

**BILAN ANNUEL**

Direction  
des Affaires Maritimes

Direction Interrégionale  
de la mer

Centre  
régional  
opérationnel de  
surveillance et de  
sauvetage de Jobourg

# Données – clefs

## Année 2014

### CROSS JOBOURG

Janvier 2015



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

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	20/01/15	Une édition annuelle seulement

## Affaire suivie par

<b>Directeur du CROSS JOBOURG – Administrateur en chef des affaires maritimes Jean-Pascal DEVIS</b>
<i>Tél. : 02 33 52 16 16</i>
<i>Courriel : cross-jobourg@developpement-durable.gouv.fr</i>

## Rédacteurs

AC1AM DEVIS / A2AM BLIN / A2AM MILESI

## Relecteur

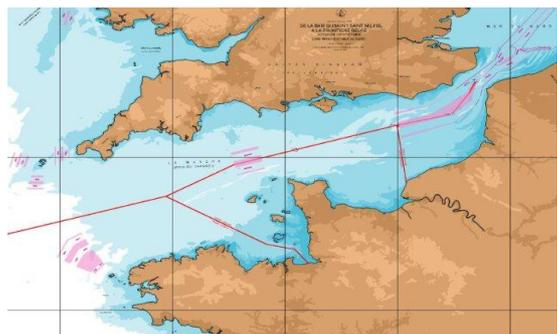
AC1AM DEVIS

# SOMMAIRE

<b>PRESENTATION GENERALE .....</b>	<b>4</b>
<b>1. RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER (SAR).....</b>	<b>5</b>
1.1 –SYNTHESE GENERALE 2014 .....	5
1.1-1 Bilan global SAR.....	5
1.1-2 Bilan de la saison estivale.....	6
1.1-3 Opérations diverses.....	7
1.1-4 Exercices et entraînements.....	7
1.2 – BILAN HUMAIN.....	8
1.3 – REPARTITION PAR TYPES D'ACTIVITES MARITIMES.....	9
1.3-1 La plaisance et les loisirs nautiques.....	9
1.3-2 La navigation professionnelle.....	9
1.3-3 Les alertes non confirmées.....	10
1.4 – REPARTITION GEOGRAPHIQUE.....	11
1.5 – FAITS MARQUANTS.....	11
1.6 – DONNEES COMPLEMENTAIRES SUR L'EXECUTION DE LA MISSION SAR.....	12
1.6-1 Ventilation des moyens de secours engagés.....	12
1.6-2 Origine des alertes.....	14
1.6-3 L'aide médicale en mer.....	15
<b>2. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME (SURNAV).....</b>	<b>16</b>
2.1 – LE CROSS : SERVICE DE TRAFIC MARITIME.....	16
2.1-1 Données générales sur le trafic.....	17
2.1-2 Le transport de marchandises dangereuses.....	18
2.1-3 Synthèse sur les contraventions.....	18
2.2 – LE CROSS : SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME.....	19
2.2-1 Détection et suivi des navires en avarie.....	19
2.2-2 Les mouillages dans la zone de surveillance de Jobourg.....	22
2.2-3 Bilan des signalements de navires aux autorités chargées du contrôle par l'État du port.....	23
2.3 – LES FAITS MARQUANTS EN 2014.....	23
<b>3. SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES (SURPOL).....</b>	<b>24</b>
3.1 – SYNTHESE DE L'ANNEE.....	24
3.2 – REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES SIGNALEMENTS DE POLLUTION.....	25
3.3 – ORIGINE DU SIGNALEMENT.....	25
3.3-1 Les différents types de signalement.....	25
3.3-2 Observations satellitaires par le système européen Cleanseanet.....	26
3.4 – FAITS MARQUANTS EN 2014.....	27
<b>4. DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS DE SECURITE MARITIME.....</b>	<b>28</b>
<b>5. COMMUNICATION / RELATIONS PUBLIQUES.....</b>	<b>28</b>
<b>CONCLUSION GENERALE / OBJECTIFS POUR L'ANNEE 2015.....</b>	<b>29</b>
ANNEXE I : coordonnées du CROSS Jobourg.....	30
ANNEXE II : liste de diffusion.....	31

## PRESENTATION GENERALE

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Jobourg est un service spécialisé du ministère chargé de la mer (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – ministère délégué aux transports, à la pêche et à la mer). Il est placé sous l'autorité organique du directeur inter-régional de la mer pour la Manche Est et la Mer du Nord et agit sous la responsabilité du Préfet maritime.



Depuis 1971, le CROSS Jobourg assure ses missions de sécurité maritime en Manche centrale.

Il participe directement à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la préservation de l'environnement marin en assurant quatre missions opérationnelles qui s'inscrivent dans le cadre des obligations internationales souscrites par la France, principalement au titre des conventions SOLAS (sauvegarde de la vie humaine en mer), MARPOL (prévention des pollutions maritimes) et SAR (recherche et sauvetage).

Les missions relatives au **sauvetage en mer** et à la **surveillance de la navigation commerciale** s'exercent dans un cadre réglementaire défini sous l'égide de l'organisation maritime internationale (OMI). Le CROSS est ainsi déclaré auprès de l'OMI en qualité de centre de coordination de sauvetage maritime, de service de trafic maritime et de service d'assistance maritime. Le CROSS est chargé, à titre principal, de la direction des opérations relatives à ces trois missions.

Dans ce cadre, **le CROSS Jobourg a dirigé 928 opérations en 2014** (749 en 2013) dont **82 opérations** de suivi de navires de commerce en difficulté.

Le CROSS Jobourg est également **centre référent de surveillance des pollutions marines pour la Manche et la Mer du Nord**<sup>1</sup>. Sa mission consiste à recueillir toute information relative aux pollutions marines, à coordonner les missions de surveillance et de détection et à rechercher les auteurs de rejets volontaires illicites, en liaison étroite avec les autorités administrative et judiciaire.

Jobourg s'est en outre vu confier des compétences et attributions élargies, de niveau national, en qualité de **centre référent principal pour la surveillance des pollutions marines**. A ce titre, il remplit des tâches techniques transverses pour le compte de la direction des affaires maritimes et en relation avec les partenaires opérationnels participant à la surveillance des pollutions (configuration des outils partagés d'aide à la décision, définition des doctrines et principes attachés à la mission...).

Le CROSS participe enfin à la **diffusion des renseignements de sécurité maritime** (informations nautiques et météorologiques pour l'essentiel).

Dirigé par un administrateur en chef des affaires maritimes, **représentant permanent du Préfet maritime**, le CROSS Jobourg emploie 49 personnes, dont 6 officiers assurant les fonctions d'officier de permanence et de coordonnateur de mission de sauvetage.

Sous leur autorité, les équipes de quarts, composées d'officiers marinières détachés de la marine nationale, assurent la continuité des fonctions de veille et d'exploitation opérationnelle. En sus de ces équipes, des personnels civils (techniciens supérieurs du développement durable) ont en charge la maintenance technique, la logistique et le fonctionnement courant du centre.

<sup>1</sup> Corsen assure cette mission en Atlantique et La Garde en Méditerranée

## 1 – RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER (SAR)

Le CROSS Jobourg est **centre de coordination du sauvetage maritime** au sens de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage en mer qui fixe l'organisation internationale du secours maritime. Cette fonction répond aux obligations de la France au titre de la convention SOLAS qui impose aux États la mise en œuvre d'installations de recherche et de sauvetage dans les zones maritimes placées sous leur responsabilité.

Le CROSS Jobourg assure la réception des demandes de secours en mer notamment au moyen de ses émetteurs/récepteurs radios VHF déportés répartis le long des côtes mais également par téléphone.

En cette qualité de MRCC, il prend la direction de toute opération de recherche et de sauvetage en mer dans sa zone de compétence (code de la sécurité intérieure, articles R742-1 à R742-15 relatifs à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer).

Les officiers assurent à tour de rôle la fonction de coordonnateur de mission de sauvetage. Ils sont habilités à cette fin par le directeur du CROSS.

### 1.1 – SYNTHÈSE GÉNÉRALE 2014 :

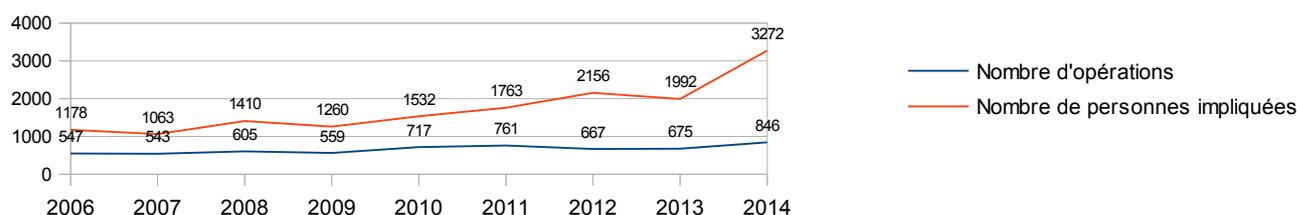
#### 1.1-1 Bilan général SAR

En 2014, le CROSS Jobourg a dirigé **846 opérations d'assistance et de sauvetage**, ce qui représente une nette augmentation par rapport à l'année précédente (675 opérations en 2013).

