme un motif de report non seulement les conditions météorologiques prévues pour la course mais aussi celles pour les jours précédents.

Loisirs nautiques :

Le nombre de personnes secourues dans le cadre des loisirs nautiques (activités non embarquées ou pratiquée sur des engins non immatriculés) est de **502**, dont **198** dans la bande littorale des 300 mètres, soit une très nette augmentation par rapport à 2007 (**394** dont **208** dans la bande des 300 m). Cette augmentation est largement imputable aux mauvaises conditions de mer rencontrées lors de la saison estivale.

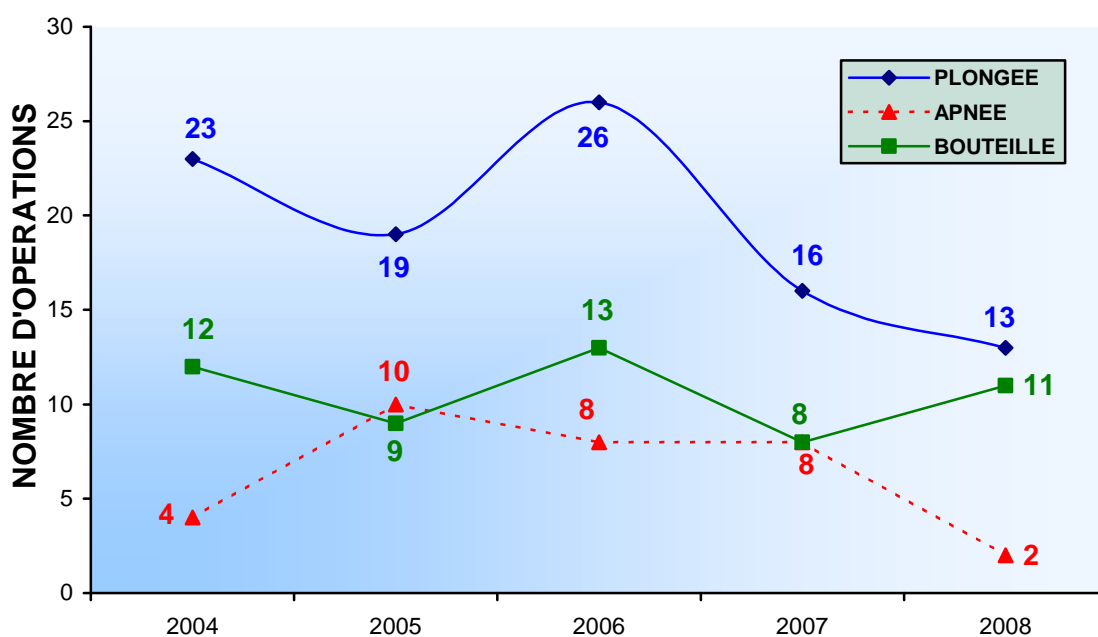
Comme lors des années passées, la majorité des pertes en vies humaines constatées en 2008 provient de ces activités (baignades, plongée, engin de plage, etc).

- Pour les engins de plage, le nombre d'opérations s'élève à 179, impliquant 308 personnes dont 221 secourues, 3 blessées et 2 décédées.
- Le nombre d'opérations de recherche et de sauvetage concernant les planches à voile s'élève en 2008 à 53, soit une très nette baisse par rapport à 2007 (69).
- En revanche, le nombre d'interventions concernant la pratique du kite-surf est en forte augmentation par rapport à l'année 2007 (21) et atteint le chiffre inégalé de 43 opérations pour l'année 2008.



On constate une évolution symétrique du nombre des opérations de sauvetage qui semblent traduire l'évolution des pratiques. Il convient de ne pas surestimer le taux d'accidents du kite-surf car nombre des opérations les ciblant se révèlent être des fausses alertes : les conditions d'exercice de ce sport sont encore méconnues des témoins.

- Les véhicules nautiques à moteur (jet-skis, scooters des mers...) ont généré 48 opérations impliquant 78 personnes, dont 4 blessés et 1 décédé, démontrant ainsi une certaine stabilité par rapport à l'année 2007 (44 opérations impliquant 71 personnes).
- Le nombre d'accidents de plongée est globalement en baisse par rapport à 2007. Le secteur de la plongée a généré 13 opérations (16 en 2007). 7 blessés et 2 décès sont à déplorer. Toutefois, cette tendance masque une évolution contrastée : si une baisse est observée concernant la plongée en apnée (imputable à une pratique en baisse pour cause météo?), on observe la stabilisation des accidents de plongée hyperbare à un niveau constant ces dernières années.



- Le nombre d'accidents de baignade en 2008 (**88**), ainsi que les décès dus à cette activité (+6) sont en forte augmentation par rapport à 2007. Il convient de souligner qu'il ne s'agit là que des opérations coordonnées sous l'autorité du préfet maritime dans une matière qui relève de la compétence des maires. C'est en raison des mauvaises conditions de mer rencontrées lors de la saison estivale qu'un plus grand nombre d'opérations a nécessité le renfort d'un moyen de l'Etat sous coordination CROSS. Les statistiques des communes qui permettraient de confirmer ou non une augmentation générale des accidents de baignade sur l'ensemble de la façade Atlantique ne sont pas connues.

	2004	2005	2006	2007	2008
ACCIDENTS Baignade	98	63	79	50	88
DECEDES	7	6	5	5	11
DISPARUS	3	0	2	0	2

- Autres événements littoraux : sont également comptabilisés dans les opérations du CROSS, les chutes à la mer à partir d'une falaise et les suicides ayant donné lieu à des recherches en mer. L'année 2008 montre une augmentation sensible du bilan humain : 18 décès ou disparitions, contre 11 l'année précédente, imputable surtout à des suicides.

Événement significatif de l'année 2008 :

Le 01 Août : NAGEURS EN DIFFICULTE - Saint Girons Plage (40) – appel téléphonique de l'hélicoptère de la Gendarmerie Nationale « ECUREUIL 33 » de la Teste signalant décoller pour un treuillage – 4 sauveteurs du poste de plage centre de Saint Girons partis secourir 2 nageurs sont à leur tour en difficulté – mise en oeuvre d'un moyen terrestre pompiers – 6 personnes treuillées par « ECUREUIL 33 » et mises en sécurité sur la plage – **6 personnes secourues**

2.2 Répartition des opérations par types d'affaires

2.2.1 Assistance aux navires professionnels

Le nombre d'assistance aux navires professionnels (notamment les navires de pêche) est en baisse par rapport à 2007 et s'élève à **79** en 2008. Il s'agit notamment d'interventions pour hélices engagées dans des engins de pêche ou des aussières mais également pour des pannes moteur.

	2004	2005	2006	2007	2008
ASSISTANCE	98	116	82	106	79

2.2.2 Remorquages de navires professionnels

Le remorquage de navires professionnels en 2008 est stable depuis 2004 mais reste tout de même important : **86**, dont beaucoup de navires de pêche.

	2004	2005	2006	2007	2008
REMORQUAGES	87	86	80	79	86

2.2.3 Inquiétudes

Le nombre d'opérations menées suite à des inquiétudes formulées par des proches ou des loueurs de bateaux est de **82** en 2008 pour **96** en 2007. Ces chiffres concernent principalement la plaisance, notamment l'été.

2.3 Répartition des opérations par types de transmission des alertes

2.3.1 Transmission des alertes

La majorité des transmissions d'alertes (1799 opérations sur les 2006 enregistrées) s'effectue par les témoins via les organismes à terre (CODIS - sémaphores - autorités terrestres.

Les autres moyens de transmission des alertes pour l'année 2008 sont les suivants :

MOYENS DE TRANSMISSION DES ALERTES	2007		2008	
	Nbre OPS	Fausse alertes	Nbre OPS	Fausse alertes
- Signaux pyrotechniques	89	31 (35 %)	119	45 (38 %)
- Autres signaux réglementaires	1	0	3	3
- Balises de détresse 406 MHz	51	35 (68 %)	30	25 (83 %)
- Balises de détresse 121.5/243 MHz	27	11	34	17
- Inmarsat C	13	13	10	10
- Appel Sélectif Numérique (ASN)	12	9	11	8

- Fausse alerte (= non justifiée par des situations de détresse)
- Concernent tous les types de transmission d'alerte
- Causes principales : mauvaises manipulations, déclenchements intempestifs (Inmarsat, ASN, balises)
- Stabilité des fausses alertes par signaux pyrotechnique

2.3.2 Fausse alerte

13% des alertes totales reçues par le CROSSA ETEL sont des fausses alertes, c'est à dire des alertes non justifiées par des situations de détresse. Elles concernent tous les types de transmission d'alerte, avec cependant des récurrences fortes, et sont généralement dues soit à de mauvaises manipulations, soit à des déclenchements intempestifs ou à de mauvaises intentions.

S'agissant des systèmes d'alerte automatisés (Inmarsat, ASN, balises de détresse) les utilisateurs sont encouragés à avertir systématiquement les CROSS dès le moindre doute sur un déclenchement intempestif. Cela évite de mettre en oeuvre inutilement des moyens de recherche et de sauvetage qui sont ainsi distraits d'éventuelles alertes réelles.

Il faut souligner la diminution des tirs de fusées de détresse intempestifs les soirs d'été, notamment les 14 juillet et 15 août. Il reste cependant des secteurs géographiques qui focalisent nombre de tirs intempestifs quelle que soit l'époque de l'année. Il s'agit en particulier d'agglomérations telles que Saint-Nazaire ou Lorient.

Il serait souhaitable qu'une mention d'avertissement des sanctions encourues et des risques pour les tiers soit apposée sur le corps des fusées et dans le coffret qui les contient.

