

BILAN ANNUEL

Direction
des Affaires Maritimes

Direction Interrégionale
de la mer Manche Est
Mer du Nord

Centre
régional opérationnel de
surveillance et de
sauvetage

6/03/2015

Données – clefs

Année 2014

CROSS Gris Nez



Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
et de l'Énergie

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	2/03/2015	
2	6/03/2015	

Affaire suivie par

Directeur du CROSS GRIS NEZ – AC2AM GORON
Tél. : 03 21 87 21 87 / Fax :03 21 87 78 55
Courriel : michel.goron@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

Michel GORON
Jérôme PERES
Célia MONAMY
Camille BOURGEON

Relecteurs

Michel GORON
Jérôme PERES

Référence(s) Internet

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-missions-des-CROSS-Centres.html>

<http://www.cross-grisnez.developpement-durable.gouv.fr>

SOMMAIRE

SOMMAIRE	Page 3
INTRODUCTION	Page 4
GLOSSAIRE	Page 5
<u>I RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)</u>	Page 7
<i>I/1 Synthèse de l'année</i>	<i>Page 7</i>
<i>I/2 Bilan humain</i>	<i>Page 18</i>
<i>I/3 Bilan par activité</i>	<i>Page 22</i>
<i>I/4 Répartition géographique</i>	<i>Page 26</i>
<i>I/5 Faits marquants</i>	<i>Page 27</i>
<i>I/6 Conclusion du bilan SAR</i>	<i>Page 32</i>
<u>II SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME</u>	Page 34
<i>II/1 Objectifs réglementaires spécifiques</i>	<i>Page 34</i>
<i>II/2 Nombre et type de navires</i>	<i>Page 37</i>
<i>II/3 Synthèse sur les contrevenants</i>	<i>Page 43</i>
<i>II/4 Faits marquants</i>	<i>Page 44</i>
<i>II/5 Conclusion du bilan SURNAV</i>	<i>Page 46</i>
<u>III DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE</u>	Page 48
<u>IV SURETE</u>	Page 49
CONCLUSION	Page 53
LISTE DE DIFFUSION	Page 55

INTRODUCTION

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) de Gris Nez est un service spécialisé de la Direction des affaires maritimes, relevant du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Placé sous l'autorité organique du directeur interrégional de la mer pour la Manche Est et la mer du Nord, il exerce ses compétences de la frontière belge au cap d'Antifer (SRR Gris nez).

Le présent document fait état des données chiffrées permettant d'apprécier le volume d'activité propre au CROSS pour l'année 2014 et souligne les tendances observées dans ses domaines d'attribution qui sont les suivants :

1. Mission de recherche et de sauvetage (MRCC), cette composante étant scindée en deux chapitres qui traitent respectivement des opérations en zone de responsabilité française (SRR Gris Nez) et des opérations en zone internationale, puisque le CROSS Gris Nez exerce la fonction de point de contact SAR international pour la France,
2. Mission de surveillance de la navigation maritime, en soulignant que le centre exerce les missions de service du trafic maritime (STM) et de service d'assistance maritime (MAS),
3. La mission de diffusion de l'information nautique, qui comprend la diffusion des bulletins météorologiques élaborés par Météo France ainsi que des informations relatives à la sécurité de la navigation,
4. La mission « Sûreté » : le CROSS Gris-Nez centralise les alertes émises par les navires de commerce sous pavillon français, conformément à la convention SOLAS et au code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).

Il convient également de noter que ce rapport d'activité ne traite pas des actions propres à la surveillance des pollutions maritimes. En effet, depuis février 2011, le CROSS Jobourg est le "centre référent" pour la coordination des opérations de recherche et de détection des pollutions pour la zone PREMAR Manche-Mer du Nord. Le CROSS Gris Nez n'effectue plus à ce titre qu'un relais d'informations à ce centre référent.

Les missions du CROSS Gris-Nez sont réalisées grâce à l'implication des 49 agents civils et militaires du centre, qu'ils relèvent de services opérationnels ou transversaux :

- les services Opérations et Navigation, composés d'officiers marins de la Marine nationale mis à disposition de la Direction des affaires maritimes,
- le service Technique (personnels civils et militaires),
- le service Administratif (personnels civils),
- le service Vie courante (personnels militaires).

GLOSSAIRE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS EMPLOYES

- ANED** : Assistance aux navires en difficulté
- ASN** : Appel sélectif numérique, encodage de message sur VHF
- ATL2** : Avion bimoteur de la marine nationale spécialisé dans la lutte anti-sous-marine et dans la recherche en mer
- BMC** : Bulletin météorologique côtier
- BMS** : Bulletin météorologique spécial
- CNIS** : Service d'information pour la navigation dans le détroit (Channel navigation information service)
- CODIS** : Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
- CORG** : Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
- COSPAS SARSAT** : Constellation de satellites assurant la circulation des alertes de détresse en provenance des balises émettant sur la fréquence 406,025 MHz
- COZ** : Centre Opérationnel de Zone (Sécurité Civile)
- CRO** : Message de compte rendu obligatoire
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- DEFREP** : Message d'avarie (Deficiency report)
- CSN** : Centre de sécurité des navires
- DIV** : Opération ne rentrant pas dans les catégories SAR ou MAS
- DST** : Dispositif de séparation de trafic
- DSUWG** : Groupe de travail des usagers du Détroit (Dover strait user working group)
- GW** : « Guépard Whisky » nom de usuel de l'hélicoptère Dauphin de service public de la marine nationale basé au Touquet
- INMARSAT** : International maritime satellite organization - Compagnie de télécommunication
- INMARSAT C** : Message de type telex (texte)
- ISPS** : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
- JOM** : Manuel opérationnel commun (Joint operational manual)
- MAS** : Terme emprunté à l'OMI pour désigner l'assistance aux biens
- MCA** : Maritime and Coastguard Agency – gardes côtes britanniques
- MN** : Mille nautique ou mille marin, équivaut à 1 nœud (1,85200 km)
- MRCC** : Maritime Rescue & Coordination Centre – terme désignant les CROSS à l'étranger
- NEARMISS** : Situation de presque accident
- OMI** : Organisation Maritime Internationale
- ORSEC** : Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
- PAV** : Planche à voile, englobe les appellations windsurf, funboard
- Pêcheur** : Marin embarqué à bord d'un navire de pêche professionnel
- Plaisancier** : Personne à bord d'un voilier, d'une vedette/pneumatique moteur, ou engin motorisé
- RIAS** : Remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage
- SAFETYNET** : Diffusion de renseignements sur la sécurité maritime par satellite
- SAR** : Search and Rescue - Recherche et sauvetage

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIG : Système d'Information Géographique
SMDSM : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
SPOC : Sar Point of Contact – point centralisateur
SRR : Search and Rescue Region – zone de compétence recherche et sauvetage
SRU : Search and rescue unit – moyen spécialisé dans le sauvetage en mer
SUP : Stand up paddle (planche de surf de gros volume propulsé par une pagaie)
SUR : Opération lié à la sûreté du navire (code ISPS)
SURNAV : Surveillance de la navigation
SURPIC AMVER : Système américain de compte rendu participatif (navires de commerce)
TR : Opération transférée à un autre CROSS car située dans sa zone de compétence
USCG : Garde-côtes américains
UTC : Temps universel coordonné
VHF/MF/HF : Radio marine en petites, moyennes et grandes ondes
VNM : Véhicule nautique motorisé (scooter des mers, jet-ski...)
VTS : Service de trafic maritime (Vessel traffic system)
WETREP : Système de compte-rendus pour les pétroliers (>600 tpl) évoluant en zone maritime particulièrement vulnérable (Western European Tanker Report).

I/ BILAN RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)

Le nombre total des **opérations de sauvetage et d'assistance maritimes** auxquelles le CROSS Gris-Nez a participé en 2014 - zone de responsabilité de Gris-Nez et rôle de point de contact national et international - s'élève à **1515** (1209 en 2012 et 1274 en 2013), soit une augmentation d'activité d'environ **16%**.

Dans sa zone de compétence nationale, sous l'autorité du Préfet maritime de la Manche et la mer du Nord, le CROSS Gris-Nez a coordonné **615 opérations** (**453 en 2013, soit une augmentation de 26 %**).

Dans le cadre de ses missions internationales conduites sous l'autorité du secrétariat général à la mer, le CROSS Gris-Nez a participé à **900 opérations de sauvetage ou d'assistance** (**821 en 2013 soit une augmentation de 9%**). Parmi ces 900 opérations, le CROSS Gris-Nez a procédé à la réception, au traitement puis à la retransmission d'une alerte de détresse vers d'autres MRCC français pour **122 opérations**.

Au titre de sa mission de point de contact national pour les alertes de sûreté maritime (piraterie et attaques à main armée contre les navires), le CROSS Gris-Nez a participé à **27 opérations**.

I/1- Synthèse de l'année

Le bilan d'activité 2014 est marqué, comme celui de 2013, par une sensible augmentation du nombre global d'opérations.

Le nombre d'opérations coordonnées au sein de sa SRR a en effet augmenté de près de 26 % par rapport à 2013. Le nombre d'opérations gérées dans le cadre de sa mission internationale a légèrement progressé par rapport à l'année précédente.

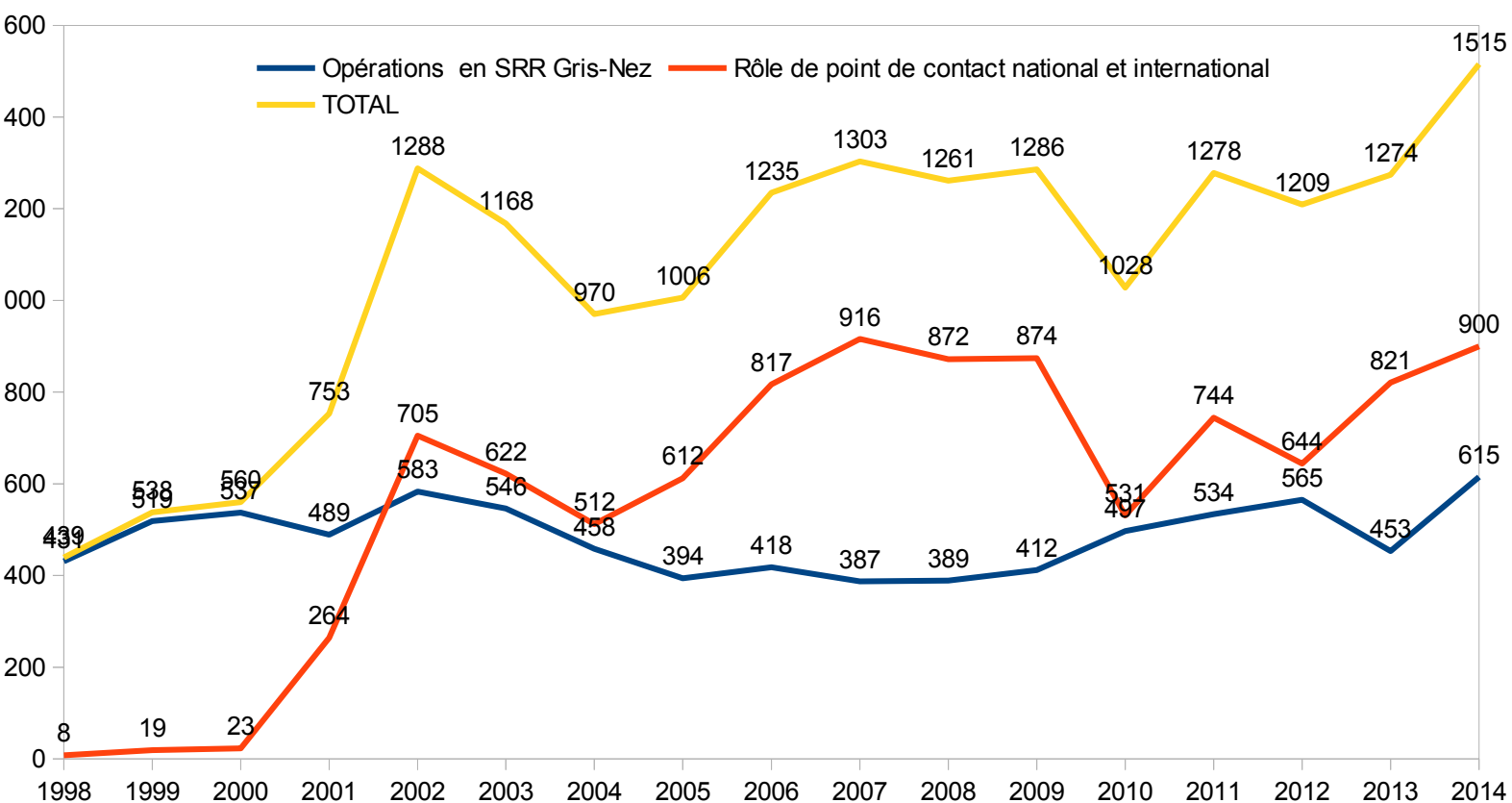
La nette augmentation du nombre d'opérations d'assistance et de sauvetage coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR s'explique essentiellement par la comptabilisation, dans les statistiques 2014, des opérations d'assistance aux navires de plus de 300 UMS, autrefois non comptabilisées. En outre, les opérations d'assistance aux navires de moins de 300 UMS ont également augmenté en 2014.

En revanche, les chiffres relatifs aux autres types d'opérations restent stables, excepté pour les opérations classées en divers, elles aussi en augmentation.

Les efforts de prévention fournis par les acteurs publics du sauvetage et de leurs partenaires, ainsi que les progrès techniques associés à la forte présence de navires et marins professionnels dans le détroit du Pas-de-Calais, constituent les principales explications à la stabilité du nombre d'opérations de sauvetage.

Le nombre d'opérations gérées au titre des missions internationales du CROSS connaît une légère augmentation, laquelle s'explique par le nombre croissant de navigateurs plaisanciers hauturiers français dans le monde ainsi que par le référencement du CROSS Gris-Nez comme un centre de sauvetage efficace par de nombreux pavillons (au titre notamment des détresses INMARSAT C).

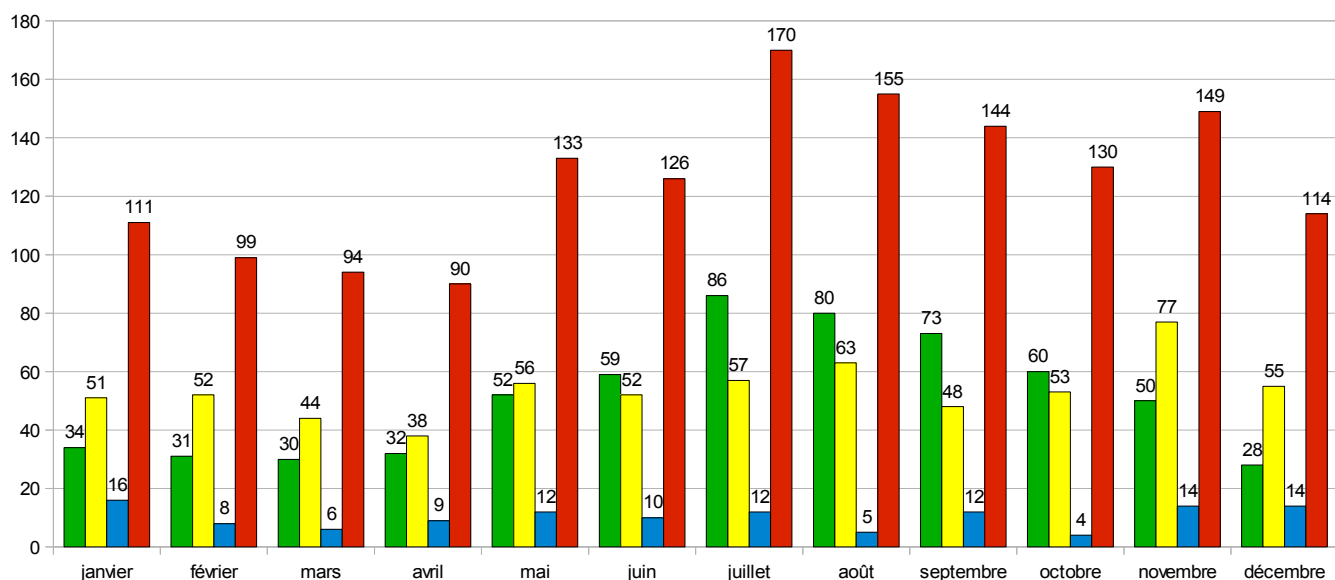
Evolution du nombre d'opérations



Comme chaque année, le CROSS Gris-Nez connaît un pic important d'activité durant la période estivale.

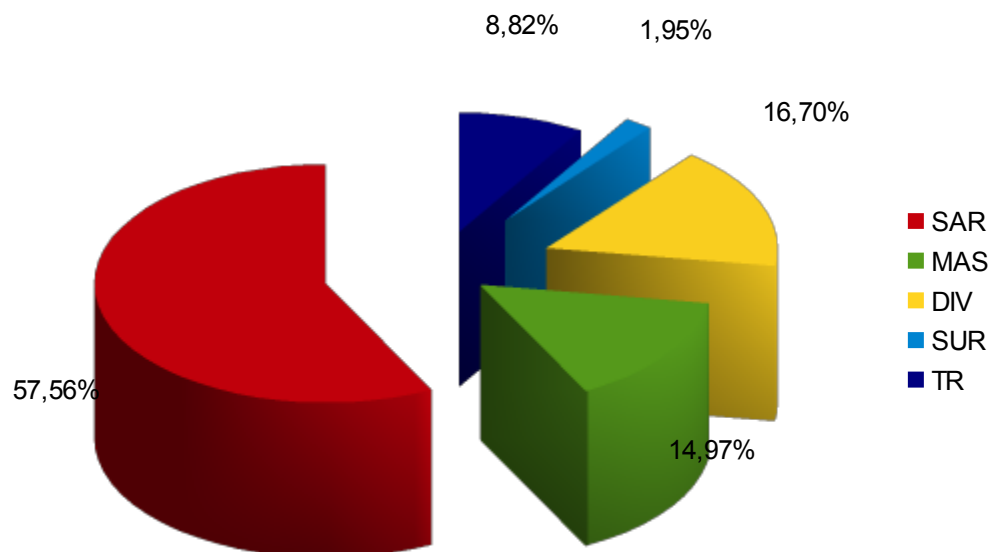
Activité mensuelle

- Total SRR GN
- Total international
- Opérations transférées vers les autres CROSS français au titre de la mission SPOC
- Total activité



Les opérations du CROSS Gris-Nez sont principalement conduites dans le cadre de la mission de recherche et de sauvetage en mer. Les opérations d'assistance ainsi que les opérations diverses représentent également un volume important d'activité du CROSS. Viennent enfin les opérations conduites dans le cadre de la mission de point de contact national en matière de sûreté maritime.

Typologie des opérations 2014



I/1.1 Activité en SRR Gris-Nez

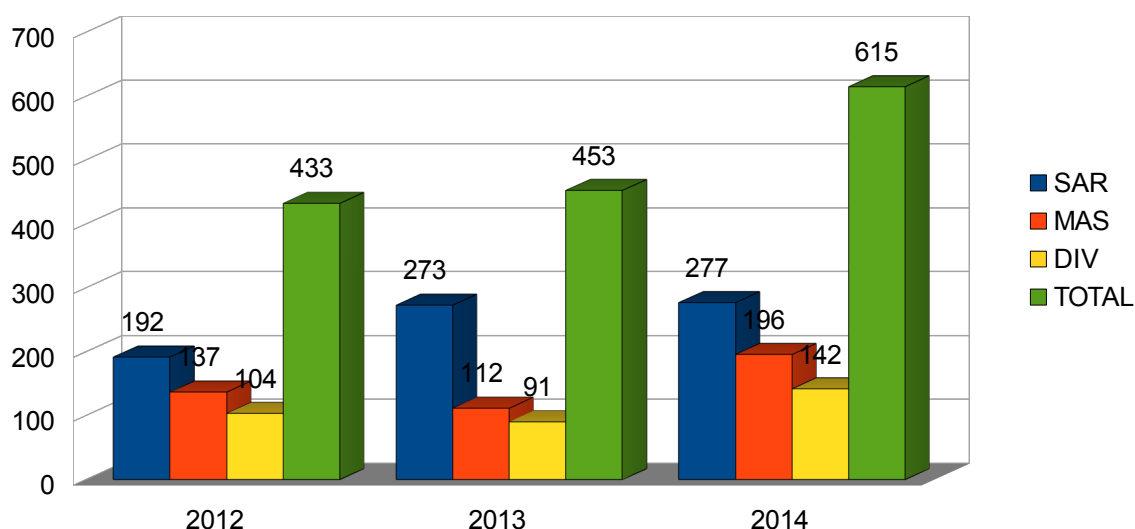
Le total des opérations SAR, MAS et DIV dans la SRR a augmenté de 26 % par rapport à l'année précédente.

Le nombre d'opérations SAR est stable depuis 2013. Le maintien du nombre d'opérations s'explique essentiellement par l'accroissement de l'activité du CROSS pendant la période estivale, conformément au pic d'activités mise en lumière par l'illustration dédiée aux chiffres mensuels présentée *supra*. La pratique des loisirs nautiques est à l'origine de cette augmentation.