La tendance à la hausse du nombre des opérations d'assistance se confirme : 232 en 2012, 304 en 2013, **400 pour 2014**.

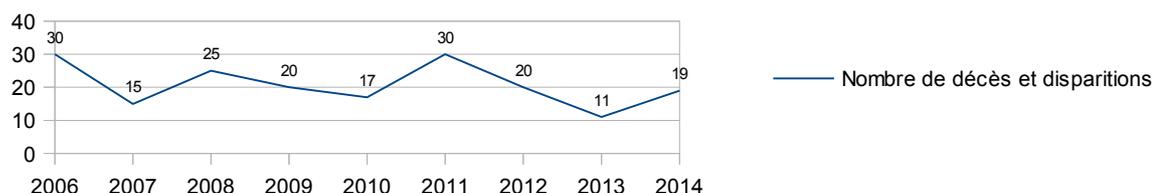
**Concernant les résultats sur les personnes**, on notait jusqu'en 2012 une constante progression du nombre de personnes impliquées bénéficiaires des interventions du CROSS (1260 en 2009 pour 2156 en 2012). Alors que l'année 2013 semblait marquer le pas avec 1992 personnes assistées ou secourues, les **3272 personnes impliquées<sup>2</sup> en 2014** confirment au contraire cette tendance haussière, qui semble d'ailleurs s'accroître.

CROSS JOBOURG - Bilan général SAR et assistance 2006-2014



Enfin, en 2014, le **bilan humain** s'établit à 18 personnes décédées et 1 disparue, auxquelles s'ajoutent 2 corps découverts en mer mais n'ayant pu être rattachés à aucune opération du CROSS Jobourg ou d'un MRCC voisin.

CROSS JOBOURG - Bilan SAR 2006-2014



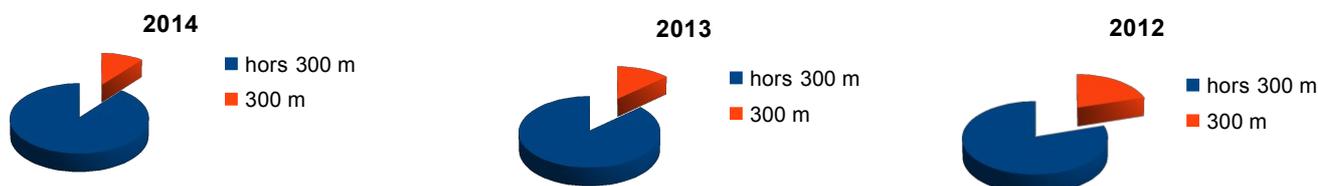
<sup>2</sup> 3300 personnes devraient être ajoutées à ce nombre suite à l'avarie subie par le paquebot à bord duquel elles se trouvaient. Cet épiphénomène n'étant toutefois guère significatif, il a été choisi de les écarter sur le plan statistique.

### 1.1-2 Bilan de la saison estivale (loisirs nautiques)

En matière de loisirs nautiques, la ventilation des opérations entre les différentes activités pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> juin et le 30 septembre montre une nette diminution du nombre d'opérations par rapport à l'année précédente.

Cette évolution correspond en fait à un retour aux « standards » antérieurs, les résultats de cette année semblant donc confirmer le caractère exceptionnel de l'année 2013.

	HORS BANDE DES 300 M	BANDE DES 300 M	TOTAL
Baignade	1	1	2
Plongée	6	0	6
Navires de plaisance à moteur	115	10	125
Navires de plaisance à voile	72	7	79
Engins de plage	11	0	11
Planches à voile	3	5	8
Kitesurfs	5	2	7
Aéronefs de tourisme	1	0	1
Véhicules nautiques à moteur	6	1	7
<b>TOTAL</b>	<b>220</b> 2013 : 344 2012 : 159 2011 : 238 2010 : 205	<b>26</b> 2013 : 52 2012 : 40 2011 : 27 2010 : 17	<b>246</b> 2013 : 396 2012 : 212 2011 : 265 2010 : 222



#### Observations :

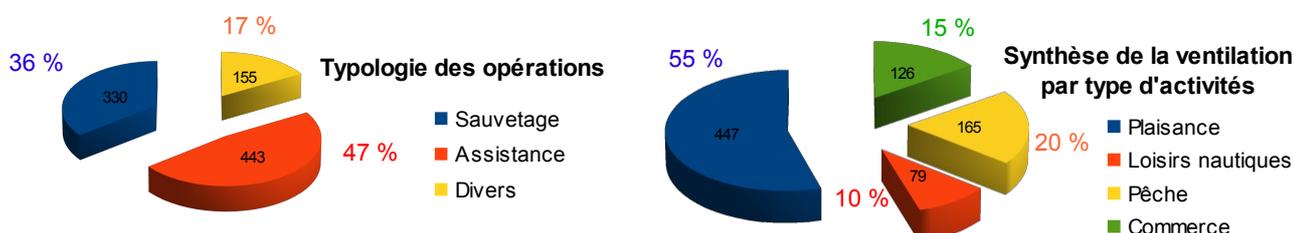
Les navires à voile sollicitent toujours moins d'intervention que les navires à moteur. Toutefois, on note, pour la deuxième année consécutive, une diminution du nombre d'interventions au profit de navires de plaisance à moteur dans les 300 mètres. Ce point est d'autant plus positif que les navires de plaisance sollicitant ou nécessitant une assistance alors qu'ils se trouvent très près des côtes sont souvent en grande difficulté ou dans une situation très délicate avec un fort risque d'échouement ou un échouement effectif.

### 1.1-3 Opérations diverses

En 2014, le CROSS a dirigé **155 opérations** (110 en 2013) dont la nature ne relevait pas strictement de ses missions principales de sauvetage et d'assistance. Si l'on compare cette augmentation (+ 40 %) avec celle du nombre total d'opérations (+ 24 %) on constate que la tendance est à l'augmentation de la part de ce type de missions.

Il s'agit pour l'essentiel d'incertitudes sur la position, de ruptures de mouillage, de manque d'expérience de la navigation (6 cas) qui l'ont conduit à apporter un concours, une expertise ou simplement un suivi de situation.

Ceci étant, la répartition entre opérations de sauvetage, d'assistance et diverses n'en est pas fondamentalement affectée.



### **1.1-4 Formation et Exercices / entraînements**

Pour maintenir un haut niveau de qualification, une attention constante est portée à la formation du personnel du CROSS. Elle se décline sous forme d'entraînements et de formations internes complétés par des stages externes, en particulier à l'école nationale de la sécurité et de l'administration de la mer (ENSAM).

**Sept séances de formation collectives dites "RETEX"** ont été organisées. Elles sont destinées à :

- diffuser les retours d'expérience après l'analyse d'opérations significatives
- affermir et élargir les connaissances opérationnelles du personnel par la présentation de sujets variés (physiologie et accidents en plongée sous-marine, la sécurité nucléaire, la fonction d'On Scene Coordinator, etc...).

Les **visites régulières des stations de la SNSM et des différents moyens** de l'Etat mis en œuvre par le CROSS dans le cadre de ses missions complètent la formation continue des personnels du CROSS.

Le CROSS favorise également la formation de ses partenaires sous forme de sessions spécifiques telles que la formation d'équipiers de la SNSM et d'officiers des patrouilleurs de la marine nationale à la fonction d'On Scene Coordinator (OSC), ou la formation des guides de la Baie du Mont-Saint-Michel sur l'organisation des secours et les moyens d'alertes.

### **Exercices ORSEC niveau 2 et EXERCICES OSC avec déploiement de moyens**

Tout au long de l'année, le CROSS organise et coordonne des exercices OSC (on scene coordinator) qui permettent notamment aux stations SNSM réparties le long du littoral de sa zone de compétence, mais aussi à d'autres unités de sauvetage (hélicoptères, administrations...), de s'entraîner aux techniques particulières de la coordination sur zone des opérations en liaison avec le CROSS.

### **Entraînements internes ORSEC niveaux 1, 2 et/ou 3**

Depuis mars 2012, une politique de systématisation et de multiplication des entraînements internes des équipes opérationnelles est mise en œuvre au CROSS Jobourg.

Le banc de simulation dont s'est doté le CROSS permet de dérouler les scénarii d'intervention les plus divers (du « simple » accident de plongée au sinistre majeur impliquant plusieurs dizaines de victimes). Il s'agit surtout de permettre aux équipes de quart et de renfort d'acquérir puis d'entretenir les automatismes nécessaires à la conduite des opérations les plus complexes.