Evénements majeurs de l'année 2008

Le 21 décembre : VOIE D'EAU – S/V " Castel Tombeur " (orthographe incertaine - navire introuvable dans la base de données des affaires maritimes) - Ile de Groix (56) - appel VHF du sémaphore de Beg Melen relayant un voilier qui se signale, dans un premier temps, avec une voie d'eau et 3 personnes à bord dont 1 personne inconsciente, puis contraint d'abandonner le navire dans l'Est de l'Ile de Groix – mise en oeuvre de l'hélicoptère de la Sécurité Civile " D56 " de Lorient avec plongeurs, de la SNS 142 " La Teignouse " de Quiberon, de la SNS 096 " Belle Isle " de Belle Ile, de l'hélicoptère de la Marine Nationale " GZ " de Lanvéoc, d'une patrouille de Gendarmerie et de moyens terrestres pompiers – déroutement de l'avis de la Marine Nationale " LV Lavallée " - **Recherches infructueuses.**

Cette affaire est manifestement due à un canular, aucune inquiétude ultérieure n'ayant été formulée.

Il est rappelé que selon l'article du 322-14 du code pénal, " *Le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information dans le but de faire croire qu'une destruction, une dégradation ou une détérioration dangereuse pour les personnes va être ou a été commise est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.*

Est puni des mêmes peines le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information faisant croire à un sinistre et de nature à provoquer l'intervention inutile des secours "

2.3.3 Balises de détresse SARTS/COSPAS

➤ **Balises de détresse 406 MHz**

Le nombre d'opérations suite au déclenchement de balises de radiolocalisation des sinistres de type COSPAS/SARTS / 406 MHz (détresse) s'élève à **30** en 2008, soit une importante diminution par rapport à 2007.

Le nombre de fausses alertes (fausses manipulations, déclenchements intempestifs...) reste cependant important (**83%**) et retrouve celui des années antérieures.

	2004	2005	2006	2007	2008
NOMBRE DE BALISES 406	44	32	35	51	30
POURCENTAGE FAUSSES ALERTES	93%	87%	82%	69%	83%

➤ **Balises de détresse aéronautiques 121,5 / 243 MHz**

Le nombre d'alertes dues aux balises aéronautiques 121.5/243Mhz s'élève en 2008 à **34**, dont **17** fausses alertes.

Les opérations de recherche et de sauvetage suite au déclenchement de ces balises s'avèrent souvent difficiles du fait, contrairement aux balises 406 MHz, de l'imprécision des positions fournies par ces balises, l'absence de rattachement à un navire ainsi que l'instabilité du signal. Pour ces raisons, le service COSPAS-SARSAT sur cette fréquence est arrêté au 1^{er} février 2009.

2.3.4 Appel Sélectif Numérique (ASN)

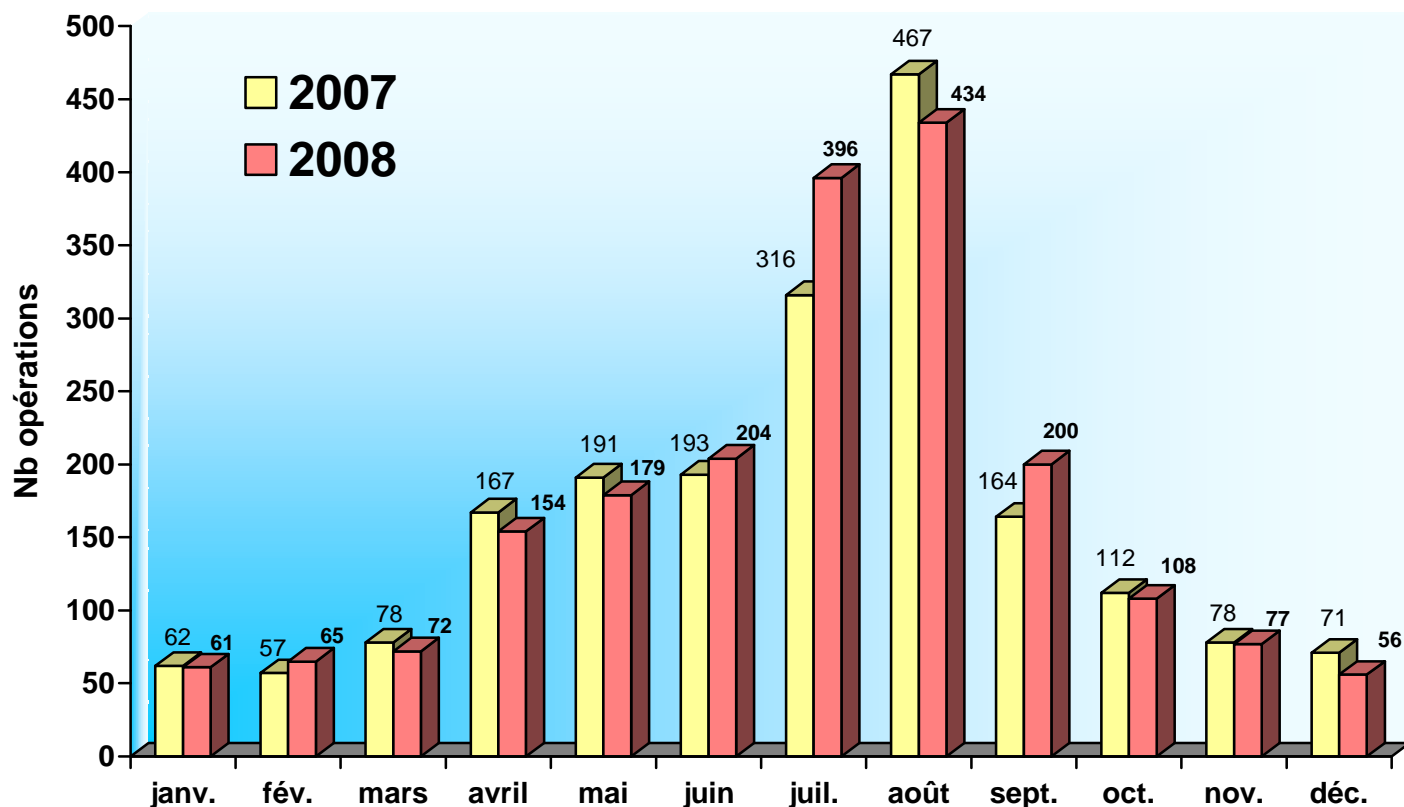
Le nombre d'alertes dues à l'Appel Sélectif Numérique s'élève à **11** en 2008, dont **8** fausses alertes.

Si l'on considère le taux d'équipement croissant du secteur de la plaisance, il faut se féliciter de la modestie du niveau de fausses alertes constaté depuis 2004.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
NOMBRE ALERTES ASN	56	16	25	13	7	10	13	11
NOMBRE FAUSSES ALERTES	45	14	20	12	5	7	9	8

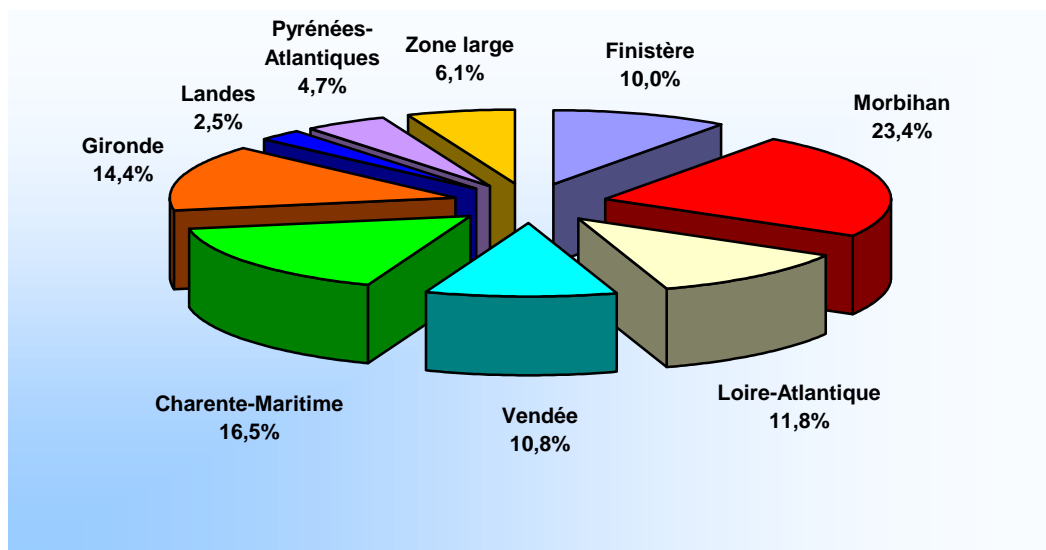
2.4 Répartition mensuelle des opérations

La répartition mensuelle des opérations, présentée dans le graphique ci-dessous, met tout particulièrement en évidence le pic d'activité estivale. Les quatre mois de juin à septembre inclus représentent 61 % de l'activité annuelle du CROSSA en SECMAR.



Nota : Ces chiffres tiennent compte de l'ensemble des **2006** opérations de sauvetage (1956 en 2007) traitées par le CROSSA Etel au cours de l'année 2008.

2.5 Répartition géographique des opérations en 2008



Ce graphique illustre une mission action recherche et sauvetage du CROSSA essentiellement consacrée aux activités littorales et corrobore le chiffre de 82% d'opérations touchant la plaisance et les loisirs nautiques.

3.LES MOYENS ENGAGES

Le CROSSA Etel coordonne les opérations de recherche et de sauvetage effectuées par différents moyens terrestres, nautiques et aériens des ministères de la Défense (Marine Nationale, Gendarmerie Départementale et Maritime, Armée de l'Air), de l'Intérieur (Sécurité Civile), des Finances (Douanes) et des Transports (Affaires Maritimes), ceux de la Société Nationale de Sauvetage en Mer ainsi que des moyens privés sur zone.

Des moyens étrangers peuvent également être sollicités au titre de la coopération internationale en matière de sauvetage en mer.

3.1 Moyens terrestres

La répartition des interventions de recherche et de sauvetage entre les différentes autorités des moyens terrestres est la suivante pour l'année 2008.

