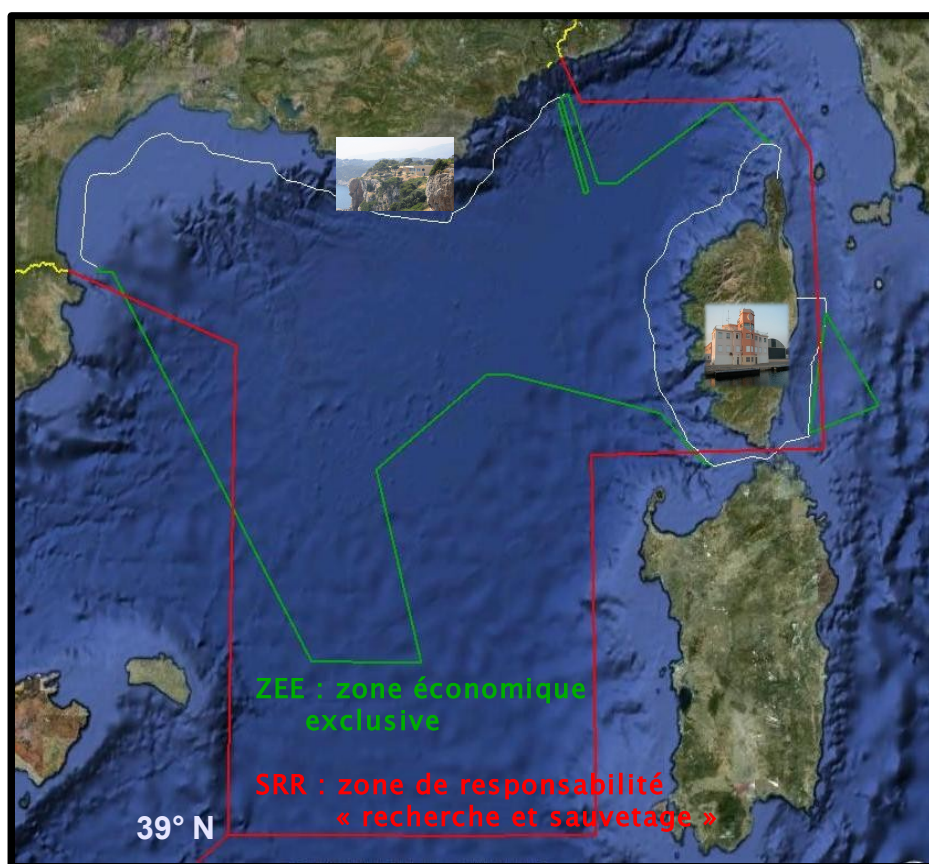


*Direction interrégionale de la Mer
Méditerranée*

*Centre Régional Opérationnel
de Surveillance et de Sauvetage
Méditerranée*

CROSS MÉDITERRANÉE

BILAN 2012



| | |
|-------------------|---|
| CROSSMED La Garde | 04 94 61 16 16 (ligne d'urgence) lagarde@mrc CFR.eu (e-mail opérationnel) 04.94.61.71.10 (standard administratif) cross-la-garde@developpement-durable.gouv.fr |
| CROSSMED en Corse | 04 95 20 13 63 (ligne d'urgence) ajaccio@mrc CFR.eu (e-mail opérationnel) |

SOMMAIRE

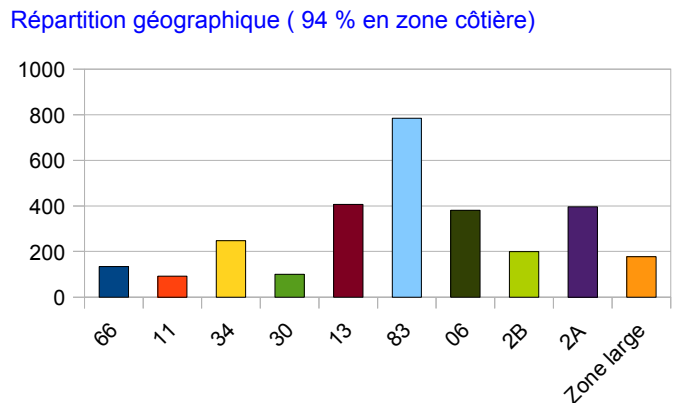
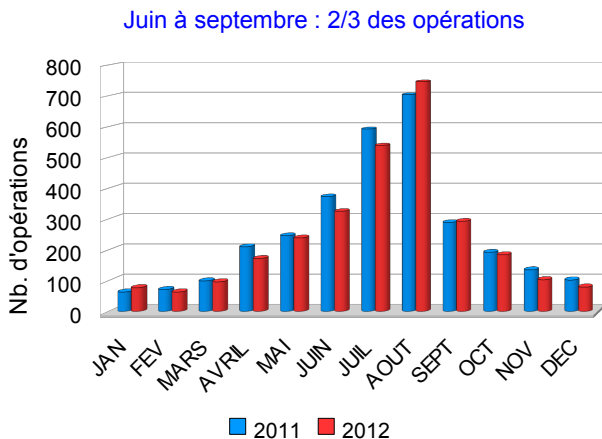
| | |
|--|-----------|
| Sommaire | 2 |
| Memento | 3 |
| Préambule | 5 |
| I. Mission RECHERCHE et SAUVETAGE | 6 |
| 1 – Synthèse de l'année | 6 |
| 2 – Bilan humain | 8 |
| 3 – Bilan par activité | 9 |
| 4 – Répartition géographique des opérations | 14 |
| 5 – Moyens de transmission des alertes | 15 |
| 6 – Moyens d'intervention engagés | 15 |
| 7 – Faits marquants SAR | 18 |
| 8 – Conclusion du bilan SAR | 24 |
| II. Mission SURVEILLANCE de la NAVIGATION (SURNAV) | 25 |
| 1 – Les objectifs réglementaires | 25 |
| 2 – Synthèse des opérations SURNAV | 25 |
| 3 – Faits marquants SURNAV | 28 |
| 4 – Conclusion du bilan SURNAV | 28 |
| III. Mission SURVEILLANCE des POLLUTIONS (SURPOL) | 29 |
| 1 – Synthèse de l'année | 29 |
| 2 – Répartition géographique des pollutions | 30 |
| 3 – Origine des signalements | 32 |
| 4 – Faits marquants SURPOL | 33 |
| 5 – Conclusion du bilan SURPOL | 34 |
| IV. MISSION SURVEILLANCE des PECHEs | 35 |
| 1 – Transfert de la fonction de CROSS référent au CNSP d'Etel | 35 |
| 2 – Participation du CROSS Méditerranée au contrôle des pêches | 35 |
| V. MISSION RENSEIGNEMENT de SECURITE MARITIME | 36 |
| 1 – Mission RSM du CROSS Méditerranée | 36 |
| 2 – Diffusion des bulletins météorologiques | 36 |
| 3 – Diffusion des AVURNAV | 37 |
| 4 – REPCET | 37 |
| 5 – Conclusion du bilan RSM | 37 |
| VI. ACTIONS DE PREVENTIONS ET RELATIONS PUBLIQUES | 38 |
| 1 – Visite des centres | 38 |
| 2 – Actions de prévention et de formation | 39 |
| CONCLUSION | 40 |
| Liste de diffusion | 41 à 43 |

MEMENTO

Statistiques 2012

• RECHERCHE et SAUVETAGE

Nombre d'opérations : 2916



Secteurs d'activité concernés :

- 75,5 % plaisance
- 13 % loisirs nautiques
- 9 % commerce (dont navires à passagers et supports plongée)
- 2 % pêche professionnelle

8342 personnes impliquées dont 1425 secourues, 3727 assistées et 2789 « tirées d'affaire seules »

42 décès et 12 disparitions :

- 18 plaisanciers (dont 12 suite à une chute à la mer ou un chavirement)
- 8 plongeurs sous-marins bouteille et 4 chasseurs sous-marins
- 7 baigneurs
- 6 passagers de paquebots ou ferry
- 1 pilote de VNM victime d'une collision
- 4 chutes de falaises ou de rochers
- 3 suicides
- 1 noyade d'un adolescent à Porquerolles et 1 disparition inexplicée
- 1 ostréiculteur victime d'un malaise cardiaque

auxquels il convient d'ajouter 4 découvertes de corps sans lien avec une activité nautique.

Engagement des moyens d'assistance et de sauvetage :

Moyens terrestres : **1693** engagements dont notamment :

- 743 moyens des services départementaux d'incendie et de secours (44%)
- 632 par structures médicales (37%).

Moyens nautiques : **2726** interventions dont notamment :

- 1248 par la SNSM (52% en temps d'intervention)
- 608 par les « navires sur zone » (15%)

Moyens aériens : **322** engagements dont notamment :

- 136 missions d'hélicoptères de la Sécurité Civile
- 90 missions d'aéronefs de la Marine Nationale (71 hélicoptères et 19 avions).

- **SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION**

| Nombre opérations SURNAV | 2012 | 2011* |
|---|------------|-------|
| Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance | 54 | 54 |
| Clandestins à bord de navire de commerce | 2 | 4 |
| Dérives contrôlées | 385 | 346 |
| Mouillages de navire de charge | 636 | 848 |
| Refus de mouillage | 11 | 5 |

- **SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES**

Nombre de pollutions rapportées : **185** (211 en 2011) dont 49% ont été confirmées, 40 % étant infirmées ou douteuses.

- 3/5 des pollutions situées en zone côtière
- 64 ont pour origine un hydrocarbure.
- 37 % reports réalisés par moyens aériens
- 33 % par détection satellitaire

Un navire pris en flagrant délit de rejet de substances liquides nocives dans les eaux territoriales françaises fait l'objet de poursuites devant le TGI de Marseille.

- **SURVEILLANCE DES PECHEES**

- 702 préavis de débarquement dans 13 ports méditerranéens traités en liaison avec le Centre National de Surveillance des Pêches d'Etel

- **RECUEIL ET DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE**

Nombre de diffusions des bulletins météorologiques côtiers : **11 774**

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques spéciaux : **32 672**. En moyenne, au moins une des quatre régions du littoral méditerranéen rencontre des **conditions de vent > ou = à 7B (52 km/h) un jour sur deux dans l'année.**

Nombre de diffusions de bulletins météorologiques pour le large: **2 150 réguliers et 1 746 BMS**
Nombre de diffusions NAVTEX : 3 544 réguliers et 721 bulletins exceptionnels

Préambule

Centre spécialisé du ministère délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, relevant de la direction interrégionale de la mer Méditerranée (DIRM Marseille), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Méditerranée (CROSSMED) est composé des centres de La Garde (Toulon) et d'Aspretto (Ajaccio). Le centre principal (CROSSMED La Garde) a compétence sur l'ensemble de la zone de responsabilité (« Région Recherche et Sauvetage (SRR) ») confiée à la France en Méditerranée. Cette zone, qui s'étend sur 115 000 km² :

- est délimitée, au Nord, par la côte française de la frontière espagnole à la frontière italienne
- englobe, à l'Est, la Corse
- s'étend, au Sud, jusqu'au parallèle 39° N en excluant les îles Baléares et la Sardaigne.

Le centre secondaire d'Aspretto (« CROSSMED en Corse ») conduit, pendant ses créneaux horaires d'activation (07h30/21h00 de septembre à juin inclus - 07h30/23h00 en juillet et août) la totalité des missions du littoral de la région Corse jusqu'à 20 milles nautiques au large, à l'exception de la côte orientale de l'île (limite SRR). Il peut être réactivé la nuit à l'initiative de l'officier de permanence/coordonnateur de mission de sauvetage du centre principal.

Le CROSSMED conduit, dans les limites de la SRR, les missions de recherche et sauvetage des personnes en détresse (mission **SECMAR**) et de surveillance de la navigation (mission **SURNAV**) sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime de la Méditerranée.

Sous cette même autorité, en liaison avec le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille, il assure le recueil et l'exploitation des informations relatives aux pollutions constatées en mer et participe à la recherche des navires auteurs des rejets illicites (mission **SURPOL**) à l'intérieur de la zone économique exclusive (ZEE), créée par décret du 12/10/2012 en substitution à la zone de protection écologique instituée par la France en 2004.

La mission de surveillance des pêches (SURPECHE), exercée par le CROSSMED, a été transférée le 1er janvier 2012 au Centre national de surveillance des pêches (CNSP) implanté au sein du CROSS Etel (Morbihan). C'est donc désormais le CNSP qui, sous l'autorité du DIRM Méditerranée agissant par délégation des préfets des régions PACA et Corse, exerce le contrôle opérationnel des moyens nautiques et aériens de l'Etat engagés dans des missions de surveillance des pêches. Le CROSSMED lui apporte son concours, notamment dans la procédure de débarquement de thon rouge par les « petits métiers » dans les ports méditerranéens.

Enfin, il assure la diffusion de renseignements de sécurité maritime (mission **RSM**), notamment des bulletins météorologiques côtiers, spéciaux et pour le large élaborés par les services de Météo France.

Ce bilan est destiné à présenter l'activité du CROSS Méditerranée au titre de ces missions qui occupent 24 heures sur 24, toute l'année, les 65 personnes, officiers, officiers mariniers et agents civils affectés à La Garde ou Aspretto. Il tente également de dégager des pistes de travail afin de développer des politiques de prévention des risques maritimes.

La Garde, le 09 avril 2013

L'administrateur en chef des affaires maritimes
Eric LEFEBVRE
Directeur du CROSS Méditerranée

I. Mission **RECHERCHE et SAUVETAGE**

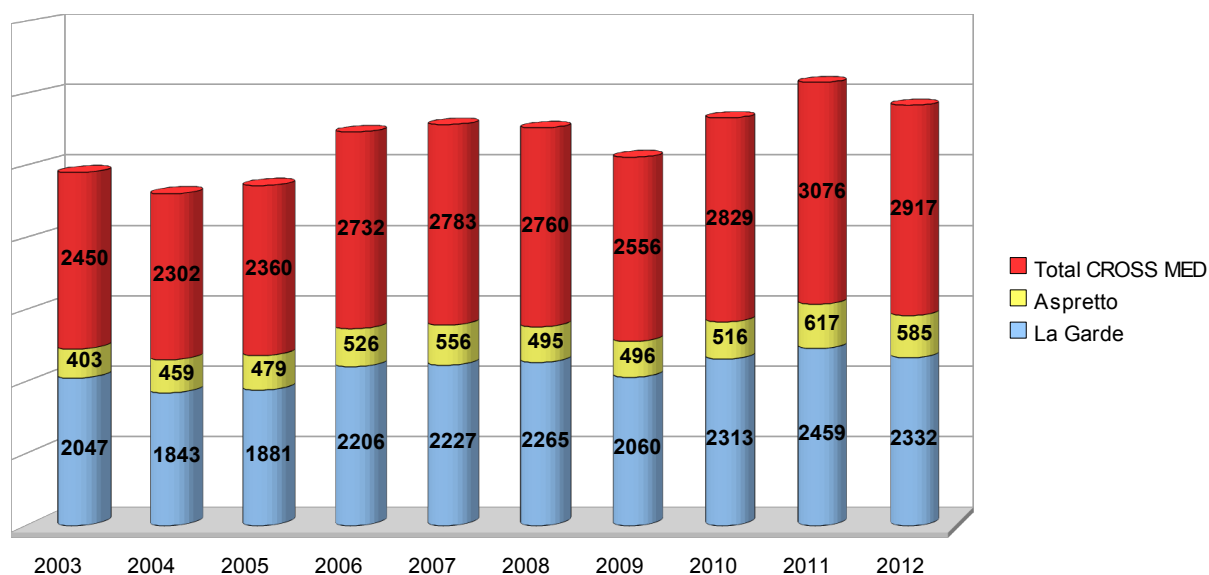
Déclarés « Centre de coordination de sauvetage maritime » (Maritime Rescue Co-ordination Center – MRCC) par le décret n° 88-531 du 02 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, les CROSS assurent les fonctions de réception et de traitement des alertes, de coordination des moyens maritimes, aériens et terrestres qu'il a engagé dans une opération, et de commandement des opérations de secours. Ces tâches sont remplies, sous la responsabilité d'un officier «coordonnateur de la mission de sauvetage», par les équipes de quart du CROSS. L'action de ces hommes et femmes des CROSS trouve son prolongement dans celle des militaires et fonctionnaires, des bénévoles et des volontaires, voire des professionnels de la mer et des plaisanciers, qui « arment » les moyens sollicités par le CROSS.

1 – Synthèse de l'année

1.1. Nombre d'opérations

Le niveau global d'opérations coordonnées, enregistrées ou suivies – 2917 – est en légère baisse par rapport à 2011 mais demeure conséquent. Les parts relatives du centre principal de La Garde (« CROSSMED – La Garde ») et du centre secondaire d'Aspretto (« CROSSMED en Corse ») demeurent inchangées, respectivement 80 % et 20 %.