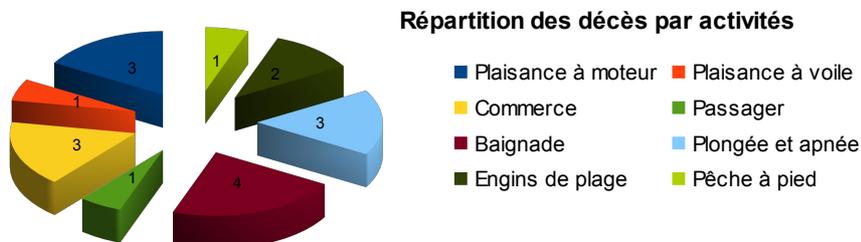
Chaque entraînement de ce type (60 à 90 minutes) fait l'objet d'un retour d'expérience et permet, le cas échéant, d'identifier les points qu'il convient de reprendre ou de revoir.

En 2014, cet entraînement permanent des partenaires et des personnels opérationnels du CROSS s'est traduit par :

- **6 exercices** avec déploiement de moyens réels en mer (3 à 5 unités de sauvetage)
- **59 entraînements internes** en simulation.

## 1.2 – BILAN HUMAIN:

En 2014, **3272 personnes étaient impliquées** dans les opérations que le CROSS a dirigées (1992 en 2013). On déplore **18 décès** (7 en 2013, 12 en 2012) et **1 disparu<sup>3</sup>** (4 en 2013, 8 en 2012). Par ailleurs, 2 corps ont été découverts en mer mais n'ont pu être rattachés à aucune opération du CROSS Jobourg ou d'un CROSS, ou MRCC voisin.



**Plaisance à moteur semi-rigide** : 2 éjections et 1 arrêt cardiaque.

**Plaisance à voile** : 1 arrêt cardiaque (malgré l'arrivée de l'équipe médicale 33 minutes après le début de l'alerte).

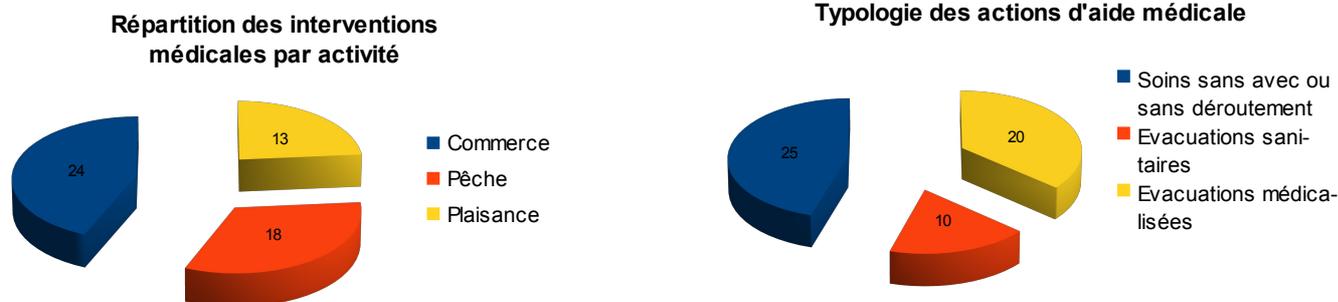
**Commerce** : 1 meurtre, 1 arrêt cardiaque, 1 homme à la mer (marins professionnels étrangers).

**Passager** : 1 arrêt cardiaque.

**Baignade** : 4 dont un cas de suicide suspecté.

Nota : en 2014, **31 opérations d'isolement par la marée** ont été traitées mais aucun de ces n'a conduit à une disparition ou à un décès.

En matière d'aide médicale en mer, il a été porté secours à **55 personnes blessées ou malades** (49 en 2013, 48 en 2012).



<sup>3</sup> Suicide.

### **1.3 – RÉPARTITION PAR TYPES D'ACTIVITÉS MARITIMES :**

#### **1.3-1 La plaisance et les loisirs nautiques**

**Le secteur de la plaisance totalise 447 opérations (327 en 2013).**

Les interventions au profit de la plaisance concernent majoritairement des avaries mécaniques : **230 cas** (182 en 2013 ; 152 en 2012).

Le secteur de la plaisance a nécessité **250** remorquages (147 en 2013 et 128 en 2012), selon la ventilation typologique suivante :

- **145** opérations relatives à une avarie générale du système de propulsion ;
- **23** opérations consécutives à des hélices engagées ;
- **19** opérations consécutives à des échouements, par hypothèse dans les 300 mètres (21 en 2013 et 7 en 2012) ;
- **18** opérations relatives à une avarie du système électrique ;
- **14** opérations relatives à une avarie d'appareil à gouverner ;
- **10** opérations en raison de pannes de carburant (6 en 2013) ;
- **8** opérations relatives à un démâtage ;
- **6** opérations d'aide médicale en mer (gestion du navire à l'issue d'une EVAMED ou EVASAN) (0 en 2013) ;
- **4** opérations relatives à des voies d'eau ;
- **2** opérations relatives à un encalminage ;
- **1** opération résultant d'une inexpérience flagrante.

On compte encore 4 plaisanciers décédés en 2014 (4 en 2013 et 10 en 2012).

**2** de ces décès sont dus à des **chutes à la mer** depuis des embarcations **semi-rigides** sans que les équipages ne puissent retrouver les corps et les **2** autres sont la conséquence d'**arrêts cardiaques** en dépit de l'intervention rapide des équipes dans les 2 cas (**30 min** entre la réception de l'alerte et la prise en charge médicalisée).

**79 (58 en 2013) opérations ont concerné les activités de loisirs nautiques :**

- **18** opérations relatives à des kite-surfeurs en difficulté. (20 pour 2013 et 17 en 2012)
- **16** opérations relatives à des accidents de planche à voile ; (9 pour 2013 et 15 en 2012)
- **10** opérations relatives à des plongeurs en difficulté ; (7 pour 2013 et 2 en 2012)
- **9** opérations relatives à des canoës ou kayaks ; (6 pour 2013 et 7 en 2012)
- **9** opérations relatives à des véhicules nautiques à moteur ; (8 pour 2013 et 2 en 2012)
- **4** opérations relatives à des baigneurs nécessitant une assistance ; (10 pour 2013 et 14 en 2012)

#### **1.3-2 La navigation professionnelle**

##### **1. PECHE**

**165 opérations ont été conduites au profit de navires de pêche (110 en 2012 et 2013) concernant :**

- **64** opérations relatives à une avarie du système de propulsion ; (23 pour 2013 et 28 en 2012)
- **19** opérations relatives à une hélice engagée ; (16 pour 2013 et 18 en 2012)
- **15** opérations relatives à une fausse alerte ;
- **10** opérations relatives à une avarie d'appareil à gouverner ;
- **5** opérations relatives à une voie d'eau ; (6 pour 2013 et 0 en 2012)
- **4** opérations relatives à un abordage ;
- **4** opérations relatives à une avarie électrique ; (3 pour 2013 et 6 en 2012)
- **2** opérations relatives à une panne de carburant ;
- **2** opérations relatives à une découverte d'engin d'explosif ; (1 pour 2013 et 1 en 2012)
- **2** opérations relatives à un chavirement ; (2 pour 2013 et 2 en 2012)
- **1** opération relative à un incendie ; (2 pour 2013 et 0 en 2012)
- **0** opération relative à un échouement. (2 pour 2013 et 0 en 2012)

**3 navires de pêche ont été perdus en 2014** (comme en 2013) : **THE ROLLING STONES** (le 22 juin), le **REGARDE AILLEURS** (le 11 septembre) et le **RAPH-MAELLE** (le 16 décembre). **Les 6 marins pêcheurs professionnels impliqués dans ces naufrages ont été secourus.**

En matière d'aide médicale, on note :

- **7** blessés ayant nécessité des soins à bord avec déroutement ; (7 pour 2013 et 4 en 2012)
- **2** personnes ayant du être évacuées avec une équipe médicale ; (3 pour 2013 et 5 en 2012)
- **6** marins ayant nécessité une évacuation sanitaire ; (5 pour 2013 et 8 en 2012)
- **3** marins ayant nécessité des soins à bord avec avis médical sans déroutement.

Au total, **381 marins pêcheurs** ont été assistés ou secourus (241 pour 2013 et 251 en 2012) et aucun décès ni disparition n'est à déplorer, comme en 2013 (3 décès en 2012).

## 2. COMMERCE

**44 opérations ont été conduites au profit de navires de commerce**, nombre en augmentation comparé à l'année 2013 (32 opérations).

Nombre de ces opérations relevant de l'aide médicale en mer :

- **9** (5) avec évacuations médicalisées ;
- **1** (8) avec évacuation sanitaire ;
- **2** avec nécessité de soins à bord avec déroutement ;
- **12** avec nécessité de soins à bord avec avis médical sans déroutement.