L'augmentation des chiffres relatifs aux opérations MAS s'explique essentiellement par la comptabilisation, dans les statistiques 2014, des opérations d'assistance aux navires de plus de 300 UMS, autrefois non comptabilisées. En outre, le nombre d'opérations MAS pour les navires de moins de 300 UMS a augmenté en 2014.

Le nombre des opérations classées en divers a également augmenté en 2014. Cette augmentation s'explique notamment par l'augmentation des découvertes d'engins explosifs (17 en 2013 et 33 en 2014) et par une ouverture plus courante d'opérations pour suivi de sujets pour lesquels le CROSS n'est pas directement compétent mais possède un intérêt à les suivre (ports, plages, bas de falaise, etc).

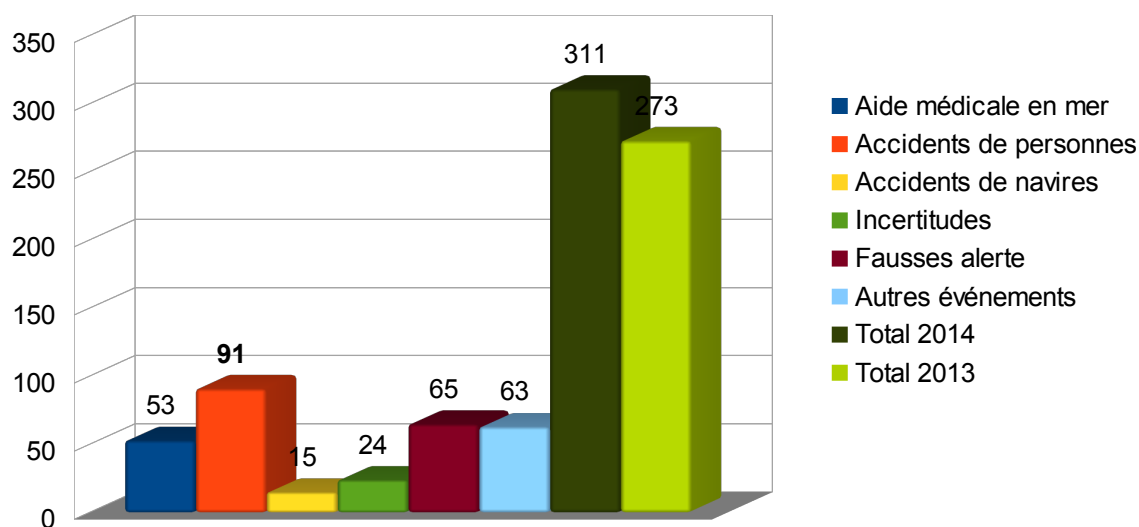
Evolution de la typologie des opérations



I/1.1.1 Typologie des opérations SAR

La typologie des opérations de recherche et de sauvetage en mer en zone Gris-Nez résulte de la forte concentration de flottilles de navires de pêche et de navires de commerce, notamment dans le détroit du Pas-de-Calais. L'activité de pêche est en effet marquée par une importante accidentologie, tant d'un point de vue humain que matériel. Par ailleurs, les navires de commerce et de transport de passagers (liaisons trans-manche et lignes de croisières maritimes vers le nord de l'Europe) constituent une source majeure de consultations médicales et, le cas échéant, d'évacuations sanitaires ou médicalisées.

Typologie opérations SAR SRR Gris-Nez



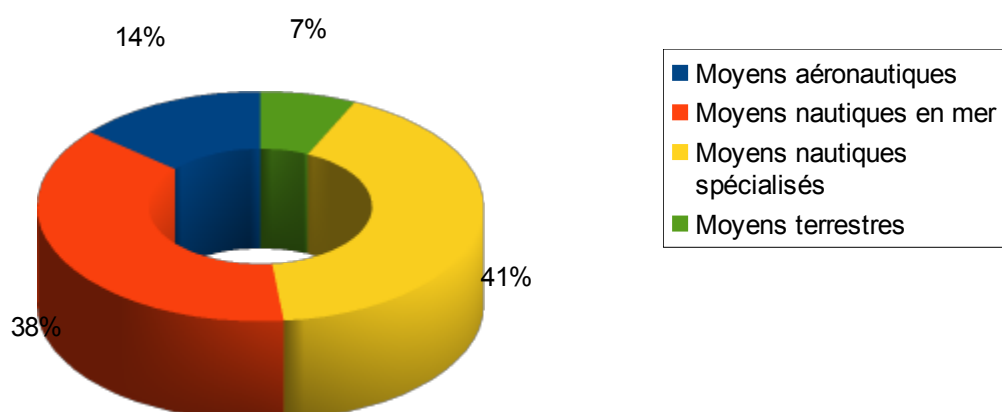
En matière d'aide médicale en mer, les **53** opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez se répartissent de la manière suivante :

- **6** évacuations médicalisées par un vecteur aéronautique ;
- **31** opérations de soins à bord sans déroutement, mais débouchant par un accueil à quai des victimes ;
- **10** opérations comprenant des soins à bord avec déroutement du navire ;
- **6** évacuations sanitaires par un vecteur aéronautique.

I/1.1.2 Typologie des moyens mis en œuvre

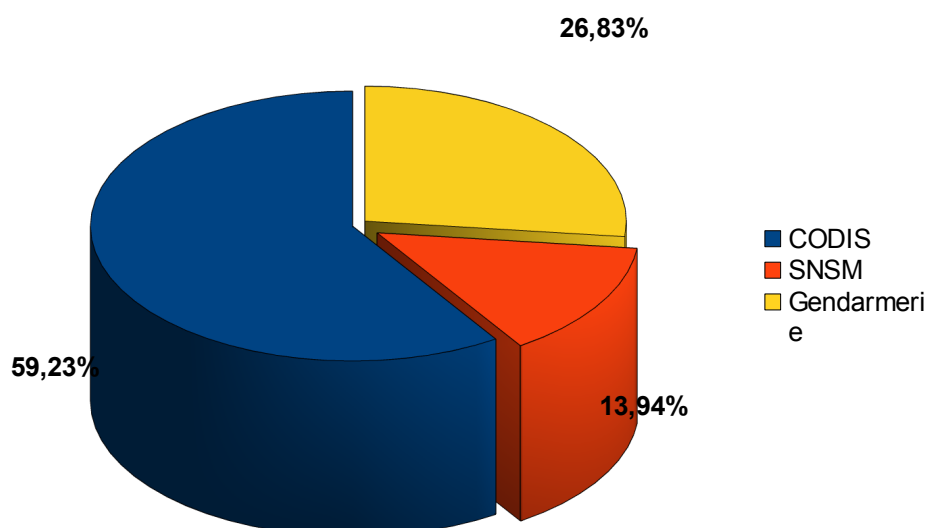
Le CROSS Gris-Nez a mis en œuvre en grande majorité des moyens nautiques pour un total de près de **527 heures**. Des moyens aéronautiques ont été sollicités pour un total de **92 heures**. Dans le cadre de ses opérations situées en proche côtier, le CROSS Gris-Nez a également fait appel à des moyens terrestres ou côtiers pour un total de près de **47 heures**.

Répartition des moyens mis en œuvre dans une opération SAR



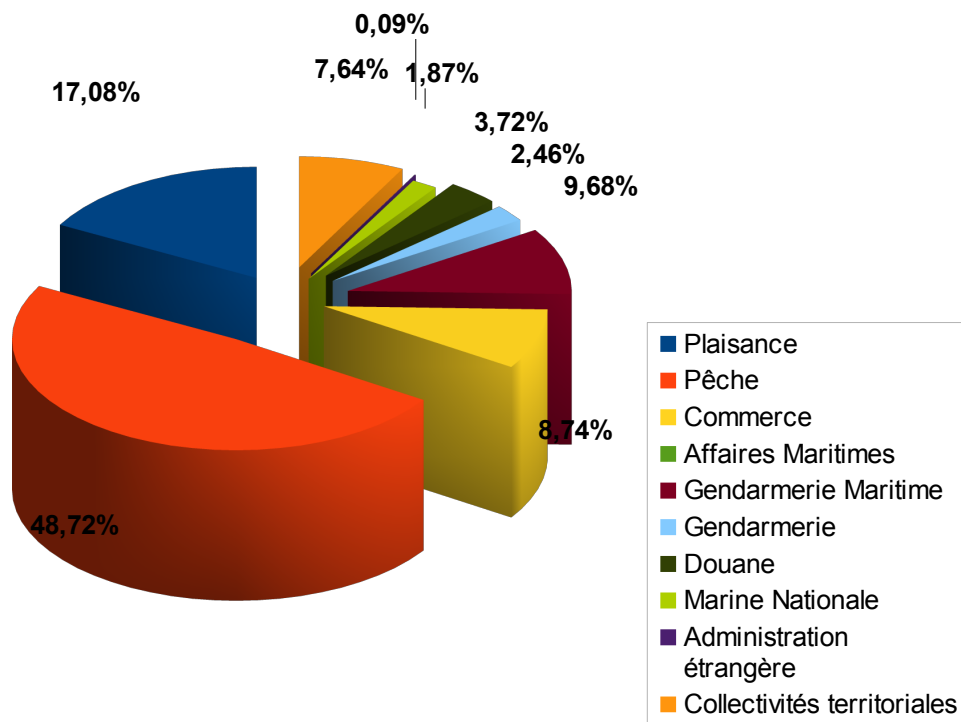
Grâce à leurs véhicules tout-terrain, les services départementaux d'incendie et de secours sont les principaux pourvoyeurs de moyens de recherche et de sauvetage terrestres et côtiers lors des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez. Dans le même sens, eu égard à leur mission de surveillance des approches maritimes et leur capacité de veille visuelle côtière, les sémaphores de la Marine nationale (Ministère de la défense) constituent une aide non négligeable dans la conduite de l'action du CROSS en matière de sécurité maritime. Les véhicules de la gendarmerie nationale ou de la police sont également souvent sollicités pour des investigations littorales dans le cadre des inquiétudes ou disparitions supposées. L'expertise des équipages des stations permanentes SNSM est par ailleurs sollicitée pour constituer des équipes d'observation complémentaires à des recherches côtières dans des zones spécifiques (baies de Somme, d'Authie et de Canche).

Moyens terrestres et côtiers



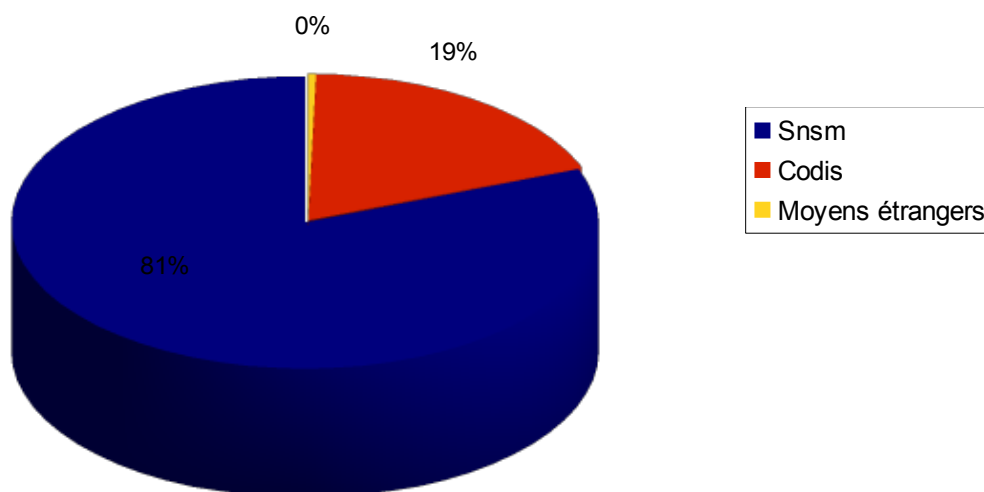
La configuration générale de la SRR Gris-Nez (détroit international) ainsi que la forte concentration de navires professionnels dans cette zone (navires d'État, de commerce ou de pêche) expliquent l'homogène répartition entre les moyens nautiques privés et les moyens nautiques des administrations présentes en mer.

Moyens nautiques en mer



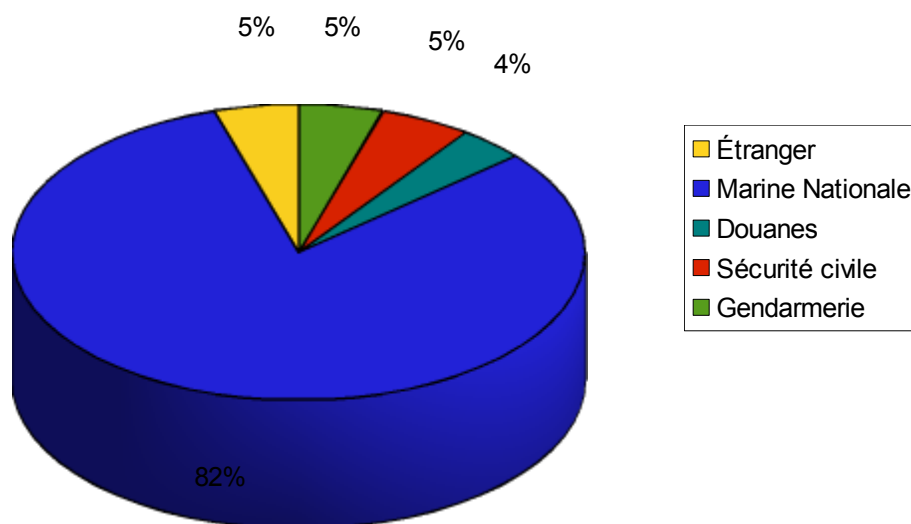
Parmi les moyens nautiques spécialisés en SAR, l'illustration qui suit rappelle que les embarcations de la SNSM restent les principaux vecteurs utilisés par le CROSS dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage en mer.

Moyens nautiques spécialisés



Pour les moyens aéronautiques, l'hélicoptère Dauphin de la Marine nationale reste le principal vecteur aéronautique mis en œuvre par le CROSS Gris-Nez. Au-delà de sa mission de surveillance du littoral dans le cadre des « vols marées » opérés sous l'autorité du préfet de département compétent, l'hélicoptère de la Sécurité civile (Dragon 76) constitue également un précieux moyen au service de la recherche et du sauvetage en mer. Les hélicoptères des douanes (Le Havre) et de la gendarmerie nationale (Amiens) participent également à la mission de sécurité maritime.

Moyens aéronautiques



I/1.2 Activité internationale du CROSS Gris-Nez

Le CROSS Gris-Nez exerce trois types de missions différentes intimement liés à sa fonction de point de contact international pour la France en matière de sécurité maritime :

- Point de contact national pour les alertes COSPAS-SARSAT émises à partir de navires ou navigants français à l'étranger,
- Point de contact national pour les alertes COSPAS-SARSAT émises par tous les navires et navigateurs au sein des SRR métropolitaines,
- Point de contact privilégié auprès des MRCC étrangers,
- Point de contact national pour les alertes de sûreté émises par les navires français partout dans le monde.

Dans chacune de ces opérations, notamment lorsque des alertes ont été émises depuis une distance éloignée des côtes, les navires présents sur zone jouent un rôle prépondérant. Le CROSS utilise ainsi des requêtes LRIT (Long Range Identification and Tracking) associées au système participatif AMVER (via Norfolk USCG) et à la diffusion de messages SAFETYNET en AGA (appel de groupe amélioré) qui garantissent une prise de contact rapide et efficace avec tous types de navires géolocalisés.

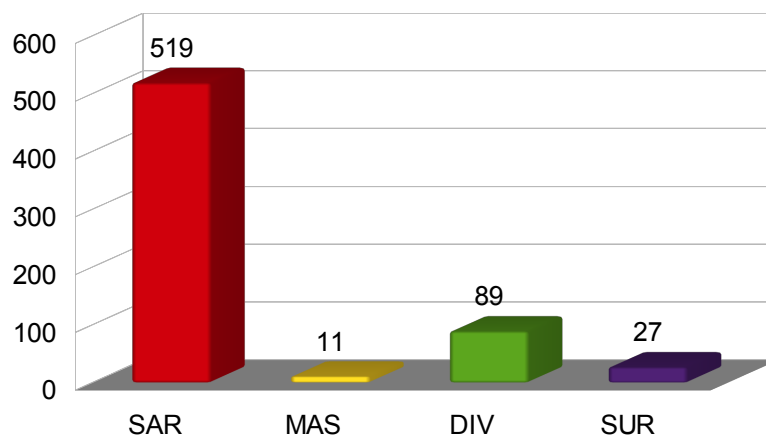
Les opérations de recherche et de sauvetage en mer représentent cette année encore la part la plus importante de l'activité internationale du CROSS.

Rappel des chiffres 2014

- **519** opérations SAR
- **11** opérations d'assistance (MAS)
- **89** opérations classées en divers (DIV)
- **27** opérations liées à la sûreté du navire.

(+ 132 opérations en SRR françaises hors SRR Gris-Nez et 122 opérations transmises aux autres CROSS).

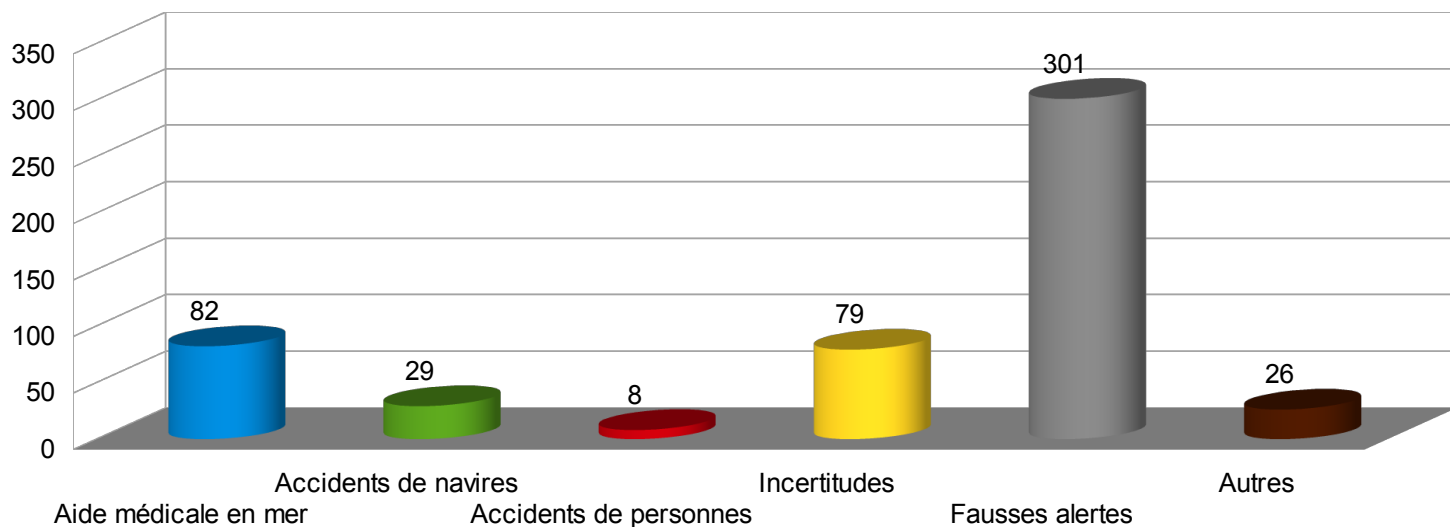
Données 2014



[I/1.2.1. Activité internationale du CROSS Gris-Nez en matière de recherche et de sauvetage en mer](#)

L'aide médicale en mer mise en œuvre au bénéfice des navires français partout dans le monde constitue, avec les incertitudes, la principale source des opérations de recherche et de sauvetage gérées par le CROSS Gris-Nez en dehors de sa zone de compétence nationale.

Typologie des opérations SAR internationales

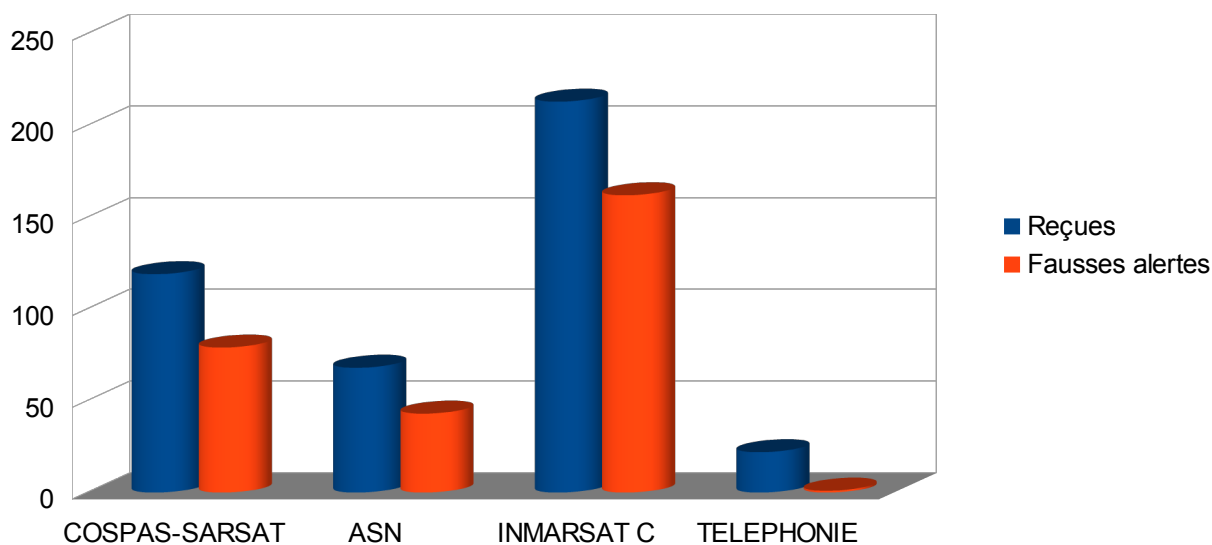


Le CROSS Gris-Nez a mis en œuvre puis suivi **18** évacuations médicalisées, **23** soins à bord sans déroutement, **27** soins à bord avec déroutement et accueil à quai et **11** évacuations sanitaires.