AUTORITES DE RATTACHEMENT	NOMBRE Interventions	TEMPS Interventions	% TEMPS
➤ Gendarmerie Nationale	122	150 H 19	14,70
➤ Pompiers	578	522 H 31	51,11
➤ Marine Nationale (sémaphores)	118	197 H 27	19,31
➤ Police – CRS	27	30 H 36	2,99
➤ CCMM Toulouse	88	27 H 59	2,74
➤ Autres organismes médicaux	117	66 H 51	6,54
➤ Autres(Administrations étrangères, privés, autorités portuaires, municipalités ...)	27	26 H 50	2,64
TOTAL	1077	1022 H 33	100,00

Le nombre d'interventions des sémaphores traduit leur rôle important en tant moyen de transmission de l'alerte et de l'information opérationnelle en temps réel. Les sémaphores permettent en outre l'obtention des conditions météorologiques sur zone, le suivi visuel et radar de la situation, ainsi que les relais radio lorsque les stations VHF du CROSSA ne captent pas les appels.

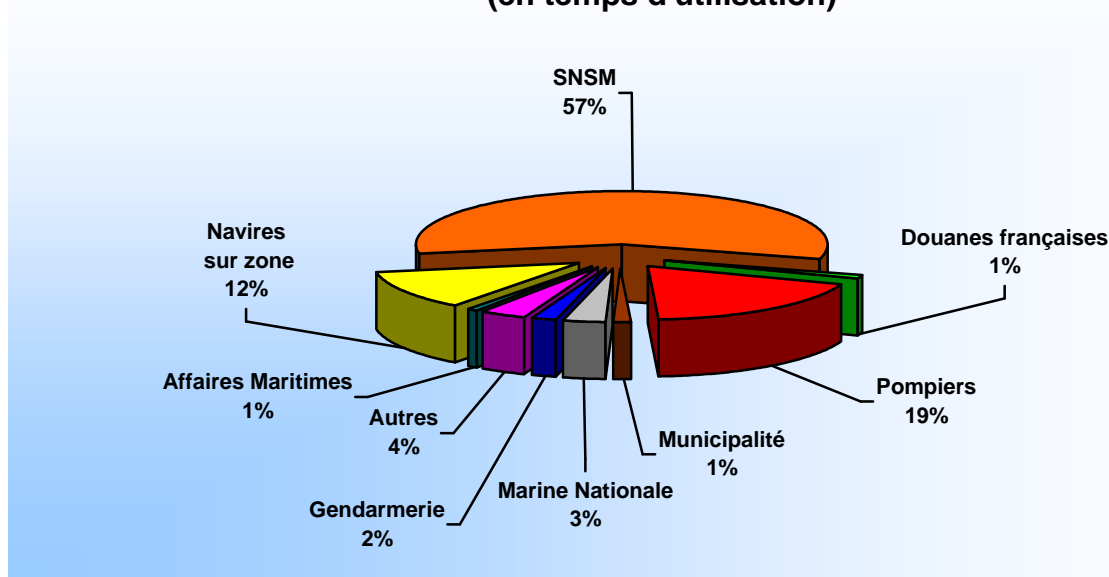
3.2 Moyens nautiques

La répartition des interventions de recherche et de sauvetage entre les différents moyens nautiques est la suivante pour l'année 2008.

AUTORITES DE RATTACHEMENT	NOMBRE Interventions	TEMPS Interventions	% TEMPS
➤ Affaires maritimes	19	30 H 11	0,94
➤ Gendarmerie nationale	47	65 H 51	2,05
➤ Navires sur zone	324	376 H 02	11,71
➤ Pompiers	601	597 H 18	18,60
➤ SNSM	1009	1843 H 23	57,42
➤ Marine nationale	21	103 H 29	3,22
➤ Douanes françaises	26	32 H 34	1,01
➤ Municipalités	47	44 H 31	1,39
➤ Autres(privés, autorités portuaires pilotage...)	60	117 H 09	3,65
TOTAL	2154	3210 H 28	100,00

Comme chaque année, soulignons le rôle essentiel de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, dont les équipages bénévoles participent à la moitié des opérations (57% environ du temps d'intervention). **Conjuguée à la contribution des navires sur zone, cette part montre l'importance de la solidarité des navigateurs dans le sauvetage en mer : au total, 69 % du temps d'opérations.**

UTILISATION DES MOYENS NAUTIQUES (en temps d'utilisation)

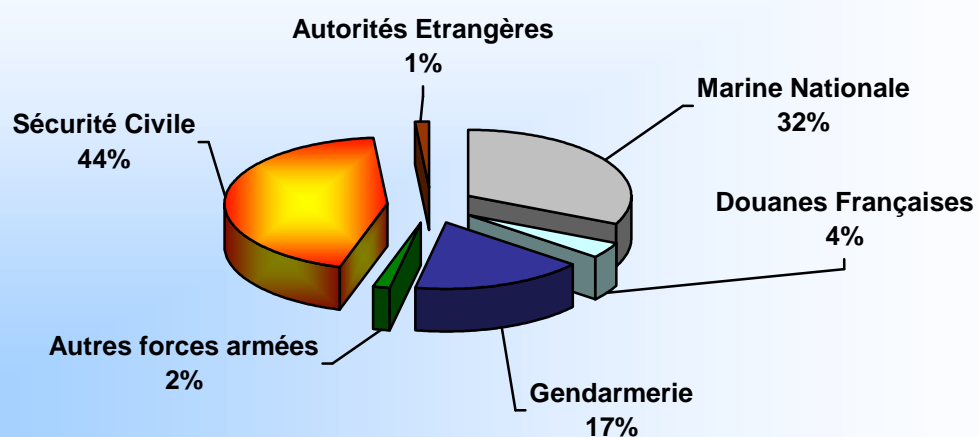


3.3 Moyens aériens

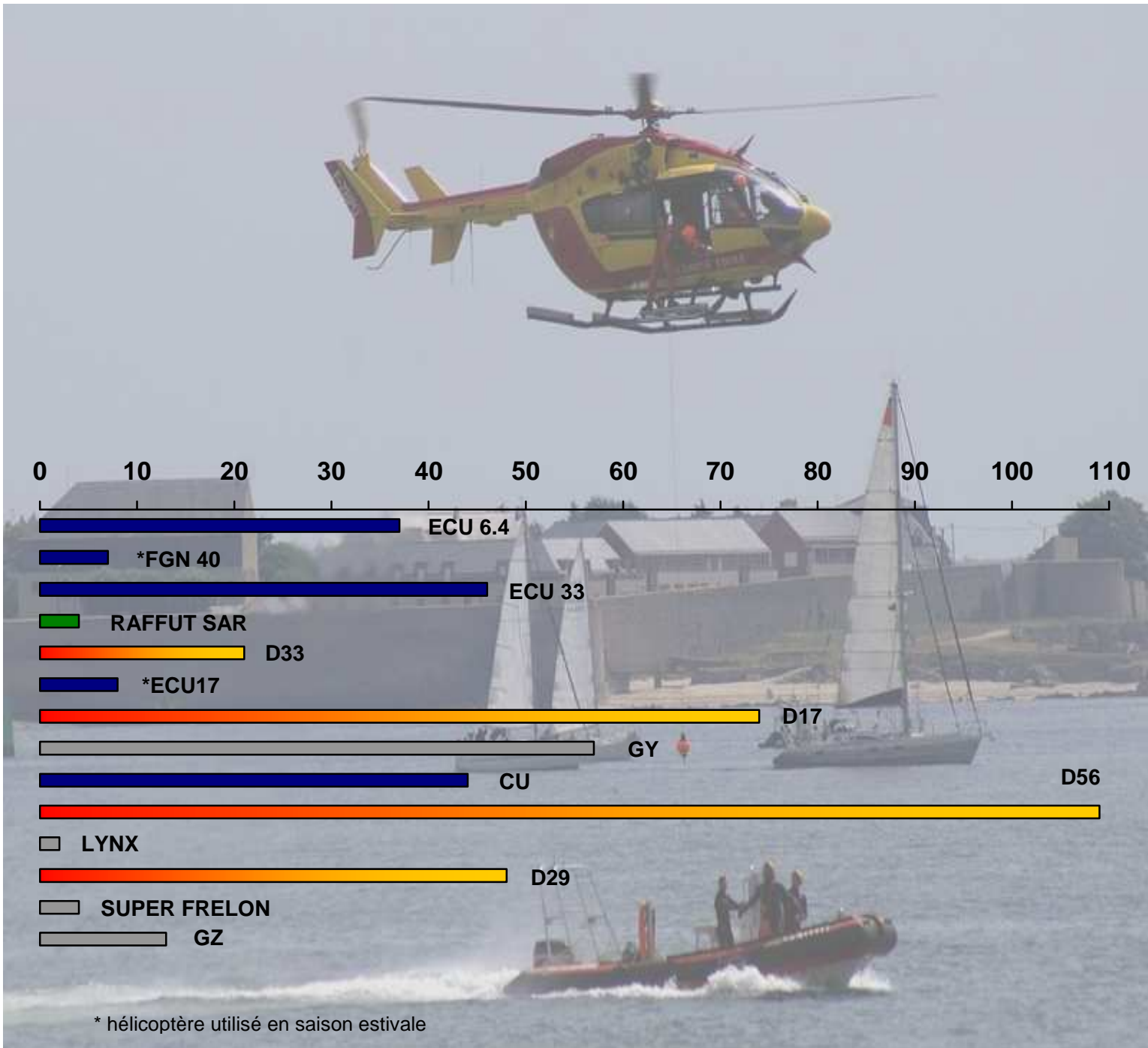
La répartition des interventions de recherche et de sauvetage entre les différentes autorités de rattachement des moyens aériens est la suivante pour l'année 2008.