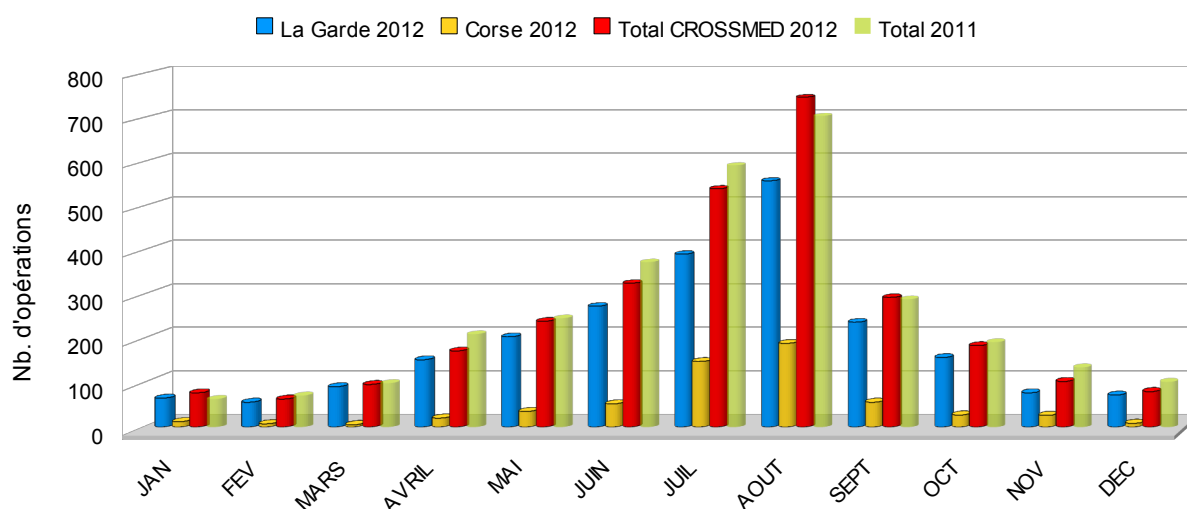
Cette statistique 2012 intègre, pour la première fois, les avaries des navires de commerce (54 opérations), enregistrées jusqu'alors dans les seules opérations SURNAV, et dont la plupart ne nécessitent pas d'assistance extérieure, l'équipage procédant lui-même à la réparation. Ces événements doivent faire l'objet d'une surveillance étroite de la part du CROSS, qui veille à ce que la perte de la capacité de propulsion du navire ne constitue pas un danger pour la navigation ou une menace de pollution s'il venait à s'échouer. Dans le cas contraire, une opération d'assistance pouvant aller jusqu'à une prise de remorque d'office par le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) « ABEILLE FLANDRE », suite à une mise en demeure du préfet maritime, serait engagée.



Les opérations SECMAR du CROSS font l'objet d'une classification, pour l'essentiel liée au degré d'exposition au danger des personnes impliquées. Le « coordonnateur de mission de sauvetage » s'appuie, pour classer une opération, sur la conjugaison d'éléments, non seulement objectifs, tels que la nature de l'incident (homme à la mer, simple panne moteur, etc...), la météorologie, le secteur (côte rocheuse), le caractère nocturne ou diurne, les personnes impliquées (présence d'enfants), mais aussi plus subjectifs, comme la capacité de l'équipage à gérer la situation. De facto, cette classification se détermine au moment de l'alerte, en fonction des données dont le CROSS a connaissance car elle va conditionner les réactions opérationnelles et la nature des moyens engagés. En 2012, la classification des opérations s'est établie comme suit :

- **45,05 % d'opérations SAR** : les personnes impliquées sont exposées à un danger grave, imminent ou probable ;
- **45,25 % d'opérations MAS** : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc...) ;
- **à peine plus de 0,1% d'opérations SUR** : alertes sûreté (SSAS), piraterie, terrorisme, trouble à l'ordre public
- **9,5 % d'opérations DIV** : toute activité ne relevant pas d'une des trois catégories précédentes mais ayant nécessité une intervention du CROSS

1.2. Répartition mensuelle des opérations



La saison estivale (juin à septembre inclus), concentre, comme chaque année, près des 2/3 du volume annuel. Au cœur de cette période, les mois de juillet et août sont les plus denses avec 44% des opérations. Ces chiffres sont encore plus significatifs pour le CROSSMED en Corse : 76% des opérations au cours de la saison estivale et 57% pour les seuls mois de juillet et août.

Les mois de juin et juillet 2012 ont toutefois connu une certaine baisse de l'activité opérationnelle, qui peut s'expliquer par les mauvaises conditions météorologiques. On constate ainsi que les quatre régions « météorologiques » (Languedoc-Roussillon, Provence, Azur et Corse) ont vu l'émission de bulletins météorologiques spéciaux côtiers (BMS), synonymes d'un vent égal ou supérieur à 7 Beaufort (> 50 km/h), 1 jour sur 2 en moyenne au cours de ces deux mois contre 1 jour sur 5 en août. Ces périodes de vent peuvent toutefois être marquées par un accroissement des événements en début et fin de séquence, respectivement sous l'effet de surprise puis de lassitude des plaisanciers et pratiquants de loisirs nautiques qui sortent tout de même en mer.

Le principal défi pour les équipes de quart du CROSS, en saison estivale, consiste à pouvoir « gérer » le flux d'opérations (la journée du 16/08/2013 a ainsi enregistré 30 opérations pour le seul centre principal). Ce flux peut être continu, du début de la matinée jusque tard dans la nuit.

2 – Bilan humain

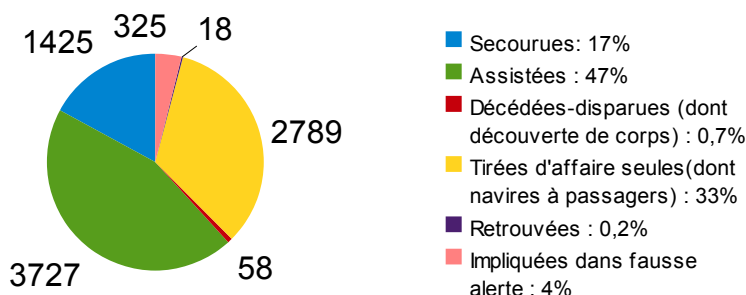
Les 2917 opérations ont impliqué 8342 personnes. L'augmentation par rapport à 2011 (6855 personnes) s'explique par la prise en compte des membres d'équipages et passagers (cas des ferry) des navires victimes d'avaries. L'essentiel de ces personnes (1893) apparaît dans la catégorie « tirées d'affaire seules », les avaries étant le plus souvent réparées par le bord sans besoin d'assistance extérieure.

Si l'on excepte ces passagers de ferry (1062 personnes), pour lesquels le fait de se trouver en mer ne constitue qu'un moyen de transport, on constate que **83 % des personnes impliquées sont des plaisanciers ou pratiquants de loisirs nautiques.**

Au total :

- **5152 personnes secourues (1425) ou assistées (3727)** (cf. classification SAR ou MAS) (en 2011 : 5469 dont 1635 secourues et 3834 assistées)
- **39 décédés et 12 portées disparus** (respectivement 52 et 4 en 2011)
- **7 découvertes de corps** dont 3 ayant un lien avéré avec la pratique d'une activité nautique (baignade, pêche à la ligne)

- Bilan humain -



L'analyse des événements mortels et des disparitions révèle :

- **18 décès de plaisanciers** (12 en 2011), dont **12 liés à une chute à la mer ou au chavirement** de l'embarcation. Les autres causes sont des accidents cardiaques (4), 1 traumatisme crânien consécutif à un coup de bôme et 1 accident de scooter (collision avec un navire).
- **8 plongeurs bouteille** (contre 14 en 2011) dont 1 pêcheur professionnel. Tous sont des hommes dont la moyenne d'âge est de 59 ans (contre 50 en 2011), le doyen ayant 76 ans.
- **7⁽¹⁾ baigneurs** décédés ou disparus dans des opérations conduites par le CROSS (10 en 2011).
- **6 passagers de paquebot ou ferry** : 5 ayant succombé à un problème de santé et 1 homme à la mer
- la **chasse sous-marine** est à l'origine de **4 décès** ⁽²⁾ (3 en 2011)
- **4 personnes ayant chuté de rochers** ou emportés par une lame
- **3 suicides**
- **1 ostréiculteur** victime d'une attaque cardiaque

(1) Il faut ajouter les décès de baigneurs pour lesquels le CROSS n'est pas intervenu (affaires traitées par les postes de plage et/ou les pompiers) qui s'élèvent au moins à une trentaine

(2) 3 autres décès ont été recensés dans des opérations traitées par les CODIS

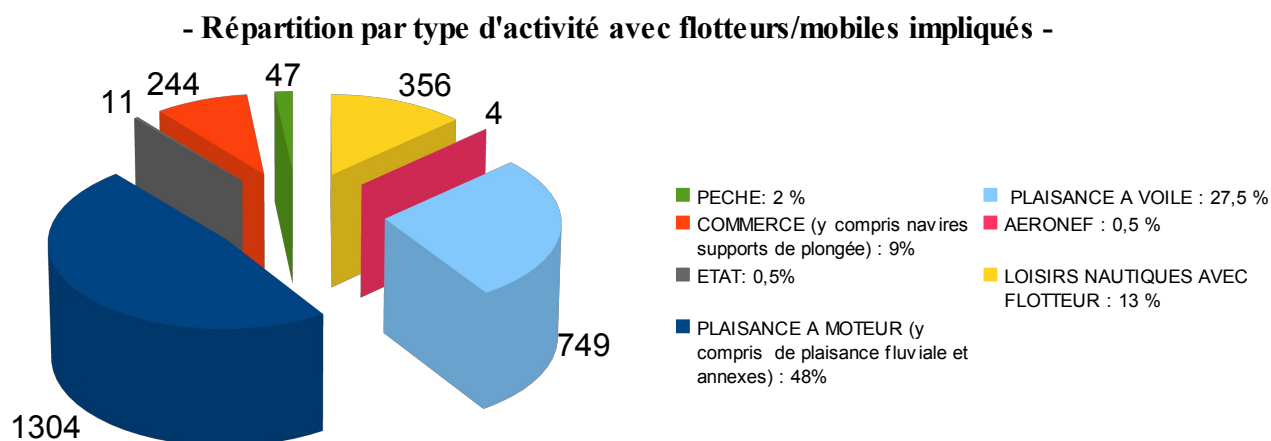
- 1 **véliplanchiste** porté disparu (la planche à voile n'a pas non plus été retrouvée)
- 1 adolescent (franco-britannique) retrouvé décédé en mer par noyade après avoir disparu sur l'île de Porquerolles
- 1 disparition inexpliquée (affaires retrouvées sur la plage)
- 4 découvertes de corps sans lien avec une activité nautique.

Au total, le nombre de décès et de disparitions « maritime » enregistrés dans les opérations SAR/MAS/DIV du CROSS s'élève donc à 54 (60 en 2011). Si le nombre de décès liés à la plongée est en diminution, celui de plaisanciers consécutif à une chute à la mer ou au chavirement du navire est en forte augmentation. **Aucune de ces victimes ne portait d'équipement de flottabilité individuel.**

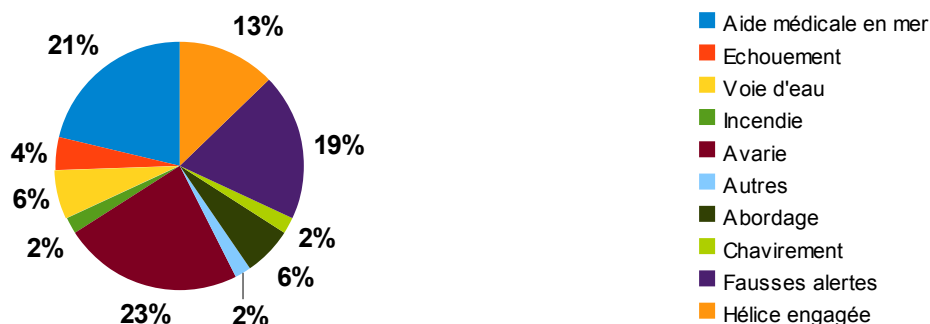
La baignade demeure toutefois la première cause de mortalité en mer en Méditerranée.

3 – Bilan par activité

La plaisance et les loisirs nautiques représentent 90% des opérations impliquant un flotteur et 83% du total des opérations du CROSS.



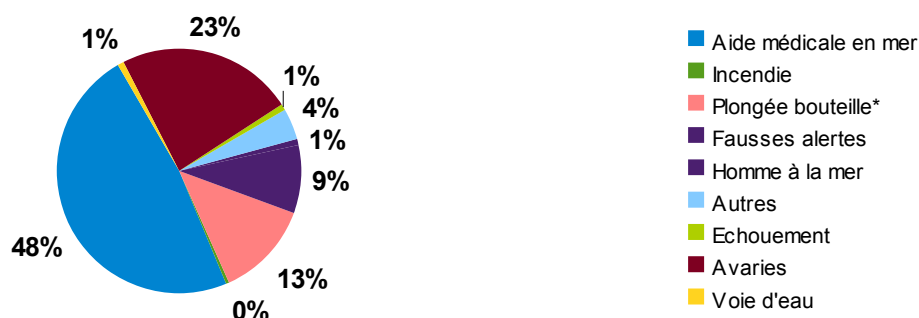
3.1. Typologie des événements impliquant des navires de « pêche » ou conchylicoles



Le nombre d'opérations touchant la pêche professionnelle (une cinquantaine) est à rapprocher du nombre d'unités opérant sur la façade et surtout du type d'unités (taille réduite) et des zones de pêche essentiellement côtières. Le défaut d'entretien des navires est bien souvent à l'origine des avaries, voie d'eau ou incendie.

Deux décès de professionnels sont à déplorer : 1 ostréiculteur victime d'un malaise cardiaque et 1 corailleur victime d'un accident de plongée.

3.2. Typologie des événements impliquant des navires armés au « commerce »⁽¹⁾



Le volume des opérations « commerce » 2012 augmente de 20 % par rapport à 2011 du fait de la prise en compte des avaries de navires de plus de 300 UMS (navire de charge et de transport de passagers) ne nécessitant pas d'assistance extérieure (ces opérations étaient enregistrées au seul titre de la mission de surveillance de la navigation).

Malgré cette évolution statistique, l'aide médicale en mer (incluant la plongée avec bouteille) représente plus de 60 % des opérations. Elle concerne principalement les paquebots et ferry (105 des 117 opérations). **L'aide médicale en mer concerne toute personne embarquée sur un navire, en mer ou au mouillage. Elle s'appuie** sur une consultation médicale et consiste en la prise en charge par un médecin des maladies ou blessures survenant parmi les membres d'équipage ou les passagers d'un navire, du simple conseil jusqu'à l'évacuation par un vecteur nautique ou aérien médicalisé vers un centre hospitalier à terre.

Son organisation repose sur :

- les centres déclarés **TeleMedical Assistance Service** auprès de l'organisation maritime internationale. Le TMAS français est le **SAMU de Toulouse**. Centre de Consultation Médicale Maritime (**CCMM**), il est chargé, au vu des éléments recueillis, de préconiser des soins à bord (avant un éventuel retour à quai) ou une évacuation sanitaire (sans équipe médicale) voire médicalisée. Il peut être contacté par tout navire français quelle que soit sa position et tout navire étranger transitant dans la SRR française. Dans le cas de la méditerranée, il est régulièrement sollicité, même lorsqu'ils se trouvent en zone italienne ou espagnole, par les commandants francophones de ferry étrangers assurant les liaisons entre l'Europe et l'Afrique du Nord ;
- le **CROSS Méditerranée**, en liaison avec les SAMU de Toulon et d'Ajaccio dans leur fonction de SAMU de Coordination Médicale Maritime (**SCMM 83 et 2A**), afin de déterminer le vecteur d'intervention (aérien ou maritime), l'équipe médicale projetée à bord du navire en cas d'évacuation médicale ou prenant en charge la victime à son arrivée à quai, et l'établissement hospitalier de destination ;
- les SAMU et SDIS des départements littoraux qui fournissent les équipes médicales et/ou les véhicules sanitaires prenant en charge les blessés et malades.

27 événements ont nécessité la projection d'une équipe ou une évacuation médicale. **6 passagers** de paquebots ou de ferry **ont succombé** à des problèmes cardiaques ou pathologies chroniques.

Les accidents de plongée répondent à une procédure dérogatoire et sont traités directement par le CROSS avec les SAMU 83 et 2A.

(1) cette catégorie inclut les support de plongée des structures commerciales et les yachts armés au commerce,

3.3. Typologie des événements impliquant des navires de « plaisance »

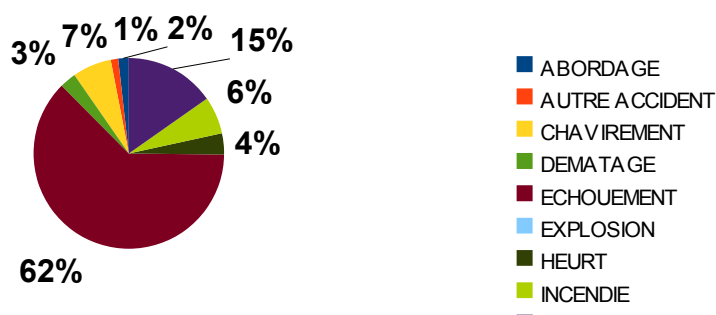
Le nombre d'événements impliquant des navires de plaisance est en légère diminution (-6,5%). Mais, la part respective des différentes catégories a évolué sensiblement, les « accidents individuels à personnes » étant passés de 12,2 à 16,2 %, alors que les « accidents de navire » et les « autres événements » (rupture de mouillage, notamment) ont diminué en proportion.

La part de la plaisance « moteur » et de la plaisance « voile » est respectivement de 62 et 38 %.

Indépendamment du type de navire, on distingue, pour les opérations relevant de la catégorie plaisance :

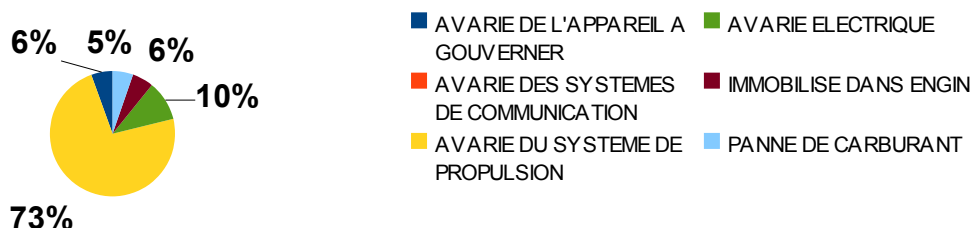
- les **accidents de navire** (393 opérations) : pour un **volume d'opérations sensiblement inférieur à 2011** (-23,5%), la part des échouements, première cause d'accidents, demeure stable, ce qui témoigne d'un niveau de qualification nautique des plaisanciers bien souvent insuffisant.