Le nombre de fausses alertes reste cette année encore très élevé. Ces chiffres résultent notamment de la sensibilité de déclenchement des balises 406 MHz et des mauvaises manipulations des consoles SMDSM (INMARSAT C).

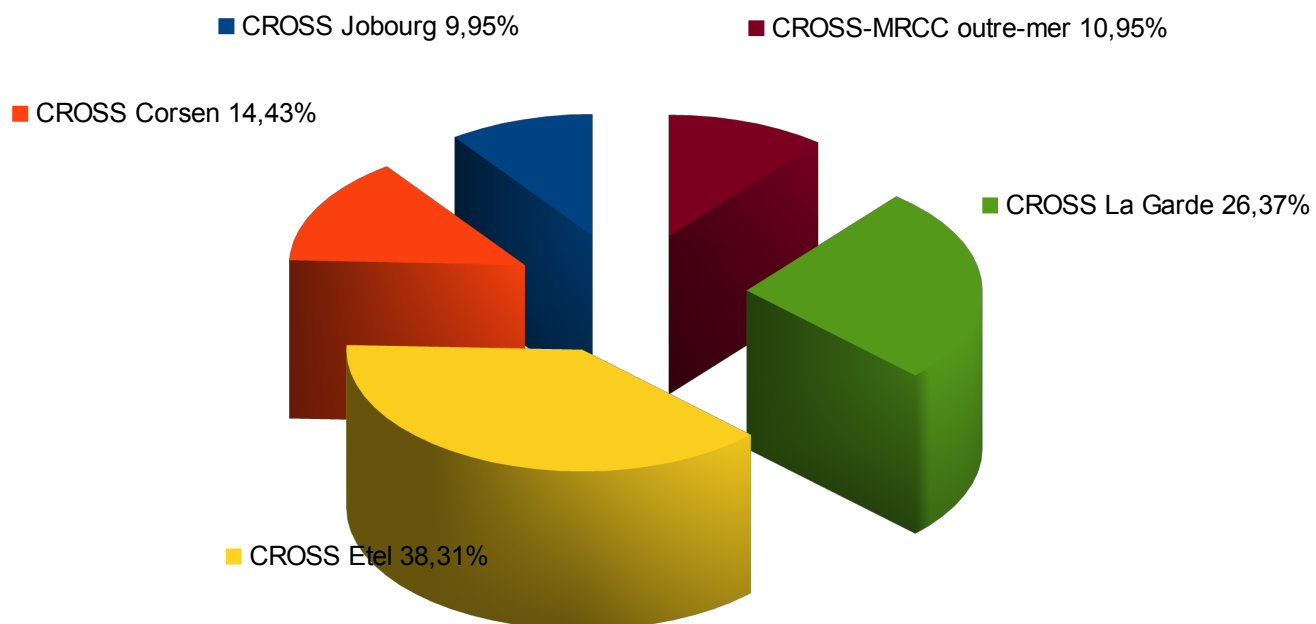
Le principal vecteur d'alerte utilisé par les navires dans le cadre d'une détresse réelle repose essentiellement sur les systèmes INMARSAT et COSPAS-SARSAT.

Répartition des opérations SAR internationales par vecteur d'alerte



La répartition des opérations transférées par le CROSS Gris-Nez dans le cadre de *Single Point of Contact* au sein du système COSPAS-SARSAT est illustrée ci-après :

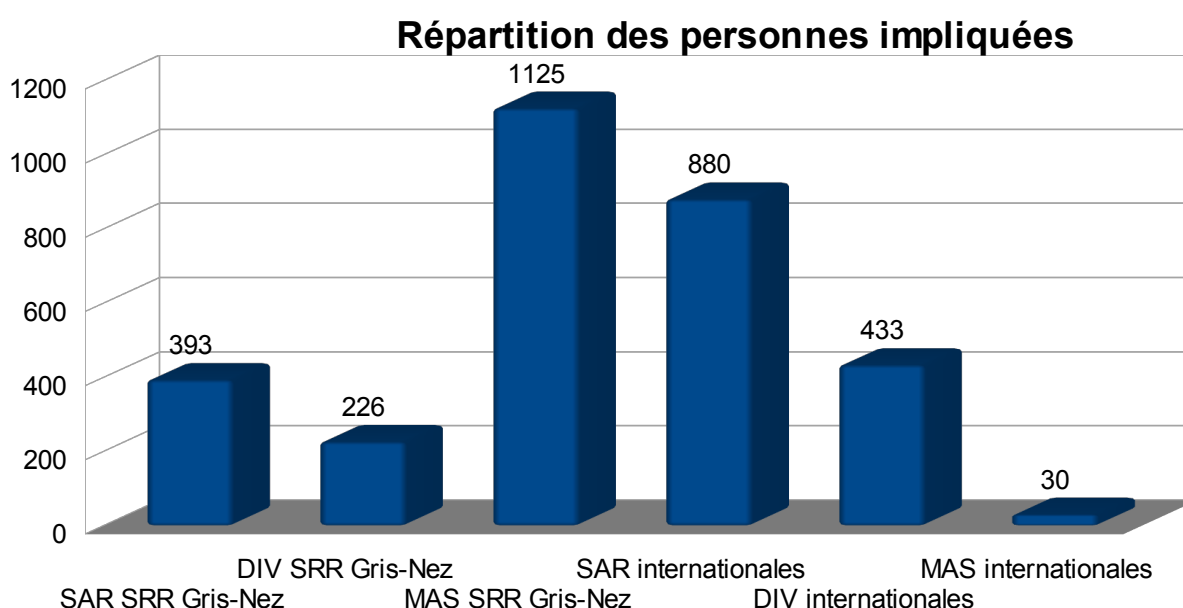
Répartition des balises COSPAS-SARSAT traitées par le CROSS Gris-Nez



I/2- Bilan humain

Le nombre de personnes impliquées dans les opérations traitées par le CROSS a connu une forte **augmentation de l'ordre de près de 60 %**. Celle-ci résulte principalement de la comptabilisation statistique d'opérations MAS qui ne l'étaient pas auparavant.

Au total, l'activité SAR et assistance aux biens a concerné **3 087 personnes (2 510 en 2013)** dont :
- 18 personnes décédées (**11 en 2013**),
- 198 personnes disparues (**9 en 2013**), ce chiffre s'expliquant en totalité par le bilan humain très lourd lors d'une opération réalisée dans le cadre des missions internationales du CROSS (signalement, par un navire de commerce, d'un navire de pêche retourné en SRR Thaïlande le 26 janvier 2014).



I/2.1 Bilan humain en SRR Gris-Nez

Dans le cadre de la zone de compétence nationale du CROSS, le **nombre de personnes impliquées a connu une augmentation de près de 150 % par rapport à 2013**. Cette augmentation trouve son explication dans la comptabilisation du nombre de personnes impliquées dans les opérations MAS concernant les navires de plus de 300 UMS, statistiques non considérées auparavant. Les opérations MAS concernant les navires de moins de 300 UMS ont également augmenté en 2014.

L'effort de prévention mené auprès de tous les usagers de la mer et les progrès technologiques demeurent des données explicatives pertinentes pour le nombre de personnes impliquées dans les autres types d'opérations.

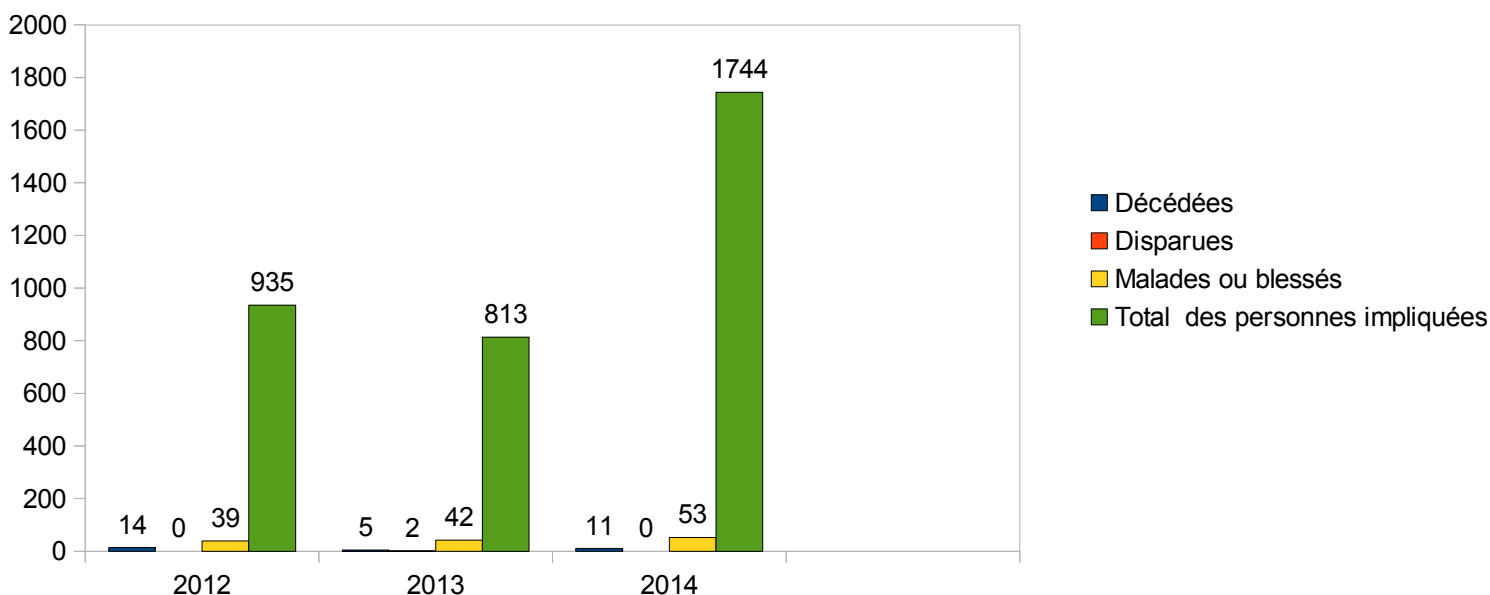
Si le nombre de personnes décédées apparaît en augmentation par rapport aux années précédentes, il convient d'indiquer que ce chiffre englobe également la découverte de 6 corps en mer.

Aucun disparu n'est en outre à déplorer en 2014.

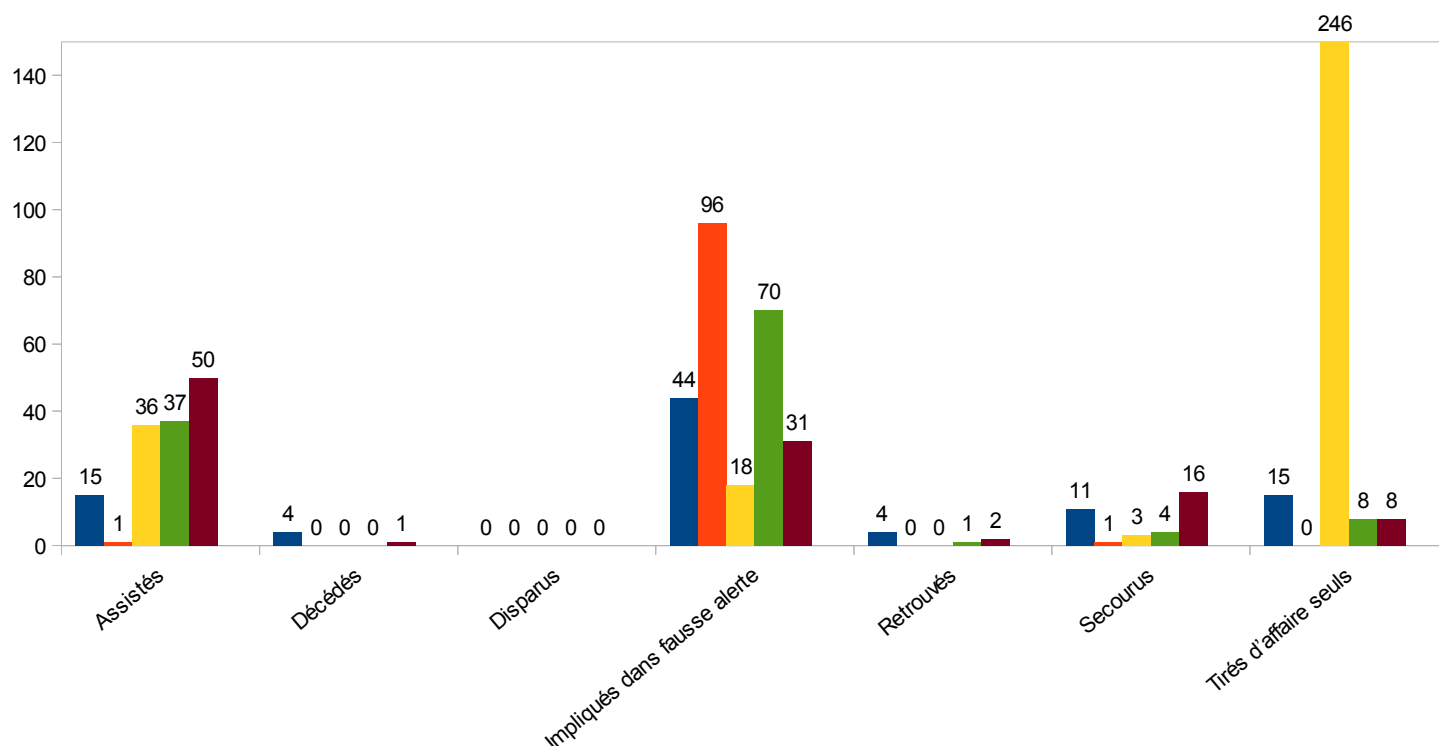
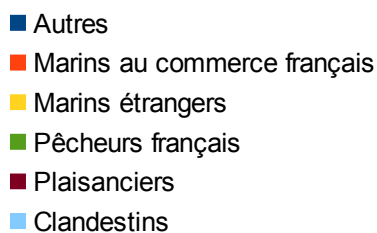
Dans le cadre spécifique des opérations coordonnées en matière de recherche et de sauvetage en mer, le CROSS Gris-Nez déplore **le décès de 5 personnes**.

La forte fréquentation du détroit du Pas-de-Calais par des navires de pêche et de commerce étrangers justifie le nombre important de navigants étrangers impliqués dans le cadre de ces opérations.

Typologie des personnes impliquées



Répartition du résultat sur les personnes impliquées en SRR Gris-Nez



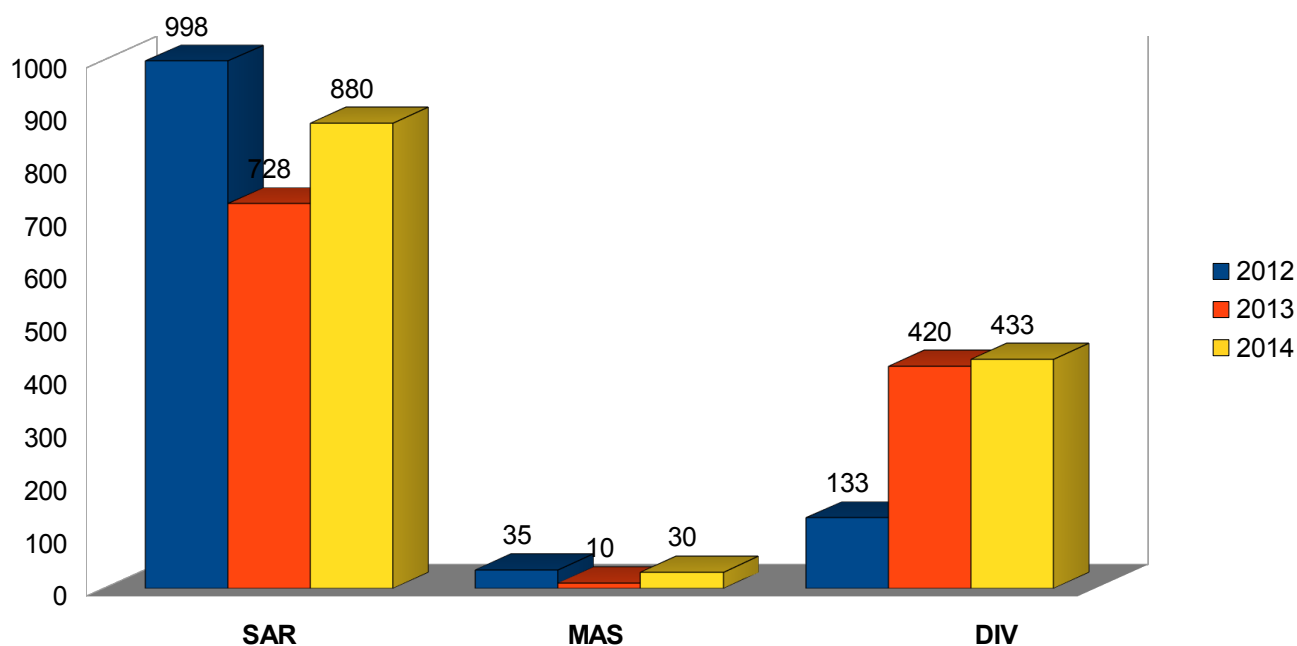
I/2.2 Bilan humain dans le cadre des opérations traitées par le CROSS Gris-Nez au titre de ses missions internationales

Le nombre de personnes impliquées dans le cadre des activités internationales conduites par le CROSS Gris-Nez est en augmentation pour les activités SAR, MAS et DIV, sans toutefois revenir au niveau de 2012 pour les opérations SAR.

Cette statistique s'explique par l'application d'un forfait permettant de comptabiliser les personnes impliquées dans une opération lorsque l'effectif du bord n'est pas connu du CROSS.

- **880** personnes impliquées dans une opération SAR,
- **30** personnes impliquées dans une opération d'assistance aux biens (MAS),
- **433** personnes impliquées dans une opération classée en divers (DIV).

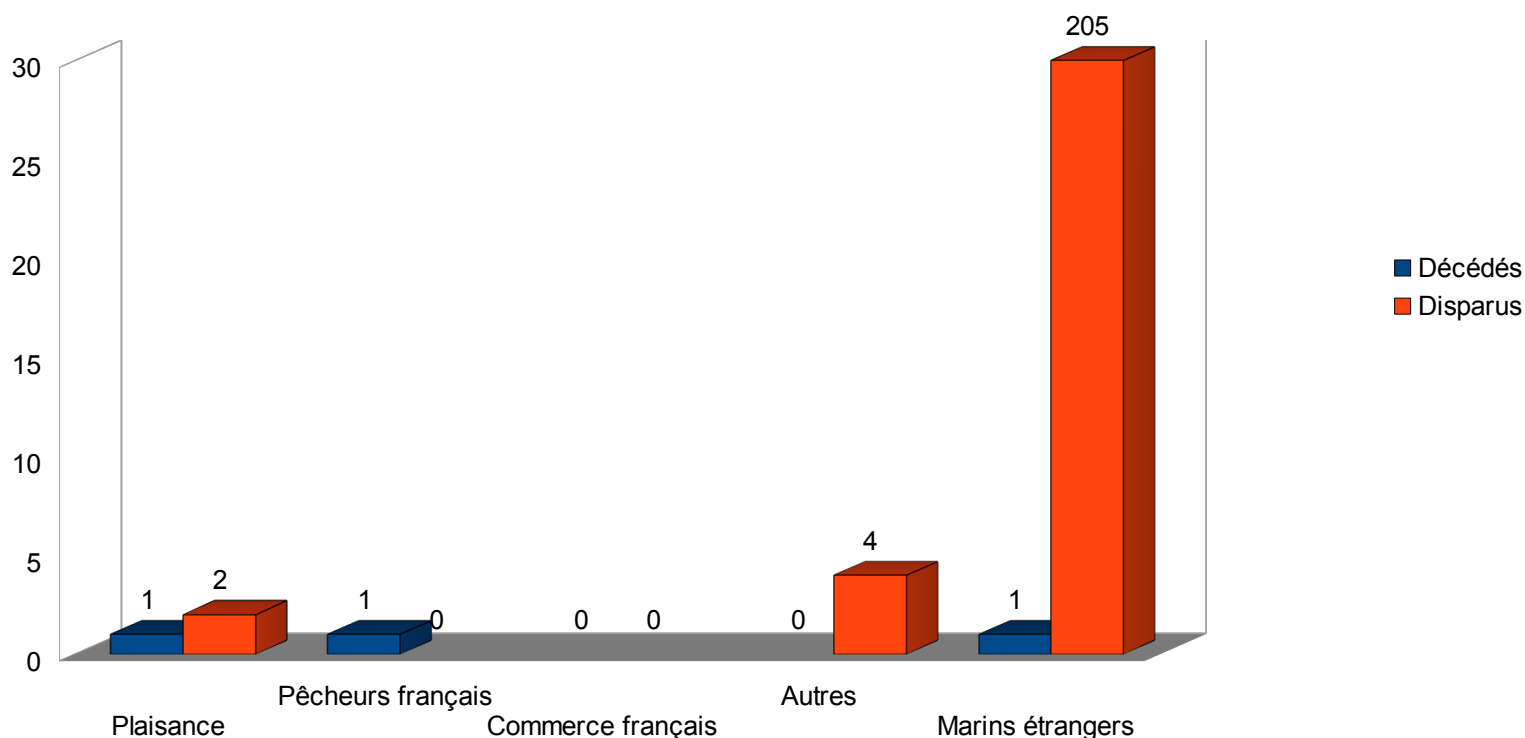
Personnes impliquées par type d'opération



Sur l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage en mer, le CROSS Gris-Nez déplore **211** disparitions et **3** décès à travers le monde.