AUTORITES DE RATTACHEMENT	NOMBRE Interventions	TEMPS Interventions	% TEMPS
➤ Marine nationale	114	188 H 58	31,54
➤ Douanes françaises	13	23 H 51	3,98
➤ Gendarmerie Nationale	149	107 H 54	17,10
➤ Sécurité civile	260	261 H 09	43,58
➤ Autres forces armées	6	9 H 40	1,61
➤ Autorités étrangères	4	7 H 40	1,28
TOTAL	546	599 H 12	100,00

UTILISATION DES MOYENS AERONAUTIQUES (en temps d'utilisation)



NOMBRE DE MISE EN ŒUVRE DES HELICOPTERES



- Sécurité Civile
- Marine Nationale
- Gendarmerie Nationale
- Armée de l'air

II – SURVEILLANCE ET POLICE DE LA NAVIGATION MARITIME

Le CROSSA Etel assure une mission générale de surveillance de la navigation dans sa zone de responsabilité. Cette zone ne comportant pas de dispositif de séparation de trafic (DST), le CROSSA ne dispose pas d'équipements radar. Il ne s'agit donc pas d'un suivi et d'une surveillance des navires, mais d'une collecte d'informations fournies par les navires sur zone, les aéronefs ou les sémaphores.

Le CROSSA Etel est équipé depuis le 5 octobre 2004 de la base de données Trafic 2000. Les messages SURNAV ainsi que les événements liés à la surveillance de la circulation sont entrés dans la base de données qui permet au CROSS d'avoir une vision globale du trafic maritime, plus particulièrement du trafic en provenance du DST de Ouessant.

Cette surveillance consiste à détecter puis suivre les navires présentant des avaries ou un risque pour l'environnement.

De plus, le Secrétariat Général de la Mer a désigné les CROSS, en 2004, comme « Services d'Assistance Maritime » (MAS). A ce titre, le CROSSA ETEL est chargé de:

- recevoir les comptes rendus des navires relatifs à tous incidents et avaries.
- suivre la situation du navire lorsque le compte rendu révèle un événement à la suite duquel le navire pourrait avoir besoin d'assistance.
- la relation avec le capitaine lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations.
- des liaisons entre les parties à une opération d'assistance maritime entreprise par des services privés.

Il rend compte au Préfet Maritime de l'Atlantique de tout événement de mer susceptible de créer un danger pour la sécurité de la navigation, le littoral ou l'environnement

1.MISSIONS DU CROSSA ETEL

L'action du CROSSA ETEL en matière de surveillance de la navigation porte ainsi sur 3 aspects :

1.1 Traitement de l'information reçue des navires

- Déclarations reçues dans le cadre de la réglementation SURNAV (signalement obligatoire des navires avec cargaisons dangereuses et navires en avarie)
- Mise en place d'avis urgents aux navigateurs
- Information sur le transit des navires
- Demandes d'autorisation de mouillage en eaux intérieures

1.2 Traitement de l'information reçue des sémaphores

- Messages de positionnement ("LOCATOR")
- Détections de situations anormales (navires en remorque, navires stoppés, risques de collision...)

1.3 Information des autorités et organismes divers

- Direction des Affaires Maritimes
- Préfecture Maritime
- Services déconcentrés des affaires maritimes
- Capitaineries
- Stations de pilotage
- CROSS et M.R.C.C. étrangers
- Sémaphores

2.SYNTHESE DE L'ANNEE 2008

En matière de surveillance de la navigation, le CROSSA ETEL a traité au cours de l'année 2008 un total de **321** (294 en 2007) affaires. A ce chiffre, il convient d'ajouter l'exploitation de **2160** SURNAV et de **11** WETREP (messages envoyés par les navires pétroliers transportant des hydrocarbures lourds et s'appêtant à transiter dans la Zone Maritime particulièrement vulnérable bordant les côtes de l'Europe Occidentale).

Ce chiffre trouve son explication dans les préoccupations de sécurité des espaces maritimes, qu'il s'agisse de sûreté du territoire (mesures VIGIMER) ou de sécurité de la navigation (accroissement du nombre des réglementations et des obligations de suivi afférentes).

Elle conduit les équipes du CROSSA en charge des opérations de sauvetage à consacrer une part plus importante de leur vigilance et de leur temps à la surveillance des trafics maritimes.

Ces affaires de surveillance de la navigation se répartissent comme suit :

- **2160** SURNAV (2349 en 2007)
- **11** WETREP
- **65**(55) remorquages de navires suite à avarie
- **132**(96) autorisations de mouillage
- **34**(36) suivis de navires (raisons diverses)
- **69**(64) navires stoppés suite à avarie
- **20**(39) cas divers

1 RECUEIL DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSSA ETEL participe au recueil de l'information nautique dont il a connaissance dans le cadre normal de l'exécution de ses missions. Il recueille ces informations par :

- les moyens de surveillance et de veille qu'il exploite (stations radio...)
- l'intermédiaire des moyens navals et aériens concourant à l'action de l'Etat en mer qui l'informent de leurs observations
- l'intermédiaire des navires présents dans sa zone de compétence qui lui transmettent des informations

Le CROSS est normalement le premier destinataire des informations relatives aux accidents maritimes et aux informations relatives à la sécurité de la navigation.

2. TRANSMISSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSSA ETEL, destinataire d'une information nautique, la transmet à l'EPSHOM Coordonnateur national sous forme de propositions d'AVURNAV. Il lui a ainsi adressé **181(66)** demandes d'AVURNAV en 2008.

3. DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSSA ETEL participe à la diffusion des informations nautiques urgentes dans sa zone. En cas d'urgence, le CROSS peut émettre immédiatement un avertissement radio (message Sécurité) relatif à toutes les situations présentant un risque pour la navigation et reprises ou non dans un avis urgent aux navigateurs (billes de bois ou épaves à la dérive, feux éteints, remorquages en cours...).

Dans ce cadre, le CROSSA diffuse l'engagement ou non des zones de tirs des Centre d'Essais de Lancement de Missiles (CELM) des sites de Gâvres et des Landes. Ces informations représentent **4 380** diffusions par an (**730** pour le site de Gâvres, **3 650** pour celui des Landes).

Le CROSS contribue à la diffusion des prévisions météorologiques élaborées par Météo France, que ce soient les bulletins météorologiques réguliers ou les bulletins météorologiques spéciaux en cas d'avis de grand frais (force du vent supérieur à 7 Beaufort pour le bulletin côte).

Le CROSSA assure ainsi la diffusion des bulletins météorologiques côtiers trois fois par jour sur VHF (soit **annuellement 12 045 vacations**) pour la zone nord à partir des émetteurs de Penmarc'h, Groix, Saint-Nazaire, Les Sables d'Olonne, Belle-Ile, Yeu et pour la zone sud à partir des émetteurs de Chassiron, Soulac, Ferret, Contis et Biarritz. Il convient d'ajouter à ceux-ci **299(287)** bulletins météorologiques spéciaux (BMS) en cas de vents atteignant ou dépassant force 7 ce qui représente **14426(13083)** diffusions (**201(195)** BMS pour la zone de Penmarc'h à l'Anse de l'Aiguillon et **98(92)** BMS pour la zone de l'Anse de l'Aiguillon à la frontière espagnole).

Le CROSSA ETEL émet également deux bulletins météo supplémentaires par jour à l'intention des pêcheurs du bassin d'Arcachon sur les émetteurs VHF de Ferret et d'Hourtin ce qui représentent **730** diffusions dans l'année.

IV – SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES

Le CROSSA ETEL est chargé de coordonner, sous l'autorité du préfet maritime de l'Atlantique, les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives. A cette fin, il centralise toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires.

Il est destinataire du POLREP (pollution report) initial rédigé par l'agent qui a observé le rejet polluant qu'il retransmet à la préfecture maritime de l'Atlantique et au TGI de Brest.

Le CROSSA Etel a été désigné par le directeur des affaires maritimes point de contact opérationnel pour la région Atlantique du système de détection par satellite des pollutions « CLEANSEANET » mis en œuvre depuis 2007 par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM / EMSA).

La préfecture maritime de l'Atlantique établit mensuellement un planning des vols (marine et douane) associés aux prévisions des passages satellites (diurnes uniquement). Le CROSS, aux vues des constatations effectives de pollution par ces moyens aériens, alimente en retour (« feedback » sur le site WEB de l'AESM) le système « CLEANSEANET ».

1.REPARTITION DES POLLUTIONS

Au cours de l'année 2008, **95** (73 en 2007) cas de pollutions ont ainsi été portés à la connaissance du CROSSA Etel, dont **65** (56) cas de pollution par hydrocarbures.

POLLUANTS LOCALISATION	HYDROCARBURES	MICRO ORGANISMES	AUTRES ⁽¹⁾	TOTAL
EAUX TERRITORIALES	19	5	15	39
ZEE	41	2	8	51
HAUTE MER	5	0	0	5
TOTAL	65	7	23	95

Nota :⁽¹⁾ Ont pour origine des phénomènes naturels (terre, sable, bois ...) ou des macro-déchets.

Deux facteurs peuvent expliquer l'augmentation de ces chiffres : l'impact du nouveau senseur qu'est CLEANSEANET et une forte sensibilité de la population littorale aux phénomènes mêmes très localisés de pollution ou de ce qui est pris pour une pollution (micro-organismes ou phénomènes naturels).

Sur la totalité de ces pollutions, **30** ont été observées par des avions des administrations (Marine nationale et Douanes françaises) et **23** par le système CLEANSEANET ; les autres l'ont été par des navires ou des témoins à terre.

Sur les 95 pollutions, **22** ont eu une source identifiée :

- **17** ont été causées par des navires ou épaves ; 5 navires ont été verbalisés et poursuivis, dont 2 ont fait l'objet d'un déroutement vers Brest sur décision du parquet près le TGI de Brest.
- **5** sont d'origine industrielle ou portuaire : par son impact immédiat et la nature du produit polluant, la plus significative des pollutions constatées en 2008, toutes origines confondues, est la pollution survenue à Donges le 17 mars.

2.POLLUTIONS PAR HYDROCARBURE

65 pollutions par hydrocarbure ont été constatées, dont 14 avec une origine identifiée.