- Type d'accidents de navires de plaisance -



- les **avaries** sont restées stables (1035 opérations contre 1063 en 2011) et représentent toujours plus du 1/3 du total des opérations du CROSS, toutes catégories de navires confondues. Les avaries du système de propulsion (pannes moteur) sont les plus nombreuses, y compris pour la plaisance à voile (176 des 593 événements concernant ces navires). Ceci témoigne d'un défaut de préparation des navires ou d'une méconnaissance technique de la part des pratiquants.

- Typologie des avaries de navire de plaisance -



- la baisse des accidents de navire est « compensée » par **une nouvelle augmentation sensible (près de 25%) des « accidents individuels à personne »** : 231 opérations contre 185 (hors plongée et chasse sous-marine). Cette augmentation se traduit par un surcroît d'activité des services d'urgence et de secours, déjà très sollicités à terre, notamment pour la prise en charge de blessés et malades à leur arrivée quai.

On observe également une augmentation de 50 % des « hommes à la mer », phénomène tristement illustré par le nombre de 12 plaisanciers décédés ou disparus suite à une chute à la mer ou au chavirement de leur embarcation, sur un total de 18 victimes dans cette catégorie d'activité.

Ces chiffres témoignent des difficultés grandissantes des plaisanciers à appréhender les risques engendrés par un navire, notamment en cas de conditions météorologiques délicates. Ces difficultés ne sont malheureusement pas compensées par un renforcement de la protection individuelle, le port d'un équipement de flottabilité individuel (brassière de sauvetage, gilet à gonflage automatique) demeurant encore trop rare, y compris pour les enfants.

- la catégorie « **autres événements** » est en baisse, notamment du fait d'un nombre moins important de « ruptures de mouillage » (111 contre 130 en 2011). Ces événements induisent une activité non négligeable pour le CROSS et nécessitent l'engagement de moyens afin de préserver les biens mais aussi de limiter les dangers pour la navigation représentés par des navires en dérive ou de pollution en cas d'échouement.

Le nombre « d'incertitudes », c'est à dire d'opérations déclenchées sur le fondement d'une alerte crédible mais dont le résultat, malgré les recherches engagées, ne peut être établi de manière certaine, a légèrement diminué. L'essentiel des ces opérations est déclenché à la suite de l'observation, par des témoins à terre, de signaux pyrotechniques. Il est rappelé à ce titre que l'usage intempestif de signaux de détresse (fusée rouge, feu à main) constitue un délit passible d'une peine de prison et/ou d'amende.

- enfin, près de 90 fausses alertes sont constatées.

3.4. Typologie des opérations « loisirs nautiques »

Les opérations concernant les activités de loisirs nautiques (plus de 500 en incluant les opérations liées à la plongée avec bouteille) sont restées globalement stables par rapport à 2011.

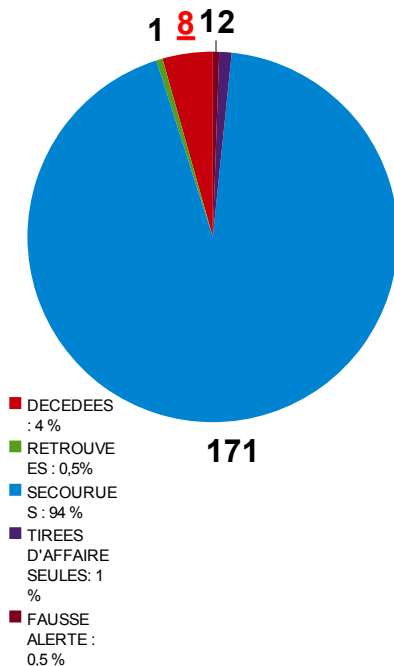
Il est cependant difficile d'avoir une vision réelle de l'accidentologie dans cette catégorie « loisirs nautiques ». Cela s'explique notamment par la pluralité d'intervenants (postes de secours de plage, polices municipales, services départementaux d'incendie et de secours, SAMU, clubs de loisirs, etc...) dont le périmètre d'intervention se limite à l'échelle d'un département voire d'une commune, et à l'absence de vision globale de l'accidentologie qui en découle. La politique d'amélioration du recueil statistique, initiée par le Secrétariat général de la mer, par le biais de la création d'une Fiche de Secours en Mer (FDSM), destinée à être renseignée pour chaque intervention concernant des personnes exposées à un danger réel, afin d'alimenter une base de donnée unique ⁽¹⁾, peine à se concrétiser.

On note une diminution des accidents de **baignade** traités par le CROSS. Cela ne signifie pas qu'ils ont été moins nombreux sur les côtes méditerranéennes mais seulement que les prises de coordination par le CROSS (liées à l'engagement de moyens aériens ou nautiques en renfort des postes de plage ou des moyens pompiers) ont été moins fréquentes. Ainsi, 68 baigneurs ont été impliqués dans des opérations du CROSS contre 104 en 2011.

(1) Les FDSM remplies par les différents intervenants (postes de plage, SDIS, polices municipales, etc ...) devraient être envoyées au CROSS afin d'alimenter la base de données SECMAR. En 2012, le CROSSMED n'a reçu que 58 fiches !

Plongée avec bouteille

- Bilan humain
"plongée sous-marine avec bouteille" -



Le nombre d'opérations liées à la plongée sous-marine avec bouteilles continue d'augmenter (160 contre 139 en 2011). Mais **cette augmentation doit être modérée** car elle est essentiellement constituée d'événements déclarés au CROSS alors que le plongeur se trouvait à quai voire à terre. Il s'agit d'une expérimentation, lancée en 2011 avec les clubs varois, destinée, d'une part, à faire « rentrer » les victimes dans le circuit de prise en charge médicale mis en place par le CROSS et le SCMM/SAMU 83 et, d'autre part, à avoir une vision plus exhaustive de l'accidentologie plongée.

On observe toutefois, à la lumière des statistiques cumulées des 5 caissons hyperbares de Méditerranée (Perpignan, Marseille, Toulon, Cannes et Ajaccio) que le CROSS ne traite que la moitié à 2/3 des accidentés de plongée.

L'analyse des accidents montre que les plus graves et les mortels (8 contre 14 en 2011) touchent principalement des plongeurs expérimentés (niveau 3 ou 4), âgés en moyenne de 50 ans (59 ans pour les accidents mortels) et plongeant au delà de 40 mètres. Ceci pose des problèmes en terme de prévention car ce public ne s'estime pas assez concerné par le risque d'accident.

Autres activités de loisirs nautiques

La chasse sous-marine a occasionné 4 décès (ce bilan est porté à 7 avec trois autres dans des opérations « hors CROSS » traitées par les CODIS) pour un nombre total de 49 personnes impliquées. **Le total de décès, connus du CROSSMED, liés à la plongée, qu'elle soit en bouteille ou en apnée, est de 15.** La majorité des opérations (25 personnes) sont des fausses alertes déclenchées de bonne foi par des témoins, pour des bouées abandonnées, perdues ou dont les chasseurs se sont éloignés.

Le nombre d'opérations impliquant des **kitesurfeurs** a diminué (82 personnes contre 102 en 2011) avec un taux de fausses alertes de 20%. Aucun accident mortel n'est à déplorer, alors que 2011 en avait connu 3. Dans le 1/3 des opérations, les personnes se sont sorties seules de leurs réelles difficultés, tandis qu'un autre 1/3 a été secouru ou assisté. La politique de recensement des spots de kitesurf et d'identification de points de contact porte ses fruits. Elle permet, ou bien de lever rapidement le doute sur la légitimité d'une alerte, ou bien d'intervenir rapidement avec les moyens nautiques légers dont disposent ses structures. Elle trouve toutefois sa limite face à des comportements individuels frisant l'inconscience, le plus souvent par mauvaises conditions météorologiques.

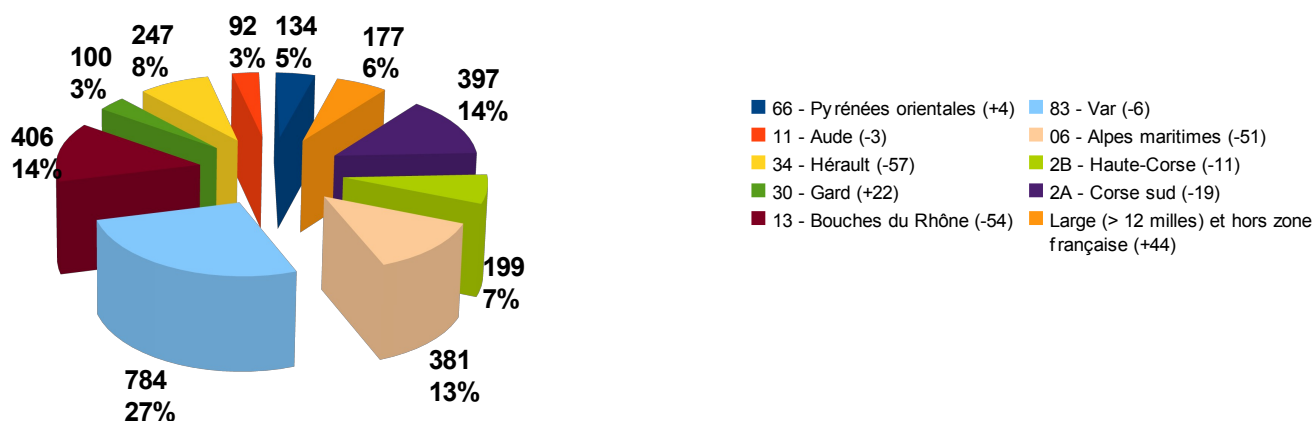
Les interventions pour des **kayakistes en difficulté** sont restées stables. Elles ont souvent la même origine, une appréciation insuffisante des conditions météorologiques, notamment du Mistral, contre lequel des kayakistes, même expérimentés, ne peuvent pas lutter longtemps, entraînant une dérive vers le large.

Les opérations concernant les **planches à voile** sont en diminution (58 contre 66) mais certaines, notamment au large de l'Hérault, ont nécessité l'engagement, sur des amplitudes horaires pouvant aller jusqu'à 24 heures, de dispositifs de recherche importants, associant moyens nautiques et aériens (hélicoptères et avions). Les opérations concernant les **véhicules nautiques à moteur** ont légèrement augmenté (63 contre 55) ; 1 pilote a perdu la vie dans une collision.

Une nouvelle catégorie a été créée en 2012, celle de la « plaisance voile légère », qui permet d'identifier les opérations liées à la pratique du dériveur ou catamaran de sport : on dénombre 73 opérations ayant impliqué 128 personnes, dont 115 ont été secourues ou assistées.

4 – Répartition géographique des opérations

4.1. Répartition par département (2012)



Avec un total de 784 opérations en 2012, **le Var est le premier département** de Méditerranée en nombre d'opérations. Cela s'explique par la diversité des activités de plaisance et de loisirs nautiques qui s'y pratiquent; plus de 10% des opérations varoises concernent la plongée bouteille (84 événements). Les trois départements Est-méditerranéen (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent 54 % des opérations (1571) soit presque trois fois plus que les quatre départements de l'Ouest de la façade (Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault et Gard) qui cumulent 573 opérations. La région Languedoc-Roussillon, malgré la concentration des ports de plaisance, est devancée par la Corse (596 opérations).

Sur les côtes de l'Ile de Beauté, la Corse du Sud enregistre deux fois plus d'événements que la Haute-Corse.

4.2. Répartition par zone



L'activité opérationnelle reste très côtière. **Les opérations coordonnées dans la zone des 300 mètres diminuent** (- 126 opérations), notamment pour la baignade. Les opérations situées en zone de responsabilité étrangère traduisent le plus souvent un transfert d'alerte captée sur les émetteurs VHF ou MHF du CROSS Méditerranée mais non reçue par le centre étranger compétent.

5 – Moyens de transmission de l'alerte

Utilisé dans **1871 des 2917 alertes**, le **téléphone** constitue le premier moyen d'alerte, les parts relatives du GSM et du téléphone fixe étant respectivement de 38 % et 27 %. L'année 2012 aura été marquée par la montée en puissance des interconnexions téléphoniques CODIS/CROSS/témoin ou requérant, plus de 20 % des alertes traitées par le CROSS étant initialement transmise sur le 112 ou le 18.

Il est également possible de contacter directement le CROSS par téléphone en composant le numéro à 10 chiffres dédié aux appels en salle opérations, avec un « décroché » immédiat de la part des équipes de quart:

04.94.61.16.16 pour le CROSSMED sur le continent
04.95.20.13.63 pour le CROSSMED en Corse).

L'emploi de la **VHF** demeure important et stable avec **29 % des alertes**. Ce mode de transmission des alertes doit être privilégié même si le CROSS constate quotidiennement, de la part de nombreux usagers de la mer, une maîtrise aléatoire de cet outil, tant technique que des procédures d'alerte. Le nombre de fausses alertes VHF ASN (mode de transmission automatique) en est une illustration.

Le taux de fausses alertes est stable (6,7 %). Il convient toutefois de noter que ne sont plus comptabilisées dans cette catégorie les « incertitudes », c'est à dire les opérations déclenchées pour une alerte fondée et crédible (le témoin est de « bonne foi ») mais qui ne s'achèvent pas par un résultat certain. C'est notamment le cas lorsqu'un moyen de sauvetage (le plus souvent une vedette SNSM) est engagé pour une recherche, finalement infructueuse, à la suite d'un ou plusieurs tirs de fusées de détresse dont on peut raisonnablement penser qu'ils étaient intempestifs. **A ce titre, il est rappelé que l'article 322-14 du code pénal punit de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende « 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 ».**

Les moyens « high tech » continuent de générer les plus forts taux de fausses alertes:

- les balises de détresse (406 MHZ) : 13 sur 20 (65%)
- l'appel sélectif numérique VHF ou MHF : 48 sur 58 (83%).

6 – Moyens d'intervention engagés

En application du décret de 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, **les CROSS peuvent solliciter les moyens navals et aériens relevant des ministres chargés de la défense, de la douane, de l'intérieur et de la mer ainsi que les unités nautiques** de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). Par extension, et en application de l'obligation faite à tout capitaine d'un navire de porter secours à toute personne « en danger » de se perdre en mer, le CROSS est susceptible d'engager l'ensemble des moyens de l'Etat et des collectivités (sapeurs-pompiers, polices municipales, postes de surveillance de plage, etc...) ainsi que des navires privés dès lors qu'ils sont adaptés à l'opération à conduire. Il sollicite également des moyens terrestres pour recueillir des informations ou participer aux interventions.

6.1. Moyens terrestres

Les services départementaux d'incendie et de secours sont les premiers contributeurs de moyens terrestres. Il s'agit principalement de patrouilles terrestres envoyées en reconnaissance et de véhicules sanitaires d'assistance aux victimes (VSAV) engagés dans le cadre des opérations d'aide médicale en mer et d'accidents de plongée. Celles-ci impliquent fortement les structures médicales

qui interviennent au niveau de la régulation médicale (CCMM Toulouse et SCMM 83 et 2A) et par l'envoi d'équipes SMUR, projetées auprès de la victime par vecteur aérien, maritime ou terrestre.

Le nombre total de concours terrestres sollicités par le CROSS en 2012 (1693) a été légèrement supérieur à 2011(1544).

| Autorité de rattachement | Nombre d'interventions | % du nombre d'interventions |
|---|------------------------|-----------------------------|
| Services départementaux d'incendie et de secours | 743 | 44 % |
| CCMM (consultations médicales) | 159 | 9,5 % |
| SAMU de coordination médicale maritime (consultations) | 336 | 20 % |
| SAMU départements littoraux (équipes SMUR + véhicule +hélico) | | 8 % |
| Marine Nationale (Sémaphore) | 59 | 3,5 % |
| Gendarmerie nationale et maritime | 99 | 6 % |
| Police Nationale et Municipale | 33 | 2 % |
| SNSM | 17 | 1 % |
| Administrations étrangères (MRCC) | 18 | 1 % |
| Municipalités (poste de plage) | 24 | 1,5 % |
| Autorités portuaires | 21 | 1,25 % |
| Privés et proches | 17 | 1,25 % |
| Administrations etc...) | 26 | 1,5% |
| TOTAL | 1693 | |

6.2. Moyens nautiques

Le nombre total de concours nautiques aux opérations du CROSS en 2012 (2726) a été légèrement inférieur à 2011(2965).

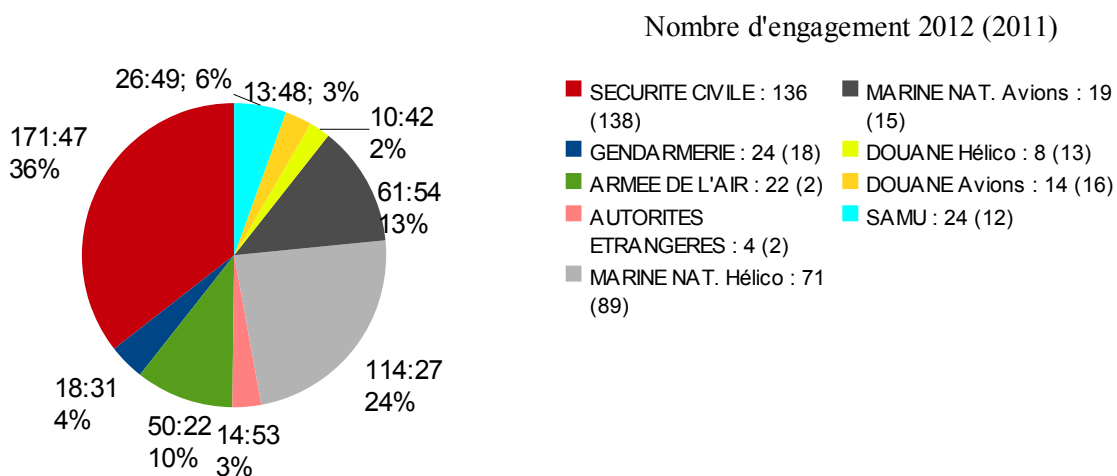
| Autorité de rattachement | Nombre d'interventions | Temps d'interventions | % Temps |
|--|------------------------|-----------------------|-------------|
| SNSM | 1248 | 1 951 h 45 | 52 % |
| Navires privés (« sur zone ») | 608 | 573 h 19 | 15 % |
| SDIS | 246 | 305 h 09 | 10 % |
| Entreprises privées de remorquage | 78 | 208 h 31 | 8 % |
| Gendarmerie maritime | 56 | 95 h 52 | 2,5 % |
| Gendarmerie nationale | 41 | 79 h 14 | 2 % |
| Moyens municipaux | 103 | 72 h 37 | 2 % |
| Douane | 58 | 60 h 15 | 1,5 % |
| Marine Nationale | 41 | 79 h 14 | 2 % |
| Police -CRS | 30 | 22 h 54 | 0,5 % |
| Autorités portuaires | 78 | 52 h 49 | 1,5 % |
| Armateurs/Proche-famille | 60 | 111 h 47 | 2 % |
| Affaires Maritimes | 26 | 27 h 45 | 0,5 % |
| Autres, administrations étrangères, etc) | 41 | 97 h 30 | 2,0 % |
| TOTAL | 2726 | 3 751 h 39 | |

La SNSM est le 1^{er} partenaire du CROSS pour l'emploi de moyens nautiques. Sur engagement direct du CROSSMED ou sur demande d'assistance formulée par un navire, les canots tout-temps, vedettes, embarcations légères (semi-rigides, VNM), voire moyens terrestres des cinquante stations permanentes et de leurs antennes estivales ont réalisé près de 1250 sorties, ce qui représente 52% du temps d'intervention global des moyens nautiques (51% en 2011).