Le chiffre très élevé des disparitions s'explique par le bilan humain très lourd d'une opération en particulier (signalement, par un navire de commerce, d'un navire de pêche retourné en SRR Thaïlande le 26 janvier 2014).

Résultat d'opérations internationales sur catégories de personnes impliquées



I/3 Bilan par activité

I/3.1. Activité en SRR Gris-Nez

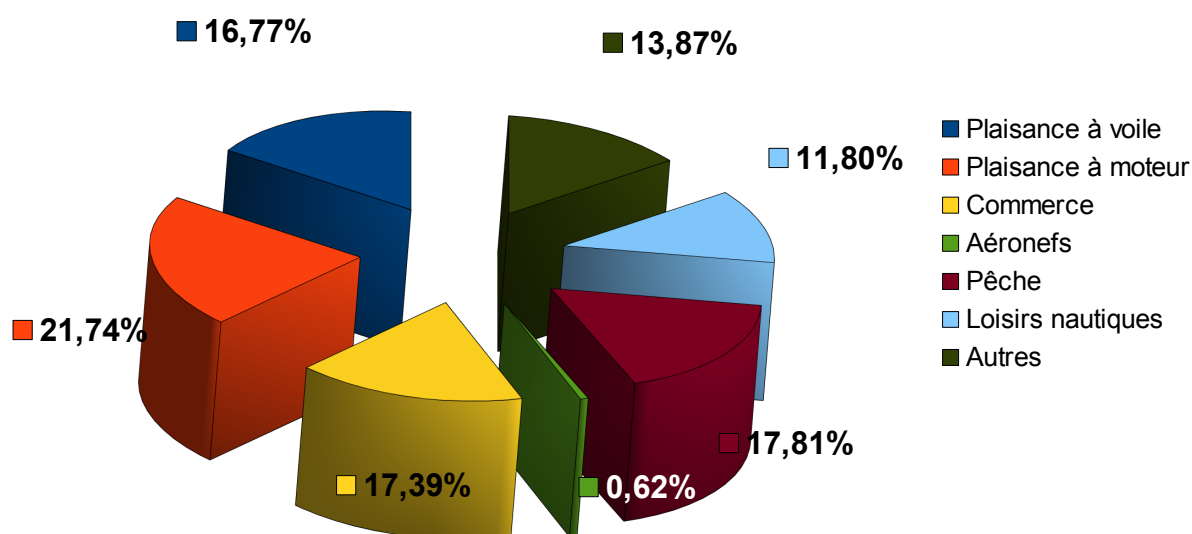
En SRR Gris-Nez, les navires de pêche et de plaisance constituent cette année encore la catégorie de floteurs les plus impliqués dans les opérations coordonnées par le CROSS.

La forte activité de pêche côtière pratiquée par les flottilles de Boulogne-sur-mer et Dunkerque génère traditionnellement des opérations de type « aide médicale en mer ».

La zone de compétence du CROSS Gris-Nez n'est pas fortement impactée par une activité de plaisance sédentaire. L'absence de point de mouillage et d'abris côtiers autres que les ports de Fécamp, Boulogne-sur-mer et Dunkerque ne favorise pas l'attrait des plaisanciers français et étrangers. Cependant, le transit saisonnier de nombreux voiliers en provenance des Pays-Bas et des pays nordiques à destination de l'ouest entraîne régulièrement des opérations de sauvetage ou d'assistance, parfois rendues complexes du fait des dimensions des navires - souvent supérieures à 45 pieds - et de l'absence relative d'abris côtiers.

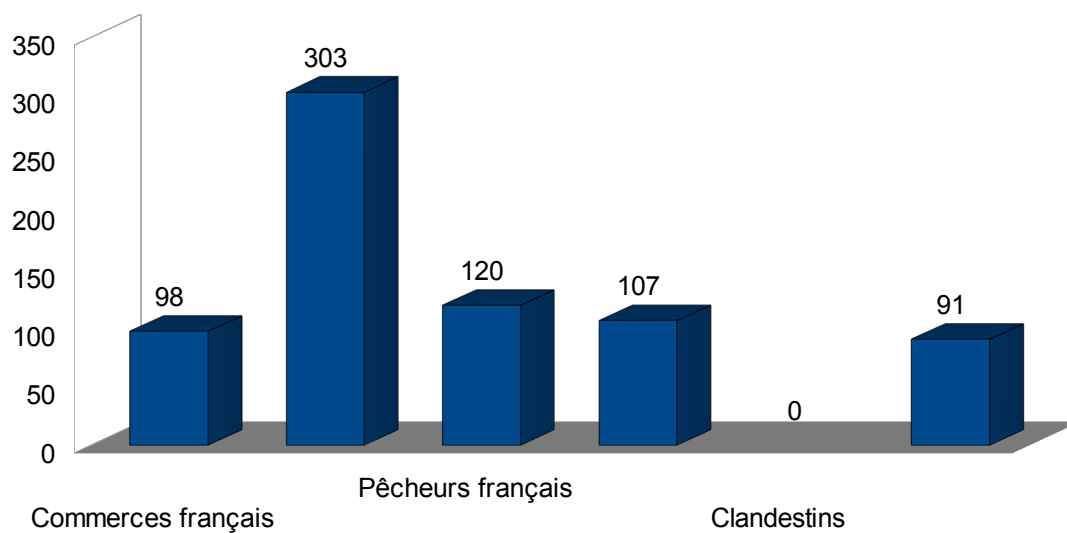
Par ailleurs, une flottille de petits navires à moteur pratiquant la pêche de loisir se maintient dans le secteur de Boulogne-sur-mer et Dunkerque, générant un nombre non négligeable d'assistances aux floteurs.

Répartition par type de flotteurs en SRR Gris-Nez



I/3.1.1 Catégories de personnes impliquées dans les opérations traitées au sein de la SRR Gris-Nez

Répartition par catégories de navigants – SRR Gris-Nez

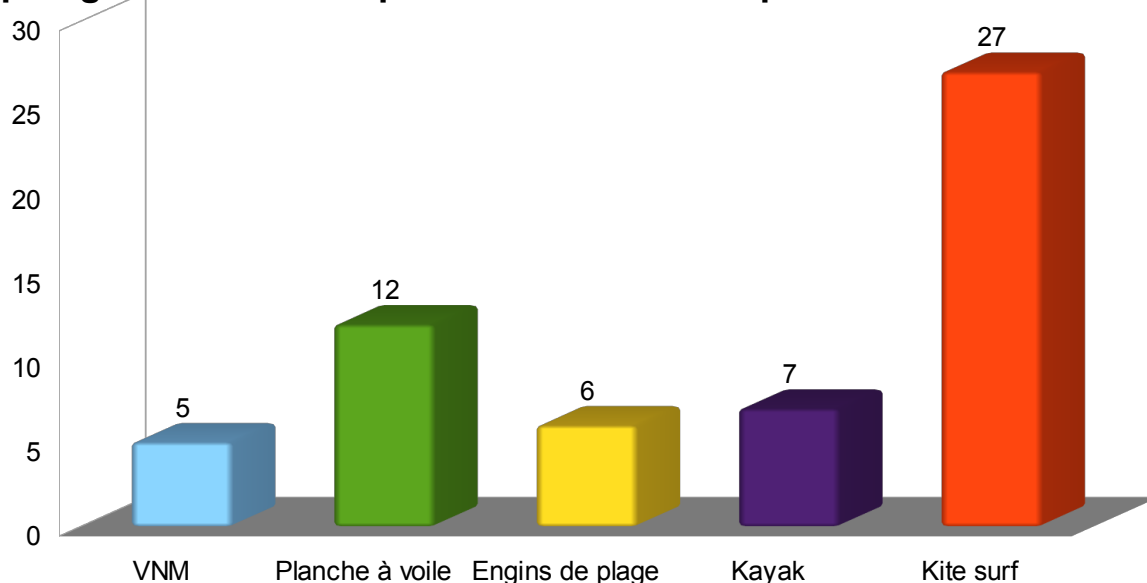


I/3.1.2 Focus sur les loisirs nautiques en SRR Gris-Nez

Le nombre d'opérations liées aux flotteurs utilisés dans le cadre des loisirs nautiques côtiers est en constante augmentation.

Le kite-surf constitue l'activité la plus accidentogène de la SRR.

Typologie des flotteurs pour les loisirs nautiques en zone Gris-Nez



La zone de compétence de Gris-Nez est fortement impactée par la pratique du kitesurf, du fait notamment de la présence de plusieurs sites - « spots » - reconnus, y compris au niveau international, par les amateurs de sports nautiques (Wissant, Sangatte, Wimereux, Bray-Dunes, etc.). Ces sites peuvent rassembler fréquemment plus de 200 pratiquants venus de l'Europe entière. Le manque de maîtrise de certains amateurs, la dérive rapide engendrée par la prise au vent de l'aile, le manque de flottabilité de la planche, la méconnaissance certaine du milieu et l'absence de communication entre les pratiquants rendent délicat le bon déroulement des opérations. L'appui aérien lors de ces opérations est ainsi presque systématique.

A cet égard, le nombre d'opérations liées à la pratique du kitesurf aurait sans doute été plus important encore cette année sans le travail de prévention et de surveillance réalisé par le poste d'intervention de Strouanne, créé à titre expérimental pour la période estivale 2014 par la SNSM avec le soutien de la mairie de Wissant et du CROSS Gris-Nez.

Enfin, les règles essentielles en la matière - information préalable de ses proches, utilisation de fusée de détresse ou de moyens lumineux, notamment - doivent systématiquement être respectées afin de garantir la sécurité des pratiquants.

L'essor récent de la pratique du « SUP » - Stand Up Paddle, planche de surf de gros volume propulsée par une pagaie - et du « longe côte » - parcours en bord de mer dans l'eau équipé de combinaisons et de pagaies - doit également être signalé.

I/3.2 Bilan par activité dans le cadre des missions internationales du CROSS Gris-Nez

En dehors de la SRR Gris-Nez, les marins des navires de pêche sont fréquemment victimes de d'accidents graves alors que le navire se trouve très au large. Les évacuations sanitaires ou médicalisées sont alors assurées par les moyens spécialisés des MRCC étrangers, parfois dans des conditions météorologiques difficiles.

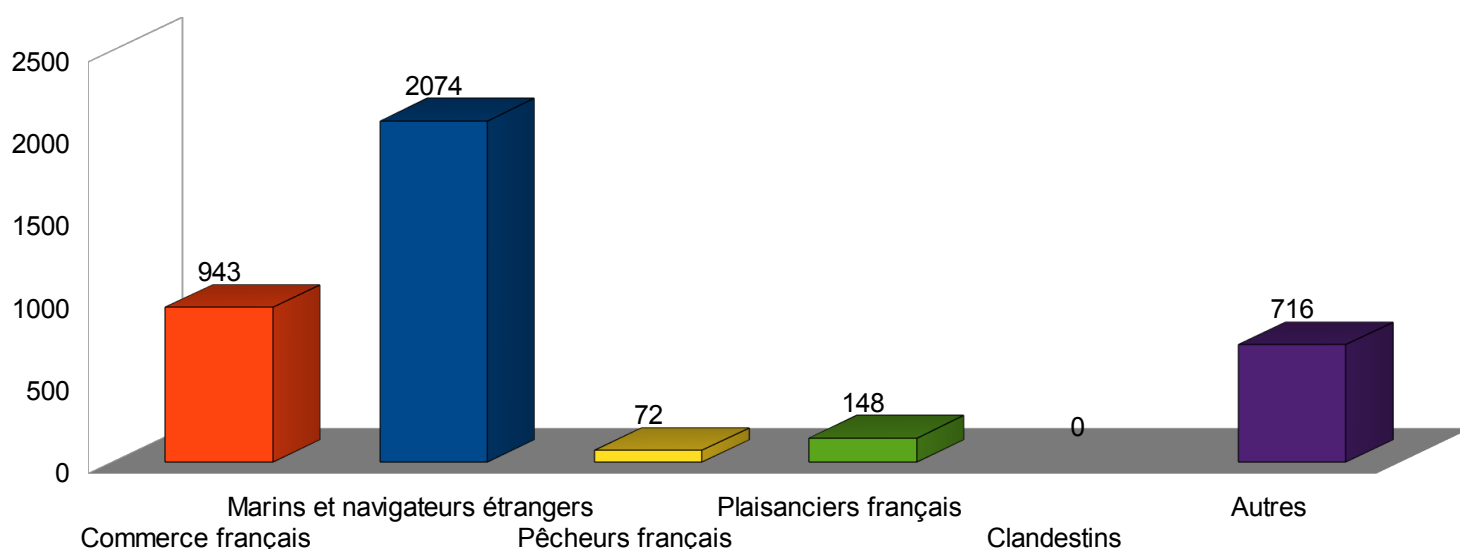
Les navires de plaisance sont quant à eux plus souvent impliqués dans des opérations de type « inquiétude ». Dans certains cas, le manque d'information induit par la rareté ou l'absence de moyen de communication avec les équipages des navires de plaisance génère chez les familles ou proches des doutes qu'il convient au CROSS de lever.

Par ailleurs, le CROSS Gris-Nez est périodiquement confronté au mauvais fonctionnement de certaines balises de suivi ou de positionnement qui ne sont pas agréées SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer). Les avaries de ce type de matériel, associées à une couverture limitée du système satellitaire, constituent une source d'inquiétude pour les proches restés à terre. Il est important de rappeler que ces balises ne doivent aucunement être considérées comme des balises de détresse (même si l'opérateur en assure la capacité) car ne sont pas reconnues par le SMDSM. L'emport d'une **balise de détresse 406 MHZ** agréée SMDSM s'appuyant sur la constellation satellitaire COSPAS/SARSAT est donc fortement recommandé.

Le détail de l'activité du CROSS en la matière est présenté au sein des illustrations qui suivent.

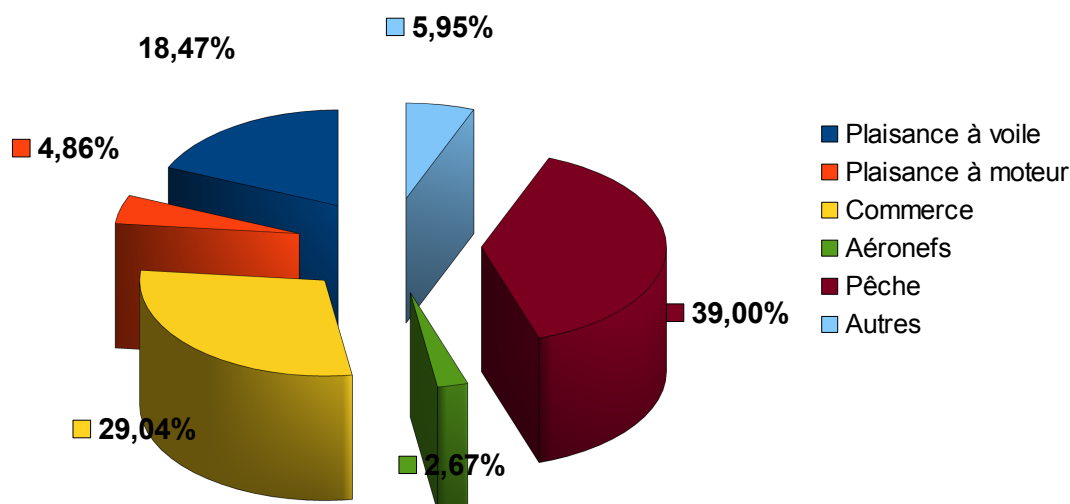
I/3.2.1 Catégories de personnes impliquées dans les opérations traitées au titre des missions internationales du CROSS Gris-Nez

Catégorie de personnes impliquées dans les opérations internationales



I/3.2.2 Types de flotteurs impliqués dans le cadre des missions internationales du CROSS Gris-Nez

Type de flotteurs impliqués – mission internationale du CROSS

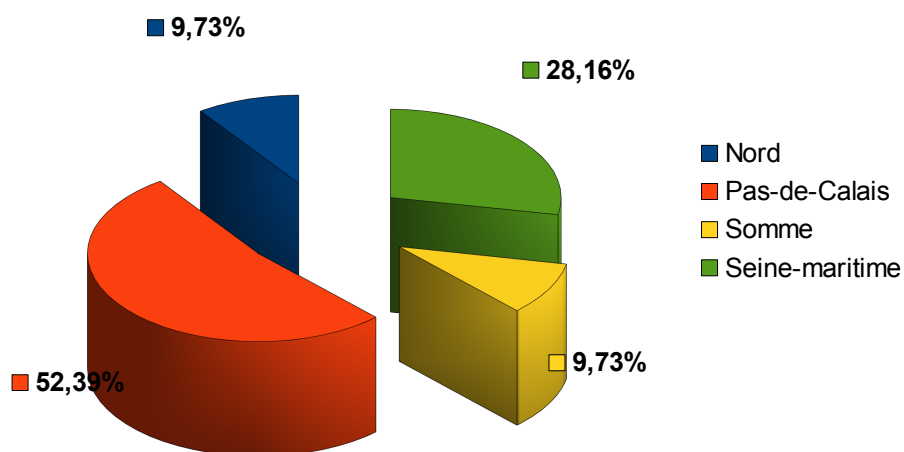


I/4 Répartition géographique des opérations en SRR Gris-Nez

En raison de la forte présence de flottes professionnelles et de la concentration d'activités nautiques de loisir, les départements du Pas-de-Calais et de la Seine-Maritime sont les principaux départements impactés par les opérations traitées par le CROSS Gris-Nez. Les illustrations qui suivent présentent le détail de la répartition des actions conduites par le CROSS Gris-Nez en 2014, en nombre d'opérations et de personnes impliquées par département.

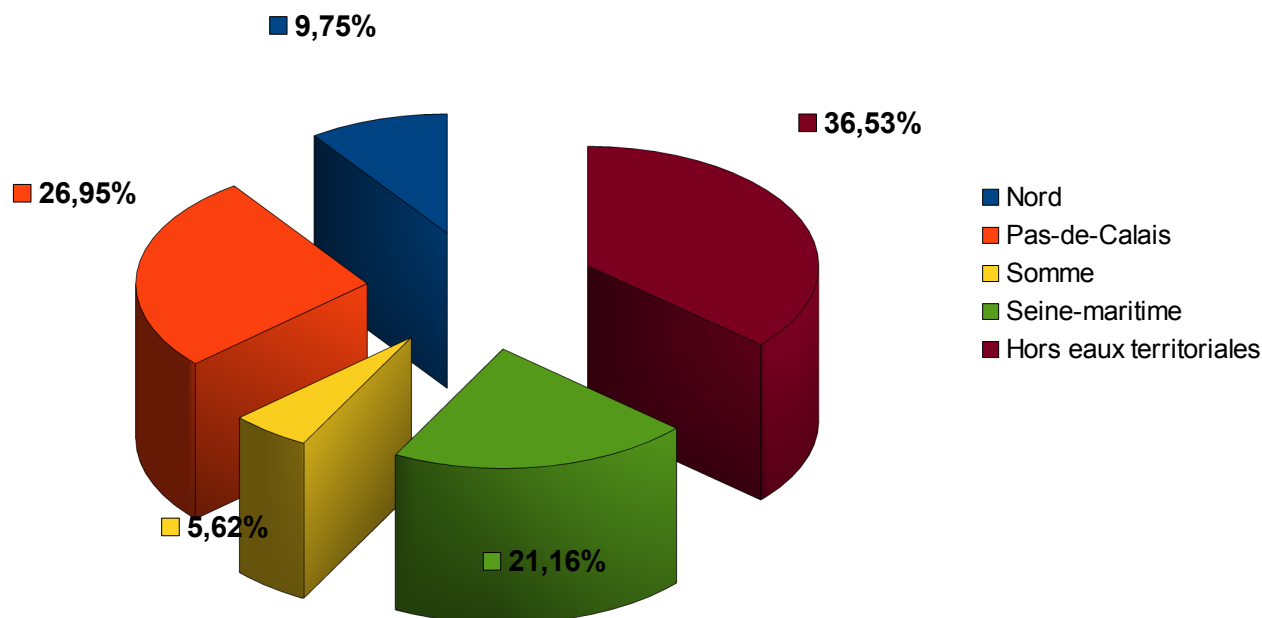
I/4.1 Répartition du nombre d'opérations par département

Répartition des opérations par département de la SR



I/4.2 Répartition du nombre de personnes impliquées par département

Répartition par département des personnes impliquées en SRR Gris-Nez



I/5 - Faits marquants 2014

I/5.1 Les faits marquants en SRR Gris-Nez en 2014

I/5.1.1. Navires professionnels

Le 6 janvier 2014

Un passager ayant subi un AVC à bord du M/V Rotterdam, un navire à passagers situé dans le DST, a nécessité une évacuation médicale après conférence à trois avec le CCMM.