HYDROCARBURES	DETECTION AERO MARITIME ou TERRESTRE	DETECTION EMSA (cleanseanet)	POLLUTION IDENTIFIEE	POLLUTION ORPHELINE
EAUX TERRITORIALES	17	2	7	12
ZEE	20	21	5	36
HAUTE MER	5	0	2	3
TOTAL	42	23	14	51

3.SYSTEME « CLEANSEANET »

Le nombre de passages satellite pour l'année 2008 s'élève à **197** dont **113** passages diurnes. 64 vols marine ou douane étaient associés à ces derniers.

Au total, 23 pollutions ont été détectées:

- 14 vols programmés y étaient associés
- 10 vols ont été déroutés

Aucun contrevenant suite à une détection satellite n'a été identifié.

V – SURVEILLANCE DES DES PECHES MARITIMES

1.LES MISSIONS DU CSP ETEL

Le CROSS Atlantique possède en son sein le Centre de surveillance des pêches (CSP), une structure opérationnelle dédiée qui exerce 2 missions principales.

Le CROSSA est le référent « pêche » pour la façade Atlantique-Manche ouest. A ce titre, le CSP exerce la coordination et le contrôle opérationnel des moyens nautiques et aériens de l'Etat chargés de la surveillance et du contrôle des pêches maritimes. Pour les campagnes internationales (Atlantique Nord-est NEAFC) ou certains plans de déploiement conjoints (JDP thon rouge), le CROSS assure également le contrôle opérationnel des moyens engagés dans les eaux internationales, en Atlantique comme en Méditerranée.

En tant que centre national de surveillance des navires de pêche par satellite (FMC), il exerce le suivi et le contrôle de la réglementation communautaire sur la surveillance des navires de pêche par satellite (vessel monitoring system, VMS) et sur l'effort de pêche.

Le CSP Etel est armé par 12 officiers marinières et 2 officiers des affaires maritimes répartis en 3 pôles :

1.1 Le pôle réglementation et contrôle

Il assure le contrôle opérationnel des moyens nautiques hauturiers et aériens ainsi que la programmation des moyens de l'Etat en liaison avec leur commandant opérationnel pour optimiser la présence à la mer. Il rédige les ordres de missions, assure le ciblage et définit les orientations de contrôle sur la base des plans de contrôles annuels, du suivi VMS et de l'ensemble des renseignements recueillis. Ce contrôle opérationnel s'accompagne d'une assistance juridique aux unités et garantit le respect de la charte de contrôle (éviter le sur contrôle). Le pôle gère les déroutements et les incidents de cohabitation.

En parallèle, il assure une veille réglementaire exhaustive et réalise des fiches d'aide au contrôle synthétiques, et assure la formation et le briefing des unités..

1.2 Le pôle opérateur

Ce pôle assure la permanence du service 365 jours par an de 7H à 23H. Un opérateur d'astreinte reste sur site en dehors du créneau d'ouverture du service.

Ce pôle assure le traitement des déclarations d'effort de pêche et les préavis de débarquement sous l'application Trident. Il réalise également des situations VMS ponctuelles à destination des unités de contrôle

1.3 Le pôle surveillance des navires de pêche par satellite

Ce pôle s'assure du développement et du suivi technique de l'outil VMS et, en particulier, la montée en puissance de Poséidon (FMC 2ème génération). Il vérifie l'équipement et le fonctionnement des balises de l'ensemble des navires de pêche français de plus de 15 m (environ 1100) et le suivi des navires étrangers opérant dans la ZEE française (environ 1200). Ce pôle est chargé de l'ouverture des liaisons avec les FMC des états étrangers ainsi que des ORP.

2.MOYENS DE SURVEILLANCE

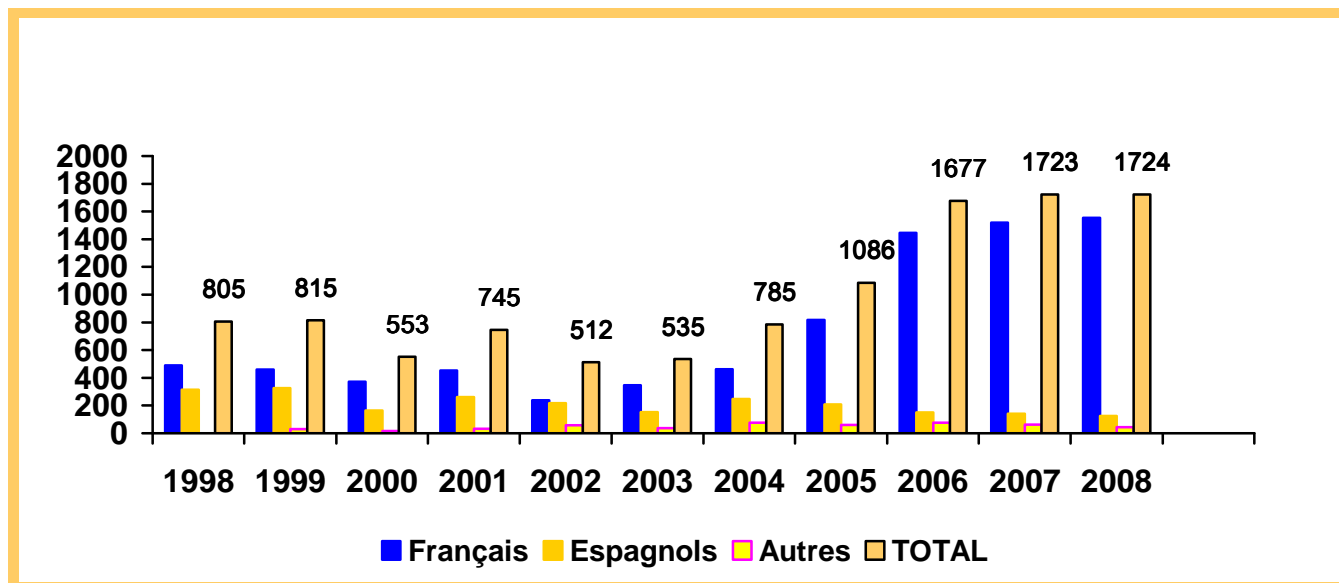
Les unités pouvant intervenir pour des contrôles en mer ou au débarquement à titre exceptionnel ne sont pas listées.

Ministère d'origine	Administration	Contrôles à la mer	Contrôles au débarquement
Moyens dédiés à la surveillance des pêches			
MEEDDAT	AFFAIRES MARITIMES		
	<i>2 Patrouilleurs (47 et 52 m)</i>	X	X
	<i>1 Vedette Régionale de Surveillance (32 m)</i>	X	X
	<i>9 Unités Littorales des Affaires Maritimes</i>	X	X
Moyens non dédiés exclusivement à la surveillance des pêches			
Ministère de la Défense	MARINE NATIONALE		
	<i>3 Patrouilleurs de service public et 1 P 400 (49 à 54 m)</i>	X	
	<i>2 Remorqueur de Haute Mer</i>	X	
	<i>4 Aéronefs</i>	X	
Ministère de la Défense	GENDARMERIE MARITIME		
	<i>8 Vedettes de Surveillance Côtière Maritime (20 m)</i>	X	X
	<i>4 Brigades de Surveillance du Littoral</i>	X	X
	GENDARMERIE NATIONALE		
	<i>8 Brigades Nautiques</i>	X	X
Ministère des Finances	DOUANE		
	<i>1 patrouilleur de 43 m</i>	X	
	<i>4 vedettes garde-côtes (vedettes de 28 à 30 m)</i>	X	
	<i>5 Aéronefs</i>	X	