Il est important de noter que les « navires sur zone » constituent le deuxième contributeur et que leur part relative demeure stable (15 %). Globalement, la solidarité des gens de mer assure donc plus des 2/3 des interventions.

6.2. Moyens aériens

- Répartition par temps d'intervention -



Les hélicoptères « Dragon » de la Sécurité Civile, répartis sur la façade continentale (5) et la Corse (2), ont été mis en œuvre à 136 reprises, essentiellement dans la bande côtière, de même que les hélicoptères de la Gendarmerie Nationale, en particulier celui basé à Ajaccio.

Les aéronefs de la Marine Nationale ont assuré le 1/3 des missions en « temps d'intervention ». Les missions « hélicoptères » ont principalement été conduites par l'hélicoptère de service public « Guépard Victor » de Hyères, pour des opérations de recherche ainsi que d'aide médicale en mer, notamment des évacuation sanitaires et médicales (en coopération avec le SAMU 83) au large (le nombre d'interventions liées à la plongée a diminué au profit de l'hélicoptère SPINAL du SAMU 83).

Le nombre de missions d'avions de patrouille (Atlantic 2) et de surveillance (Falcon 50M) maritimes de la Marine Nationale a légèrement augmenté en nombre (19 contre 15) mais la durée des missions a doublé (près de 62 heures contre 32 heures en 2011) ; Cela s'explique par une sollicitation plus importante de l'avion assurant la 1^{ère} alerte (décollage dans un délai d'1h00) depuis la base aéronavale de Lann Bihoué (Morbihan), pour les opérations de recherche. L'efficacité de ces aéronefs a été démontrée puisqu'ils ont permis de retrouver, outre des survivants (notamment un véliplanchiste après 20 heures de dérive), des corps ou des éléments matériels attestant d'une fin tragique.

L'hélicoptère Super Puma de l'armée de l'air, stationné à Solenzara en Corse, a décuplé son nombre d'interventions. Il est utilisé, non seulement pour des évacuations médicales au large, mais également en zone côtière, le couple qu'il forme avec son équipe médicale du service de santé des armées offrant des délais d'intervention particulièrement intéressants.

Les concours des avions et hélicoptères de la douane sont généralement sollicités alors que les aéronefs sont en vol pour des missions au profit de leur administration.

Les hélicoptères du SAMU, notamment celui du SAMU 83, peuvent intervenir de jour pour la prise en charge d'une victime, ramenée à terre dans le cadre d'une opération d'aide médicale. Cela a été fréquemment le cas pour des accidents de plongée dans le Var.

7 – *Faits marquants SAR 2012*

Les opérations, évoquées en quelques lignes dans ce paragraphe, veulent illustrer les événements caractéristiques ou inédits de la mission Recherche et Sauvetage en Méditerranée. Certaines montrent la pertinence des conseils de prévention renouvelés chaque année.

7.1 – Opérations du CROSSMED LA GARDE

OP 0163 du 14/03/2012 - évacuation médicalisée d'un bébé de 14 mois. Evacuation médicalisée, depuis le ferry "Mega Express IV", d'un bébé de 14 mois, diagnostiqué en état de détresse respiratoire. Le bébé, dans un état critique, est hélitreuillé par l'hélicoptère Dragon 06 de la sécurité civile, médicalisé par une équipe SMUR de Toulon, puis évacué vers les urgences pédiatriques de l'hôpital Font Pré de Toulon. *Cette opération est une bonne illustration de l'aide médicale en mer, associant, sous la coordination du CROSS, moyens de secours et services médicaux d'urgence.*

OP 0195 du 28/03/2012 - naufrage du voilier "Fleur de Sel". Sauvetage de deux personnes réfugiées dans leur radeau de survie, après le naufrage de leur navire, le voilier "FLEUR DE SEL", consécutivement à un incendie survenu à bord à 30 milles au large du Cap Bear. Cette opération a impliqué un avion de patrouille maritime de la marine nationale, ainsi que le canot tout temps SNSM 092 de Port Vendres et la vedette de sauvetage espagnole "SALVAMAR ALNILAM".

OP 0200 du 30/03/2012 - accident de plongée au large de La Ciotat. Sauvetage d'une personne présentant des symptômes d'accident après une plongée profonde sur épave de 144 minutes à 119 mètres, à 7 milles au large de La Ciotat (13). Cette opération a impliqué l'engagement de l'hélicoptère Dragon 131 de la sécurité civile, du canot tout temps SNSM 075 de La Ciotat ainsi que d'un SMUR routier.

OP 0240 du 08/04/2012 - groupe de 12 kayaks de mer en difficulté par mauvaise conditions météo. Un important dispositif de recherche et sauvetage est mis en place afin de retrouver et secourir 12 kayakistes portés manquants au terme d'une sortie en mer par conditions météorologiques particulièrement défavorables. Les recherches sont engagées, impliquant une vedette des sapeurs pompiers de la Ciotat, le canot tout temps SNSM 075 de La Ciotat, l'hélicoptère Dragon 131 de la sécurité civile, des patrouilles terrestres et plusieurs VSAV pompiers. Cette opération permet de retrouver 9 kayakistes qui ont rejoint la côte par leurs propres moyens et d'en secourir 3 autres grâce à l'action combinée de la SNS 075 et du Dragon 131. *A l'origine de cette opération : un manque de vigilance manifeste du groupe de kayakistes quant aux conditions météorologiques annoncées.*

OPS 285 du 17/04/2012 – vol d'un navire suivi d'un incendie et d'une voie d'eau. A 7h38, le CROSS est informé qu'une vedette de 18 m est en feu devant le port de Beaulieu. Il apparaît que le navire a été volé dans le port quelques minutes auparavant, et qu'il s'est immobilisé suite à l'engagement de son hélice. Les dégâts occasionnés par de multiples collisions survenues lors de la course du navire dans le port ont en outre occasionné une voie d'eau qui, envahissant la vedette par l'arrière, éteindra rapidement l'incendie. L'intervention de sauvetage, en vue de secourir le « requérant », très agressif, est conduite par deux semi-rigides du port de Beaulieu qui, sous la coordination du CROSS, acheminent sur zone une équipe de gendarmes départementaux chargée de la maîtrise de l'homme et de son interpellation. Le navire, au tiers immergé, est remorqué par la vedette SNSM 254 de Nice aidée de la vedette de gendarmerie maritime « VESUBIE ».

OP 0306 du 21/04/2012 - homme à la mer – voilier « Tempête IV »- Le 21 avril 2012, à 14h30, le CROSS La Garde est informé du comportement suspect d'un voilier évoluant dans l'ouest de la baie des Anges. Celui ci, poussé par un fort vent, s'échoue violemment et se disloque sur la digue de l'aéroport de Nice, avant l'arrivée des vedettes SNSM 148 d'Antibes et 272 du Cros de Cagnes. Dans une mer agitée, les recherches se poursuivent avec la participation de l'hélicoptère Dragon 06 médicalisé relayé par le Dragon 83, ainsi que de la vedette SNSM 254 de Nice. Le corps sans vie du skipper du voilier est découvert en mer en fin d'après-midi par Dragon 83. *Les conditions météorologiques étaient particulièrement défavorables.*

OP 0353 du 29/04/2012 - disparition d'un pêcheur à pieds au large de Collioure. Un important dispositif de recherche aéromaritime et terrestre est mis en place pour tenter de retrouver un pêcheur à pieds non rentré au terme d'un après-midi de pêche. L'opération, qui implique l'engagement de patrouilles terrestres pompiers et gendarmes, de l'hélicoptère Dragon 66 de la sécurité civile, d'un canot tout temps de la SNSM et d'une vedette de la gendarmerie maritime, sera interrompue après 13 heures de vaines recherches. *Chaque année, deux à trois personnes trouvent la mort dans de pareilles circonstances, y compris dans les étangs salés bordant la côte méditerranéenne.*

OP 0520 du 26/05/2012 – disparition d'un plongeur bouteille de 64 ans au large de Port Vendres, victime d'un malaise en cours de plongée, à 40 m de profondeur. Aussitôt l'alerte connue du CROSS, un important dispositif de recherche et sauvetage est mis en place, qui implique un hélicoptère de la douane, le canot tout temps 092 de la SNSM de Port Vendres et l'hélicoptère Dragon 66 de la sécurité civile. Le corps de la victime sera retrouvé deux jours plus tard par les plongeurs de la gendarmerie nationale. *A une telle profondeur, le moindre malaise peut-être fatal. L'âge constitue un facteur aggravant des accident de plongée.*

OP 0681 du 15/06/2012 - disparition mystérieuse d'une femme de 58 ans au large d'Antibes (06), partie se baigner depuis son voilier - Une opération de recherche et de sauvetage impliquant un avion de la Douane, deux vedettes de la SNSM, une vedette de la gendarmerie départementale avec plongeurs et un hélicoptère de la marine nationale est immédiatement mise en œuvre. Les recherches sont arrêtées au terme de 5 heures d'opération dans une zone très restreinte, sans qu'il n'eût été possible de retrouver la victime.

OP 0883 du 04/07/2012 – incendie dans le compartiment machines du yacht de 25m « Of Villa Romana » à 9 milles dans le sud ouest du Cap Camarat. L'évacuation des 2 passagers du yacht sera assurée par un navire de plaisance sur zone, tandis que l'extinction de l'incendie nécessite l'intervention de l'EDIC "HALLEBARDE" de la marine nationale et du remorqueur privé "LAISSE DIRE 3".

OP 1061 du 18/07/2012 – Accident de plongée bouteille d'un corailleur au large de Cavalaire (83). Le marin professionnel, embarqué sur le « MORDJANE », est décédé suite à un arrêt cardiaque survenu après une plongée à 110 mètres, malgré l'engagement immédiat d'importants moyens de secours, notamment la projection par hélicoptère d'un médecin hyperbare du caisson de l'hôpital militaire de Toulon.

OP 1089 du 21/07/2012 - naufrage du sloop "ARGWEN" suite à un abordage avec un navire de commerce à 56 milles dans le SSW de Toulon. Les 2 membres d'équipage sont évacués sains et saufs en pleine nuit par l'hélicoptère "Dauphin" de service public de la marine nationale. *Le navire de commerce suspecté d'être impliqué dans la collision a été suivi par le CROSS à la demande des enquêteurs qui ont pu se rendre à bord quelques mois après les faits lors d'une escale à Rouen.*

OP 1102 du 21/07/2012 - chavirement du "SLOUGHI" : un important dispositif de recherche aéromaritime est mis en place pour rechercher une petite embarcation de plaisance et ses 3 occupants partis en pêche dans le golfe de Fos alors que les conditions météorologiques étaient particulièrement défavorables. Le navire est retrouvé chaviré le 22/07 au matin. Les recherches qui se poursuivront toute la journée permettront de retrouver deux corps (aucun ne portait de gilet de sauvetage); la troisième personne est toujours portée disparue. *Des conditions météorologiques défavorables pourtant annoncées (fort Mistral), conjuguées à une embarcation inadaptée et l'absence de port de gilet de sauvetage sont à l'origine de ce drame.*

OP 1199 du 29/07/2012 - évacuation du skipper d'un voilier en perdition. Opération d'évacuation par hélicoptère du skipper du sloop "FANTASK", désemparé à 70 milles dans le nord-est de Minorque, dans des conditions météorologiques défavorables, suite à une avarie de barre.

OP 1229 du 29/07/2012 - crash d'un ULM. Important dispositif aéromaritime mis en place pour secourir le pilote d'un ULM publicitaire abîmé en mer face à Valras (34). Le pilote et unique occupant de l'appareil, victime d'un traumatisme crânien, est évacué vers le CHU de Montpellier.

OP 1755 du 29/08/2012 – échouage du yacht « SOFIA 3 » - victime d'un envahissement par la porte arrière de son compartiment « garage », le yacht « SOFIA 3 » (43 mètres) est échoué par son équipage en baie des Canebiers, après l'évacuation de 18 passagers et membres d'équipage, récupérés par des navires sur zone. Le navire sera renfloué dans la nuit par une société privée puis remorqué vers les Marines de Cogolin.

OP 1788 du 31/08/2012 - véliplanchistes en difficulté au large de Valras. Opération de recherche et sauvetage impliquant deux véliplanchistes en difficulté au large d'Agde. Le premier est rapidement localisé et secouru. Dans une mer formée avec un vent violent, un important dispositif conjuguant moyens nautiques et aériens est maintenu toute la nuit. Il permet de retrouver le second véliplanchiste, âgé de 63 ans, après 18 heures de dérive et à plus de 10 milles (18 kms). C'est une banale casse de matériel qui est à l'origine de cette affaire. *Il est essentiel de ne jamais quitter son embarcation, même légère, celle-ci limitant l'arrivée de l'hypothermie et étant plus facile à repérer qu'une personne dans l'eau.*

OP 1873 du 13/09/2012 - naufrage du yacht "Valls II". Voie d'eau sur le yacht de 35 mètres "VALLS II" en baie de St Jean Cap Ferrat (06). Les 4 membres d'équipage présents à bord sont évacués avant que le navire sombre. L'épave, dont seule l'étrave demeurera émergée, sera renflouée le 4 octobre.

OP 1907 du 15/09/2012 - chavirement d'une embarcation au large de Valras. Un important dispositif de recherche et sauvetage aéromaritime est engagé pour retrouver les 3 occupants d'une embarcation de plaisance partis pêcher en milieu de journée au large de Valras (34) et non rentrés à la nuit tombée. Les 3 personnes sont retrouvées en hypothermie, au terme de 2 heures de recherche, sur leur coque retournée. *Il est essentiel de ne jamais quitter son embarcation, même lorsque l'on s'estime proche de la côte, une coque, même retournée, retardant l'arrivée de l'hypothermie et étant plus facile à repérer qu'une personne dans l'eau.*

OP 2055 du 07/10/2012 - recherches au large du Cap d'Agde, suite à une inquiétude formulée par la famille d'un homme parti en mer avec sa vedette. Une opération de recherche et sauvetage est engagée, impliquant une vedette de sauvetage de la SNSM, deux hélicoptères et deux vedettes de la gendarmerie maritime et départementale. Le corps de la personne, qui s'est manifestement suicidée (une lettre est retrouvée à bord de la vedette) est retrouvé au terme de 30 heures de recherche, lesté de l'ancre du navire.

OP 2157 du 27/10/2012 - sauvetage de 6 personnes, après le naufrage de leur pirogue à balancier au large de PALAVAS LES FLOTS, au terme d'une opération de recherche et sauvetage impliquant un hélicoptère de la sécurité civile, une vedette de sauvetage de la SNSM et un navire de support plongeur.

OP 2160 du 28/10/2012 - disparition d'un véliplanchiste au large de Valras - Un important dispositif de recherche aéromaritime est mis en place, impliquant des recherches continues pendant près de 24 heures par 3 hélicoptères, 3 vedettes de sauvetage de la SNSM et 2 avions de patrouille maritime, afin de tenter de retrouver un véliplanchiste de 26 ans parti de Sérignan (34) dans des conditions météorologiques très défavorables et signalé par sa famille comme non rentré. *Après plusieurs mois d'enquête, il existe un fort doute quant au fait que l'homme recherché ait effectivement disparu en mer.*

OP 2191 du 27/10/2012 – disparition d'un adolescent sur l'île de Porquerolles. Le CROSS a coordonné les opérations de recherche en zone littorale de l'adolescent franco-britannique disparu alors qu'il était parti se promener à vélo. Son corps sera découvert par des plongeurs le 01/11 par des fonds de 7 mètres à proximité de la pointe sud-ouest de l'île. L'autopsie conclura à un décès par noyade.

OP 2302 du 15/12/2012 - disparition de deux plaisanciers à l'embouchure du grand Rhône. Recherche en mer d'un père et son fils, occupants du semi-rigide "EMMA". Dans la nuit, le boudin du semi-rigide puis deux gilets de sauvetage sont retrouvés à plusieurs milles au large. Les recherches sont arrêtées le 16/12 à la tombée de la nuit. *Tout laisse supposer que les deux occupants du semi-rigide ne portaient pas de gilets de sauvetage et que le pilote n'était pas assez expérimenté pour naviguer dans la zone fréquentée.*

OP 2329 du 30/12/2012 – inquiétude véhicule nautique à moteur. Alors que la nuit est déjà tombée, le CROSS est alerté par les proches d'un pilote de VNM (scooter de mer), parti en début d'après-midi pour une sortie en rade de Hyères. Le dispositif terrestre (patrouille pompier), maritime (2 moyens SNSM) et aérien (hélicoptère dauphin de service public de la marine nationale) permet de retrouver le VNM et son pilote après 2 heures de recherche. Victime d'une avarie technique et dans l'impossibilité de rentrer à terre ni de se signaler, il dérivait depuis plus de 6 heures. Après une tentative pour rejoindre la côte à la nage, il a eu la sagesse d'attendre les secours. *Il est essentiel de ne jamais quitter son embarcation, même lorsque l'on s'estime proche de la côte, une coque, même retournée, retardant l'arrivée de l'hypothermie et étant plus facile à repérer qu'une personne dans l'eau.*

7.2 – Opérations du CROSSMED en Corse

OP 002 du 05/01/2012 - chute à la mer de deux parachutistes à proximité de l'aérodrome de Propriano, par conditions météorologiques très défavorables. Intervention de la vedette SNS 130 de Propriano appuyée par l'hélicoptère Dragon 20 d'Ajaccio avec plongeurs pompiers. L'un des parachutistes parvient à rejoindre la côte par ses propres moyens, l'autre est secouru par les pompiers et pris en charge par une équipe SMUR, avant d'être évacué en hypothermie par le Dragon 20 vers l'hôpital d'Ajaccio.