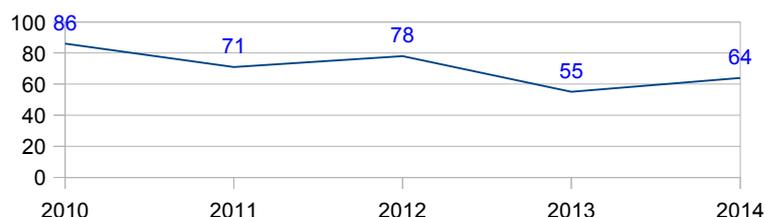
### 1.3-3 Les alertes non confirmées

En 2014, le CROSS a traité **64 alertes** qui n'ont finalement pas débouché sur la confirmation de situations de détresse ou de demandes d'assistance avérées (volume en hausse par rapport à l'année 2013, avec 55 cas, mais toujours en deçà des données observées en 2012 où 78 fausses alertes avaient été reçues).

**Les fausses alertes figurent parmi les opérations les plus complexes à gérer**, de multiples investigations, vérifications ou recherches étant souvent nécessaires avant de conclure au caractère erroné de l'alerte reçue.

**Une part significative des fausses alertes provient d'appels de témoins à terre** qui signalent des phénomènes lumineux qu'ils ne peuvent expliquer ou bien des navires ou des engins nautiques qui leur semblent, à tort, être en difficulté. Reste que **l'attitude de ces témoins inexpérimentés demeure largement préférable à une abstention de prévenir** les secours dont les conséquences pourraient être largement plus préjudiciables que l'engagement d'investigations par le CROSS.

Evolution du nombre de fausses alertes 2006-2014



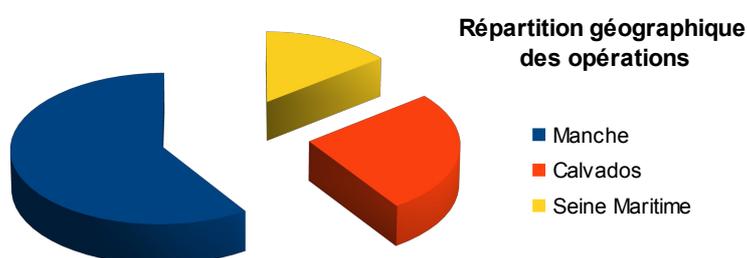
## 1.4 – RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE :

La grande majorité des interventions du CROSS se situe dans les eaux territoriales, dont 15 % très proches des côtes (terre, ports, bande des 300 mètres).

La répartition des opérations par départements est la suivante (chiffres 2013 entre parenthèses) :

- **Manche** : **550** (360 en 2013) opérations (59%) ;
- **Calvados** : **244** (189 en 2013) opérations (26%) ;
- **Seine Maritime** : **134** (71 en 2013) opérations (15%).

En zone côtière, les principaux secteurs d'intervention du CROSS restent l'Ouest du Cotentin ainsi que les secteurs de Saint-Vaast-la-Hougue, de Courseulles, de Ouistreham, de Trouville et du Havre.



Nota : Ce « rattachement » départemental est très artificiel. Il repose essentiellement sur la localisation du port base des moyens de sauvetage engagés dans l'opération (2 hélicoptères et toutes les unités hauturières sont basés dans la Manche).

## 1.5 – FAITS MARQUANTS :

### Cinq personnes isolées par la marée :

Le 02 mars, cinq personnes isolées par la marée à Saint Aubin sur Mer.

De nuit, les elles ont pu être localisées grâce à leurs lampes torche et prises en charge in extremis dans une eau à 9°C par le pneumatique des pompiers pour être déposées saines et sauvées sur la plage de Saint Aubin.

### JULIA :

Le 18 mai, le pétrolier « Julia » signale la disparition d'un de ses membres d'équipage. Le navire se situe à 24 nautiques au nord de Cherbourg au moment de l'alerte. Aussitôt, un important dispositif aérien de recherches est déclenché par le CROSS.

Le corps poignardé et sans vie du marin sera repêché le lendemain.

### THE ROLLING STONES :

Le 22 juin, détection d'un signal provenant de la balise de détresse du navire de pêche THE ROLLING STONES. De rapides vérifications permettent de confirmer que ce chalutier de Port-en-Bessin long de 10 mètres est en mer avec deux hommes à bord.

En l'absence de position fournie par le satellite, mais tenant compte des zones de travail habituelles de ce navire, le CROSS engage l'hélicoptère de service public de Maupertus ainsi que le canot tout temps de la SNSM de Ouistreham. 50 minutes après le début de l'alerte, le navire de pêche TANAELIS localise les deux hommes, dans l'eau, non loin de la position diffusée par Jobourg.

### Suspicion de crash d'un planeur :

Le 16 juillet, une personne suivant le trafic aérien sur un site internet grand public signale à l'ARCC Kinloss un planeur suivant une trajectoire douteuse au dessus de la mer avant de disparaître, laissant penser qu'il est tombé en mer.

Le CROSS Jobourg a mobilisé un hélicoptère de la marine pour effectuer une recherche dans une zone possible de crash.

La zone de recherche ayant été couverte pendant plus de 2H30 par hélicoptère, et faute d'éléments nouveaux, les recherches en mer ont été suspendues vers 22H le 16 juillet, puis arrêtées le 17 juillet dans la matinée, faute d'inquiétude formulée.

**REGARDE AILLEURS :**

Le 11 septembre, le CROSS Jobourg reçoit un appel de détresse de l'équipage du navire de pêche REGARDE AILLEURS faisant face à un incendie en salle des machines. Le CROSS engage le navire de recherches archéologiques ANDRÉ MALRAUX (ministère de la Culture), l'hélicoptère EC225 de Maupertus (50), ainsi que le canot SNSM de Ouistreham. Les deux marins pêcheurs ne pouvant maîtriser l'incendie ont rapidement évacué et embarqué sur un radeau de survie. Ils sont récupérés sains et saufs par l'embarcation des sapeurs pompiers (SDIS 14 qui procédait à un entraînement à la plongée dans la zone) et pris en charge à quai, tandis que la canot SNSM tente de contenir l'incendie, relevé ensuite par l'ABEILLE LIBERTÉ. Une équipe de marins pompiers de Cherbourg est enfin déployé sur place par hélicoptère. Le REGARDE AILLEURS sombre dans la nuit.

**Un apnéiste disparu :**

Le 3 octobre, le sémaphore de La Hève relaie l'appel d'un amateur de chasse sous-marine intrigué par la présence d'une bouée de plongée isolée, sans plongeur à proximité.

Un important dispositif de recherche maritime et aérien est alors mis en œuvre et coordonné par le CROSS. Des patrouilles terrestres de gendarmerie départementale et des pompiers sont également engagées pour des recherches sur le littoral.

Après avoir parcouru plusieurs zones de recherche au large et effectué des traits côtiers allant au terme de l'autonomie des 2 hélicoptères engagés, le préfet maritime décide l'arrêt des recherches. Le corps de l'apnéiste est retrouvé quelques jours plus tard.

**RAPH-MAELLE :**

Chavirage du navire de pêche RAPH-MAELLE le 16 décembre à environ 12 milles nautiques au large du Cap d'Antifer.

Dès l'alerte reçue, outre les navires de pêche présents à proximité, le CROSS Jobourg engage l'hélicoptère EC225 de Maupertus ainsi que le canot SNSM CAP FAGNET de Fécamp.

Les deux marins pêcheurs sont récupérés rapidement en légère hypothermie par le MORJOLENE, puis pris en charge à quai au Havre par les sapeurs pompiers.

Le patrouilleur des douanes JACQUES OUDART FOURMENTIN, basé à Boulogne-sur-mer, relève le canot SNSM pour surveiller l'épave jusqu'à son naufrage.

**1.6 – DONNEES COMPLEMENTAIRES SUR L'EXECUTION DE LA MISSION SAR :****1.6-1 Ventilation des moyens de secours engagés :**

Conformément à l'instruction du Premier ministre du 26 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, le CROSS fait appel aux moyens maritimes, aériens et terrestres, publics ou privés, qu'il estime les mieux adaptés à l'opération de secours, compte tenu des circonstances.

Il utilise principalement des moyens nautiques spécialisés de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et des moyens maritimes, aériens et terrestres des administrations de l'État intervenant en mer. Il fait également appel aux services départementaux d'incendie et de secours, aux moyens aériens de la sécurité civile et aux postes de secours saisonniers. Ces moyens sont placés sous la direction et la coordination opérationnelle du CROSS pendant la durée de l'opération.

Des accords de partenariats signés avec chaque autorité détentrice de ces moyens définissent les modalités pratiques de leur mise en œuvre et de leur coordination.

Enfin, conformément au droit international, qui impose à tout capitaine de porter assistance, si les circonstances le permettent, le CROSS peut faire appel à tout navire à proximité du lieu de l'événement.