Le patient a été évacué vers l'hôpital de Boulogne sur mer par le Dauphin de la Marine nationale.

Le 6 juin 2014

Le cargo TEMARA, battant pavillon portugais, a informé le CROSS Gris-Nez qu'un de ses marins, âgé de 29 ans, avait fait une chute dans une des cales. Le cargo se trouvait à 7 nautiques du port de Calais.

Le CROSS Gris-Nez a organisé une conférence téléphonique avec le bord et le CCMM de, puis avec le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) du Havre. Une évacuation médicalisée du marin par hélicoptère vers le centre hospitalier de Boulogne a été préconisée.

Le CROSS Gris-Nez a dépêché sur zone l'hélicoptère de service public Dauphin de la Marine nationale ainsi qu'une équipe du SMUR maritime de Boulogne.

Arrivée sur zone vers 16h30, l'équipe médicale a été hélitreuillée à bord du navire pour prendre en charge la victime et la transférer à bord du Dauphin. La victime a été prise en charge par le centre hospitalier de Boulogne sur mer à 18h00.

Le 13 juillet 2014

Après avoir constaté qu'un de ses membres d'équipage était pris de malaise, le navire de commerce AUTOSKY, en route pour Rotterdam, a demandé le concours du CROSS Gris-Nez. Le navire a été mis immédiatement en relation avec le CCMM qui a préconisé l'évacuation du marin vers un centre hospitalier. Le marin a été hélitreuillé puis déposé à Boulogne sur mer par l'hélicoptère de la Marine nationale basé au Touquet.

Le 23 décembre 2014

Le navire à passagers Delft Seaways effectuant la traversée de Douvres à Dunkerque a signalé au Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) Gris-Nez son inquiétude quant à une passagère roumaine d'une vingtaine d'années qui ne s'était pas présentée au débarquement à Dunkerque.

Le CROSS Gris-Nez a engagé immédiatement un important dispositif de recherche composé de :

- l'hélicoptère belge Seaking basé à Coxyde, relayé par l'hélicoptère Dauphin de service public de la Marine nationale basé au Touquet ;
- les canots de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) de Dunkerque, de Calais et de Gravelines ;
- les équipes du CODIS 59 pour vérifier la zone portuaire.

Faute d'éléments nouveaux, et les recherches demeurant infructueuses, celles-ci ont été levées le lendemain à midi.

I/5.1.2 Plaisance

Le 27 juillet 2014

Le sémaphore de Dieppe a signalé au CROSS Gris-Nez une vedette chavirée et trois personnes à la mer accrochées à la coque. Un enfant était également signalé coincé à l'intérieur de la vedette retournée.

Le CROSS Gris-Nez a immédiatement déclenché un dispositif de sauvetage comprenant six navires (promenade, pêche et plaisance) à proximité du sinistre.

L'intervention de trois plongeurs a permis de récupérer le jeune enfant sous la coque et de le rapatrier à bord d'une embarcation. Les trois autres victimes ont été hissées à bord des autres navires présents sur zone.

Le samedi 9 août 2014

Un ostréiculteur à proximité de Sainte-Cécile a donné l'alerte au CROSS Gris-Nez qu'un voilier était en train de s'échouer entre Sainte Cécile et Hardelot.

Dès réception de l'alerte, le CROSS Gris-Nez a mis en place un dispositif aérien et maritime de sauvetage en déployant :

- Le canot tout temps de la SNSM de Boulogne-sur-mer Président Jacques Huret ;
- L'hélicoptère Dauphin de la Marine nationale ;
- Le patrouilleur des douanes Jacques Oudart Fourmentin, en opération sur zone et qui proposait son concours.

Sur place, le Dauphin a constaté la présence de deux personnes et d'un chat, un homme inconscient et sa femme en bonne santé, tous deux âgés d'environ cinquante ans et de nationalité allemande. L'hélicoptère Dauphin a hélitreuillé les passagers et le chat et les a évacués vers l'hôpital de Boulogne.

Par la suite, une opération de mise en sécurité du navire a été mise en place par la SNSM de

Boulogne-sur-mer avec l'aide du Dauphin.

Le 11 août 2014

Le CROSS Gris-Nez a été alerté par le voilier néerlandais Frantic, navigant au large du Touquet, qu'une personne à bord, blessée, nécessitait une évacuation médicale.

Le Dauphin de la Marine nationale ainsi que la SNS Président Jacques Huret ont été envoyés sur zone après contact avec le SCMM. La victime a été déposée par l'hélicoptère à l'Hoverport de Boulogne sur mer puis prise en charge par une équipe médicale à terre pendant que la SNSM assistait le voilier pour gagner le port de plaisance de Boulogne sur mer.

Le 10 novembre 2014

Le CROSS Gris-Nez a été informé par un voilier du club nautique du Touquet qu'un pneumatique remorquant un autre voilier venait de se retourner en baie de Canche, précipitant son pilote à la mer. Le CROSS Gris-Nez a immédiatement déployé sur zone l'hélicoptère de service public Dauphin de la Marine Nationale qui a très rapidement pu hélitreuiller l'homme d'une quarantaine d'années. Les voiliers ont pu regagner le centre nautique par leurs propres moyens.

Simultanément, le CROSS Gris-Nez a mis en place des conférences téléphoniques avec le CCMM de Toulouse, le SAMU de Coordination Médicale Maritime (SCMM) du Havre et le Dauphin de la Marine Nationale. La victime, ne souffrant pas d'hypothermie, a pu être déposée à terre sans prise en charge médicale.

[I/5.1.3 Baignade, plongée en bouteille et autres loisirs nautiques](#)

Le 3 mai 2014

Le CODIS a informé le CROSS qu'un participant à une excursion en Baie de Somme faisait un malaise dans une hutte.

Les moyens CODIS (VSAV) ont été engagés puis une conférence avec le SCMM réalisée.

Le Dauphin de la Marine nationale a également été envoyé sur zone pour transférer le patient au Crotoy, où il a été pris en charge par le CODIS ; le patient a in fine été déclaré décédé par le médecin à terre.

Le 10 août 2014

Le CROSS Gris-Nez a été informé qu'un surfer était en difficulté devant la plage d'Etretat, dérivant après la perte de sa planche.

Après une conférence à trois avec le témoin sur zone et le CODIS, des moyens du CODIS – embarcation légère et patrouille terrestre - ont été immédiatement engagés ainsi que le Dauphin de la Marine nationale et la SNS Cap Fagnet.

Le surfeur ayant dérivé vers la porte d'Hamont, la SNS Commandant Chandelier a également été engagée, ainsi qu'un hélicoptère EC135 de la Gendarmerie.

Le surfeur a finalement été repéré puis pris en charge par la SNS Cap Fagnet jusqu'à Fécamp, où il a été pris en charge par le CODIS.

Le 12 septembre 2014

Le CROSS Gris-Nez a coordonné une opération d'ampleur pour venir au secours de deux plongeurs disparus en mer au large d'Etretat.

Vers 17h00, le semi-rigide Kouna a alerté le CROSS Gris-Nez de la disparition de deux plongeurs au large d'Etretat. La troisième personne restée à bord a lancé un appel de détresse, ne retrouvant plus ses deux plongeurs à la surface à l'heure prévue.

Tout en déterminant les dérives probables des deux hommes à la mer, le CROSS Gris-Nez a engagé d'importants moyens de recherche :

- vedette SNSM *Cap Fagnet* de Fécamp,
- vedette SNSM *Président Pierre Huby* du Havre,
- hélicoptère Dauphin Marine nationale basé au Touquet,
- hélicoptère EC-135 de la Gendarmerie nationale, basé à Amiens,
- patrouilleur de gendarmerie maritime Géranium,
- avion de surveillance maritime Falcon 50 de la Marine nationale (Base aéronavale de Lann-Bihoué).

Les sémaphores de la Hève et de Fécamp ont par ailleurs apporté leur concours pour faciliter les communications avec les moyens déployés sur zone.

C'est finalement la vedette SNSM du Havre qui a retrouvé les deux plongeurs à l'ouest du cap d'Antifer, emportés par le courant mais sains et saufs. Embarqués à bord de la vedette, ils ont été déposés à Fécamp, d'où ils étaient partis plus tôt dans la journée.

I/5.1.4 Personnes isolées par la marée

Le 23 novembre 2014

Le CROSS a été alerté par le CODIS de la présence de deux personnes isolées par la marée en Baie de Somme, à proximité de Saint Valéry sur Somme.

Les SNS Quartier Maître Gilbert Vandenberghe et Saint Blaise ont été engagées, de même qu'un BLS du CODIS.

Les deux personnes ont été récupérées à bord des moyens engagés et ramenées à terre.

I/5.2 Les faits marquants dans le cadre des missions internationale du CROSS SRR Gris-Nez en 2014

Pour des raisons évidentes de confidentialité et/ou l'ouverture d'enquête judiciaire, les opérations traitées par le CROSS Gris-Nez au titre de sa mission de point de contact national de sûreté maritime ne sont pas évoquées.

I/5.2.1 Les navires professionnels

Les 10 et 11 avril 2014

Le CROSS Gris-Nez a coordonné une opération de secours au titre de sa mission SPOC au large des Seychelles.

Le navire français *Cap St Vincent*, en opération de pêche au large des Seychelles, a ainsi signalé qu'un marin à bord avait été victime d'une attaque cardiaque à 350 Nq à l'est de la Tanzanie. Le centre de consultation médicale maritime de Toulouse (CCMM - CHU Purpan), à l'issue d'une téléconsultation, a préconisé une évacuation du marin afin qu'il soit pris en charge au plus vite.

Le CROSS a alors recherché les moyens nautiques sur zone susceptibles d'intervenir. C'est finalement une frégate de la Marine australienne, le HMAS Darwin, qui s'est dérottée sur demande du CROSS Gris-Nez.

Au matin, la victime a été hélitreuillée par l'hélicoptère de la frégate et transférée vers un hôpital de Dar-es-Salaam (Tanzanie).

Le 26 juin 2014

Le CROSS Gris-Nez a réceptionné une alerte Inmarsat C du navire Golar Grand, navigant alors au large du Ghana.

Le navire informait le CROSS qu'un marin philippin était introuvable à bord et probablement tombé à la mer.

Les MRCC adjacents ainsi que les navires sur zone ont alors été alertés par le CROSS Gris-Nez. Des échanges avec le MRCC Stavanger ont également lieu.

Finalement, le commandant du navire a ensuite indiqué que le marin avait été retrouvé dans le puits aux chaînes et qu'il présentait des épisodes de violence, blessant sérieusement deux membres d'équipage.

Une demande d'assistance médicale ayant été formulée par le commandant pour l'un des membres d'équipage blessés, le navire a fait route vers Abidjan et le CROSS a organisé la prise en charge du marin. En collaboration avec la compagnie d'assurance du navire, les deux membres d'équipage blessés ont été évacués à l'hôpital d'Abidjan par un remorqueur médicalisé.

Le 4 novembre 2014

Le thonier Via Mistral de l'armement Saupiquet s'est dérouter vers le port de Luanda en Angola afin de permettre la prise en charge en urgence de l'un de ses marins.

En tant que point de contact pour tous les navires français à l'étranger, le CROSS Gris-Nez a coordonné cette opération, en collaboration avec le CCMM, l'armement du navire et la société Total, afin de déterminer la solution de prise en charge médicale la plus adéquate compte tenu de l'urgence de la situation.

Le marin a été pris en charge à quai et transféré immédiatement dans une clinique de Luanda.

[I/5.2.2 Plaisance](#)

Le 15 mai 2014

Le CROSS Gris-Nez a reçu une détresse émise par la balise SARSAT COSPAS (406 MHz) du navire de plaisance français Tao qui naviguait au milieu de l'Atlantique Nord.

Après avoir procédé aux investigations de rigueur, le CROSS Gris-Nez, au titre de sa mission SAR internationale, a immédiatement pris contact avec les garde-côtes américains, responsables des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans la zone concernée, lesquels ont procédé aux opérations de secours.

Les membres d'équipage ont finalement pu être récupérés par un navire de pêche espagnol alors qu'ils se trouvaient dans leur radeau de sauvetage. Ils ont par la suite été pris en charge par le navire hôpital espagnol l'Esperanza del mar.

Le 22 novembre 2014

Le CROSS Gris-Nez a reçu l'alerte de détresse du voilier français Coco Jet III. Après investigations, un contact a pu être établi avec le navire situé à 200 milles au large du Cap Vert.

Le skipper étant sérieusement blessé à la cheville suite à une intervention sur le safran, une conférence à trois a été organisée avec le Centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse.

Le médecin a préconisé une évacuation immédiate. La responsabilité du CROSS a dès lors consisté à trouver le moyen le plus adapté pour évacuer le marin. Étant donné la distance des côtes, le CROSS a cherché des solutions auprès de la Marine française et auprès des navires hôpitaux espagnols. C'est finalement un navire de croisière maltais, le Saga Pearl II, qui a été dérouté. Le navire se situait à moins de 5 heures de route du blessé et disposait d'une équipe médicale à bord. Vers 20h, le marin blessé a été pris en charge par le médecin du bord à bord du navire de croisière. Il a finalement été débarqué et pris en charge à Sao Vincente (Cap-vert) dans la matinée du 23 novembre.

Le 1er décembre 2014

Le CROSS a été alerté par la compagnie du skipper du voilier français 1+1, positionné entre les Canaries et les Antilles, que l'un des équipiers était malade et sollicitait une consultation médicale. Aucun moyen d'évacuation n'étant présent sur zone ou dans des délais raisonnables, le navire étant très éloigné des côtes, un suivi médical régulier a été assuré par le CCMM par l'intermédiaire du CROSS pendant deux jours.

Toutefois, l'état du patient s'étant subitement dégradé le 3 décembre, un navire de plaisance a alors été dérouté pour porter assistance à l'équipage (défibrillateur), sans succès.

Le voilier a poursuivi sa route vers Fort de France afin d'y débarquer le corps de la victime. Durant le transit, l'équipage a été soutenu par des psychologues du CCMM et le CROSS Antilles Guyane a organisé l'arrivée à quai du 1+1.

I/5.2.3 Courses au large et défis internationaux

Le 4 novembre 2014

Le 4 novembre 2014, le skipper du trimaran Gamin a été hélicoptéré et pris en charge à La Corogne après que la foudre ait touché son navire, rendant ainsi son abandon inévitable.

Une collaboration efficace du CROSS Gris-Nez, du MRCC Madrid et de la direction de la course a permis de mener à bien cette opération dans des conditions de mer peu favorables. Le navire GDF SUEZ s'était dérouté pour rester à proximité de l'OLMIX en attendant l'arrivée des secours.

I.6 - Conclusion du bilan SAR

I.6.1 - SRR Gris-Nez

SAR et assistance aux biens

En matière de sauvetage en mer, le volume d'activité en zone de compétence Gris-Nez reste dépendant des aléas climatiques.

Le maintien du nombre d'opérations liées aux loisirs nautiques demeure l'un des points marquants de l'année 2014, tout comme de l'année 2013.

Les opérations menées par le CROSS dans le cadre de ces nouvelles pratiques éprouve le dispositif de droit commun fondé sur la pluralité et la diversité des moyens (SNSM / SDIS / Marine nationale / sécurité civile). En outre, des dispositifs pluri-partenariaux établis en amont de la période de pratique de ces activités semblent permettre d'améliorer la rapidité de la réponse de secours aux pratiquants (exemple du poste expérimental de Strouanne).

I.6.2 - Activité SAR internationale

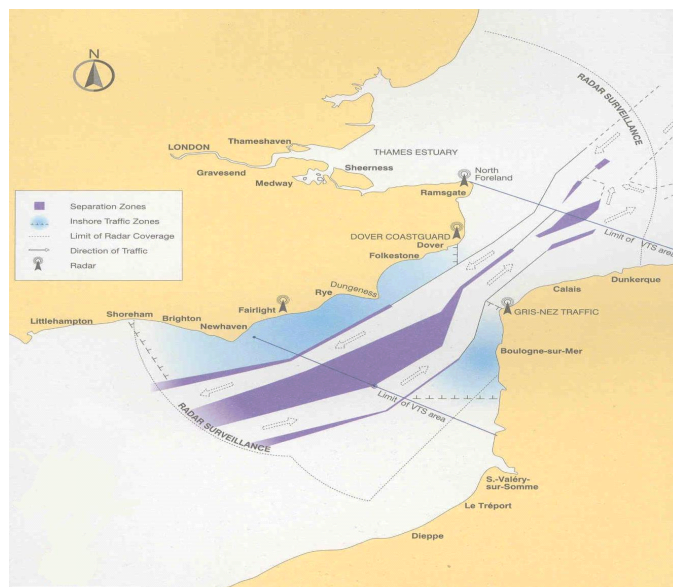
L'activité du SPOC se maintient quasiment au niveau de 2013. Le nombre d'alertes de balises de détresse COSPAS-SARSAT et d'INMARSAT C liées à des erreurs de manipulations ou des déclenchements intempestifs reste élevé. Toutefois, l'analyse et les investigations de l'équipe de quart permettent, lors d'une détresse avérée, d'assurer un déclenchement rapide des moyens (échange avec les centres de sauvetage étrangers ou MRCC) ou une information rapide des navires sur zone. Les nombreuses opérations se déroulant très au large ne peuvent obtenir de dénouement heureux que grâce à l'aide de navires de commerce identifiés par l'intermédiaire d'outils de localisation (LRIT, SURPIC AMVER) ou répondant aux messages satellites (SAFETYNET par AGA).

Les courses au large génèrent également quelques opérations SAR ou d'assistance aux biens. Le savoir faire et la capacité de réaction du SPOC Gris-Nez est reconnu par les skippers assistés et les relations de travail avec les directions de course s'amplifient et se formalisent.

II SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME

II/1. Objectifs réglementaires spécifiques

Le dispositif de séparation de trafic (DST) du Pas-de-Calais est le premier DST validé par l'Organisation maritime internationale en 1967. Il permet d'organiser le trafic dans le détroit sur une distance de 120 milles marins (220 km) dans sa partie française et d'apporter un service de trafic maritime (STM) sur plus de 55 milles marins (100 km).



Les spécificités du détroit sont de deux ordres, géophysiques et économiques :

a. Caractéristiques géophysiques :

- point le plus proche entre la France et la Grande-Bretagne : 33 km ;
- nombreux bancs de sable ;
- sondes assez faibles (11,7 m près du banc de Bassarelle, par exemple) ;
- courants assez forts aux abords du détroit ;
- météorologie variable (nombreux bulletins météorologiques spéciaux et présence de brume).

b. Caractéristiques humaines et économiques :

- fort trafic commercial dans le sens des voies (2 ème détroit le plus fréquenté au monde

- après Malacca) ;
- cinq points tournants, facteur d'échouement ou d'abordage ;
- important trafic traversier entre l'Angleterre et la France ;
- forte activité de pêche dans le détroit.

Le passage des navires dans la voie nord-est du DST est limité aux navires dont le tirant d'eau n'excède pas 22,60 m.

Le CROSS Gris-Nez exerce ses missions dans le cadre du décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime.

Ses missions s'articulent autour de trois points :

- Suivi du trafic maritime,
- Service de trafic maritime (STM),
- Service d'assistance maritime (SAM).

II/1.1 Suivi du trafic maritime

Le CROSS Gris-Nez recueille et traite les informations relatives au trafic maritime dans le détroit du Pas-de-Calais. Cette mission est assurée conjointement avec les garde-côtes britanniques situés à Douvres. Ces derniers assurent la surveillance de la voie descendante du DST (voie Sud-Ouest) tandis que le CROSS Gris-Nez assure la surveillance de la voie montante (voie Nord-Est).

Sous l'autorité du Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord et conformément à la réglementation internationale, le CROSS Gris-Nez reçoit les compte-rendus obligatoires des navires transitant dans la zone. Cette mission de suivi du trafic poursuit des objectifs statistiques, de surveillance générale de la navigation internationale et de prévention des accidents.

Le CROSS Gris-Nez est destinataire de trois types de compte-rendus obligatoires :

- CALDOVREP (Calais Dover Report), encadré par une résolution de l'OMI : s'impose à tous les navires SOLAS se présentant à l'ouvert de la voie N-E (**35.533 reports en 2014**) ;
- WETREP (West European Tanker Report) : imposé à tous les navires pétroliers entrant dans les eaux de l'Europe occidentale (**275 reports en 2014**) ;
- SURNAV : un arrêté des préfets maritimes impose à certains navires « à risques » de se reporter aux centres à terre avant d'entrer dans les eaux territoriales (**910 reports en 2014**).