OP 027 du 07/04/2012 - démâtage puis échouement d'un dériveur - Un témoin à terre s'inquiète du non retour de son ami parti seul en mer et sans moyen de communication à bord d'un dériveur. Un dispositif de recherches est rapidement mis en place, qui implique l'hélicoptère Dragon de la sécurité civile et la vedette SNSM de Porto Vecchio. La personne impliquée est retrouvée 1h30 plus tard, saine et sauve, échouée sur un îlot en mer suite au démâtage de son dériveur. L'imprudence et

le manque de moyen de communication du requérant sont à relever dans cette opération, qui s'est déroulée alors qu'un bulletin météorologique spécial était en cours en raison de la présence de vents violents sur la zone.

OP 117 du 21/06/2012 - crash d'un hydro-ULM dans le golfe d'Ajaccio. L'unique personne se trouvant à bord de l'appareil est légèrement blessée et débarquée sur la plage par un semi-rigide privé, puis évacué par un VSAV vers le CH d'Ajaccio.

OP 185 du 12/07/2012 - voilier Italien désemparé dans le Nord/Ouest du Cap Corse avec à son bord un skipper blessé à la tête. Le CROSSMED en Corse procède à la mise en œuvre d'un dispositif de recherche et de sauvetage, impliquant le déroutement d'un avion Falcon de la marine nationale, l'engagement de l'hélicoptère Puma SAR de Solenzara, le canot tout temps SNSM 082 de Macinaggio et le BSAD Jason, alors au mouillage à Bastia. Malgré une météo très défavorable, l'ensemble de l'équipage est hélitreuillé avec succès à bord du PUMA SAR. Le skipper est déclaré décédé par le médecin embarqué et les 2 autres naufragés, sains et saufs, sont évacués vers le CH de Bastia. Le voilier « LELEF 2 » est pris en remorque par la SNS 082, escortée par le Jason jusqu'au port de Macinaggio.

OP 236 du 22/07/2012 - perte de la quille d'un voilier de course. L'équipage du voilier de course « TOBEDOO » (mini 6,50) signale la perte de sa quille, mais ne demande pas d'assistance dans un premier temps. Moins de 24 heures plus tard, le CROSSMED en Corse reçoit une alerte de détresse Cospas-Sarsat du voilier, localisée à plus de 55 nautiques dans l'Ouest de la Corse. L'hélicoptère de l'armée de l'air "Puma Sar" est aussitôt engagé. Deux navires de commerce sont également déroutés pour rechercher et secourir le voilier en détresse. 1h30 plus tard le radeau de survie du voilier est retrouvé par le "Puma SAR" avec les 3 naufragés à bord. Ces derniers sont hélitreuillés sains et saufs. *L'issue rapide et favorable de cette opération est principalement due au calme et à la maîtrise de l'équipage du voilier, ainsi qu'à la présence d'une balise 406 MHZ à bord.*

OP 257 du 26/07/2012 - inquiétude concernant un homme de 82 ans parti pêcher seul sur sa barque de 3 mètres devant la baie de Figari (Ouest Bonifacio). Personne non rentrée. Un dispositif de recherche est mis en place, impliquant des patrouilles terrestres pompiers et gendarmes, la vedette SNSM 063 de Bonifacio, l'hélicoptère Dragon 20 de la Sécurité Civile, l'hélicoptère Super Puma de Solenzara et la vedette de la réserve naturelle des bouches de Bonifacio. Le corps de l'homme, *ne portant pas de gilet de sauvetage*, sera retrouvé le lendemain par un plaisancier en navigation dans la zone.

OP 290 du 02/08/2012 – vedette de 18 m en feu à proximité de la réserve de Scandola. Le CROSSMED en Corse est contacté par la vedette "LIBELLULE", qui signale avoir récupéré à son bord l'équipage de la vedette de 18 m "TOVA 4" en feu à proximité de la réserve de Scandola. Les 5 personnes récupérées sont saines et sauvées. L'opération d'assistance au navire en feu nécessitera l'engagement du semi-rigide des affaires maritimes "ARIOLA", du remorqueur privé "ORCA 2", de l'hélicoptère "Puma SAR" de l'armée de l'air avec une équipe de pompiers spécialistes feu de navire du SDIS 2A. Le feu machine, d'origine électrique, est rapidement éteint. Puis, la vedette est remorquée vers Ajaccio par le remorqueur privé « ORCA 2 ».

OP 329 du 08/08/2012 - accident de plongée dans l'Est des îles Cerbicales (Porto-Vecchio). Le plongeur, inconscient, se trouve sur un pneumatique privé. Malgré l'intervention d'une équipe SMUR projetée par l'hélicoptère Dragon 20 assisté de la vedette SNS 159 de Porto-Vecchio, le plongeur ne peut être réanimé.

OP 376 du 16/08/2012 - inquiétude voilier MIRA. Le frère du skipper du voilier MIRA, parti de Porto-Vecchio, signale qu'il est sans nouvelle de ce dernier depuis le 12 août. Les premières recherches par voie aérienne permettent de localiser le voilier, vide, à 70 milles dans l'Est d'Olbia (Sardaigne - SRR italienne). Une recherche d'homme à la mer sur une vaste zone Est-Corse et Nord-Est Sardaigne est alors engagée avec la vedette SNS 159 de Porto-Vecchio, l'hélicoptère EC145 de la gendarmerie d'Ajaccio, l'hélicoptère Super Puma de Solenzara et un Falcon 50M de la Marine nationale. Le MRCC Rome engage de son côté un avion des garde-côtes pour effectuer une recherche en zone italienne. Le 17 août, les recherches par moyens dirigés sont arrêtées. Le skipper est porté disparu.

OP 522 du 28/09/2012 - échouement du voilier "CANARI 3" sur un haut-fond à l'ouest de Bonifacio. Dans le choc, 4 personnes dont le skipper ont été blessées. La communication étant difficile et une consultation médicale étant impossible à établir, le CROSS engage le navire "BRUZZI-MOINES" de la réserve naturelle des bouches de Bonifacio. Celui-ci parvient à dégager le voilier et à l'escorter jusqu'au port de Pianotolli pour le mettre au mouillage. Il assure ensuite le débarquement des 4 blessés qui sont pris en charge par 2 VSAV pompiers puis conduits vers la clinique de Porto-Vecchio.

OP 527 du 06/10/2012 - décès d'un plongeur apnéiste. Le CROSS est informé par un témoin qu'un plongeur apnéiste a été perdu de vue au niveau de la pointe de l'Isolella (sud du golfe d'Ajaccio). Aussitôt sont engagées des recherches avec la vedette SNSM 633 d'Ajaccio, l'hélicoptère Dragon 20 de la Sécurité Civile relayé par celui de la gendarmerie et avec des plongeurs pompiers et gendarmes. A 16h00, le plongeur est découvert décédé par plusieurs mètres de fond.

OP 528 du 06/10/2012 - crash d'un ULM à proximité de Porto-Vecchio. L'unique occupant, blessé, est secouru par un navire privé sur zone. Il est pris en charge par un VSAV pompiers. Les SNS 236 et 634 de Porto-Vecchio assurent le remorquage de l'épave de l'aéronef et la récupération des débris.

OP 535 du 11/10/2012 - inquiétude semi-rigide "KOLLEEN III". La gendarmerie transmet au CROSS une inquiétude relative à un couple de sexagénaires dont la famille est sans nouvelles. Après enquête, ceux-ci seraient partis en mer à bord du pneumatique « KOLLEEN III ». Un important dispositif de recherche est mis en place, impliquant l'hélicoptère de l'armée de l'air Super Puma de Solenzara, un avion de patrouille maritime ATL2 de Lorient, l'hélicoptère Sécurité Civile d'Ajaccio ainsi que des vedettes de la gendarmerie. Les recherches sont arrêtées le 12 octobre à 14h00, sans avoir permis de retrouver ni les personnes, ni l'embarcation, tandis que les proches reçoivent des lettres du couple manifestant son intention de mettre fin à ses jours.

8 – Conclusion et perspectives SAR

Malgré une activité opérationnelle en légère décroissance, l'année 2012 aura été une année riche et dense pour la mission recherche et sauvetage. Au delà de l'évolution quantitative des opérations, l'accidentologie présente des caractéristiques globalement semblables aux années précédentes.

La typologie des interventions concernant la navigation de plaisance démontre: d'une part **un niveau de connaissances nautiques insuffisant de la part de beaucoup de plaisanciers**, que la détention de matériels d'aide à la navigation (GPS, sondeur) ne permet pas de compenser, surtout quand leur fonctionnement n'est pas maîtrisé ; d'autre part, **une insuffisance dans la maîtrise technique et mécanique des navires**, source de pannes qui pourraient être aisément évitées.

Certains éléments méritent cependant d'être soulignés et appellent l'attention des pouvoirs publics :

- **la forte augmentation du nombre d'hommes à la mer chutant de leur navire de plaisance et ne portant pas d'équipement de flottabilité individuel;**
- l'augmentation des « accidents individuels à personne » à la plaisance nécessitant davantage de prises en charge médicales;
- la diminution relative des accidents mortels liés à la plongée sous-marine en bouteille ne doit pas se traduire par une baisse de la vigilance et des actions de prévention à l'endroit des plongeurs, notamment confirmés, a priori peu sensibles à ce type d'actions;
- des activités de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer et planche à voile) dont beaucoup de pratiquants négligent le facteur météo, quand ils ne cherchent pas à le défier.

Le CROSS Méditerranée tente de prendre en compte ces phénomènes. Il continue, par exemple, de travailler à l'optimisation de la chaîne des secours des accidents de plongée, en liaison avec le SAMU 83, et accompagne les actions des services de la Jeunesse et Sports et des comités régionaux ou départementaux de la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins auprès des clubs.

Le CROSS poursuit également l'approfondissement de ses relations opérationnelles avec ses partenaires. Il a ainsi organisé, à La Garde, un stages de « coordonnateurs sur zone » (OSC), permettant de former 24 bénévoles de la SNSM à la coordination d'un dispositif de recherche ou d'évacuation d'une vedette de transport de passagers sous l'autorité du CROSS. Il a également organisé, avec la SNSM, plusieurs exercices inter-stations SNSM mettant en pratique ces formations, en complément des exercices majeurs de type ORSEC conduits par la Préfecture maritime de la Méditerranée en liaison avec les autorités préfectorales terrestres.

L'année 2012 aura également marqué une nouvelle étape dans la coopération avec les Services Départementaux d'Incendie et de Secours, avec l'instauration de l'obligation d'interconnexion téléphonique entre le CODIS, le témoin/requérant et le CROSS, pour les alertes nécessitant des secours en mer. La coopération entre le CROSS et les 10 SDIS de Méditerranée devrait être consolidée par la signature de conventions déclinant, département par département, la circulaire conjointe Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion de Crise – Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, relative à l'intervention des SDIS dans les opérations de secours en mer.

Enfin, le CROSS La Garde aura, en 2012, pris une part très active aux différentes phases de test, de validation et de configuration matériel du futur système MARYLIN de gestion et d'aide à la planification des opérations SECMAR des CROSS.

II. Mission **SURVEILLANCE de la NAVIGATION**

1- Les objectifs réglementaires

Le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime a consolidé le rôle des CROSS dans la conduite de cette mission qui, sous l'autorité opérationnelle des Préfets maritimes, vise à prévenir les accidents et à protéger l'environnement. Le CROSSMED assure cette mission de surveillance générale de la navigation dans sa zone de responsabilité (SRR) et met en œuvre le dispositif réglementaire arrêté par le préfet maritime de la Méditerranée. Il bénéficie du concours des 19 sémaphores de la Marine nationale, implantés sur l'ensemble de la façade, qui tiennent le CROSS informé des situations locales, relaient ses décisions et assurent l'interface avec les navires.

Il est désigné **service d'assistance maritime** (« MAS ») et, à ce titre, dans la cadre des règles édictées par l'Organisation maritime internationale (Résolution OMI A, 950(23) de 2003) et la direction des affaires maritimes, il a notamment pour fonction :

- de recevoir les comptes rendus et notifications imposés aux navires par les conventions internationales (transport de marchandises dangereuses, toute avarie ou incident, etc....);
- de suivre la situation d'un navire lorsqu'un compte-rendu révèle un événement à la suite duquel le navire pourrait avoir besoin d'assistance;
- d'être le point de contact entre le capitaine et l'Etat côtier concerné lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ce dernier et l'Etat côtier.

Il rend compte au préfet maritime et au directeur interrégional de la mer Méditerranée de tout événement susceptible de créer un danger pour la sécurité de la navigation, le littoral ou l'environnement.

Il n'existe pas dans la zone de responsabilité française en Méditerranée de dispositif de séparation de trafic (DST) et le CROSSMED n'est pas désigné Service de trafic maritime côtier (VTS). La navigation commerciale dans les Bouches de Bonifacio fait cependant l'objet d'un dispositif particulier (cf. 2.1).

2- Synthèse des opérations **SURNAV**

2.1. Le volume des opérations SURNAV du CROSS Méditerranée se décline comme suit :

| | 2012 | 2011 ⁽¹⁾ |
|---|------|---------------------|
| Suivi des navires en avarie ou stoppés pour opérations de maintenance | 54 | 54 ⁽²⁾ |
| Clandestins à bord de navire de commerce | 2 | 4 |
| Dérives contrôlées | 385 | 346 |
| Mouillages de navire de charge | 636 | 848 |
| Refus de mouillage | 11 | 5 |

Près de 89% des mouillages de navires de charge sont sollicités pour « attente d'entrée dans un port » ou « attente d'ordres » après opérations commerciales de déchargement. Le CROSS, avant d'autoriser un mouillage, s'assure des conditions météorologiques et de la situation du navire au regard du « contrôle par l'Etat du port ». Le CROSS délivre également des autorisations de

(1) Les chiffres présentés dans le bilan 2011 étaient erronés.

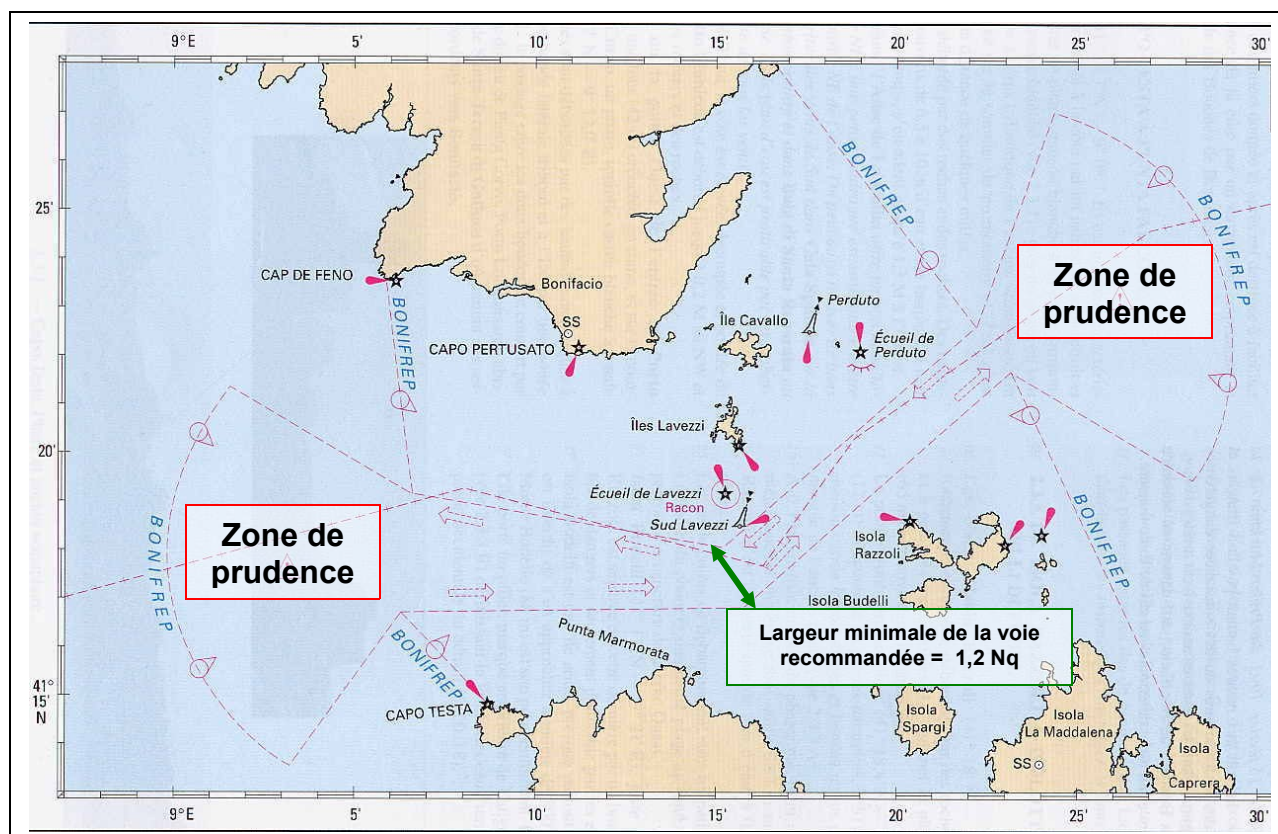
(2) Ce chiffre correspond aux « avaries » du bilan SECMAR – avènements concernant les navires armés au commerce (cf. p. 10)

mouillage, dans des zones abritées, pour raisons météorologiques (11% du total).