3. BILAN OPERATIONNEL

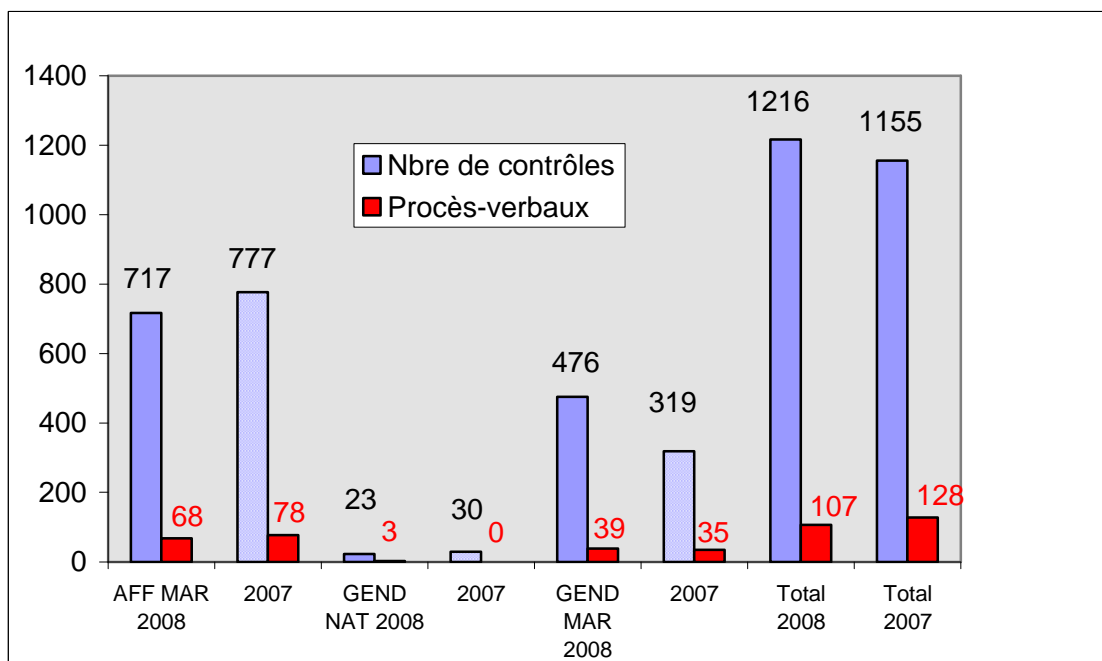
3.1 Missions relevant du CROSS référent

3.1.1 Nombre de contrôles au débarquement



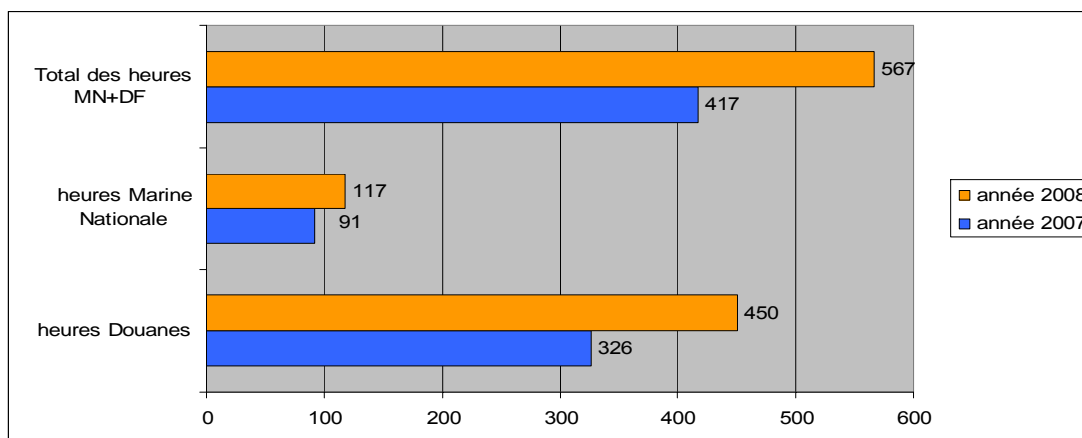
1554 navires français ont été contrôlés (1520 en 2007) ainsi que **170** étrangers (203 en 2007) dont 125 espagnols, 22 britanniques, 2 irlandais, 16 belges, 1 allemand, 2 hollandais, 1 portugais et 1 russe.

3.1.2 Contrôles au débarquement (par administration)

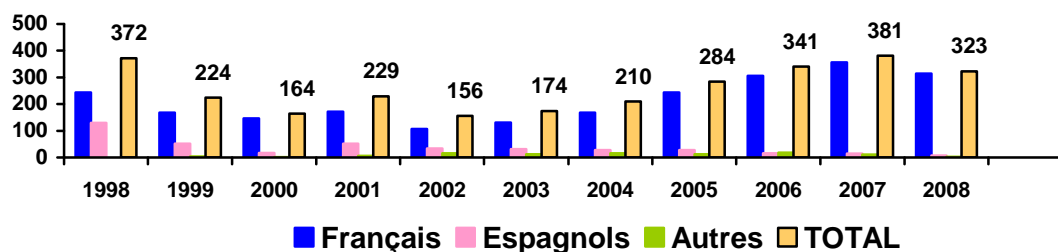


On observe une légère croissance de ces contrôles liée à l'implication des unités dans le contrôle au débarquement de thon rouge dans les ports désignés de l'Atlantique.

3.1.3 Moyens aériens en surveillance des pêches



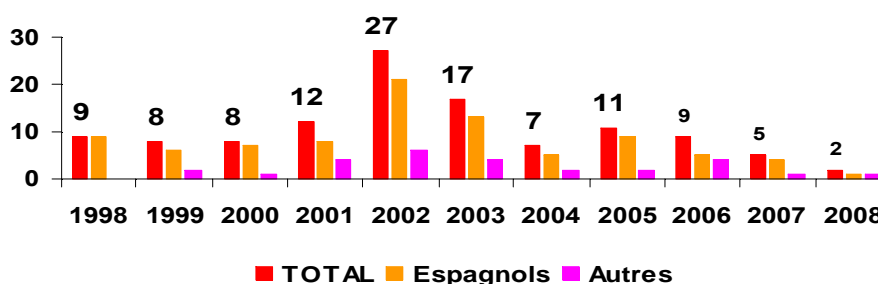
3.1.4 Nombre de navires en mer présentant des infractions



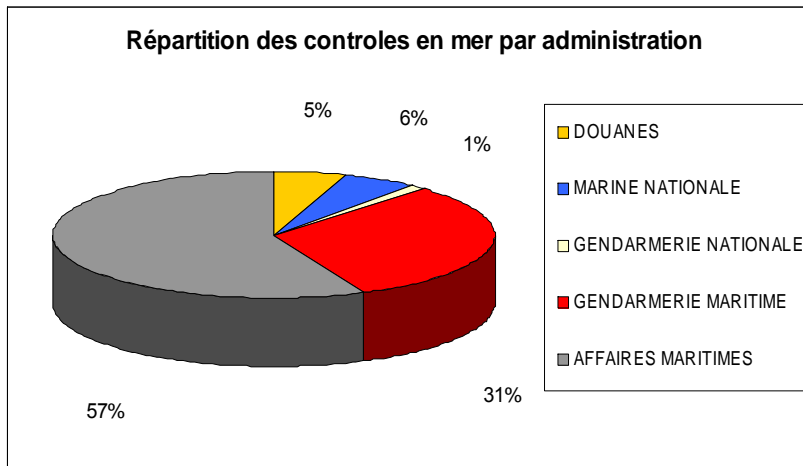
On observe une nette réduction de l'occurrence délictuelle: 18.7% des navires contrôlés en 2008 présentaient une infraction contre 22% en 2007

Lorsqu'une infraction grave est constatée sur un navire étranger, ce dernier est dérouteré vers un port français. . 2 navires ont été dérouterés en 2008 contre 5 en 2007.

3.1.5 Evolution des déroutements de navires étrangers

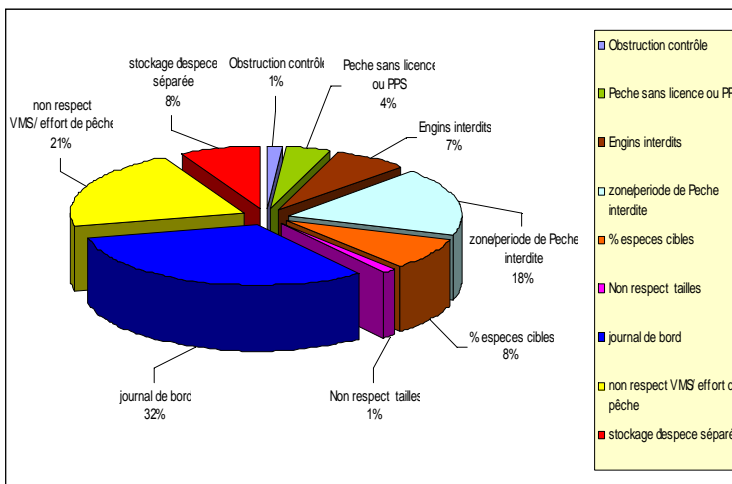


Commentaire : la réduction significative des déroutements est directement liée à l'évolution des infractions relevées sur les navires étrangers. La présence de caches ou de dispositifs réduisant la sélectivité des engins a aujourd'hui disparue. Les infractions portent principalement sur les obligations déclaratives (logbook , effort de pêche)

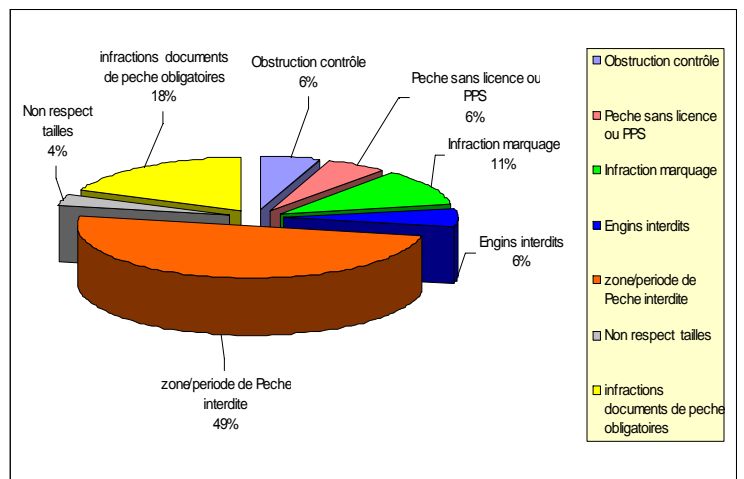


REPARTITION DES INFRACTIONS

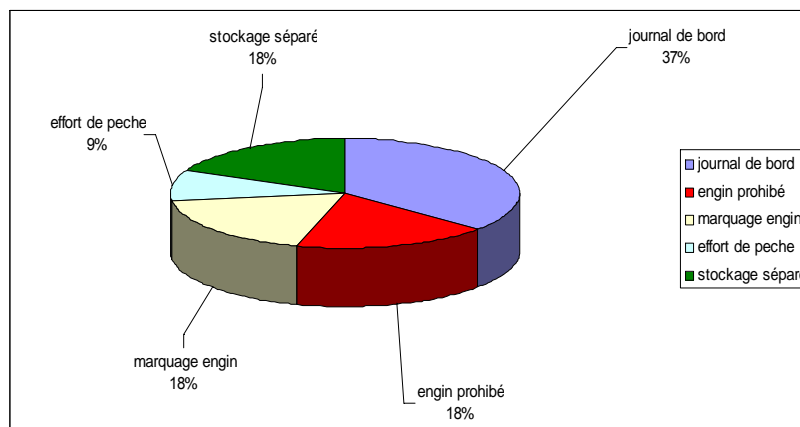
NAVIRES FRANCAIS > 10 M



NAVIRES FRANCAIS < 10 M



NAVIRES ETRANGERS



3.2 Campagne de surveillance du thon rouge

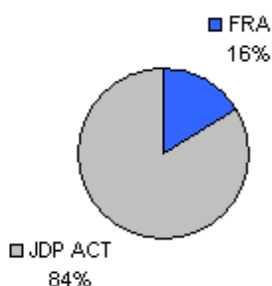
En 2008, le CSP Etel a coordonné l'action des moyens nautiques et aériens déployés en Méditerranée et en Atlantique lors de la campagne de surveillance de la pêche du thon rouge.