## 1. MOYENS NAUTIQUES

La configuration de la zone de responsabilité du CROSS Jobourg permet, en moyenne, une présence des moyens d'intervention sur le lieu du sinistre 1 heure après l'appel. Ce délai moyen est fractionné de la façon suivante :

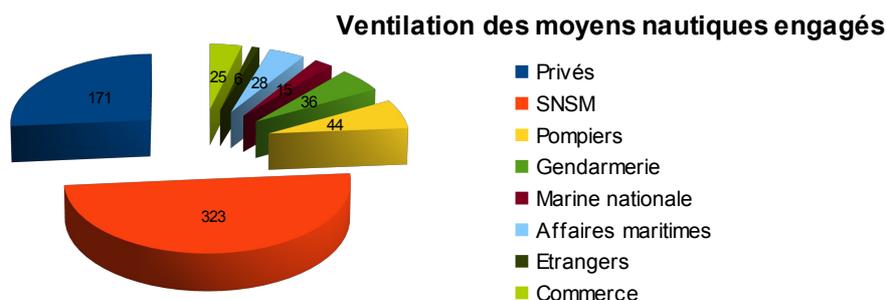
- délai moyen de la première action du CROSS : 5 minutes (phase de prise d'alerte et d'analyse)
- délai moyen d'appareillage des moyens : 13 minutes (donnée constante, correspondant au « contrat opérationnel » de la plupart des unités de sauvetage partenaires du CROSS fixé à 15 mn)
- délai moyen de ralliement du moyen : 30 minutes (donnée très variable selon les circonstances, l'éloignement, les conditions météorologiques,..)

On distingue les moyens dédiés au sauvetage, disponibles en permanence et sous faible préavis, et les moyens non dédiés susceptibles de participer à une opération de sauvetage parce qu'ils se trouvent déjà relativement proches du lieu de l'événement.

**En 2014, le CROSS a sollicité des moyens nautiques à 648 reprises** (576 en 2013 et 601 en 2012).

**Dans 50% des cas, des moyens de sauvetage spécialisés ont été engagés.** Les unités de la SNSM ont effectué 323 (292) et des moyens britanniques de la RNLI sont intervenus à 6 reprises sous la direction du CROSS Jobourg.

**Le CROSS a fait appel à des moyens non spécialisés dans 50% des cas.** L'utilisation de moyens non dédiés est globalement et proportionnellement en hausse par rapport à l'année dernière, ce qui pourrait refléter une amélioration globale des réponses aux messages d'urgence du CROSS.

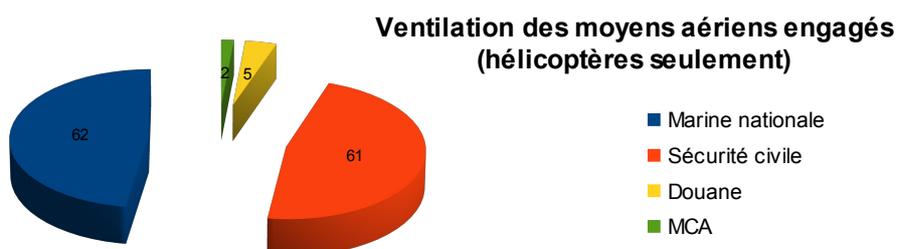


## 2. MOYENS AÉRIENS

Les principaux moyens aériens de recherche et de sauvetage susceptibles d'intervenir en mer sont le détachement d'hélicoptère de la marine nationale de Maupertus et des hélicoptères de la sécurité civile de Granville et du Havre. Ponctuellement, le CROSS fait également appel aux hélicoptères de la douane et à l'avion de recherche *Air Search One* basé à Guernesey, mais ce dernier est indisponible depuis un accident (atterrissage forcé) subi en automne 2013.

**En 2014, le CROSS a sollicité des moyens aériens à 130 reprises** (98 en 2013 et 131 en 2012).

L'efficacité de l'hélicoptère en matière de recherche et de sauvetage (rapidité d'intervention et capacités de récupération) ainsi que l'étroitesse de la zone du CROSS Jobourg rend l'utilisation de l'avion relativement rare. Ce type de moyen a été sollicité une seule fois en 2014 (5 en 2013) : un *Falcon 50* de la marine nationale, basé à Lann Bihoué.

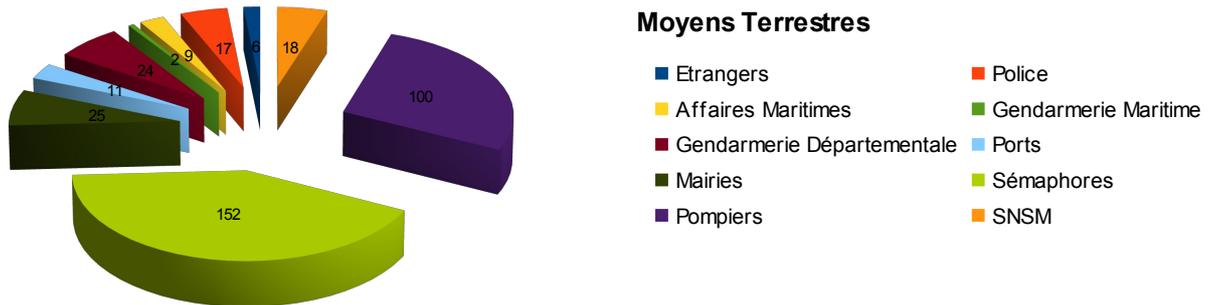


### 3. MOYENS TERRESTRES

Le CROSS fait appel à des moyens terrestres pour effectuer des patrouilles de recherche le long du littoral (gendarmerie et sapeurs-pompiers), pour assurer un suivi visuel d'un événement ou effectuer des relais radio (sémaphores de la marine nationale).

En 2014, il a été fait appel à 100 reprises aux moyens terrestres des sapeurs-pompiers, 24 fois aux moyens de la gendarmerie nationale et les stations SNSM ont participé à des patrouilles terrestres à 18 reprises. Les sémaphores de la marine nationale ont apporté leur concours dans la majorité des opérations coordonnées en zone côtière.

En saison estivale, le CROSS travaille avec les postes de plage mis en place par les communes lorsque le CROSS est amené à diriger une opération de secours dans la bande des 300 mètres.



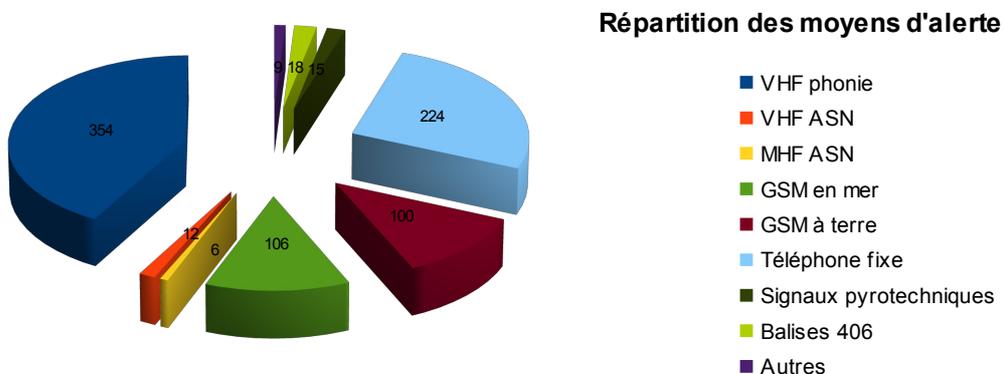
#### 1.6-2 Origine des alertes

354 alertes sont arrivées par VHF en phonie, 224 par téléphone fixe (principal vecteur d'alerte en 2013), le téléphone mobile étant le 3<sup>ème</sup> vecteur d'alerte.

On constate que le rôle d'interlocuteur unique du CROSS en matière de sauvetage en mer reste encore trop méconnu des témoins à terre et des plaisanciers en été. L'application des accords de partenariat avec les centres recevant des appels (pompiers notamment) permet cependant de contourner cette difficulté.

**La mise en service en 2015 du n° d'appel d'urgence pour les secours maritimes (le 196) devrait contribuer à améliorer cette situation.**

Si la VHF phonie conserve un rôle essentiel dans les contacts des navires avec la terre, les marins se montrent encore rétifs à l'utilisation de l'appel sélectif numérique (ASN-DSC) mis en place par le système mondial de détresse et de sauvetage en mer (SMDSM).



### **1.6-3 L'aide médicale en mer**

*NB :les chiffres donnés dans ce paragraphe sont déjà pris en compte dans les paragraphes précédents.*

L'aide médicale en mer, dont l'organisation a été redéfinie par l'instruction du Premier ministre du 29 août 2011, consiste en la prise en charge par un médecin de toute situation de détresse survenant parmi les membres d'équipage ou occupants d'un navire. Dans ce cadre, le CROSS est chargé de la mise en relation du navire avec un médecin du centre de consultation médicale maritime (CCMM) afin d'établir un diagnostic médical à distance.