Le CROSS a également suivi 360 mouillages de paquebots (dont 50 en Corse) et 1371 mouillages de yachts (dont 201 en Corse) le long des côtes françaises.

2.2. Dispositif des Bouches de Bonifacio – Evolutions vers la création d'une ZMPV

Le CROSS Méditerranée a la responsabilité de la mise en œuvre des mesures d'organisation du trafic maritime dans les Bouches de Bonifacio. Pour cette mission, il a autorité sur le sémaphore de la Marine nationale de Pertusato qui assure, en alternance avec la station italienne de la Maddalena, la surveillance effective de la navigation (« Bonifacio traffic » et procédure BONIFREP). Le dispositif vise à concilier la nécessaire préservation de l'environnement dans cette zone écologiquement très sensible et le statut de détroit international des Bouches. En effet, en application de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention UNCLOS de Montego Bay) les navires doivent jouir du droit de « transit sans entrave » dans ces détroits. C'est la raison pour laquelle l'interdiction de naviguer dans le détroit se limite aux navires transportant des matières dangereuses battant pavillon d'un des deux Etats riverains, l'Italie et la France, ou effectuant un transport de telles matières entre ports des deux Etats, quel que soit leur pavillon.



L'encadrement de la navigation des autres navires s'articule autour de trois types de mesures prises dans le cadre de l'OMI et déclinées par arrêtés du préfet maritime de la Méditerranée :

- **une route recommandée à double sens de circulation.** Tout navire de longueur hors tout supérieure à 20 mètres qui transite dans les Bouches de Bonifacio, doit naviguer autant que possible à l'intérieur de la route à double sens de circulation, en se tenant, lorsque cela peut se faire sans danger, aussi près que possible de la limite extérieure droite de cette route.
- **deux zones de prudence** de secteurs circulaires d'un rayon de 5 milles nautiques, placées aux extrémités de la route à double sens. Tout navire, quelle que soit sa taille ou sa catégorie, qui emprunte la route à double sens de circulation, se tiendra autant que possible

dans les zones de prudence à l'entrée et à la sortie

- **une obligation de compte rendu (CRO)** pour tous les navires (sauf exception) dont le tonnage est supérieur ou égal à 300 UMS. Le CRO doit être transmis au plus tard à l'entrée dans les zones de prudence ou au moment du franchissement des lignes « BONIFREP ».

En outre, les navires doivent assurer une veille permanente sur VHF 10 et 16 et répondre aux appels des stations côtières, naviguer avec une attention particulière et communiquer immédiatement à « Bonifacio Trafic », tout défaut, avarie, altération des capacités de navigation, risque de pollution ou pollution effective, risque de perte de cargaison ou perte de cargaison effective.

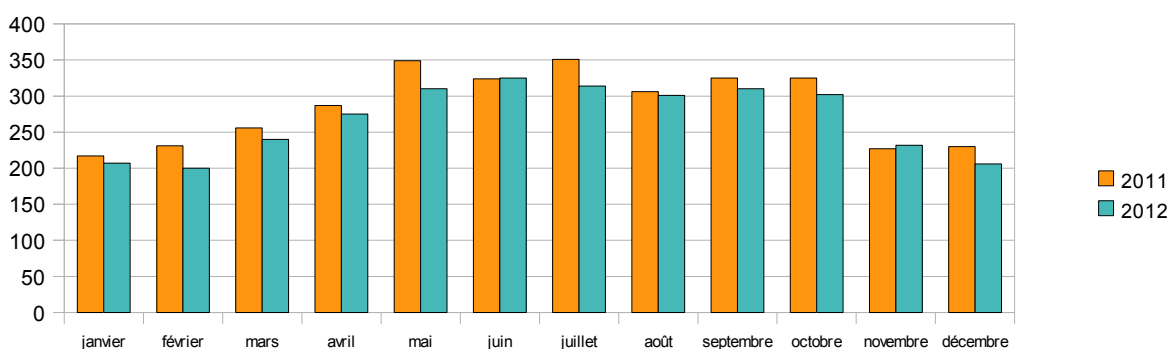
Ce dispositif constitue les mesures d'accompagnement de la **Zone Maritime Particulièrement Vulnérable des Bouches de Bonifacio**, instaurée par l'OMI, sur proposition de la France et de l'Italie, auxquelles s'ajoutera la « forte recommandation de pilotage » pour les navires transitant dans la zone.

Le transit des navires de plus de 300 UMS dans les Bouches de Bonifacio a connu une légère baisse en **2012**, soit un peu moins d'une dizaine de navires par jour.

| Bouches de Bonifacio | 2012 | 2011 |
|-----------------------------|-------------|------|
| Trafic Est - Ouest | 3133 | 3343 |
| Trafic Traversier | 89 | 85 |
| Total | 3222 | 3428 |

La quantité de matières dangereuses transportées est en baisse avec 160.734 tonnes en 2012 contre 212.604 tonnes en 2011, soit une diminution de 24,4 %. Cette baisse n'est pas significative car une forte hausse (+45%) avait été observée en 2011, imputable à quelques transits supplémentaires de tanker ayant transporté en vrac des produits pétroliers ou chimiques et dont les tonnages sont à eux seuls disproportionnés par rapport aux autres types de transports de marchandises dangereuses. Le volume transporté est en augmentation de 9,5 % (146.691 tonnes) par rapport à 2010.

Répartition mensuelle du trafic :



La hausse progressive, de mai à octobre, est liée à l'activité plus soutenue des navires à passagers dans la zone (liaisons continent - Porto Vecchio et Italie - Porto Torrès notamment). En outre, plus de 900 passages de paquebots ont été recensés. Au total près de 1,4 million de passagers ont transité dans les Bouches de Bonifacio cette année.

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

| Cas anomaux Bouche de Bonifacio | 2012 | 2011 | Observations |
|--|-------------|-------------|--|
| Navires ayant émis le compte rendu après avoir pénétré dans le dispositif | 19 | 21 | Situation de moindre risque, d'autant que de nombreux navires se signalent quelques minutes après. |
| Navires identifiés qui suivent une route non recommandée | 15 | 12 | Chiffre élevé car certains navires « coupent » la route recommandée en sortie de détroit (sans risque pour la navigation). |
| Navire ayant des avaries ou défauts | 1 | 2 | |
| Navires transportant des matières dangereuses, de pavillon autre que français ou italien | 13 | 5 | Depuis 2011, le transport de dangereux en colis n'est plus considéré comme « cas anormal », d'où ces écarts de chiffre. |
| Navires français ou italien transportant des matières dangereuses | 0 | 0 | |

2.3. Trafic dans le canal de Corse

Dans le canal de Corse, le nombre de navires de commerce ayant transité s'élève à 18.082 en 2012 contre 18.941 en 2011, soit une baisse de 4,5 %. Malgré cette baisse de trafic, la quantité de matières dangereuses transportée lors de ces transits reste stable avec 27,4 millions de tonnes en 2012 contre 27,6 millions de tonnes en 2011.

3- Faits marquants en 2012

Le 27 mars 2012, le baliseur français « PROVENCE », alors qu'il est en opération, subit une situation de navigation rapprochée de la part d'un navire à passagers « EXCELLENT » qui le croise à moins de 0,5 milles sur son arrière. Le baliseur est contraint de larguer sa bouée océanographique et de manœuvrer malgré les marques de capacité de manœuvre restreinte, les tentatives d'appel VHF 16 et l'émission de plusieurs avertissements sonores étant restés sans réponse.

Le 27 juin 2012, le commandant du navire « YM NEPTUNE » au mouillage en zone portuaire de FOS reporte une activité suspecte autour de son navire : un plongeur sous la coque du navire a été récupéré par un semi-rigide qui s'est ensuite dirigé à vive allure vers le port de Saint-Gervais, sans répondre aux interrogations du bord. La gendarmerie maritime et la douane sont immédiatement informées par le CROSS (une affaire similaire s'était déroulée au port de Lavera quelques jours auparavant). Une enquête pour suspicion de trafic illicite (stupéfiant) a été ouverte par le procureur de la République.

4- Conclusion du bilan SURNAV

L'année 2012 ne traduit pas de tendance particulière en matière de surveillance de la navigation. La mission de surveillance de la navigation exercée par le CROSSMED, même si elle n'est pas aussi structurante que pour les trois CROSS de Manche et mer du Nord (Corsen, Jobourg, et Gris-Nez), nécessite une attention toute particulière de la part des personnels de quart. On constate trop souvent une tendance des équipages, sous pression constante des armateurs, à minimiser les incidents dont sont victimes les navires, ce qui oblige le CROSS et les sémaphores à faire preuve de curiosité et d'opiniâtreté afin d'obtenir les informations pertinentes.

L'extrême vigilance que requiert cette mission de surveillance, afin d'identifier au plus tôt des situations potentiellement à risque, doit être conjuguée avec la conduite, par la même équipe de quart, des autres missions du CROSS, notamment la recherche et le sauvetage.

III. Mission **SURVEILLANCE des POLLUTIONS**

Le CROSS Méditerranée est chargé de coordonner, sous l'autorité du préfet maritime de la Méditerranée, les interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'informations en vue de la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures ou de substances nocives en mer. A cette fin, il centralise toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires. Il est destinataire ou émet (sur le fondement des témoignages reçus) les messages de report de pollution POLREP. Ces derniers sont transmis à la Préfecture maritime et au Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille, qui peut ordonner le déroutement des navires surpris en flagrant délit de pollution.

1- Synthèse de l'année

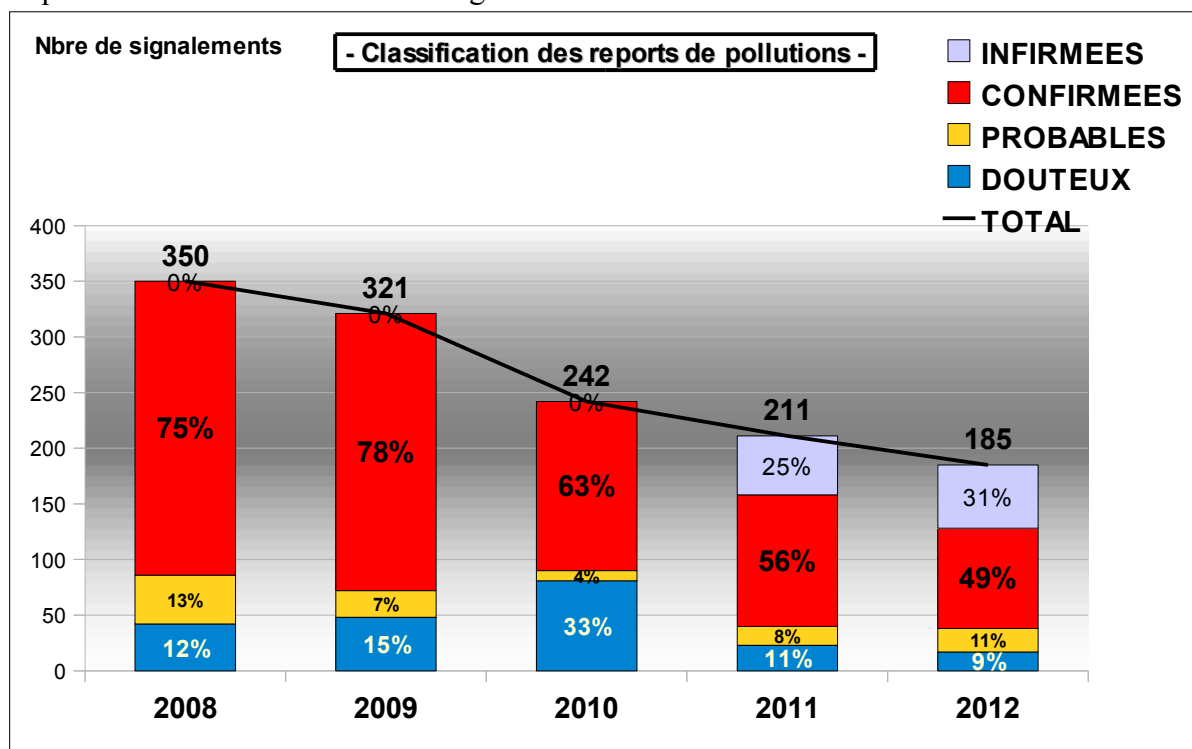
Les signalements de pollutions transmis au CROSSMED (centres de La Garde et d'Aspretto) atteignent, pour l'année 2012, le nombre de 185, soit **une diminution de 30%** par rapport à 2011.

Les signalements émanant de détection satellite ou de personnes non aguerries (témoins, pilotes d'aéronefs privés) font, si possible, l'objet d'investigations complémentaires diligentées par le CROSS afin de déterminer la réalité d'une pollution. On distingue ainsi 4 catégories de pollutions :

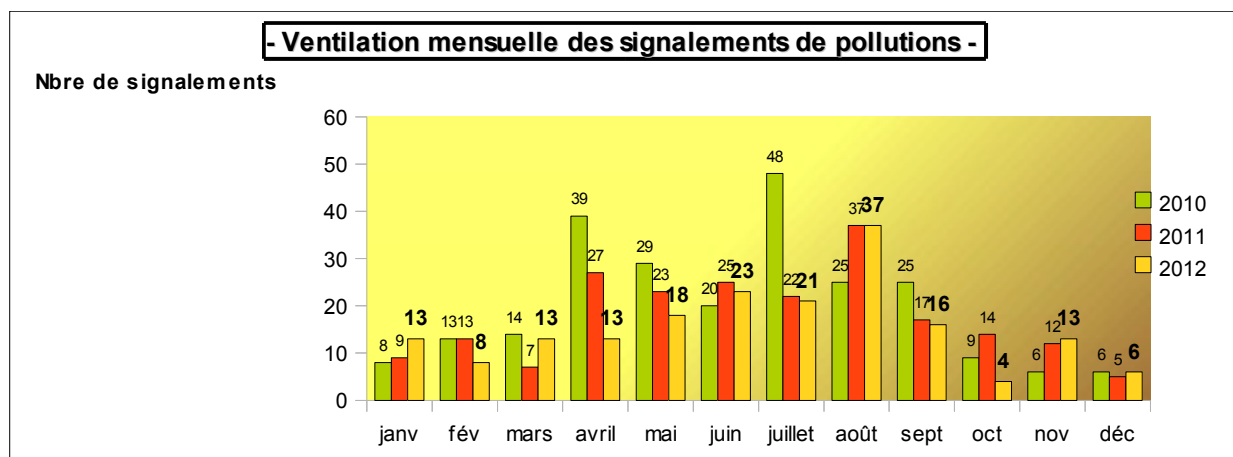
- **confirmée** : constat de pollution effectué un agent habilité ou expérimenté (*) ;
- **infirmée** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) infirmé par le constat d'un agent habilité ;
- **probable** : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) dont l'analyse du témoignage porte à croire en la présence d'une pollution ;

douteuse : constat de pollution effectué par un tiers (y compris satellite) dont l'analyse du témoignage ne permet pas de confirmer la réalité d'une pollution.

La répartition entre chacune des 4 catégories s'établit comme suit :



(*) On étend la notion d'agents habilités aux personnels expérimentés (ex : sapeurs pompiers) aguerris au traitement des pollutions



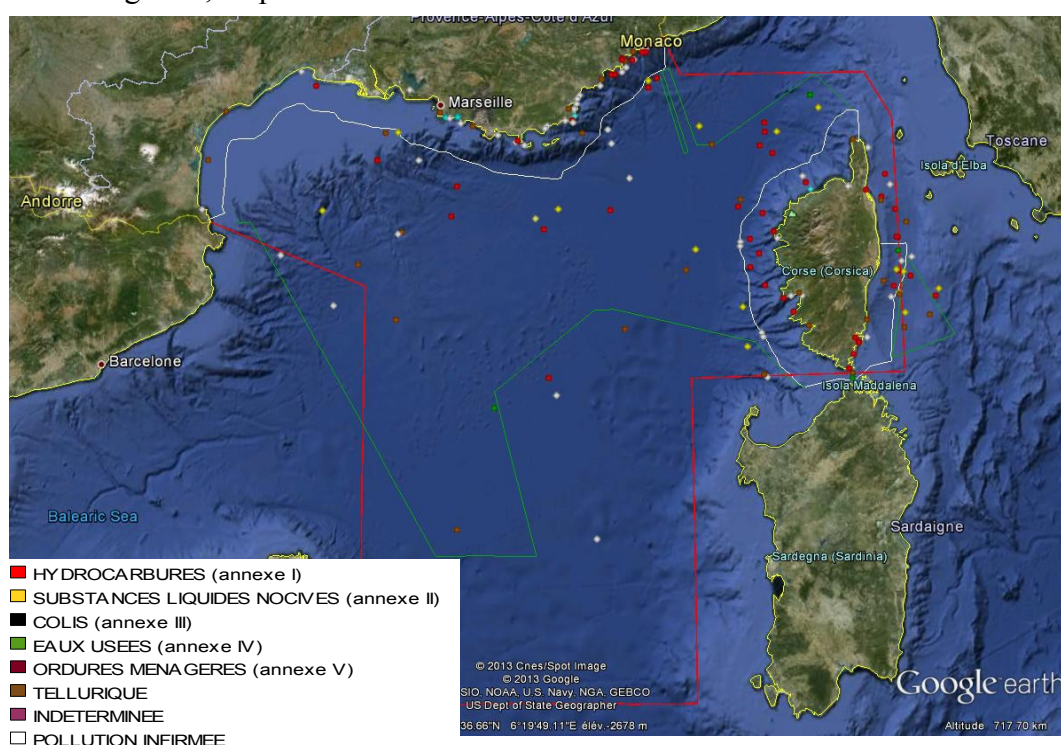
La saison estivale est celle pendant laquelle le nombre de signalements est le plus important de l'année. On attribue ce phénomène au pic d'activité nautique, notamment en zone littorale, lié à la fréquentation touristique (navires de plaisance) conjuguée au nombre accru de témoins.