Parallèlement, le CSP Etel a coopéré à la campagne de surveillance par images satellite radar et optique organisée par le Centre Communautaire de Recherche (Joint Research Centre) basé à Ispra (Italie). Cette campagne a permis d'identifier le positionnement et l'activité des flottilles par corrélation des pistes VDS, VMS, AIS et des localisations des moyens sur zone.

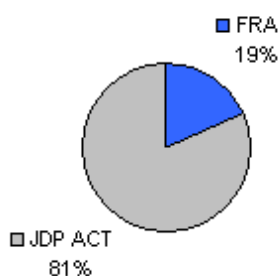
Bilan quantitatif de l'action des moyens français dans le cadre du JDP thon rouge

	Observations		INSPECTIONS	
	TOTAL	Infractions	TOTAL	Infractions
FRA - CESSNA 406 - HYERES	18	0		
FRA - N262 - NIMES GARONS	3	0		
FRA - F735 - GERMINAL	17 8	0	17	14
FRA - P679 - GREBE	10	0	6	0
FRA - PM29 - MAUVE	2	0	2	2
FRA - PM40 - IRIS	33	0	12	6
FRA - PM41 - THEMIS	0	0	0	0
INSPECTIONS AU PORT/DANS LES FERMES	0	0	17	3
Moyens francais participant au JDP	244	0	54	25
Ensemble des moyens intégrés au JDP	1241	1	237	48

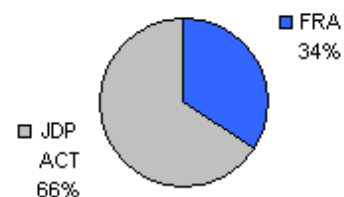
Observations



Inspections



Infractions relevées



Commentaire : Le ciblage réalisé s'est avéré particulièrement efficace puisque 34% des infractions constatées l'ont été par des moyens français participant au plan de déploiement conjoint.

3.3 Campagne de surveillance de la zone NEAFC

Le CSP Etel assure le contrôle opérationnel des unités françaises participant à des missions d'inspection des pêches dans le ressort de la commission des pêches pour le nord-est Atlantique (C.P.A.N.E ou NEAFC).

Du 3 mars au 3 avril 2008, la France a participé à une mission de surveillance en zone NEAFC. 2 inspecteurs des pêches des affaires maritimes ont embarqué à bord du RHM Tenace de la Marine Nationale.

Un navire russe contrôlé par les inspecteurs français en infraction a été classé sur la liste des navires INN.

3.3.1 Gestion des préavis de débarquement :

Le CSP Etel est chargé de centraliser, d'exploiter et de diffuser les préavis de débarquement pour l'ensemble des ports français. Réglementairement, tout capitaine de navire battant pavillon communautaire ou de pays tiers, ainsi que tout capitaine de navire français débarquant certaines espèces sensibles, doit notifier, au moins 4 heures auparavant (72h pour les navires de pays tiers), le lieu prévu de débarquement, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les quantités de chaque espèce à débarquer.

Les préavis, après traitement par le CSP Etel sont adressés aux services des affaires maritimes et unités de contrôle territorialement compétents. Depuis juillet 2006, les préavis sont diffusés via l'application TRIDENT. Une liste de diffusion est attachée à chaque port désigné. Les préavis de débarquement sont annoncés par courriel, télécopie et/ou SMS.

En 2008, le CSP a traité 1111 préavis de débarquement transmis par des navires étrangers (communautaires ou pays tiers) dont 24 ont fait l'objet d'une autorisation expresse du CSP (espèces pélagiques).

865 préavis concernaient des navires français pour des débarquements d'espèces sensibles (cabillaud, merlu, espèces pélagiques, thon rouge, anchois). Dans le cadre de l'obligation communautaire de 100% de contrôle au débarquement de thon rouge, le CSP a traité en temps réel 248 préavis de débarquement. Pour les ports de l'Atlantique, 92,7% de ces débarquements ont fait l'objet d'une inspection à bord.

3.3.2 Suivi VMS des navires de pêche

Depuis 1998, le C.R.O.S.S. Etel est le centre national de surveillance des navires de pêche par satellite (Fisheries Monitoring Centre – F.M.C.). La réglementation communautaire impose l'emport d'une balise VMS pour tous les navires de pêche de plus de 15 m.

A ce jour, 2 opérateurs satellite équipent les navires de pêche avec la répartition suivante : 75% Inmarsat, 25% Argos.

Le C.S.P. Etel reçoit les informations - identification du navire, position géographique avec date et heure – cap et vitesse instantanée - transmises par la balise des navires français de par le monde toutes les heures. Les informations émises par les balises des navires étrangers fréquentant les zones économiques exclusives et les eaux territoriales françaises sont retransmises par le C.S.P. de leur pavillon ou directement au C.S.P. Etel par l'opérateur satellite.

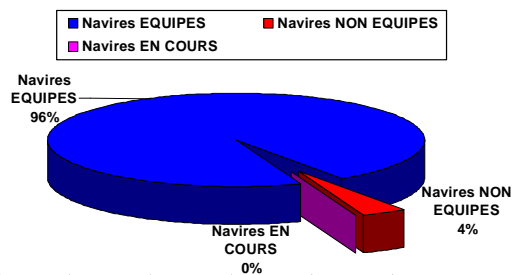
Le C.S.P Etel suit également les navires français autorisés à pêcher la légine dans les Terres Australes et Arctiques Françaises, en zone C.C.A.M.L.R. (Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique) ainsi que les navires

français et étrangers pêchant le thon dans les eaux françaises des Iles éparses (Mayotte et canal du Mozambique). Il surveille aussi les navires vénézuéliens pêchant la crevette dans les eaux de la Guyane. Des projets de surveillance sont en cours pour les navires travaillant dans les eaux françaises de l'île de Clipperton et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Au 31/12/08, 18 liaisons sont ouvertes avec d'autres FMC:

- Etats membres de l'UE: Allemagne, Belgique, Espagne, Irlande, Royaume-Uni, Pays-Bas, Danemark, Suède, Portugal, Finlande
- Pays tiers: Norvège, Feroe, Madagascar, Seychelles, Mauritanie, Maurice, Comores
- Organisations régionales des pêches: NEAFC, NAFO.

Il y a actuellement 1096 navires français équipés VMS (1017 navires régime communautaire, 38 navires au titre des réglementations CCAMLR (7) -OPANO (1) - accord de pêche UE-Madagascar (6) ou à titre volontaire)



954 navires soumis
96.2 % de la flotte
+ 15 m équipée VMS
(29 non équipés supplémentaires suite à l'entrée de « navires informels » en outre-mer)
et 18 non soumis équipés suite à l'équipement des navires de Saint-Pierre et Miquelon

PORT	EQUIPE	NON EQUIPE		TOTAL	% équipé
		NON EQUIPE	EN COURS		
BL	65	0	0	65	100,00
DK	4	0	0	4	100,00
DP	32	0	0	32	100,00
FC	14	0	0	14	100,00
LH	5	0	0	5	100,00
CH	50	0	0	50	100,00
CN	28	0	0	28	100,00
SM	14	0	0	14	100,00
SB	32	0	0	32	100,00
MX	27	1	0	28	96,43
PL	1	0	0	1	100,00
BR	2	0	0	2	100,00
DZ	1	0	0	1	100,00
AD	1	0	0	1	100,00
GV	134	0	0	134	100,00
LO	44	0	0	44	100,00
CC	50	0	0	50	100,00

PORT	EQUIPE	NON EQUIPE		TOTAL	% équipé
		NON EQUIPE	EN COURS		
LS	27	0	0	27	100,00
SN	33	0	0	33	100,00
NO	11	0	0	11	100,00
YE	15	0	1	16	93,75
MN/IO	18	0	0	18	100,00
LR	19	0	0	19	100,00
AC	16	0	0	16	100,00
BA	65	0	0	65	100,00
MT	16	0	0	16	100,00
MA	19	0	0	19	100,00
PV	30	0	0	30	100,00
ST	79	1	0	80	98,75
BI/AJ	5	0	0	5	100,00
CY	39	23	0	62	62,90
FF	3	0	0	3	100,00
PP	0	1	0	1	0,00
RU	19	9	0	28	67,86
TOTAL	918	35	1	954	96,23

70% des navires français sont équipés par l'opérateur Inmarsat et 30% sont dotés de balises Argos.

Les données VMS permettent également d'évaluer la fréquentation des eaux sous juridictions française par les navires de pêche battant pavillon étranger.

au 1er janvier 2008 / au 1er janvier 2009

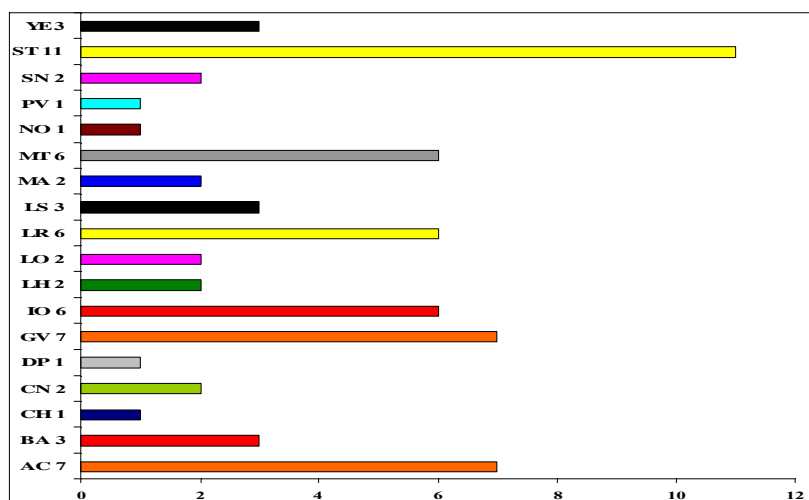
Nombre de navires reconnus par le CSP France 2391 / 3147

Navires étrangers ayant émis une position : 1326 / 2004 dont en ZEE FRA : 815 / 626

- Espagne : 454 / 506
- Royaume-Uni : 193 / 486
- Belgique : 95 / 95
- Pays-Bas : 396 / 383
- Irlande:40 / 30
- Danemark :29 / 183
- Allemagne : 68 / 247
- Portugal : 0 / 6
- Norvège : 2 / 12
- Vénézuéla : 42 / 50
- Italie : 3 / 1
- Féroé : 2 / 3
- Seychelles :2 / 2

66 procès-verbaux ont été dressés en 2008 pour des infractions relatives au VMS (contre 167 en 2007).