II/1.2 Service de trafic maritime

En qualité de Service de Trafic Maritime (STM) côtier, selon la résolution OMI A 857 (20) du 27 novembre 1997, le CROSS Gris-Nez s'assure du respect des règles de navigation dans le DST, diffuse les renseignements pour la sécurité maritime aux navigateurs et leur fournit ponctuellement une aide à la navigation.

- Objectifs d'un STM côtier :

- 1/ Améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation ;
- 2/ Renforcer la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

3/ Améliorer la protection du milieu marin et/ou de la zone côtière, des lieux de travail et des installations au large contre d'éventuels effets néfastes du trafic maritime.

- Missions d'un STM côtier :

1/ Le service d'information consiste à diffuser des informations à heures et à intervalles fixes ou quand le STM le juge nécessaire ou encore à la demande d'un navire ; il peut s'agir notamment de rapports sur la position, l'identité et les intentions d'autres navires, les conditions existant dans les voies de navigation, les conditions météorologiques, les dangers ou tout autre facteur susceptible d'avoir une incidence sur le passage du navire.

2/ Le service d'assistance à la navigation est particulièrement important en cas de conditions nautiques ou météorologiques difficiles ou en cas de défectuosité ou d'avarie.

II/1.3 Service d'assistance maritime

En qualité de service d'assistance maritime (SAM ou MAS - Maritime Assistance Service), selon la résolution OMI A.950 (23) du 5 décembre 2003, le CROSS Gris-Nez est destinataire de l'ensemble des comptes-rendus d'avaries et de pertes de marchandises que les navires doivent obligatoirement signaler à l'État côtier le plus proche et constitue le point de contact unique entre le navire en cause et l'ensemble des autorités de l'Etat chargées de l'assistance au navire et de la préservation de l'environnement.

Le CROSS Gris-Nez apporte au Préfet maritime son concours pour l'évaluation de la situation sur zone, l'informe en permanence de son évolution et transmet au navire les décisions et directives. Le Préfet maritime de la Manche - Mer du Nord dispose du remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) ABEILLE LANGUEDOC, basé à Boulogne-sur-Mer.

Lorsque les circonstances l'exigent, le Préfet maritime peut décider la constitution d'une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) dont la mission première est de l'informer sur la situation effective du navire en difficulté.

En fonction de l'évolution de la situation, le Préfet maritime peut être amené à mettre en demeure le capitaine et l'armateur de faire cesser le danger présenté par le navire en avarie.

- Missions d'un MAS :

1/ Recevoir les compte-rendus, consultations et notifications requis par les instruments de l'OMI ;
2/ Suivre la situation du navire lorsque le compte-rendu révèle un événement à la suite duquel le navire pourrait nécessiter une assistance ;
3/ Être le point de contact entre le capitaine et l'État côtier concerné lorsque la situation du navire nécessite des échanges d'informations entre ce dernier et l'État côtier, mais ne constitue pas une situation de détresse pouvant conduire à une opération de recherche et de sauvetage ;
4/ Être le point de contact entre ceux qui participent à une opération d'assistance maritime entreprise par des services privés à la demande de parties ayant un intérêt légitime dans le navire et l'État côtier concerné, si ce dernier décide qu'il doit suivre le déroulement de cette opération.

II/2. Nombre et type de navires (année 2014 et années précédentes)

La résolution MSC 85 (70) adoptée le 7 décembre 1998 par l'OMI confie conjointement au CROSS Gris-Nez et à son homologue britannique, Dover Coastguard, l'exploitation du système de compte-rendus obligatoires de navires instauré depuis le 1er juin 1999. Les navires transitant dans le DST et les eaux adjacentes doivent ainsi signaler systématiquement au CROSS leur identité, leur voyage, le nombre de personnes à bord, le volume et les catégories de marchandises dangereuses transportées à bord.

II/2.1 Nombre de navires / CRO

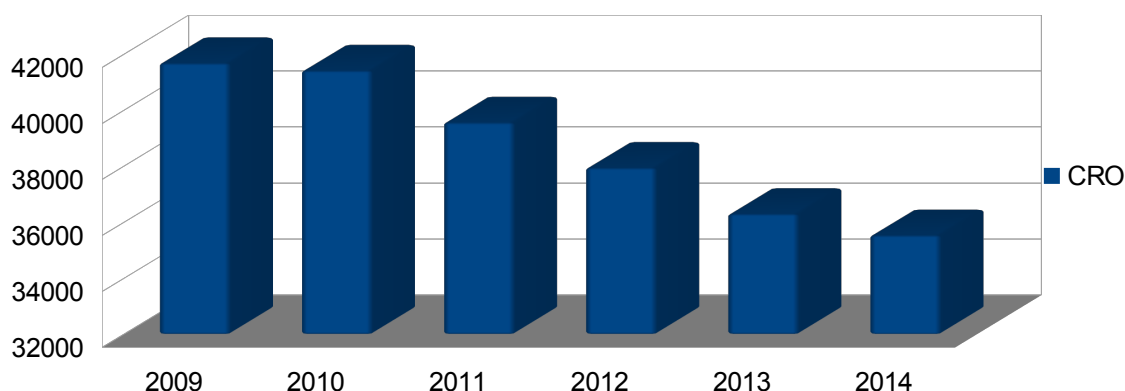
En 2014, **35 533** navires ont effectué leur compte-rendu obligatoire (CRO - mandatory report) dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais, ce qui représente une **baisse de 2,1 % par rapport à l'année 2013 (36 297)**.

En plus de ces navires soumis au CALDOVREP, le CROSS Gris-Nez a reçu les compte-rendus de **14 276** navires saisis sous Trafic 2000 comme « MOUVINF ». Ces navires peuvent provenir de la voie Sud-Ouest à destination de ports situés dans la zone CRO (Dunkerque notamment), ou inversement.

Pour l'ensemble du dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais, 200 navires environ empruntent chaque jour les deux voies de circulation, sans compter le trafic traversier des ferries, celui des navires de pêche et l'activité de plaisance.

a. Evolution du nombre de CRO (compte-rendus obligatoires) entre 2009 et 2014 :

Nombre de Compte-rendu obligatoires en voie Nord-Est



Analyse : cette baisse du nombre de CRO (-14,7 % entre 2009 et 2014) peut s'expliquer par la taille de plus en plus importante des navires de commerce et le ralentissement économique mondial.

b. *Tendance au gigantisme de certains navires :*

En 2014, les chiffres suivants ont été extraits de l'application Trafic 2000 :

Type de navire	Nombre de navires transitant dans la voie NE
Porte-conteneurs géants (>13.000EVP)	474
Navires à grand tirant d'eau (>16,5m)	989
Grands navires à passagers (>300m)	54

c. *Statistiques du trafic traversier dans le DST du Pas de Calais :*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	variation 2014/2013	variation 2014/2009
Passagers	13.090.309	13.154.638	12.764.699	11.921.671	12.753.343	13.295.492	+4,3 %	+1,6%
Voitures	2.775.174	2.818.380	2.653.127	2.400.471	2.471.193	2.456.817	-0,6 %	-11,5%
Autocars	81.209	86.035	84.938	84.246	90.478	96.576	+6,3 %	+18,9%
Poids lourds	2.300.468	2.091.516	2.069.945	1.952.138	2.206.728	2.421.537	+8,9 %	+5,3%
Ferries	20.742	19.837	17.443	16.865	19.101	18.378	-3,8 %	-11,4%

Source: port de Douvres.

Les navires à passagers et transbordeurs assurent à eux seuls plus de **60 rotations quotidiennes** (navires transitant dans le sens transversal du détroit du Pas-de-Calais entre Douvres et Calais - Dunkerque - Zeebrugge).

Par ailleurs, dans le cadre de la résolution MSC.190 (79) du 6 décembre 2004 relative au système de comptes rendus des navires pétroliers d'un port en lourd supérieur à 600 TJB naviguant dans la zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) des eaux d'Europe occidentale, le CROSS Gris-Nez a recueilli **275 déclarations WETREP** (Western European Tanker Report) contre **677** en 2013.

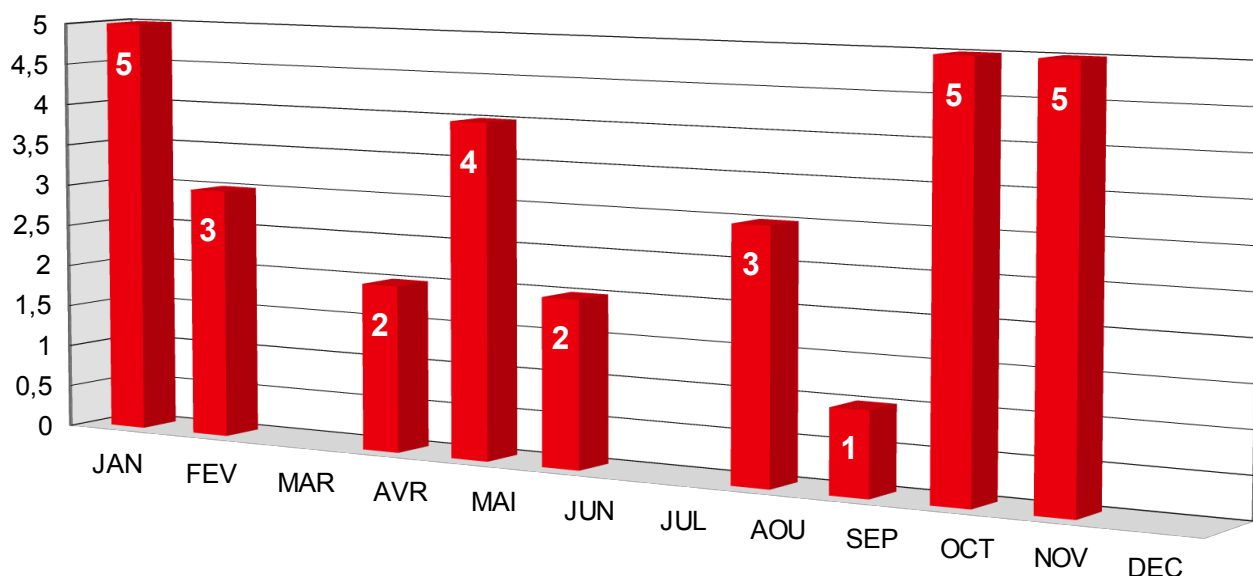
Le CROSS a également traité **1 246 messages SURNAV** au profit des préfectures maritimes.

II/2.2 DEFREP (deficiency report - signalement d'avarie)

Le CROSS Gris-Nez, en tant que service d'assistance maritime, a reçu en 2014 le signalement de **30 navires de commerce qui se sont reportés au CROSS en avarie ou restreints dans leurs capacités normales de navigation**. Le nombre de ces signalements est en légère hausse par rapport à l'année 2013 (27 cas).

Dans la majorité des signalements, les événements rapportés correspondent à des avaries mécaniques sur le moteur principal et les systèmes associés. Seules sont comptabilisées ici les avaries qui ont nécessité plus de 30 min de traitement.

Nombre de DEFREP /mois - 2014



Les types de navires les plus concernés sont :

- **9** porte-conteneurs (UCC et GPC) = 30 %,
- **7** vraquiers (BBU) = 22 %,
- **5** cargos classiques (GGC) = 16 %.

Les navires en DEFREP sont d'une longueur comprise **entre 88 et 361 m** :

- **20** navires (69%) sont d'une longueur inférieure à 110 m ;
- **9** navires (31%) sont d'une longueur supérieure à 110 m.

La longueur moyenne des navires en DEFREP s'établit à **182 mètres en 2014**, contre 108 mètres en 2013. Cette forte augmentation est en cohérence avec l'augmentation générale de la taille des navires.

L'âge moyen des navires en DEFREP est de **11 ans** (contre 14 ans en 2013), avec des navires âgés de 1 à 38 ans.

Le délai moyen de réparation en 2014 est de 06h38 contre 05h11 en 2013, 04h53 en 2012 et 04h21 en 2011, avec des interventions comprises entre 38 minutes et plus de 21 heures :

- **4** immobilisations inférieures à 1 heure mais égales ou supérieures à 30 minutes ;
- **14** immobilisations comprises entre 1 et 4 heures ;
- **7** immobilisations comprises entre 4 et 12 heures ;
- **5** immobilisations supérieures à 12 heures.

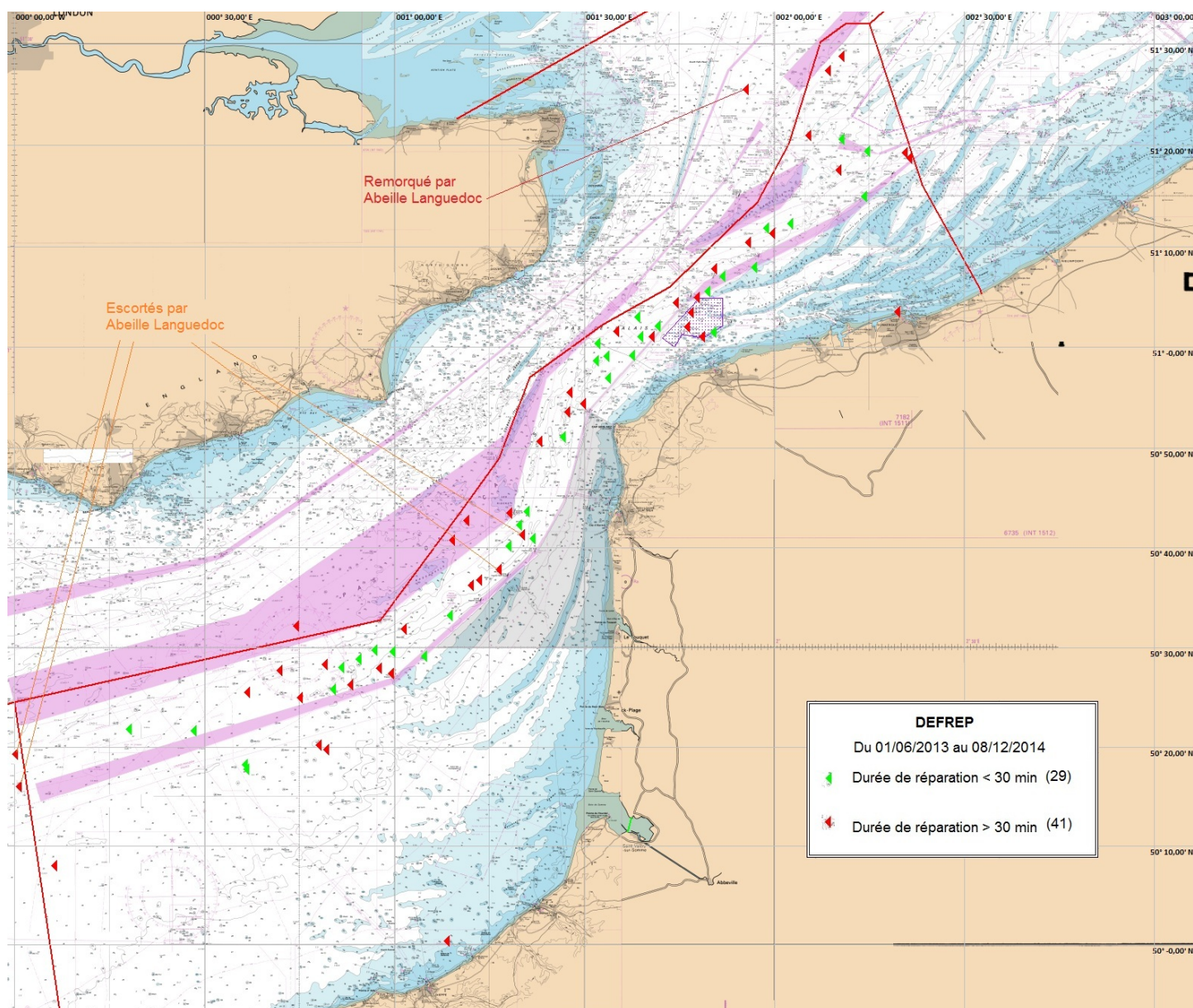
La répartition entre pavillons est la suivante pour les navires ayant subi un DEFREP :

PAVILLON	NB	%
ANTIGUA ET BARBUDA	4	13
LIBERIA	4	13
BAHAMAS	3	10
MALTE	3	10
PANAMA	2	6,67
HONK-KONG	2	6,67
CHYPRE	2	6,67
PAYS-BAS	2	6,67
SINGAPOUR	2	6,67
BERMUDA	1	3,33
DENMARK	1	3,33
UK	1	3,33
GIBRALTAR	1	3,33
KOWEIT	1	3,33
PORTUGAL	1	3,33
TOTAL	30	100

Synthèse 2011-2014	2011	2012	2013	2014
DEFREP	46	43	27	30
Mises en œuvre d'une EEI	1	2	1	0
Mises en demeure par le Préfet maritime	0	0	0	0
Remorquages par l'ABEILLE LANGUEDOC	0	-	-	1
Remorquages par un moyen privé	0	2	2	0
Escortes par l'ABEILLE LANGUEDOC	2	7	1	4

15 navires ont stoppé pour réparation et/ou intervention pour une durée inférieure à 30 minutes. Ils ne sont pas comptabilisés en DEFREP. Les raisons sont ici principalement des black-out ou des maintenances usuelles (changement de filtres, etc).

Cartographie des DEFREP 2013-2014 – CROSS Gris-Nez



II/2.3 Les suivis particuliers

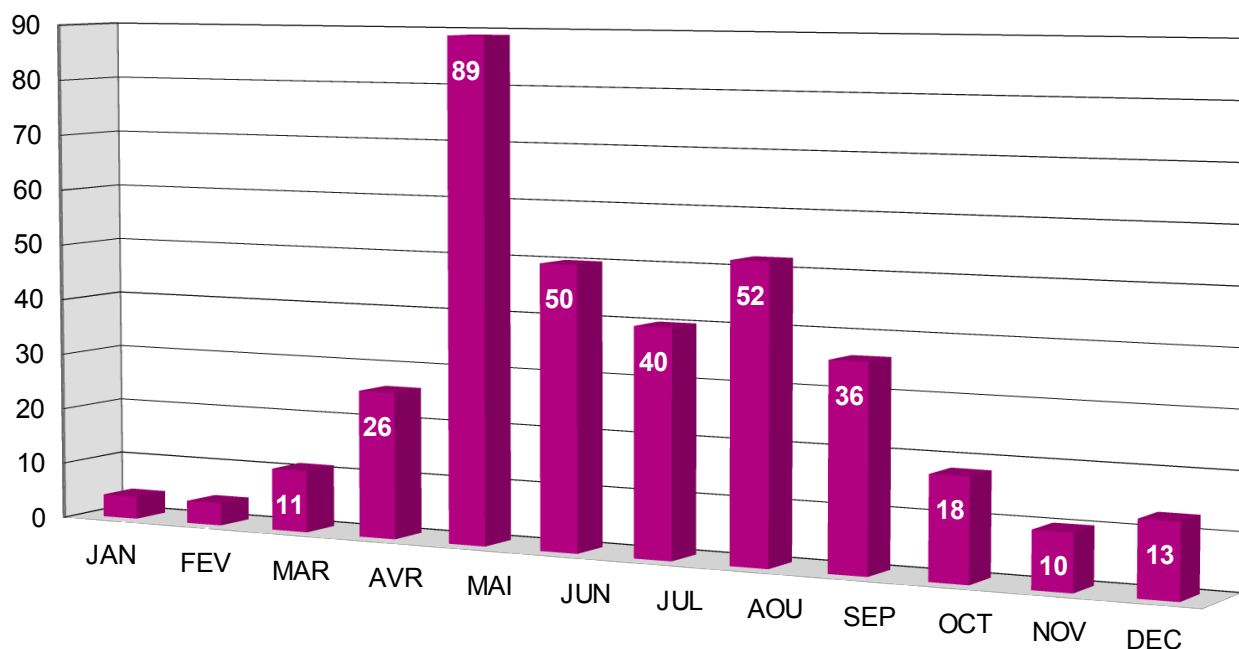
Parmi les 35 533 navires soumis à CRO, certains nécessitent un suivi plus particulier du fait de leurs caractéristiques. Les transits suivants peuvent ainsi être relevés :

- **173** convois de remorquage contre 161 en 2013,
- **72** navires transportant des matières radioactives (IMO Class. 7),
- **259** navires de guerre.

Le CROSS Gris-Nez a géré le mouillage de 90 navires de plus de 20 mètres dans sa zone de compétence, principalement aux abords des ports de Dieppe et Fécamp. Les mouillages en zone du Dyck (mouillage d'attente du grand port maritime de Dunkerque) et en zone du Tréport ne sont pas gérés par le CROSS mais respectivement par la vigie des Hemmes de Marcq-en-Calais et la capitainerie du Tréport.

Le trafic des navires de croisière est à peu près constant dans la voie nord-est du DST. On dénombre ainsi **353 navires de croisière** pour l'année 2014, contre 343 en 2013.