La baisse importante observée au mois de juillet 2012 pourrait s'expliquer par les conditions météorologiques rencontrées. En effet, le vent soutenu sur de longues périodes (la moitié du mois a été couverte par un bulletin météorologique spécial) a occasionné une mer formée, propice à une dispersion naturelle et rapide des micro-nappes.

2- Répartition des pollutions

2.1. Positions des pollutions

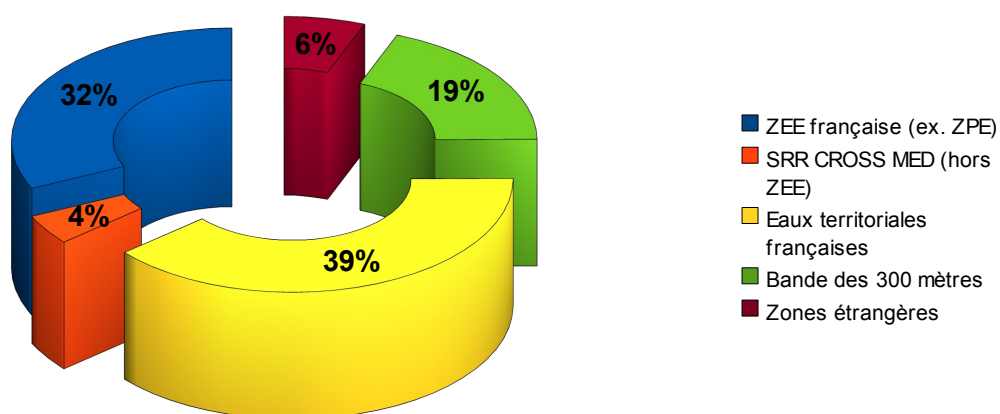
Pour le littoral continental, les pollutions se concentrent sur la Provence et la Côte d'Azur où la fréquentation est la plus forte. Pour la zone Corse, la côte orientale est la plus touchée, notamment dans le canal de Corse, route maritime très fréquentée. Au large, les pollutions se concentrent sur les autres axes de navigation, en particulier celui de Fos/Marseille - Bouches de Bonifacio.



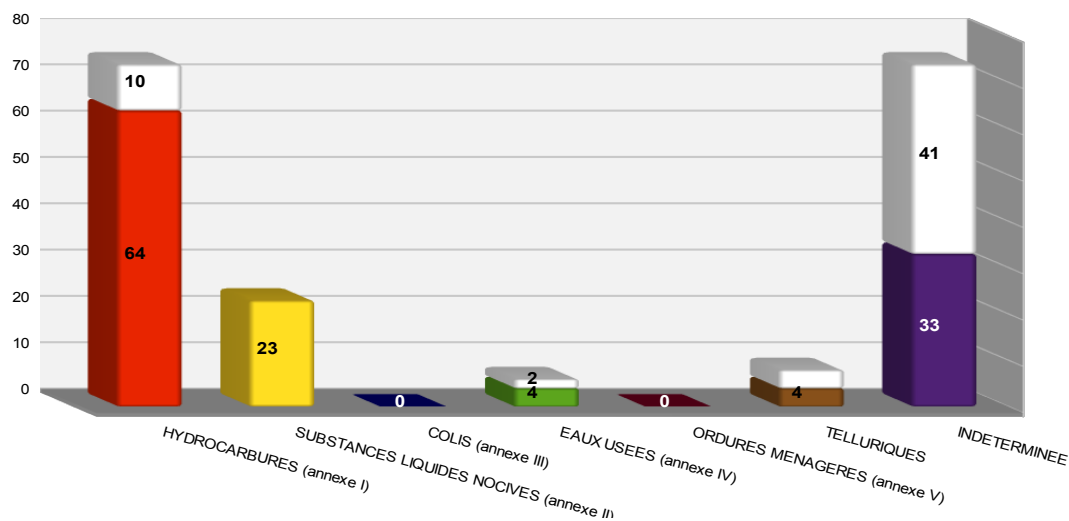
2.2. Répartition des pollutions par zones

Sur les 185 signalements exploités en 2012, près des 3/5 se situent en zone côtière: 19 % en zone littorale et 39% en mer territoriale. Le nombre important en zone littorale est dû à la forte fréquentation de la zone en période estivale.

La ZEE (qui n'inclut pas la mer territoriale) ne concentre que 36 % des reports de pollutions. Dans cette zone, la plupart des signalements sont effectués par les aéronefs de la Douane basés à Hyères ou via le système satellitaire européen CleanSeaNet.



2.3. Nature des pollutions



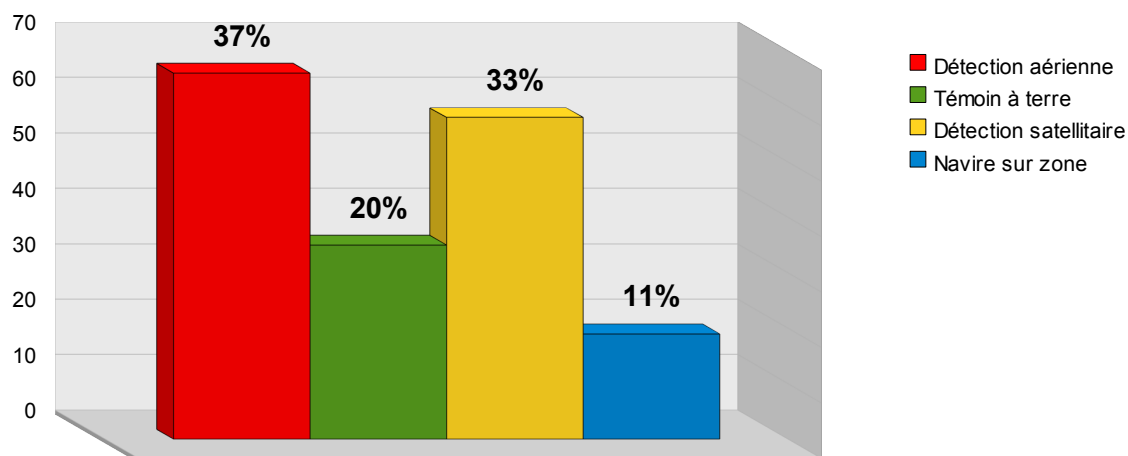
NB : les volumes de couleur blanche représentent la part de pollution « infirmées ».

La catégorie « Indéterminée » regroupe toutes les pollutions signalées par des témoins ou moyens de l'Etat qui n'étaient pas en mesure d'identifier la nature du polluant, ainsi que les détections satellitaires n'ayant pas pu être investiguées.

Le nombre d'opérations coordonnées par le CROSSMED est majoritairement lié aux **pollutions par hydrocarbures qui représentent 40% de la part totale**. Il s'agit le plus souvent d'irisations se dispersant naturellement ou par un simple brassage réalisé par un moyen nautique dépêché sur zone.

3- Origine des signalements

3.1. Répartition des reports de pollution



Les aéronefs de la Douane ont reporté 36 des 185 pollutions en témoignage initial. Les avions civils constituent l'autre source principale de signalement aérien (21 en 2012) mais avec une fiabilité moindre, les pilotes de la Douane et de la Marine Nationale étant formés à l'observation aérienne des pollutions et leurs machines disposant d'équipements spéciaux de télédétection.

La part des détections CleanSeaNet est en nette augmentation, tout particulièrement pour le large (ZEE). Le CROSSMED est le point de contact opérationnel français pour la Méditerranée de ce système de détection par satellite des pollutions mis en œuvre par l'agence européenne de sécurité maritime (AESM - EMSA).

3.2. Observations satellitaires par le système CleanSeaNet

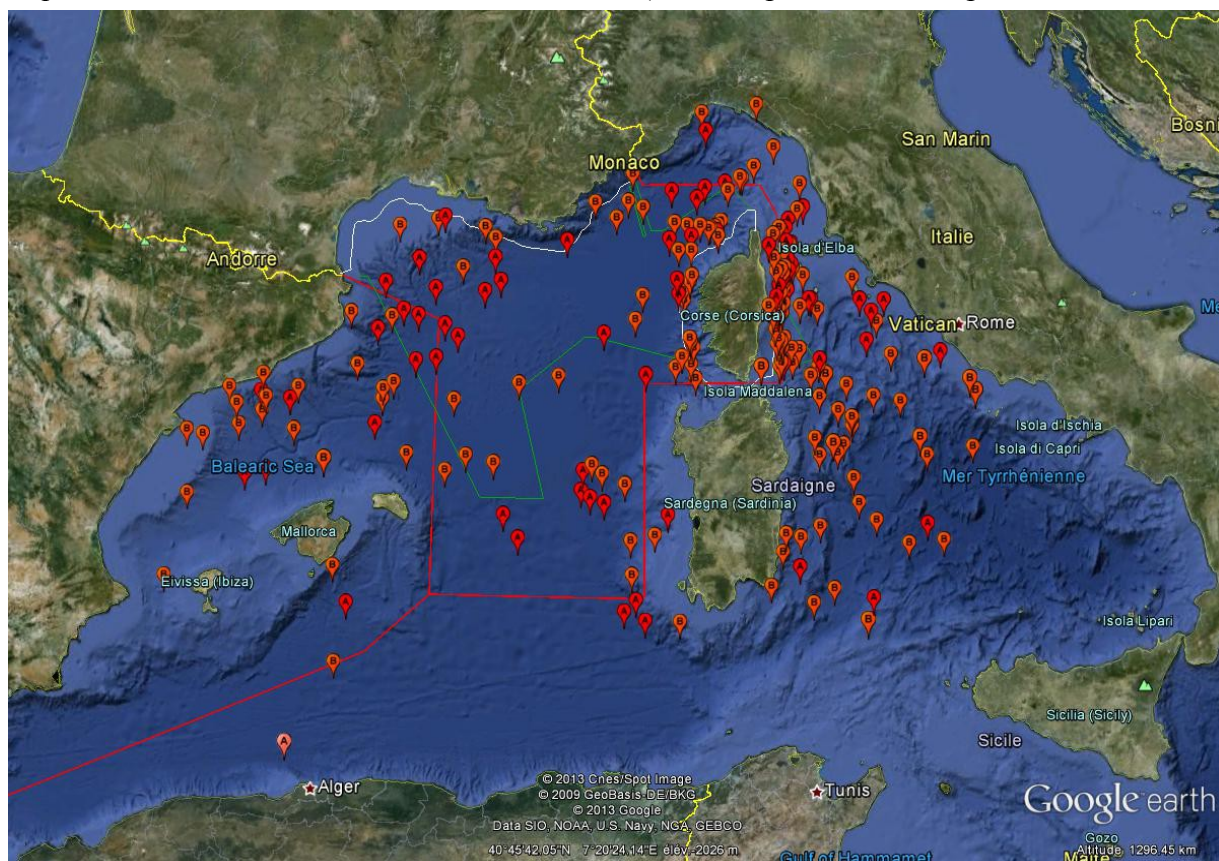
Sur la base des prévisions mensuelles des passages satellitaires de l'EMSA, la préfecture maritime de la Méditerranée, responsable de la coordination de la répression des rejets illicites, établit la programmation des créneaux d'acquisition. Celle-ci permet à la Douane et à la Marine Nationale de planifier des missions aériennes, voire des opérations combinant moyens nautiques et aéronefs. L'objectif est de pouvoir compléter une éventuelle détection satellitaire par le constat d'un agent habilité et d'engager des poursuites judiciaires en cas de flagrant délit de rejet illicite.

En 2012, le volume de passages a augmenté de 45 % par rapport à 2011 (**167 passages contre 114**). Les résultats des détections sont transmis, par les services de l'EMSA, au CROSSMED dans un délai d'environ 30 minutes après le passage du satellite.

Le bilan des 167 passages programmés est le suivant :

- 27 passages annulés ou avec une anomalie du satellite ;
- 61 passages sans aucune détection ;
- **48 passages reportant 98 détections en zone Française (ZEE ou SRR Française);**
- 31 passages avec uniquement des détections en SRR étrangères : dans ce cas, le CROSSMED contacte ses homologues concernés pour relayer l'information si elle n'a pas été déjà reçue.

A chaque détection est attribué un niveau de fiabilité (A : forte probabilité, B : probabilité moindre).



Près de la moitié des détections donne lieu à l'engagement d'un moyen, notamment aérien, afin de vérifier la réalité de l'existence d'une pollution. Les critères pris en compte pour décider d'engager un moyen, sous réserve de disponibilité opérationnelle, sont principalement la zone de la détection (proximité de la côte) et la taille de la nappe observée. Ainsi sur les 34 détections « A » et les 64 détections « B », 28 ont été investiguées pour 14 confirmations de pollutions avérées.

Les investigations peuvent avoir lieu plusieurs heures après la prise du cliché, ce qui peut expliquer la difficulté à relocaliser une pollution à cause de sa dérive ou de sa dilution.

La carte montre un lien entre le positionnement des détections satellites et certaines routes commerciales, notamment le canal de Corse, l'axe Gênes - Barcelone.

Le système CleanSeaNet permet d'associer une nappe de pollution supposée à la trajectoire AIS d'un navire (via le système européen SafeSeaNet). En 2012, aucun flagrant délit de rejet illicite n'a pu être constaté à partir d'une telle corrélation d'informations.

4- Faits marquants en 2012

Le 27 janvier 2012, le pétrolier « TREFIN ADAM » est surpris en flagrant délit de rejet de substances liquides nocives dans les eaux territoriales françaises à proximité des Bouches de Bonifacio. Le procès-verbal, dressé par le commandant de bord du Falcon 50 de la marine nationale est transmis au parquet près le TGI de Marseille qui décide de poursuivre le capitaine et l'amateur^(*).

(*) A la date de rédaction de ce bilan, le jugement du tribunal correctionnel de Marseille est mis délibéré, le procureur de la république ayant requis 300 000€ d'amende contre l'armateur et 75 000 € contre le capitaine.

Plusieurs jugements en 1^{ère} instance ont par ailleurs été prononcés pour des faits survenus au cours des années antérieures :

- condamnation de l'armateur et du capitaine du vraquier « BUKET » pour un rejet d'huile en 2008, constaté par un aéronef de la Marine nationale ;
- condamnation de l'armateur et du capitaine du transbordeur « CARTHAGE » pour une pollution par hydrocarbures en octobre 2009, constatée par un aéronef espagnol au cours de l'opération combinée « OSCAR MED » associant l'Espagne, la France et l'Italie ;
- condamnation de l'armateur et du capitaine du cargo « SDS RAIN » pour une pollution par hydrocarbures en avril 2010, constatée par un aéronef de la Douane.

Ces trois jugements ont été frappés d'appel.

5- Conclusion du bilan SURPOL

L'année 2012 a été marquée par une réduction du nombre de signalements de pollution de 30% par rapport à l'année 2011.

Près des 2/3 des reports de pollutions se situent dans la bande côtière. Ce constat, conjugué à la saisonnalité et au type de nappes (taille relativement réduite) permet d'établir un lien avec l'activité de plaisance et de transport de passagers. Plus au large, le nombre de rejets illicites d'hydrocarbures semblent diminuer.

IV. Mission *SURVEILLANCE des PÊCHES*

1- Transfert de la fonction de CROSS référent au CNSP

Les fonctions de CROSS « référent » du CROSS Méditerranée ont été transférées, le 1^{er} janvier 2012, au Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) implanté au sein du CROSS Atlantique à Etel (Morbihan). Créé officiellement par arrêté interministériel du 17 avril 2012, doté de moyens humains conséquents (une vingtaine de personnes), le CNSP a développé une expertise unique en France, tant dans la maîtrise de la réglementation des pêches, matière complexe mêlant textes internationaux, communautaires et nationaux, que dans le ciblage des actions de contrôle, permettant de gagner en efficacité dans l'utilisation des unités de contrôles.

C'est donc désormais le CNSP qui coordonne les actions de surveillance et de contrôle des pêches, sous l'autorité opérationnelle du directeur interrégional de la mer en Méditerranée agissant par délégation des préfets de Région PACA et Corse, dans le cadre du programme national bisannuel de contrôle, et exerce le contrôle opérationnel des moyens de l'Etat engagés dans ces missions.

2- Participation du CROSSMED au contrôle des pêches

Le CROSSMED continue toutefois de suivre l'activité de surveillance et de contrôle des pêches, notamment en période de tension, afin d'être en mesure d'intervenir, sous la respectabilité du préfet maritime, dans les événements constituant des troubles à l'ordre public.

Il soutient également l'action du CNSP dans le contrôle au débarquement du thon rouge sur le territoire français, en réceptionnant les préavis émis par les navires en VHF. Les éléments sont alors transmis au CNSP qui autorise ou non le débarquement et diligente une unité (Unité littoral des affaires maritimes, brigade de gendarmerie maritime ou départementale, etc...)

Ainsi, en 2012, le CROSSMED a traité 702 préavis de débarquement (contre 647 en 2011).

V. Mission *RENSEIGNEMENTS de SÉCURITÉ MARITIME*

1- La mission RSM du CROSSMED

La mission *Renseignement de sécurité maritime* (RSM) du CROSS Méditerranée s'articule autour des composantes suivantes :

- les avertissements de navigation, diffusés dans le cadre du service mondial d'avertissement de navigation (SMAN) ;
- les avertissements concernant la météorologie ;
- les prévisions météorologiques.

Les principaux fournisseurs de ces informations sont :

- Météo France : coordonnateur national pour la diffusion de l'information météorologique marine et responsable de l'élaboration et de la production des informations météorologiques. Le CROSS enregistre puis diffuse à heures fixes (bulletins côtiers et larges) ou toutes les heures (bulletins météorologiques spéciaux) les bulletins élaborés par les prévisionnistes de Météo France.
- Le Commandement en Chef de la Méditerranée (CECMED), dans ses fonctions de coordonnateur national délégué pour les avertissements urgents de navigation.