REPARTITION DES PV VMS PAR PORT D'IMMATRICULATION EN 2008



4.LES EVOLUTIONS DU CSP :

Le centre de surveillance des pêches a devant lui de nouvelles perspectives d'augmentation d'activité. Elles sont inhérentes à plusieurs facteurs :

- la mise en oeuvre croissante du suivi par satellite des navires de pêche : application systématique et suivi des verbalisation des navires de plus de 15 mètres non conformes, suivi des avaries de balise, relations avec les FMC étrangers ; il faut rappeler l'intention de l'Union Européenne d'abaisser le seuil d'application de cette réglementation à 10 mètres en 2012, ce qui entraînerait un doublement des navires assujettis (base 2008) ;
- la multiplication des régimes d'autorisation (à l'avenir : poissons congelés, navires étrangers) ou de déclaration de débarquement ;
- la multiplication, dans le cadre de la politique commune des pêches, des schémas de coopération bilatérale (SOP) ou multilatérales (plans de déploiement commun ou JDP) ;
- la nécessité de centraliser les flux de données (VMS, effort de pêche, journal de bord électronique, préavis de débarquement), ou, à défaut, de maîtriser les informations qui en sont issues, afin de faciliter les contrôles croisés qu'exige la commission européenne ;
- sans omettre le développement des enjeux inhérents à la surveillance des pêches outre-mer (Antilles-Guyane notamment), pour lesquels Etel centralise les données (extension de l'application Trident) et les déclarations de débarquement.

Cette situation impose le passage H 24 du CSP Etel qui doit assurer la gestion des préavis de débarquement en temps réel pour optimiser le ciblage des navires pour les unités chargées du contrôle au débarquement.

Le CSP Etel n'assure pas uniquement cette mission pour sa façade maritime mais pour l'ensemble des ports français. Ce suivi se traduira également en 2009 par l'autorisation de transfert en cage par le CSP des thoniers senneurs.

Par ailleurs, les balises nouvelles génération devraient équiper la flotte française à partir de 2010. Elles permettront, entre autre, de modifier leur cadencement, d'émettre des messages à destination du CSP (passage sur batterie, violation de l'installation...).

Le CSP Etel renforce également ses effectifs pour assurer la montée en puissance du système Poséidon qui devra être capable de recevoir et analyser ces informations.

CONCLUSION

Afin de faire connaître l'ensemble de ses six missions relatives à la recherche et au sauvetage en mer, à l'information, la surveillance, et la police de la navigation maritime, au recueil et à la diffusion de l'information nautique, à la surveillance des pollutions marines et la surveillance des activités de pêche maritime, le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique d'Etel est fortement impliqué dans des actions de relations publiques.

Le CROSSA Etel a ainsi accueilli environ **700** visiteurs français et étrangers en 2008, qu'il s'agisse des professionnels de la mer, du sauvetage ou des plaisanciers, voire des néophytes.

Des stagiaires et élèves des établissements de formation maritime (lycées maritimes, écoles de voile) ou de l'Education Nationale visitent régulièrement le centre.

Les visites constituent en effet un moyen de contact direct avec les correspondants habituels du CROSSA Etel (professionnels de la pêche ou du commerce, plaisanciers, agents des administrations civiles et militaires, sauveteurs bénévoles, SAMU etc...) qui permettent en outre d'alimenter le Système de Management de la Qualité du CROSS (le CROSS a été certifié ISO 9001 : 2000 en décembre 2006) en information « retour client ».

Il en découle une meilleure collaboration et donc une plus grande efficacité dans l'accomplissement des différentes missions du CROSSA Etel.

LISTE DE DIFFUSION

- **MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (MEEDDAT)**
 - *Cabinet*
 - *Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)*
 - *Bureau Enquête Accident (BEA) Mer*
 - *Direction des Affaires Maritimes (DAM)*
 - *Directeur*
 - *Sous-directeur de la sécurité maritime*
 - *Bureau SM1*
 - *Bureau SM2*
 - *Bureau AM1*
 - *Bureau AM3*
 - *Mission de la navigation de plaisance*
 - *DSI (St Malo)*
 - *Service communication*
 - *E-CFDAM*
 - *Directeur (Bordeaux)*
 - *UFSM*
 - *Centre d'Etudes techniques maritimes et fluviales (CETMEF)*
 - *Directeur (Centre de BONNEUIL)*
- **MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE**
 - *Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA)*
 - *Directrice*
 - *Bureau du contrôle des pêches*
- **SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER - ORGANISME SECMAR**
- **REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA FRANCE A L'OMI (LONDRES)**
- **AGENCE NATIONALE DES FREQUENCES**
- **DIRECTIONS RÉGIONALES DES AFFAIRES MARITIMES**
 - *Rennes*
 - *Nantes*
 - *Bordeaux*
 - *La Rochelle*
- **DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES AFFAIRES MARITIMES**
 - *Finistère*
 - *Morbihan*
 - *Loire-Atlantique*
 - *Vendée*
 - *Charente Maritime*
 - *Gironde*
 - *Landes / Pyrénées – Atlantiques*
- **CENTRE RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE/MRCC**
 - *Gris-Nez*
 - *Jobourg*
 - *Corsen*
 - *La Garde*
 - *Antilles - Guyane*
 - *Réunion*
 - *Nouméa*
 - *Papeete*
- **ETABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL MARITIME**
 - *Lycée Professionnel Maritime d'Étel (2 ex.)*
 - *Lycée Professionnel Maritime du Guilvinec (2 ex.)*

- **CENTRE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES**
 - *Brest*
 - *Concarneau*
 - *Lorient*
 - *Saint - Nazaire*
 - *La Rochelle*
 - *Bordeaux*
- **PRÉFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE**
 - *Division Action de l'Etat en mer (AEM)*
 - *Officier Relations Publiques (ORP)*
- **PRÉFECTURES DE ZONE DE DÉFENSE**
 - *COZ Ouest (Rennes)*
 - *COZ Sud Ouest (Bordeaux)*
- **PRÉFECTURE DE RÉGION**
 - *Bretagne*
 - *Pays de la Loire*
 - *Poitou-Charentes*
 - *Aquitaine*
- **PRÉFECTURES DE DÉPARTEMENT**
 - *Finistère*
 - *Morbihan*
 - *Loire-Atlantique*
 - *Vendée*
 - *Charente Maritime*
 - *Gironde*
 - *Landes*
 - *Pyrénées-Atlantiques*
- **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA DOUANE**
 - *COD Nantes*
- **MARINE NATIONALE**
 - *CECLANT/OPS*
 - *Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT BREST)*
 - *BAN LANVEOC*
 - *Commandant*
 - *Flotille 32 F*
 - *Détachement de service public - Flotille 35 F*
 - *BAN LANN-BIHOUE*
 - *Commandant*
 - *Flotille 23 F*
 - *Flotille 24 F*
 - *Détachement de service public de LA ROCHELLE (Flotille35F)*
- **GENDARMERIE NATIONALE ET MARITIME**
 - *Région de gendarmerie Ouest*
 - *Région de gendarmerie Sud-Ouest*
 - *Groupement de gendarmerie maritime de l'Atlantique*
 - *Groupe des formations aériennes de la gendarmerie Cazaux*
 - *Section aérienne de la gendarmerie de Saint-Nazaire*
 - *Détachement aérien de la gendarmerie de Bayonne*
- **SÉCURITÉ CIVILE (BASES HÉLICOPTÈRES)**
 - *Quimper (Dragon 29)*
 - *Lorient (Dragon 56)*
 - *La Rochelle (Dragon 17)*
 - *Bordeaux (Dragon 33)*

- **SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**
 - *Siège (Paris)*
 - *Délégués Départementaux*
 - *Finistère*
 - *Morbihan*
 - *Loire-Atlantique*
 - *Vendée*
 - *Charente Maritime*
 - *Gironde*
 - *Landes/Pyrénées-Atlantiques*

- **SERVICES DÉPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS**
 - *CODIS 29*
 - *CODIS 56*
 - *CODIS 44*
 - *CODIS 85*
 - *CODIS 17*
 - *CODIS 33*
 - *CODIS 40*
 - *CODIS 64*

- **SERVICES D'AIDE MÉDICALE URGENTE**
 - *CCMM/SAMU 31B*
 - *SCMM/SAMU 29*
 - *SCMM/SAMU 64*
 - *SAMU 56*
 - *SAMU 44*
 - *SAMU 85*
 - *SAMU 17*
 - *SAMU 33*
 - *SAMU 40*

- **ARMÉE DE L'AIR**
 - *Centre de Coordination et de sauvetage (RCC) de Cinq Mars La Pile*
 - *Centre de Coordination et de sauvetage (RCC) de Mont de Marsan*

- **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)**
- **COMITÉS RÉGIONAUX DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS (CRPMEM)**
 - *Bretagne*
 - *Pays de Loire*
 - *Poitou-Charentes*
 - *Aquitaine*

- **PRESSE ECRITE ET AUDIOVISUELLE**
 - *Le Marin*
 - *Ouest-France + Hebdo « Les nouvelles du Pays d'Auray » (2 ex.)*
 - *Le Télégramme + Hebdo « L'hebdo du Pays d'Auray » (2 ex.)*
 - *Sud-Ouest*
 - *Bateaux*
 - *Voiles et Voiliers*
 - *Voile Magazine*
 - *Moteur Boat Magazine*
 - *France 3 OUEST*
 - *France Bleu Breizh Izel*
 - *Radio Alouette*
 - *Radio Sainte Anne (RCF)*