Si un débarquement rapide du patient s'avère nécessaire, le CROSS est chargé de l'opération d'évacuation, soit en mer, soit à quai. Cette coordination s'effectue en étroite liaison avec le SAMU de coordination médicale (SCMM) du Havre chargé de la fourniture d'une équipe médicale, de la supervision médicale de l'opération et de la désignation de l'équipement terrestre d'accueil le mieux adapté.

**En 2014, le CROSS Jobourg a coordonné 55** (48 en 2013 et 63 en 2012) **opérations d'aide médicale en mer.** Ces opérations représentent 6,5% de l'ensemble des opérations traitées par le CROSS (*cf. données page 8*).

## 2 – SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME (SURNAV)

Le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime confie au CROSS la mise en œuvre de la politique de surveillance de la navigation maritime.

Cette mission relève de la responsabilité du préfet maritime, dont le directeur du CROSS est le représentant permanent. Elle consiste pour le CROSS à assurer le service du trafic maritime (STM) prévu par les conventions internationales et les directives communautaires et à fournir un service d'assistance maritime à la navigation (SAM).

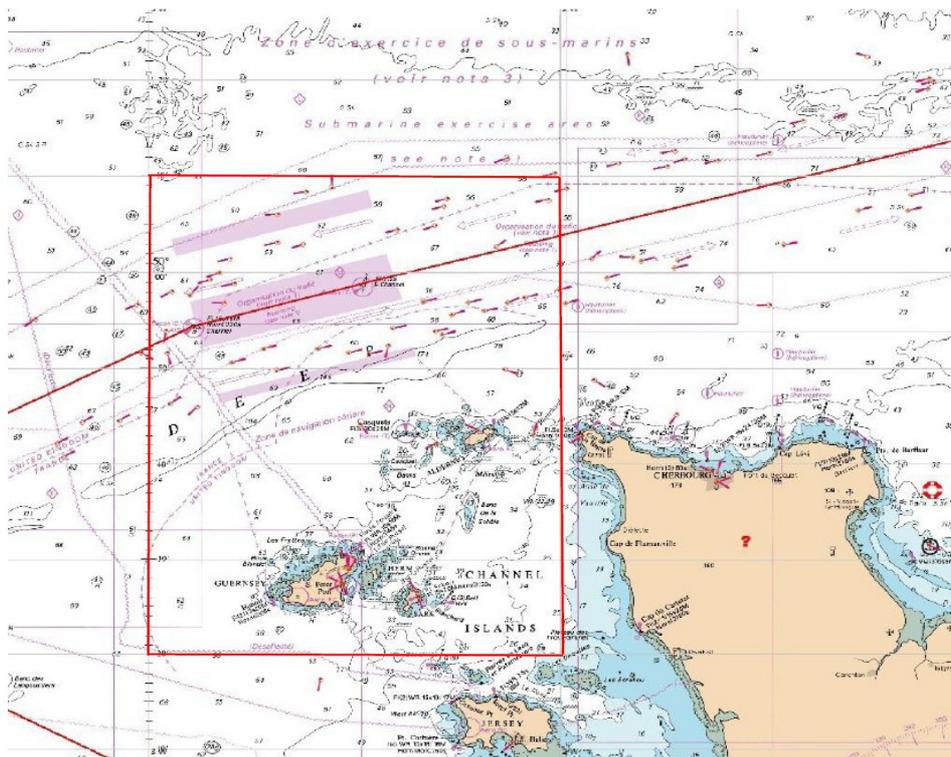
### 2.1 – LE CROSS : SERVICE DE TRAFIC MARITIME

Le CROSS Jobourg est désigné par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) comme service de trafic maritime (STM), au sens de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). A ce titre, il contribue à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation ainsi que la protection du milieu marin et des zones côtières adjacentes contre les effets défavorables éventuels du trafic maritime dans la zone du dispositif de séparation de trafic (DST) des Casquets et de la zone côtière adjacente, établis par l'OMI.

En qualité de STM, le CROSS veille au respect des règles de navigation dans le DST, s'efforce de détecter les situations à risque et de prévenir les accidents en s'assurant que les navires concernés prennent les dispositions adéquates pour éviter les collisions, diffuse des informations de sécurité aux navigateurs et leur fournit ponctuellement une aide à la navigation.

La résolution MSC 110(73) du 1er décembre 2000 de l'OMI lui confie l'exploitation du système de compte-rendu obligatoire de navires instauré depuis le 1er juin 2001, pour les navires transitant dans le DST et les eaux adjacentes qui doivent signaler systématiquement au CROSS, leur identité, leur voyage, le volume et les catégories de marchandises dangereuses transportées à bord.

Cette mission de Service de Trafic Maritime (STM) s'exerce dans une zone de compétence définie par un quadrilatère visible sur la carte ci-dessous.

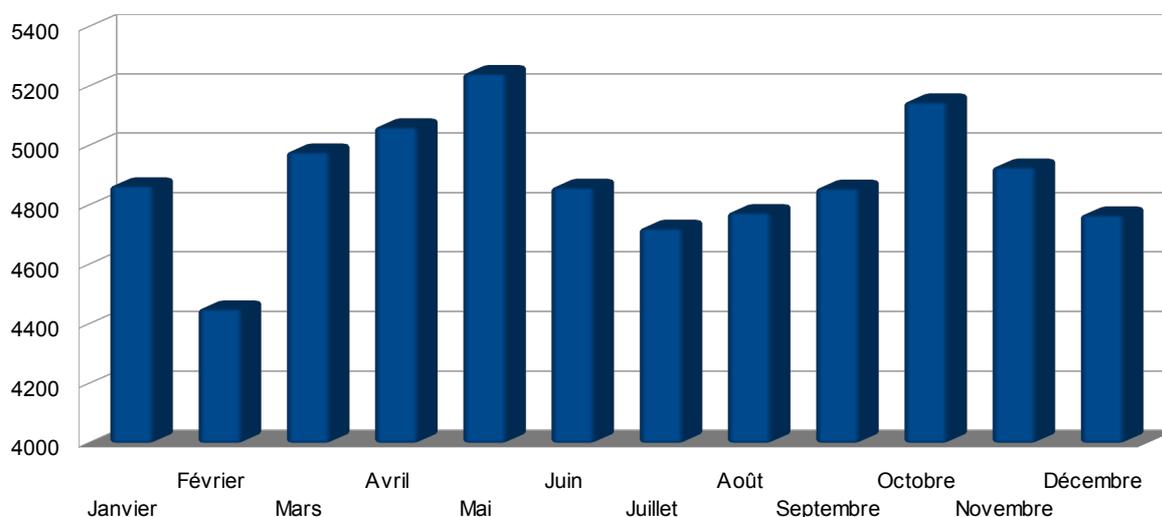


### 2.1-1 Données générales sur le trafic

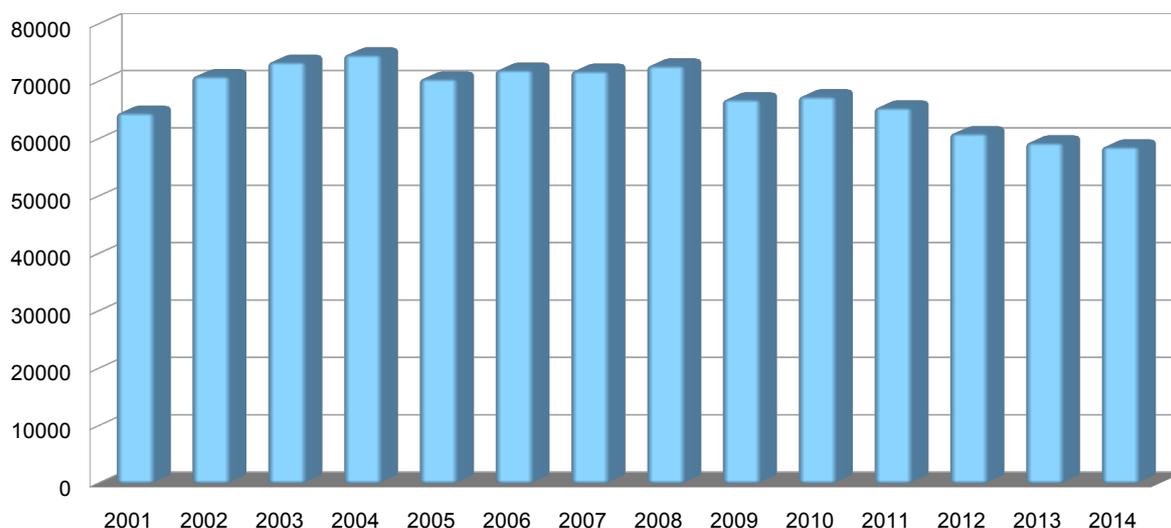
Au cours de l'année 2014, **58 669 navires** se sont signalés lors de leur passage dans le DST des Casquets, soit une moyenne de **160 navires** par jour. Il s'agit des navires d'une jauge supérieure à 300 soumis au compte-rendu obligatoire au CROSS Jobourg.