Navires à passagers / mois - 2014



En 2012, dans le cadre du Mémorandum d'entente de Paris (Paris MOU), **le CROSS a signalé 24 navires aux centres de sécurité des navires (CSN)** en France pour les navires faisant escale dans un port français et au bureau SM3 de la Direction des affaires maritimes pour les navires dont la prochaine escale était située à l'étranger.

II/3. Synthèse sur les infractions

En qualité de STM côtier, le CROSS Gris-Nez s'assure du respect des règles de navigation (COLREG 72 - Collision Regulations 72) et du report dans le DST, conformément aux résolutions OMI en vigueur.

En 2014, **17** procès-verbaux d'infraction ont été dressés, contre 32 en 2013.

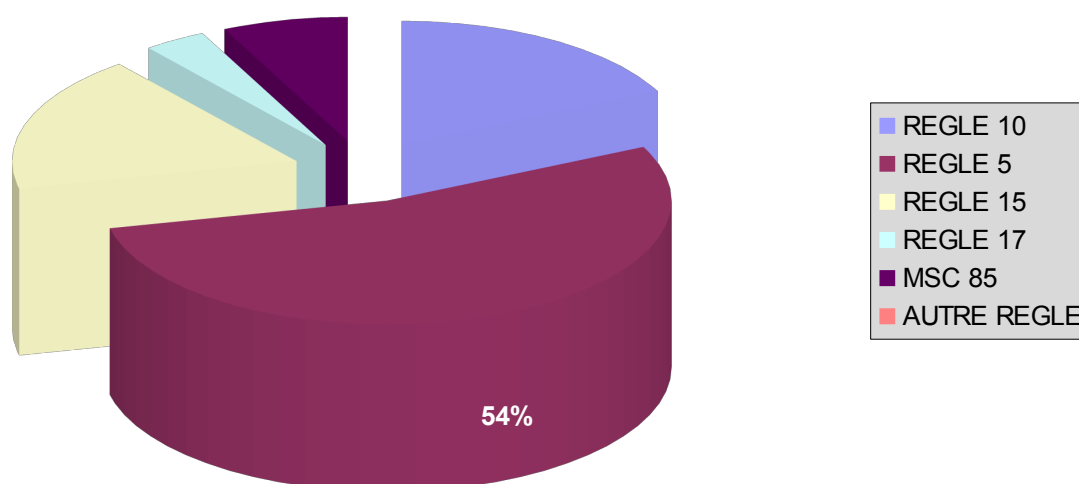
Les infractions constatées dans le DST du Pas-de-Calais se répartissent comme suit :

II/3.1 Par type de navires :

- **1** navire de plaisance ;
- **8** navires de commerce ;
- **7** navires de pêche, dont 3 français.

II/3.2 Par type d'infraction :

PV PAR TYPE D'INFRACTION - 2014

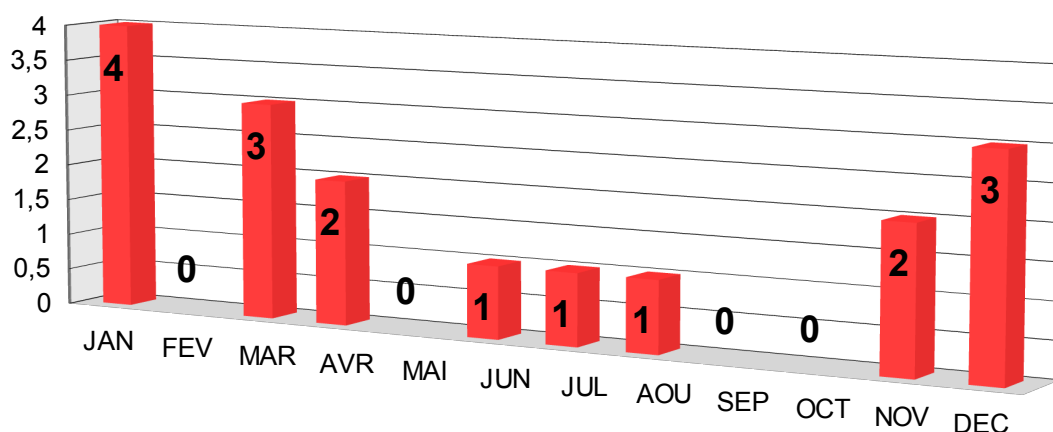


La poursuite des détections des situations de « presque-accident » (NEARMISS) et des bonnes relations avec les professionnels de la pêche boulonnaise expliquent le faible nombre de procès-verbaux dressés pour des navires de pêche sous pavillon français. En revanche, le nombre de procédures engagées contre des navires de pêche étrangers reste relativement élevé.

Les infractions constatées pour les navires de plaisance sont principalement des navigations à contre-sens dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais et/ou des défauts de veille par méconnaissance des règles de navigation dans un DST (règle 10 du RIPAM).

Le nombre d'infractions relevées pour les navires de commerce est constant (11 cas en 2013).

nombre de PV / mois - 2014



II/4. Faits marquants

II/4.1 Les NEARMISS (situations de « presque-accident »)

Une situation est considérée comme rapprochée dès que deux navires, quel que soit leur type, se trouvent à moins de 0.5 milles l'un de l'autre à moins de 10 min ($CPA \leq 0,5$ milles et $TCPA \leq 10$ min). Ces situations rapprochées (close quarter situation) sont considérées comme étant des situations de quasi-collision qu'il convient de ne pas laisser se développer.

La détection et la résolution des situations rapprochées dans la voie Nord Est du DST du Pas-de-Calais ont toujours été au cœur des préoccupations des opérateurs STM du CROSS Gris-Nez.

Dès novembre 2011, les équipes de quart Navigation ont été sensibilisées à la nécessité de comptabiliser aussi précisément que possible les situations rapprochées afin d'établir une image fidèle de la situation surface dans la zone de surveillance du CROSS Gris-Nez.

Année	2011	2012	2013	2014
Nombre de NEARMISS détectées	890	3.562	1.041	946

Cette baisse constante depuis 2013 peut s'expliquer ainsi :

- une meilleure appréhension de la situation surface par les opérateurs du CROSS et ainsi, une anticipation accrue des situations pouvant évoluer vers une NEARMISS ;
- une prise de conscience par les professionnels de la pêche du rôle joué par le CROSS dans la détection et la prévention des abordages ;
- la montée en puissance de la pratique de la veille VHF et de l'anglais maritime par ces mêmes professionnels.

En moyenne, trois situations de « presque-accident » (NEARMISS) sont anticipées et évitées chaque jour grâce à l'intervention du STM du CROSS Gris-Nez dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais.

La plupart des NEARMISS apparaissent entre navires de pêche et de commerce. Le CROSS se trouve donc amené à gérer des situations de conflit d'usage sur l'espace maritime que constitue le DST.

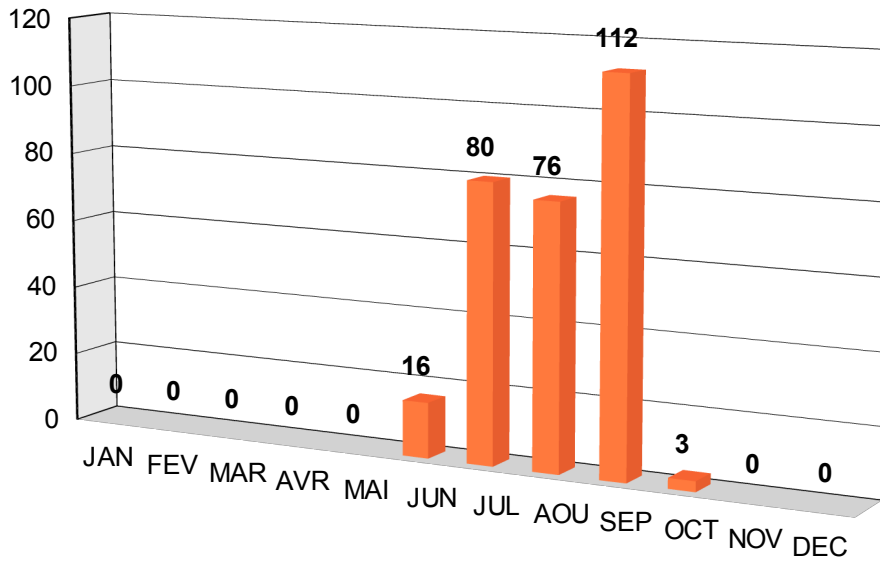
II/4.2 Les traversées de nageurs

287 nageurs ont traversé le DST depuis l'Angleterre vers la France du 8 juin au 3 octobre 2014 (contre 325 en 2013),

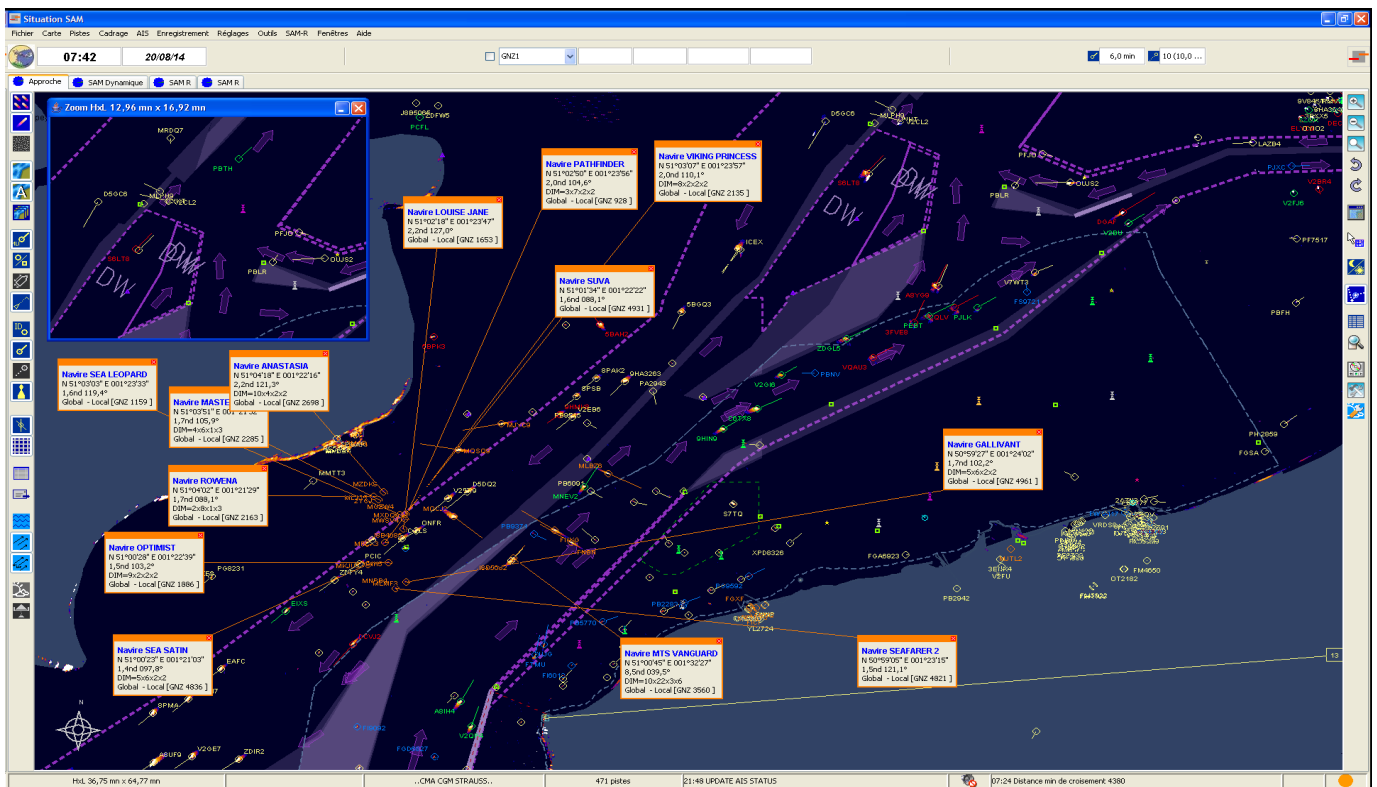
Une telle traversée doit être encadrée par l'une des deux associations habilitées :

- la Channel Swimming Association (CSA),
- la Channel Swimming & Piloting Federation (CS&PF).

Nombre de nageurs / mois - 2014



Un record le 20 août 2014 : 13 tentatives de traversées en simultané. La coopération avec les garde-côtes de Douvres et les deux associations habilitées a débouché sur l'obligation d'emport de l' AIS pour les navires escorteurs.



Capture d'écran du logiciel de suivi du trafic SPATIONAV

II/5. Conclusion du bilan SURNAV : bilan 2014 et perspectives 2015

a. L'année 2014 a été marquée par :

- le changement du chef de service ;
- la poursuite du groupe de travail sur les procédures nationales P-NAV animé par le bureau SM1 de la Direction des affaires maritimes, dans lequel l'ensemble des chefs de service "surveillance de la navigation" sont fortement impliqués ;
- la participation du chef de service comme formateur à l'ENSAM (stage "VTS operator");
- la participation du chef de service à la 38^{ème} session du VTS committee de l'Association internationale de signalisation maritime à Saint-Germain-en-Laye en septembre 2014 ;
- l'importation des données du radar de surveillance de la navigation d'Ostende vers le système SPATIONAV afin d'obtenir une meilleure image du trafic dans le nord de la zone STM.

b. L'année 2015 verra :

- le déploiement de SPATIONAV V2 au CROSS ;
- la poursuite du travail sur les procédures nationales NAV ;
- la rédaction d'un guide de formation « On the Job training », conformément aux recommandations de l'AIMS ;
- la poursuite des échanges avec Dover Coastguards (DSUWG...), et la mise en place du Joint Operating Manual.

V/ Renseignements sur la sécurité maritime

V.I Diffusion des prévisions météorologiques

Le CROSS assure la diffusion des bulletins météorologiques suivants :

- Bulletins côtiers trois fois par jour sur VHF (soit **annuellement 3 285 vacations**) à partir des émetteurs de Saint Valérie en Caux, Saint Frieux et Dunkerque.
- Bulletin large et bulletin large à trois jours, 1 diffusion par jour.
- Bulletins météorologiques spéciaux (BMS) atteignant ou dépassant force 7, soit :
 - **203** pour la zone côtière Cap de la Hague-baie de Somme,
 - **245** pour la zone côtière Baie de Somme- frontière belge.

Un suivi particulier des diffusions de bulletins météorologiques a été entrepris depuis 2013, la systématisation de réécoutes par sondage associées à des campagnes d'enquêtes de satisfaction auprès des usagers de la mer ont ainsi permis les actions suivantes :

- Adaptation du rythme de lecture des bulletins aux besoins des marins,
- Mise en place d'un nouveau poste d'enregistrement amenuisant les phénomènes de bruits ambiants.

V.II Diffusion d'informations sur les conditions de navigation dans le DST du Pas-de-Calais :

Dans le cadre du service d'information aux navigateurs, le STM Gris-Nez a diffusé, au cours de l'année 2014 :

- **8.761** bulletins intitulés « Channel Navigation Information Service » (CNIS) et diffusés une fois par heure, à heure fixe ;
- **175** bulletins de visibilité, diffusés dès que la visibilité est réduite ;
- **27** bulletins spéciaux de navigation, diffusés en fonction des événements dans le DST.

VI/ Sûreté

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) est entré en vigueur le 1er juillet 2004. Il prévoit un schéma spécifique de transmission des alertes définies comme « *tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire* ».

A l'échelon national, le Haut fonctionnaire de défense mer a été désigné point de contact national. Le CROSS Gris-Nez a été désigné point centralisateur. Il est chargé :

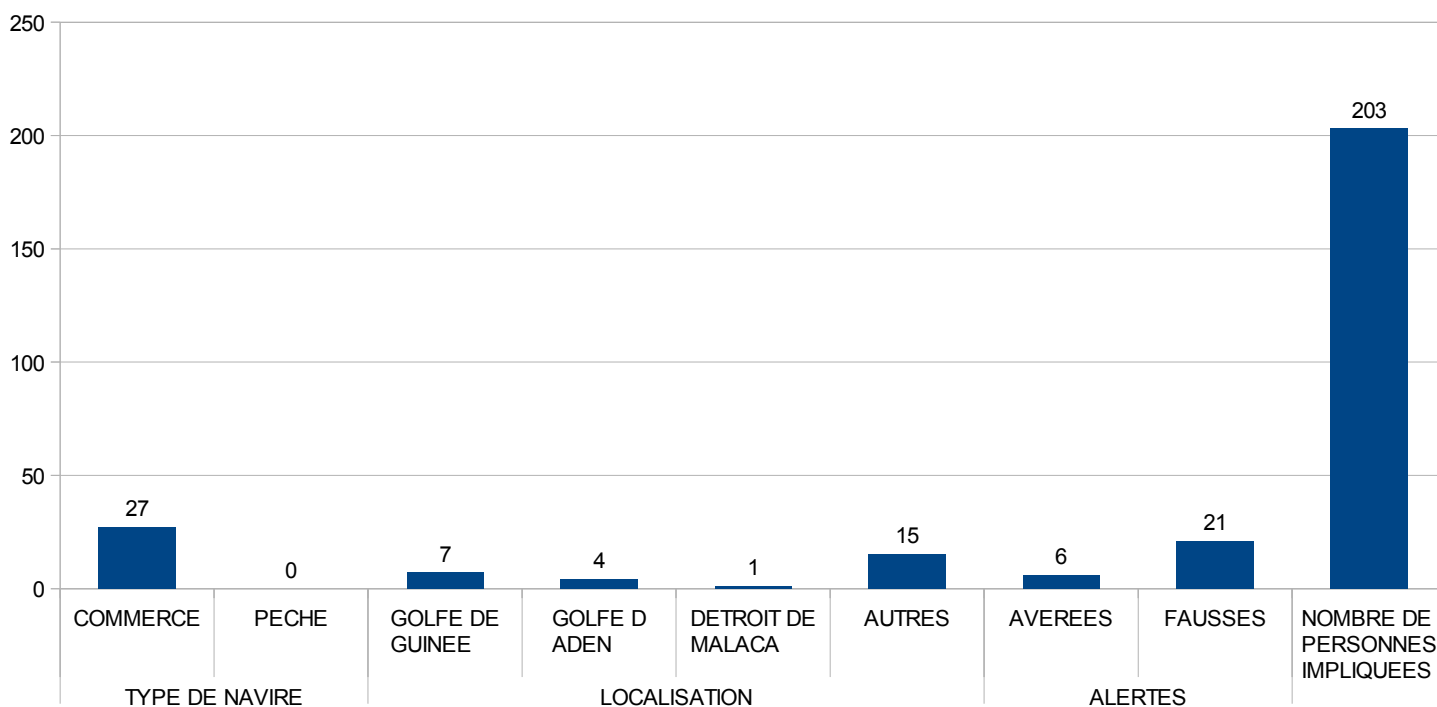
- de la réception des alertes de sûreté transmises par les navires battant pavillon français,
- de la réception des informations émises par les autorités d'un navire étranger proche ou dans les eaux sous responsabilité française,
- du lever de doute et de l'analyse initiale des messages d'alerte par SSAS (*Ship Security Alert Sytem*),
- de la diffusion des niveaux de sûreté à destination des navires français,
- et de la diffusion des niveaux de sûreté à destination des navires étrangers dans sa SRR.

En 2014, **le CROSS Gris-Nez a traité un total de 27 alertes de sûreté maritime** dont 6 se sont révélées avérées.

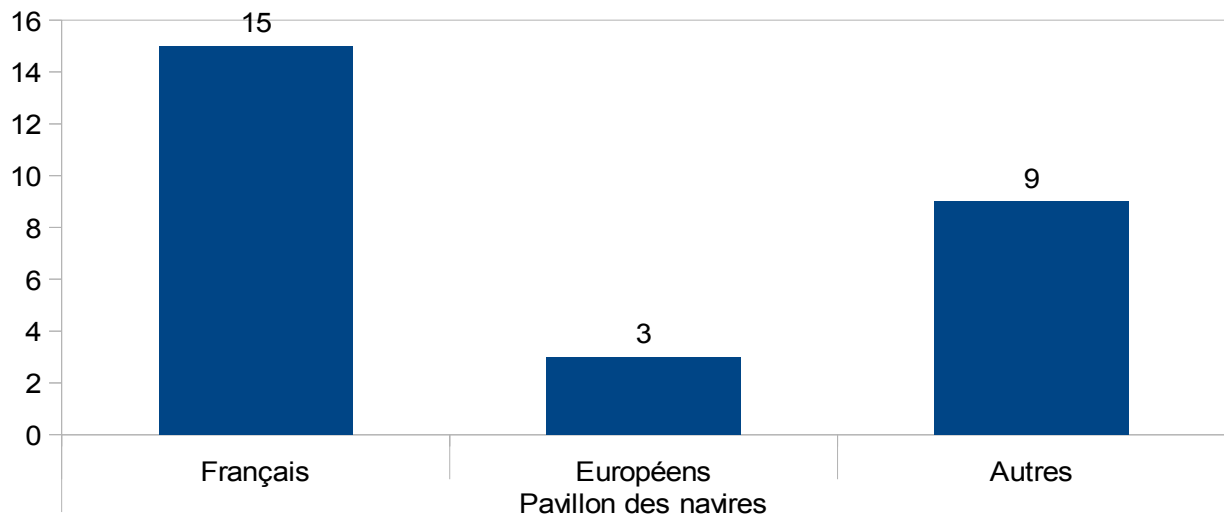
Les actes de piraterie ou d'attaque à main armée ont été principalement perpétrés dans le golfe de Guinée (3). Deux autres attaques ont été répertoriées en Mer rouge - Golfe d'Aden, tandis qu'une autre attaque s'est produite dans le bassin somalien.