Les moyens de communication utilisés par le CROSSMED pour la diffusion de l'information nautique sont :

- le réseau VHF (radiotéléphonie) pour une diffusion dans la bande côtière jusqu'à au moins 20 milles nautiques des côtes (avec une portée réelle bien plus importante compte tenu de l'altitude des stations d'émission) ;
- les stations MF/HF (radiotéléphonie) pour une diffusion jusqu'à 300 milles des côtes ;
- la station NAVTEX pour une diffusion jusqu'à 300 milles des côtes.

2- Diffusion des bulletins météorologiques

2.1. Bulletins météorologiques côtiers (en phonie)

Pour assurer cette mission, le CROSSMED dispose de 11 émetteurs (5 émetteurs sur la façade continentale et 6 en Corse). Pour l'année 2012, ont été assurées (Corse et continent) :

- 11.774 vacations de bulletins côtiers
- 32.672 diffusions de bulletins météorologiques spéciaux (BMS) : un BMS est émis dès que le vent atteint force 7 Beaufort en rafales et diffusé alors toutes les heures par le CROSS. On constate que sur l'année 2012, un BMS côtier est émis pour au moins une des quatre régions 1 jour sur 2. Pour le seul mois de juillet : 1 jour sur 2 dans les quatre régions !

Le bulletin côtier de la zone Provence est en diffusion continue depuis l'émetteur du Coudon. Cette diffusion est devenue cyclique (1 lancement de bulletin toutes les 10 minutes) au printemps 2011. L'objectif à terme est d'étendre ce type de diffusion à l'ensemble de la façade méditerranéenne.

2.2. Bulletins météorologiques pour le large (en phonie)

Depuis 1999, le CROSSMED assure la diffusion des bulletins météorologiques pour le large, trois fois par jour, sur les fréquences 1696 Khz et 2677 Khz, à partir de sa station MHF de Porquerolles. **Le nombre de vacations assurées en 2012 est de 2150 bulletins réguliers et 1746 BMS.**

2.3. Diffusion NAVTEX

Le système NAVTEX permet une diffusion au large d'informations, sous forme écrite, à destination des navires équipés de récepteurs ad hoc. Cette diffusion s'effectue sur les fréquences 518 Khz pour le NAVTEX international et 490 Khz pour la diffusion en langue nationale.

En 2012, **3544 bulletins réguliers** nationaux et internationaux et **721 bulletins exceptionnels** ont ainsi été diffusés par le CROSS Méditerranée.

3- Diffusion des Avis URgents aux NAVigateurs

Le CROSS participe à la diffusion des AVURNAV par NAVTEX, les sémaphores de la Marine nationale étant chargés des diffusions en phonie sur la bande VHF marine. Ces AVURNAV sont émis par le bureau « information nautique » de CECMED et ont pour objectif de délivrer aux marins des informations liées à la sécurité de la navigation (avaries de signalisation maritime, obstacles à la navigation, exercices de tirs...).

4- REPCET (REal time Plotting of CETaceans)

Le CROSS Méditerranée est partenaire du système expérimental REPCET de report et de visualisation des cétacés, développé par l'association « Souffleur d'écumes » en lien avec le sanctuaire PELAGOS. Cet outil est destiné à éviter les collisions entre les mammifères marins et les navires, souvent mortelles pour les premiers et dangereuses pour les seconds. Les positions de cétacés sont saisies par les navires participant à l'expérimentation (appartenant respectivement à la Compagnie Méridionale de Navigation, France Télécom Marine, Costa Croisière et la SNCM) ou par le CROSSMED, sur le fondement de témoignages de navires ou aéronefs. Après un envoi par liaison satellitaire et traitement, chaque utilisateur peut alors visualiser toutes les informations et, pour chaque animal, se dessine sur la carte un cercle d'incertitude destiné à informer les marins de la présence potentielle d'un animal sur leur trajectoire.

Le CROSSMED centralise les observations de grands cétacés qui lui sont rapportées). Il vérifie et consolide ces informations selon le protocole établi avec «EcoOcéan». Après validation, les données sont diffusées via REPCET et portées ainsi à la connaissance des navires équipés, tant à des fins de sécurité maritime que de protection de la faune.

En 2012, sur un total de 202 observations émises par REPCET, 38 proviennent du CROSSMED (19%). Les cétacés représentent 61 % des observations, les autres étant des objets dérivants (en majorité des troncs d'arbres).

5- Conclusion du bilan RSM

La politique de maintenance des installations et la réactivité des agents du service technique du CROSSMED ont permis, sauf conditions météorologiques extrêmes (certaines stations de Corse sont parfois inaccessible en raison de l'enneigement), d'assurer la disponibilité quasi-permanente de de l'ensemble des stations radio, garantissant la bonne transmission des renseignements de sécurité maritime et, notamment des bulletins météorologiques, malgré de grosses difficultés de matériel avec les émetteurs NAVTEX.

La vocalisation des bulletins, sur laquelle travaillent les services de Météo France, en coopération étroite avec les CROSS, ainsi que l'extension géographique de la diffusion cyclique, devraient permettre d'améliorer prochainement la qualité du service de diffusion de la météorologie marine.

VI. Actions de prévention et relations publiques

Peu connues, les actions de « représentation » et relations publiques du CROSS sont pourtant essentielles et dépassent la simple démarche de rayonnement au profit du ministère du développement durable. En effet, il s'agit surtout, pour le centre, d'œuvrer à la consolidation de ses partenariats opérationnels ainsi qu'au développement d'une véritable politique de prévention des accidents sur le domaine maritime.

A l'endroit des partenaires, il s'agit de fluidifier les relations et résoudre ou prévenir les difficultés inhérentes au travail dans un cadre interministériel. Chaque visite constitue ainsi une occasion d'échange sur des thèmes liés au partenariat, qui vont des généralités au traitement de points de détails relatifs à une opération en particulier. Les visites de partenaires participent ainsi à l'"écoute client" et par là même, à la politique d'amélioration continue mise en place par le CROSSMED dans le cadre de la norme ISO 9001 :2008.

A l'égard des professionnels de la mer et des responsables de clubs, le CROSS s'attache à diffuser des messages de prévention, au travers notamment d'une participation active à des manifestations impliquant l'ensemble des acteurs de la chaîne des secours (assises de la plongée, briefing de sécurité de régates, stages de survie en mer).

Au profit du grand public, enfin, le CROSS constitue un vecteur efficace de diffusion de messages de prévention et de sensibilisation aux « gestes qui sauvent », que l'on peut résumer par le « **triple A** » du secours en mer :

- **Alerter** : informer ses proches de sa sortie, disposer soi-même des moyens de communication adaptés à son activité et à la zone fréquentée, etc...
- **Attendre** : être bien équipé, ne jamais quitter son flotteur
- être **Aperçu** : vêtements de couleur vive, matériels pyrotechniques, lampes, etc...

Au cours de l'année 2012, le CROSS Méditerranée s'est employé à rayonner par :

- l'accueil de nombreux visiteurs sur les sites de La Garde ou d'Aspretto, avec présentation des missions et diffusions de messages ciblés en fonction du public accueilli ;
- des interventions, conférences et autres animations de séances de simulateur au profit des écoles d'officiers de marine marchande ;
- plusieurs actions extérieures de représentation du CROSS, à l'occasion d'événements culturels et sociaux impliquant des partenaires, des marins ou des pratiquants de loisirs nautiques.

1- Visites des centres

Au cours de l'année 2012, en dehors du strict cadre des journées européennes du patrimoine, le centre principal de La Garde et le CROSSMED en Corse ont accueilli près de 1100 visiteurs.

On peut distinguer :

- **500 partenaires** : SNSM, équipages de moyens SAR, unités de la marine nationale, responsables et personnels des centres opérationnels, pompiers, gendarmes, etc.
- **200 marins, plaisanciers ou pratiquants de loisirs nautiques** dont :
 - 33 stagiaires et moniteurs d'écoles de loisirs nautiques (kitesurf, kayak de mer, plongée...)
 - 66 moniteurs et membres de clubs de plongée
 - 33 élèves d'écoles d'enseignement maritime
 - 51 plaisanciers (clubs nautiques)

- 180 étudiants et lycéens
- 120 « VIP », au premier rang desquels son ministre de tutelle, F. CUVILLIER (ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche) et le Secrétaire général de la mer, M. AYMERIC, ainsi que des autorités françaises et étrangères, des hauts-fonctionnaires en déplacement à Toulon et des partenaires industriels, notamment DCNS
- une centaine d'autres autres visiteurs : presse, associations diverses sans lien avéré avec la mer.

Répartition des visiteurs par catégories



L'édition 2012 des **journées européennes du patrimoine** a quant à elle été l'occasion d'accueillir au CROSS La Garde 991 visiteurs sur deux jours, à qui il a été proposé une présentation du service et, au delà, une présentation de l'organisation des secours en mer. Deux des partenaires principaux étaient représentés, avec la participation de la station SNSM de La Ciotat et la présence de l'hélicoptère Dauphin du détachement de service public de la Marine Nationale de Hyères.

2- Actions de prévention et de formation

Le CROSS a participé en 2012 à de multiples actions de prévention au profit de deux types de public : les usagers de la mer et les partenaires institutionnels ou occasionnels.

2-1 Actions au profit des usagers de la mer :

Il s'agit ici, pour l'essentiel, d'une participation active du CROSS en tant qu'intervenant à l'occasion de stages, assises et séminaires organisés au profit de pratiquants et de professionnels des loisirs nautiques, notamment de la plongée. Chacune de ces interventions a intégré à la fois un volet préventif et un volet « curatif » : occasion de rappeler les règles à appliquer pour une transmission et une prise en compte optimales des alertes. Il convient de noter, au titre de ces actions, la tenue en 2012, deux 4 séminaires ou assises de la plongée, organisés par la préfecture maritime de la Méditerranée (Assises régionales de la plongée), la Direction départementale de la cohésion sociale du Var et le comité 34 de la Fédération française d'études et de sports sous-marins, qui ont permis de toucher un total de 174 clubs.

2-2 Actions au profit des partenaires institutionnels ou occasionnels :

Deux types d'actions ont été conduites par le CROSS en 2012 :

- l'une, qui s'inscrit dans le cadre de la politique du CROSSMED de renforcement des liens avec les partenaires opérationnels (et notamment avec la SNSM), a consisté à reconduire le stage de formation des patrons de canots et vedettes SNSM à la fonction de « *On Scene Coordinator* » (OSC). Un stage OSC SNSM a ainsi été organisé au cours du mois mars 2012, qui a permis la formation de 15 bénévoles de canots tous temps et de vedettes ;
- l'autre, qui a conduit le CROSS à initier les officiers-élèves de marine marchande de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime de Marseille à cette même fonction d'OSC, au travers de l'animation de séances de simulateur passerelle consacrées au sauvetage en mer.

CONCLUSION

* *
*

Le CROSS Méditerranée a bénéficié d'une forte exposition médiatique, conséquence d'une actualité riche et tragique : « 20 h » de TF1 et France 2, journaux régionaux de France 3, de nombreux articles dans la presse régionale et reprises de dépêches AFP dans la presse écrite nationale. Pilotées par le bureau communication de la préfecture maritime, ces occasions sont systématiquement mises à profit pour relayer des messages de prévention.

* *
*

La modernisation des équipements du CROSS se poursuit. Après la mise en service, en mars 2011, du nouveau Système de Gestion des Voies de Transmission (SGVT), qui permet de piloter le réseau radio du CROSS à partir d'un simple écran tactile, l'année 2012 a été marquée par le développement du nouveau système de conduite des opérations SECMAR baptisé « MARYLIN ».

Le CROSS Méditerranée, en lien avec l'industriel, a pris une part très active au développement de ce projet qui sera mis en exploitation opérationnelle en 2013.



- Salle opération du CROSSMED La Garde - Poste de travail intégré « MARYLIN » -

LISTE DE DIFFUSION

- **SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER - ORGANISME SECMAR/CoFGC**
- **REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA FRANCE À L'OMI (LONDRES)**
- **MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
MINISTÈRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE**
 - *Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)*
 - *Bureau Enquête Accident (BEA) Mer*
 - *Direction des Affaires Maritimes (DAM)*
 - *Sous-direction de la sécurité maritime*
 - *Bureau SM1*
 - *Bureaux AM1 & AM3*
 - *Mission de la navigation de plaisance*
 - *Ecole Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer*
 - *Directeur/Chargé de formation CROSS*
 - *Centre d'Etudes techniques maritimes et fluviales (CETMEF)*
- **AUTORITÉS ÉTRANGÈRES**
 - *Principauté de Monaco :*
 - *Direction des Affaires Maritimes*
 - *Direction de la Police Maritime et Aéroportuaire*
 - *MRCC ROMA*
 - *MRCC MADRID*
- **DIRECTIONS INTERRÉGIONALE DE LA MER MÉDITERRANÉE**
 - *Directeur/DSM/Délégué Corse*
- **PRÉFECTURE MARITIME DE LA MÉDITERRANÉE**
 - *Adjoint PREMAR*
 - *Division Action de l'Etat en mer (AEM)*
 - *Bureau de communication régional (OCR)*
- **PRÉFECTURES DE ZONE DE DÉFENSE**
 - *EMZ/COZ Sud (Valabre)*
- **PRÉFECTURE DE RÉGION**
 - *Languedoc-Roussillon*
 - *Provence-Alpes-Côtes d'Azur*
 - *Corse*
- **PRÉFECTURES DE DÉPARTEMENT**
 - *Pyrénées-Orientales*
 - *Aude*
 - *Gard*
 - *Var*
 - *Alpes-Maritimes*
 - *Haute-Corse*
- **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA COHÉSION SOCIALE DU VAR (JEUNESSE ET SPORT)**
- **DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER / DÉLÉGATIONS A LA MER ET AU LITTORAL**
 - *Pyrénées-Orientales/Aude*
 - *Hérault/Gard*
 - *Bouches du Rhône*
 - *Var*
 - *Alpes-Maritimes*

- Haute-Corse
 - Corse du Sud
- **CENTRE RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE/MRCC**
- Gris-Nez
 - Jobourg (+ Centre référent principal SURPOL)
 - Corsen
 - Etel (+Centre National de Surveillance des Pêches)
 - Antilles - Guyane
 - Réunion
 - Nouméa
 - Papeete
- Établissements d'Enseignement Professionnel Maritime
- École Nationale Supérieure Maritime – Centre de Marseille
 - Lycée de la mer « Paul Bousquet » (Sète)
 - Lycée de la mer « Jacques Faggianelli » (Bastia)
- **CENTRE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES**
- PACA-Corse/Marseille
 - Sète
- **SERVICE DES PHARES ET BALISES**
- Ouest Méditerranée
 - Est-méditerranéen
 - Corse du Sud
 - Haute-Corse
- **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA DOUANE**
- COD Marseille
 - BSAM Hyères (avions - hélicoptère)
- **MARINE NATIONALE**
- CECMED :OPS/COM/OPSCOT
 - Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT TOULON)
 - BAN Hyères : Commandement BAN - Flotilles 31F (CAIMAN) - Flotille 35F (DAUPHIN SP)
 - BAN Lann Bihoué : Flotilles 21F & 23F (ATLANTIC 2) - Flotille 24F (FALCON 50M)
- **GENDARMERIE NATIONALE ET MARITIME**
- Région de gendarmerie Sud (Marseille)
 - Région de gendarmerie Corse (Ajaccio)
 - Groupement de gendarmerie maritime de la Méditerranée
 - Détachement aérien de la gendarmerie de Montpellier
 - Section aérienne de la gendarmerie de Hyères
 - Détachement aérien de la gendarmerie de Ajaccio
- **SÉCURITÉ CIVILE (BASES HÉLICOPTÈRES)**
- Perpignan (Dragon 66)
 - Montpellier (Dragon 34)
 - Marignane (Dragon 131/132)
 - Le Luc (Dragon 83)
 - Cannes (Dragon 06)
 - Bastia (Dragon 2B)
 - Ajaccio (Dragon 20)
- **SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**
- Siège (Paris)
 - Délégués Départementaux (pour servir stations et CFI)
 - Pyrénées-Orientales/Aude
 - Hérault/Gard
 - Bouches du Rhône

- Var
- Alpes-Maritimes
- Haute-Corse
- Corse du Sud

➤ **SERVICES DÉPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS**

- *Directeur & CODIS 66*
- *Directeur & CODIS 11*
- *Directeur & CODIS 34*
- *Directeur & CODIS 30*
- *Directeur et CODIS 13*
- *Amial commandant le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille & COSSIM*
- *Directeur & CODIS 83*
- *Directeur & CODIS 06*
- *Directeur & CODIS 2A*
- *Directeur & CODIS 2B*

➤ **SERVICES D'AIDE MÉDICALE URGENTE**

- *Centre de Consultation Médicale Maritime/SAMU 31B*
- *SAMU de coordination médicale maritime/SAMU 83*
- *SAMU de coordination médicale maritime//SAMU 2A*
- *SAMU 66*
- *SAMU 11*
- *SAMU 34*
- *SAMU 30*
- *SAMU 13*
- *SAMU 06*
- *SAMU 2B*

➤ **ARMÉE DE L'AIR : CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE (RCC) LYON – EH 01.044 SOLENZARA**

➤ **CENTRE DE CONTRÔLE DE MISSION (FMCC) TOULOUSE**

➤ **CENTRE DE DOCUMENTATION DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATION SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX**

➤ **CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES (CSNPSN)**

➤ **INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)**

➤ **PRESSE ÉCRITE ET AUDIOVISUELLE**

- *Le Marin*
- *Bateaux*
- *Voiles et Voiliers*
- *Voile Magazine*
- *Moteur Boat Magazine*
- *Cabotage*
- *La Dépêche du Midi*
- *Midi-Libre*
- *La Provence*
- *La Marseillaise*
- *Var Matin*
- *Le courrier du Var*
- *Nice Matin*
- *Corse Matin*
- *AFP*
- *France 3 Var*
- *France Bleu Provence*
- *RCF Toulon*