En constante diminution depuis 2008, le trafic maritime connaît une nouvelle **baisse de 1%** par rapport à l'année 2013. Un tel déclin est directement lié à la crise économique depuis 2008 (moins de biens sont produits et consommés, et par conséquent moins de biens sont transportés par voie maritime) conjugué à une tendance à la hausse de la taille unitaire des navires (plus de biens à bord du même navire, donc moins de mouvements).

**Répartition mensuelle du nombre de comptes-rendus obligatoires en 2014**



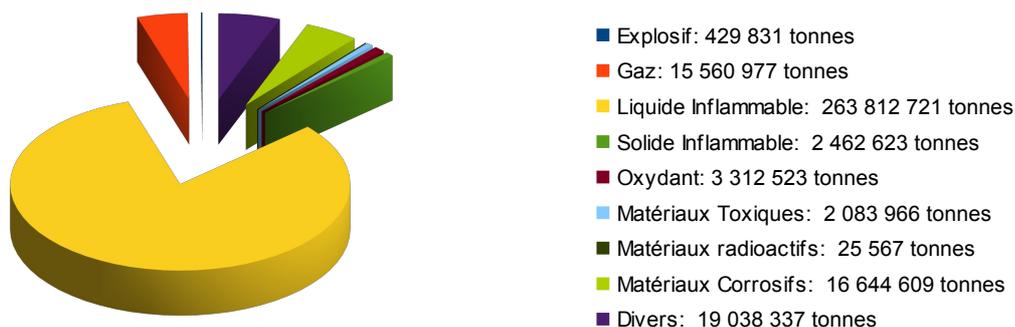
**Evolution du trafic maritime depuis 2001**



## 2.1-2 Le transport de marchandises dangereuses

Plus de **313 millions de tonnes de marchandises dangereuses** ont transité dans le DST des Casquets. Cette donnée est, pour la première fois en légère baisse depuis 2008. Elle est cohérente avec la baisse observée du nombre total de navires transitant en Manche.

En 2014, les marchandises dangereuses transportées se répartissent de la manière suivante :



## 2.1-3 Synthèse des contraventions

En qualité de STM, le CROSS Jobourg assure le respect des règles de navigation et de report dans le DST, conformément aux résolutions de l'OMI.

En 2014, le nombre de procès-verbaux d'infraction dressés à l'encontre de navires a considérablement augmenté : 23 PV ont été établis, soit 10 de plus qu'en 2013. Ces procédures se répartissent comme suit :

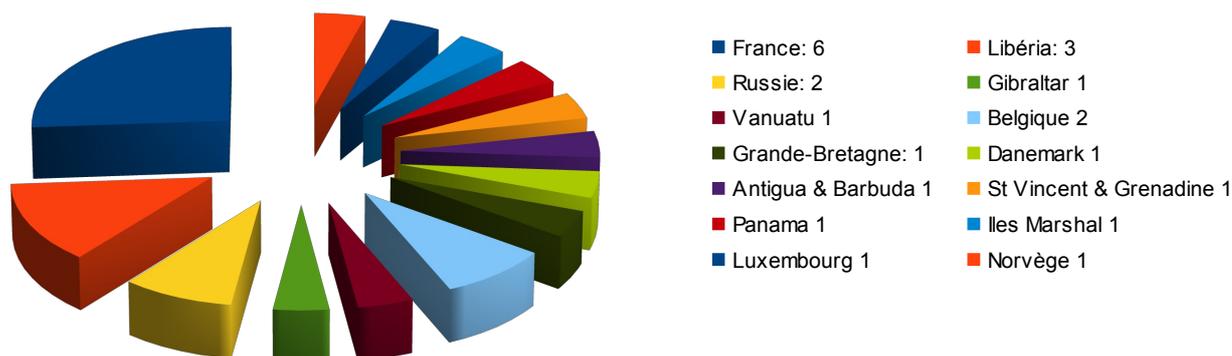
### - Par types de navires :

- 10 navires de pêche (44%)
- 13 navires de commerce (56%)

### - Par types d'infraction :

- 10 pour défaut de compte rendu obligatoire au CROSS JOBOURG avant l'entrée dans le DST des Casquets (résolution MSC 110 de l'OMI)
- 10 pour non respect des règles de navigation dans le DST (règle 10 du RIPAM)
- 19 pour défaut de veille (MSC 131 et règle 5 du RIPAM)

### - Par pavillon :



## 2.2 – LE CROSS : SERVICE D’ASSISTANCE MARITIME

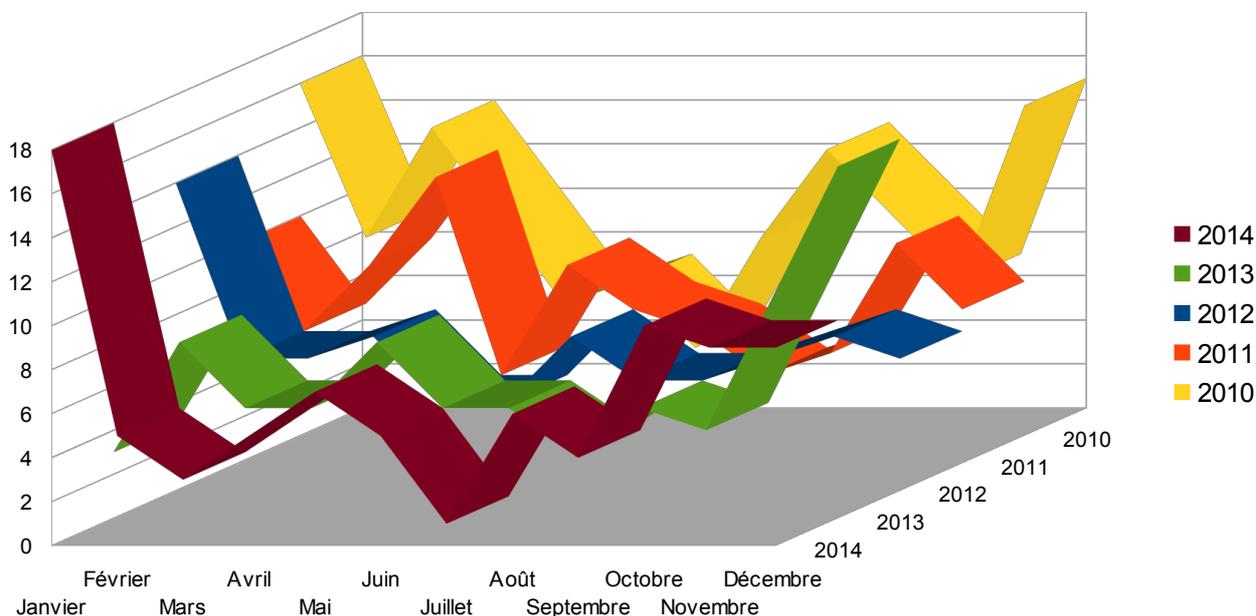
Le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime désigne les CROSS comme service d’assistance maritime (SAM-MAS).

Conformément aux attributions des MAS définies dans ce décret et par la résolution OMI A.950(23) du 5 décembre 2003, les CROSS sont destinataires 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 constituent le point de contact unique entre le navire en cause et l’ensemble des autorités de l’État chargées de l’assistance au navire et de la préservation de l’environnement.