Les navires de commerce ont été exclusivement visés, pour 203 personnes impliquées.

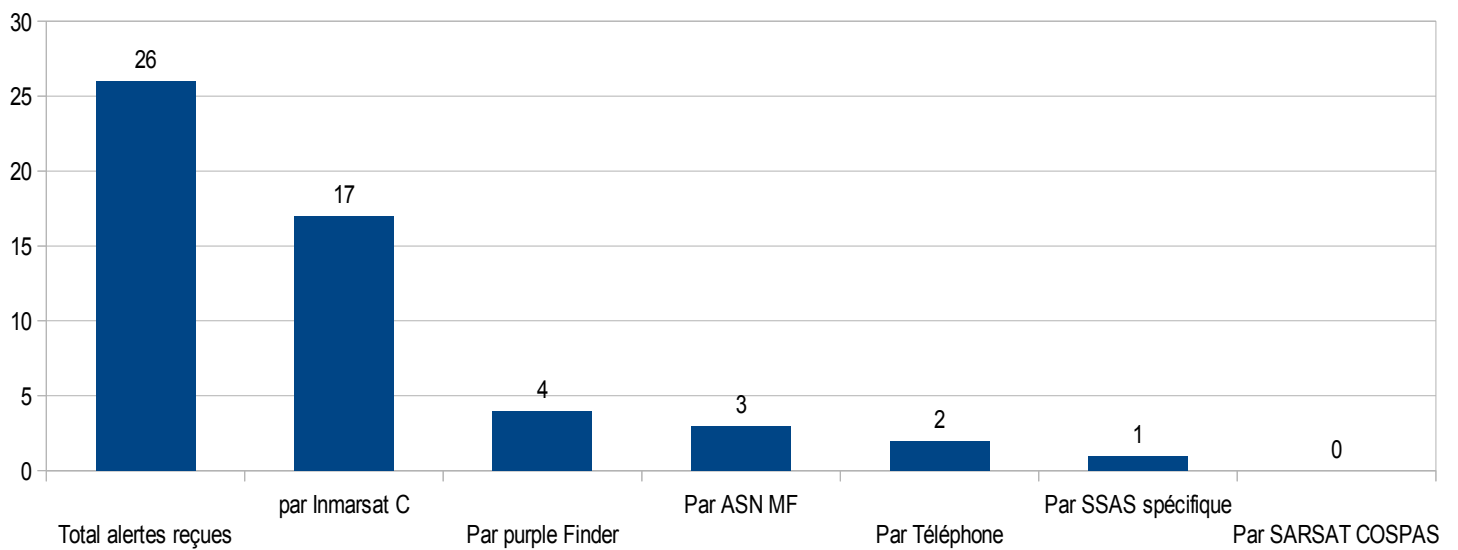
Répartition des alertes par type de mobile, localisation et résultat



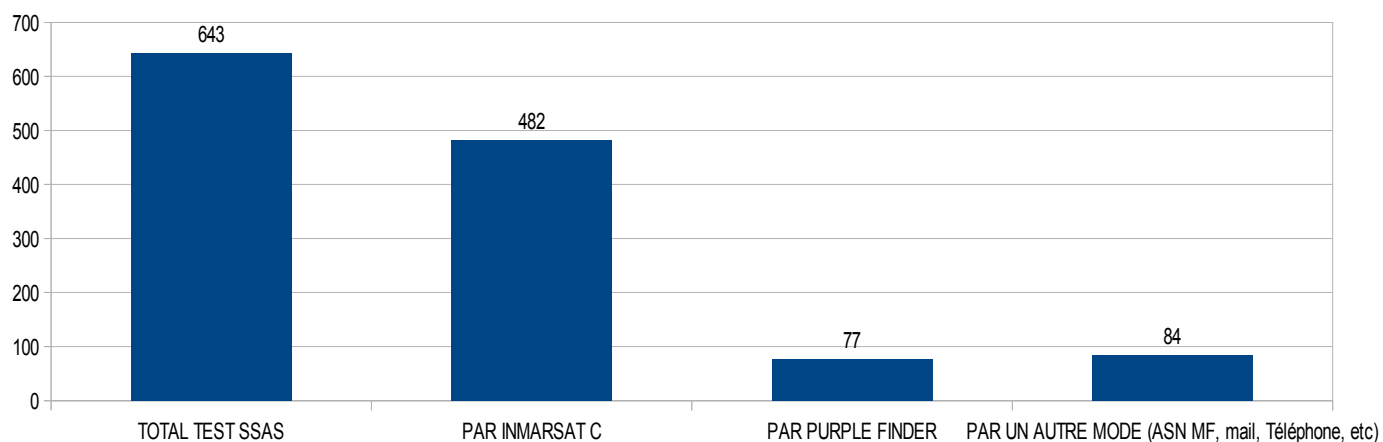
Pavillon des navires impliqués dans les alertes de sûreté en 2014



Mode de transmission des alertes de sûreté



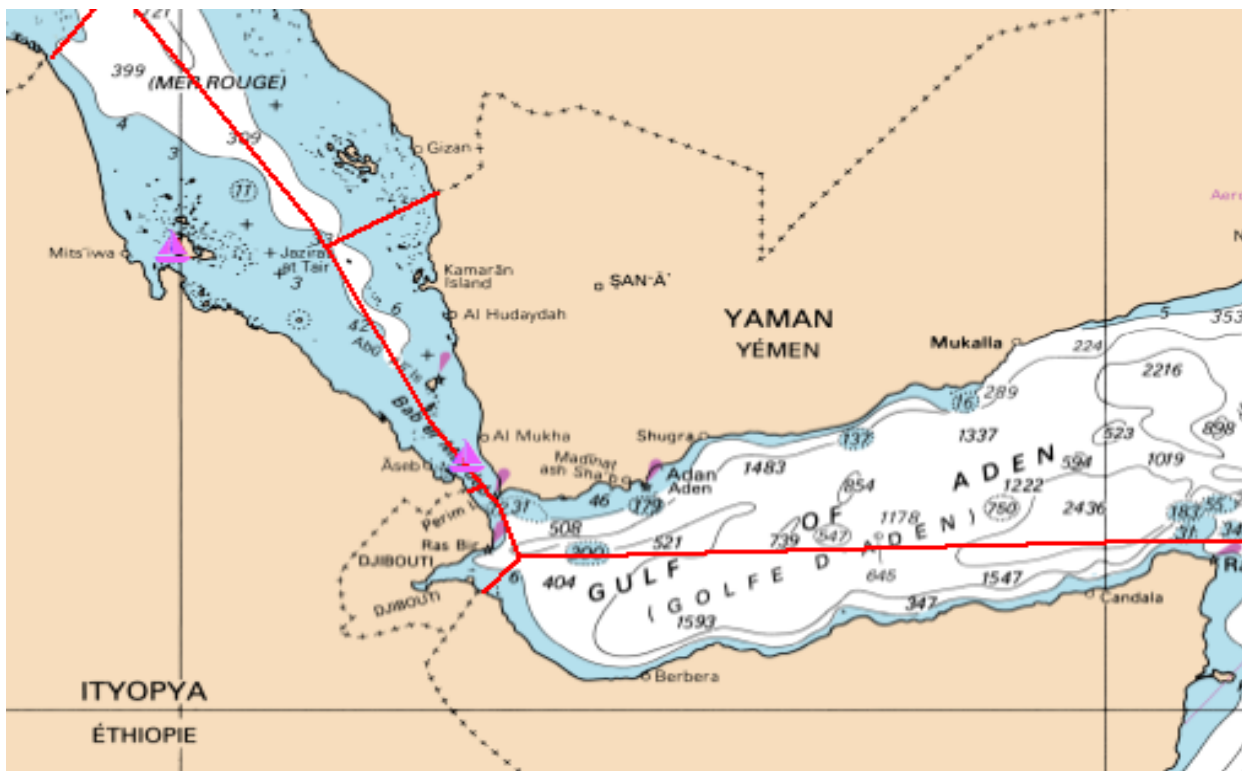
Nombre et vecteurs de réalisation des tests SSAS en 2014



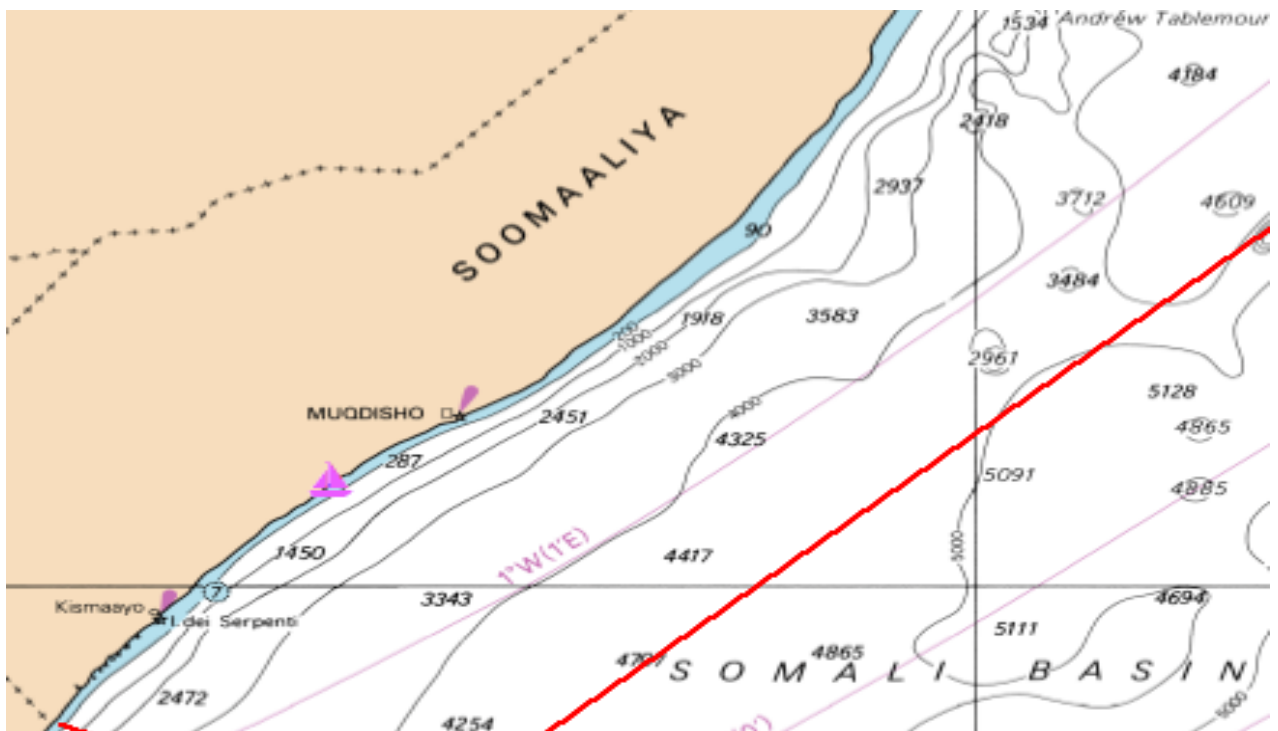
Les trois attaques répertoriées dans le Golfe de Guinée :



Les deux attaques répertoriées en Mer rouge - Golfe d'Aden :



L'attaque répertoriée en Somalie :



CONCLUSION – APPRECIATION DU DIRECTEUR

En termes d'activité opérationnelle, l'année 2014 s'est révélée particulièrement dense avec d'une part une augmentation significative du nombre global d'opérations en SRR Gris Nez (+26%). Le chiffre relatif au volume des opérations SAR reste relativement stable, même si l'on note une évolution des opérations liées au développement de la pratique des sports nautiques (Stand up paddle et kite surf) sur l'ensemble du littoral durant la période estivale. En revanche, l'activité liée à l'assistance aux navires progresse de manière significative et permet d'expliquer l'évolution du nombre global d'opérations.

Par ailleurs, une augmentation de près de 9 % du nombre d'opérations liée à la fonction point de contact international pour la recherche et le sauvetage (SPOC) est constatée.

Cette augmentation s'explique par la progression des opérations liées aux courses au large et aux traversées transatlantiques de plaisanciers français, qui ont bien référencé le CROSS Gris-Nez comme interlocuteur privilégié en cas de détresse, ainsi qu'au traitement des alertes de détresse Inmarsat C relayées par les centres de réception des alertes Inmarsat (Eik).

En septembre 2014, le CROSS a participé à l'exercice majeur MANCHEX 2014 organisé par la préfecture maritime de la Manche Est et de la mer du Nord.

Cet exercice simulait la collision entre un ferry et un pétrolier aux abords de Calais, avec un grand nombre de victimes impliquées.

En matière de surveillance de la navigation, après plusieurs diminutions significatives, le trafic maritime dans le dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais tend à se stabiliser. On note cependant une augmentation conséquente de la taille des navires ; je prends pour exemple le passage en 2014 dans la voie nord Est du DST du Pas-de-Calais de 474 navires porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 13 000 EVP.

Cette évolution s'inscrit pleinement dans le processus de certification des activités du centre aux normes du standard ISO 9001-2008. En effet, le CROSS s'est vu confirmer sa certification à l'issue de l'audit externe qui s'est déroulé au mois de novembre 2014.

Enfin, le CROSS Gris Nez a reçu cette année la visite de près de 1 000 personnes, essentiellement des partenaires intervenant dans l'exécution de nos missions, mais également des autorités et délégations étrangères comme ce fut le cas le 17 septembre 2014, avec la visite au CROSS du secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

A cela s'ajoute l'opération « grand public » lors des journées mondiales de l'océan ayant suscité l'intérêt de près de 1 200 personnes venues découvrir les installations du CROSS.

PERSPECTIVES POUR L'ANNEE A VENIR

Comme l'année précédente et dans le cadre de la certification ISO 9001/2008, l'année 2015 sera orientée vers le pilotage des processus et la formation continue (développement des compétences individuelles et collectives).

Le troisième volet prioritaire sera consacré à l'amélioration des modalités d'exécution des missions. La réorganisation de la gestion du traitement des opérations par un opérateur unique sera adoptée, conformément au mode de fonctionnement du système de gestion des opérations MARYLIN.

L'année 2015 sera également celle du renouvellement de la certification du CROSS Gris-Nez.

Parallèlement, une planification d'exercices dans chacun des départements de la zone de compétence du CROSS sera mise en place. Le but est ainsi de réaliser un entraînement mutuel de l'ensemble des services ou unités mobilisées en matière de recherche et de sauvetage et de renforcer les liens opérationnels et relationnels, qui sont absolument indispensables dans l'exécution quotidienne des missions du CROSS.

En outre, des formations OSC (on scene coordinator) seront organisées ainsi que des formations spécifiques sur les zones de recherche au profit des équipages de la Société nationale de sauvetage en mer.

En matière de surveillance de la navigation maritime, un effort sera porté sur la rédaction d'un guide de formation "On the job training", conformément aux recommandations de l'agence internationale de signalisation maritime qui a pour vocation la montée en qualification des opérateurs VTS.

D'autre part, la poursuite des échanges avec le service de trafic maritime britannique de Douvres devrait permettre d'élaborer un manuel de procédures communes (joint operationg manual) dans le dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais.

Vous pouvez retrouver l'activité au quotidien du CROSS Gris Nez sur notre site internet : www.cross-grisnez.developpement-durable.gouv.fr

LISTE DE DIFFUSION

- **MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE**
 - *Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM)*
 - *Bureau Enquête Accident (BEA) Mer*
 - *Direction des Affaires Maritimes (DAM)*
 - *Directrice*
 - *Sous-directeur de la sécurité maritime*
 - *Bureau SM1/Bureau AM1/Bureau AM3*
 - *Mission de la navigation de plaisance*
 - *Haut fonctionnaire de défense mer*
 - *ENSAM*
 - *CMVOA*
 - *Centre d'Etudes et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)*
 - *Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA)*
- ★ **SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MER - ORGANISME SECMAR**
 - *COFGC*
- ★ **REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA FRANCE A L'OMI (LONDRES)**
- ★ **AGENCE NATIONALE DES FREQUENCES**
- ★ **AGENCE INTERNATIONALE DE SIGNALISATION MARITIME (AISM/IALA)**
- ★ **DIRECTION INTERREGIONALE DE LA MER**
 - *Le Havre*
- ★ **DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DES TERRITOIRES ET DE LA MER / DELEGATIONS A LA MER ET AU LITTORAL**
 - *Nord*
 - *Pas de calais/Somme*
 - *Seine maritime*
- ★ **CENTRE RÉGIONAUX OPÉRATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE/MRCC**
 - *Jobourg*
 - *Corsen*
 - *Etel*
 - *La Garde*
 - *Antilles - Guyane*
 - *Réunion*
 - *Nouméa*
 - *Papeete*
- ★ **ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL MARITIME**
 - *Lycée Professionnel Maritime de Le Portel*
- ★ **CENTRE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES**
 - *Dunkerque*
 - *Boulogne sur mer*
 - *CSN Rouen*
 - *CSN Le Havre*
- ★ **PRÉFECTURE MARITIME DE La Manche et de la Mer du Nord**
 - *Division Action de l'Etat en mer(AEM)*
 - *Officier de communication régional (OCR)*
- ★ **PRÉFECTURES DE ZONE DE DÉFENSE**
 - *COZ Nord (Lille)*
 - *COZ Ouest (Rennes)*
- ★ **PRÉFECTURE DE RÉGION**
 - *Nord pas de calais*
 - *Picardie*
 - *Haute Normandie*
- ★ **PRÉFECTURES DE DÉPARTEMENT**
 - *Nord*
 - *Pas de calais*
 - *Somme*
 - *Seine maritime*
- ★ **DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA DOUANE**

- COD Rouen
- ★ **MARINE NATIONALE**
- ★ **CECLANT/OPS**
- ★ *Formation Opérationnelle de Surveillance et d'Information du Territoire (FOSIT Cherbourg)*
- *Commandant*
- **BAN LANVEOC**
- *Détachement de service public - Flotille 35 F*
- **BAN LANN-BIHOUE**
 - *Flotille 23 F*
 - *Flotille 24 F*
- ★ **GENDARMERIE NATIONALE ET MARITIME**
- **CORG 59**
- **CORG 62**
- **CORG 80**
- **CORG 76**
- *Groupement de gendarmerie maritime de la manche mer du nord*
 - *Compagnie de gendarmerie maritime Le Havre*
 - *Groupement des forces aériennes de la gendarmerie Nord*
- ★ **SÉCURITÉ CIVILE (BASES HÉLICOPTÈRES)**
- *Le Touquet (Dragon 62)*
- *Le Havre (Dragon 76)*
- ★ **SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (SNSM)**
- *Siège (Paris)*
- *Délégués Départementaux*
 - *Nord –Pas de calais*
 - *Somme*
 - *Seine Maritime*
- ★ **SERVICES DÉPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS**
- **CODIS 59**
- **CODIS 62**
- **CODIS 80**
- **CODIS 76**
- ★ **SERVICES D'AIDE MÉDICALE URGENTE**
- **CCMM TOULOUSE**
- **SCMM/SAMU 76B**
- **SAMU 59**
- **SAMU 62**
- **SAMU 80**
- ★ **ARMÉE DE L'AIR**
- *Centre de Coordination et de sauvetage (RCC) de Cinq Mars La Pile*
- *Centre de Coordination et de sauvetage (RCC) de Lyon Montverdu*
- ★ **CENTRE DE CONTRÔLE DE MISSION (FMCC) TOULOUSE**
- ★ **CENTRE DE DOCUMENTATION DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATION SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX (CEDRE)**
- ★ **CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES (CSNPSN)**
- ★ **INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION (IMP)**
- ★ **COMITÉ RÉGIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS (CRPMEM)**
 - *Nord/ pas de calais/picardie*
 - *Haute normandie*
- ★ **GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE**
- ★ **MRCC DOUVRES/ MRCC OSTENDE**
- ★ **AFCAN**
- ★ **FEDERATION FRANÇAISE DE VOILE**
- ★ **FEDERATION FRANÇAISE DE VOL LIBRE**
- ★ **ASSOCIATION "SAILS THE WORLD"**
- ★ **Presse écrite** : La voix du Nord / La semaine dans le boulonnais / Nord littoral/ Le courrier picard / Paris Normandie / Le Marin / Voiles et voiliers / Neptune nautisme
- ★ **Presse audiovisuelle** : France 3 Nord pas de calais / France 3 Haute-Normandie/ Opal' TV / Wéo

CROSS GRIS NEZ
Rue du Cap
62179 AUDINGHEN

Tél. : +33 (0) 3 21 87 21 87
Fax. : + 33 3 21 87 78 55

gris-nez@mrc CFR.eu
www.cross-grisnez.developpement-durable.gouv.fr