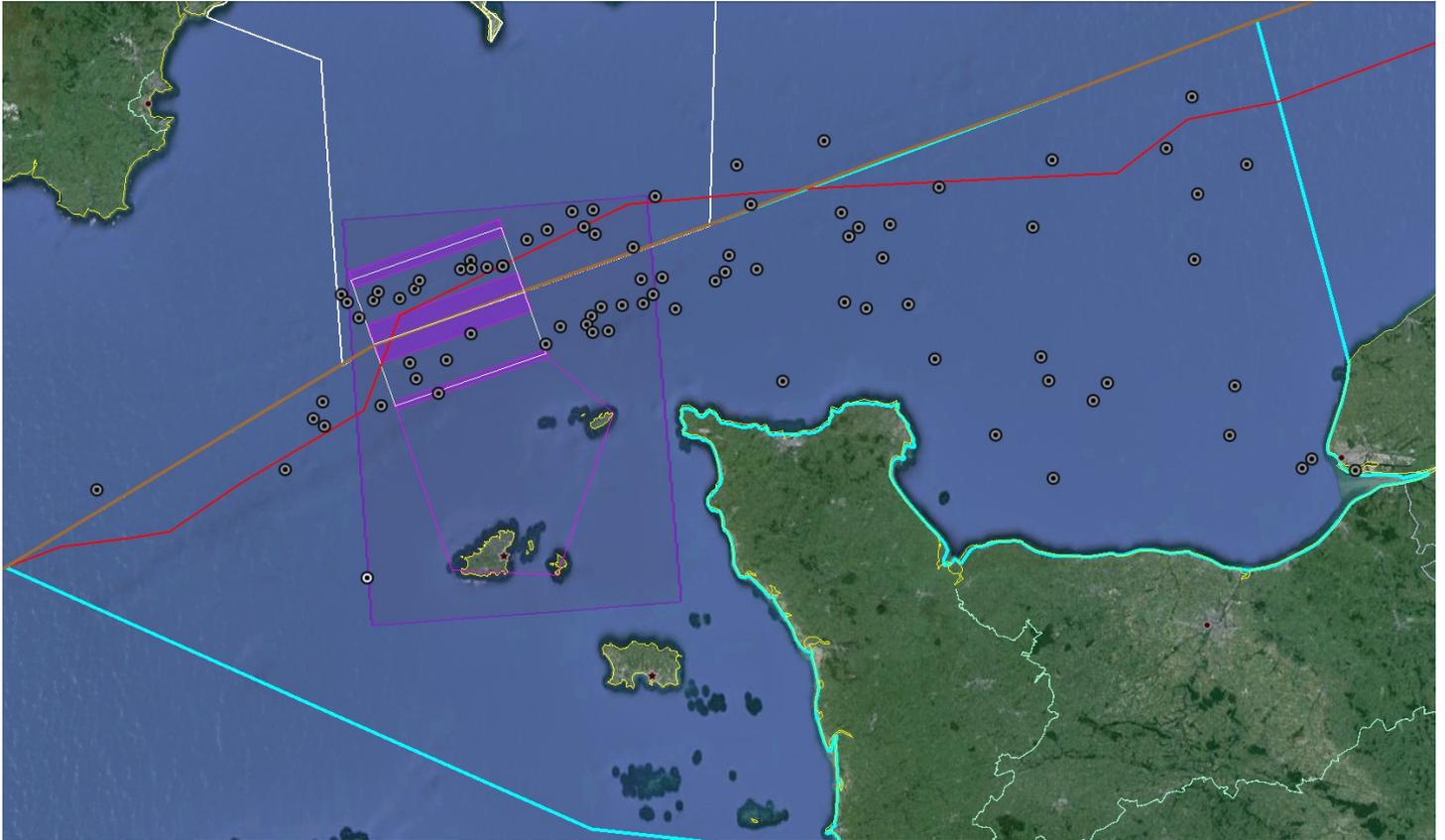
La zone de compétence du CROSS Jobourg en sa qualité de MAS correspond à sa zone de responsabilité en matière de recherche et de sauvetage (SRR), s’étendant du cap d’Antifer au Mont Saint-Michel.

### 2.2-1 Détection et suivi des navires en avarie

En 2014, **82** navires de commerce ont signalé au CROSS des avaries ou des événements restreignant leur capacité normale de navigation. Après une baisse les années précédentes, le nombre de ces signalements augmente cette année de 10 %.



### Répartition mensuelle des navires en avarie dans la zone de surveillance de Jobourg



### Répartition géographique des navires en avarie dans la zone de surveillance de Jobourg

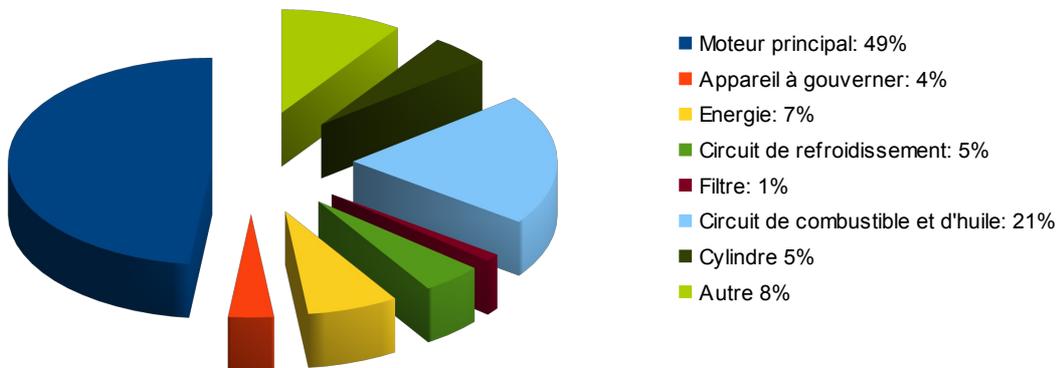
Dans la grande majorité des cas, les événements signalés sont des avaries mécaniques sur le moteur principal (48%) ou sur le circuit de combustible (20%).

Les situations d'avarie restent globalement de courte durée. Ainsi, dans 28% des cas, la durée de réparation est inférieure à 1 heure (et dans plus de 56% des cas, inférieure à 8 heures). Ces événements n'impliquent pas tous la prise de mesures particulières par le CROSS si ce n'est un suivi par radar et AIS du navire, des points de situation réguliers avec le navire et la diffusion de messages de sécurité.

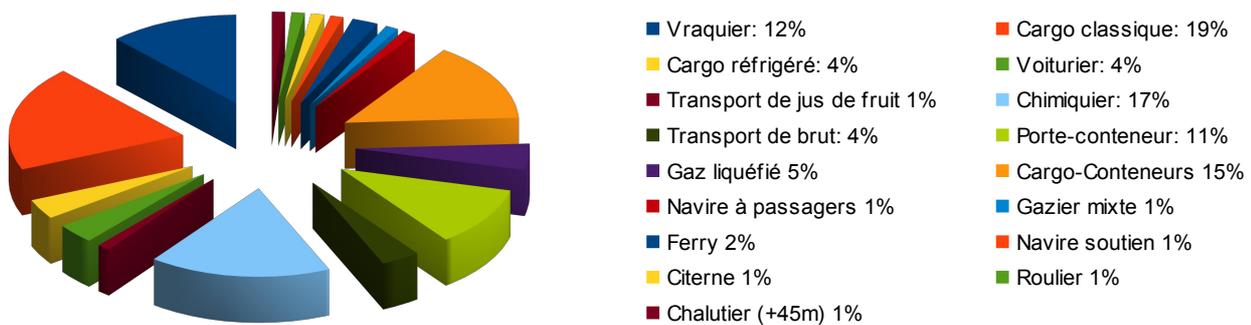
Dans l'ensemble des cas, le navire a été à même de réparer l'avarie par ses propres moyens.

Il faut noter que le Remorqueur d'Intervention d'Assistance et de Sauvetage **Abeille Liberté** a également opéré **une escorte** de navire à la suite d'une avarie et **deux remorquages** l'un vers le Havre, l'autre vers Cherbourg en raison respectivement d'une avarie de l'appareil à gouverner et d'une avarie de propulsion.

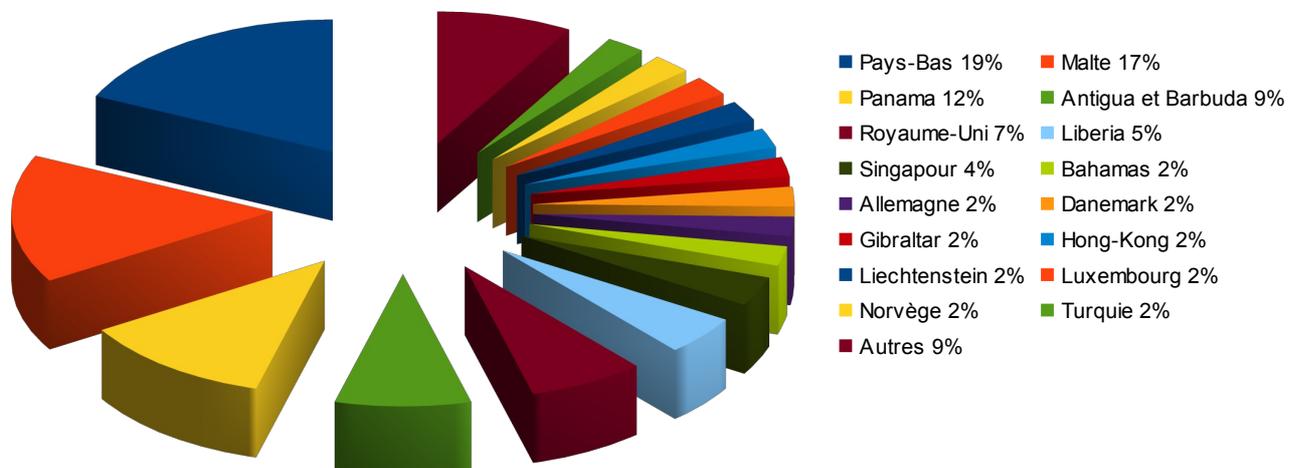
### Typologie des avaries



### Typologie des navires victimes d'avaries



### Pavillon des navires victimes les plus touchés par des avaries

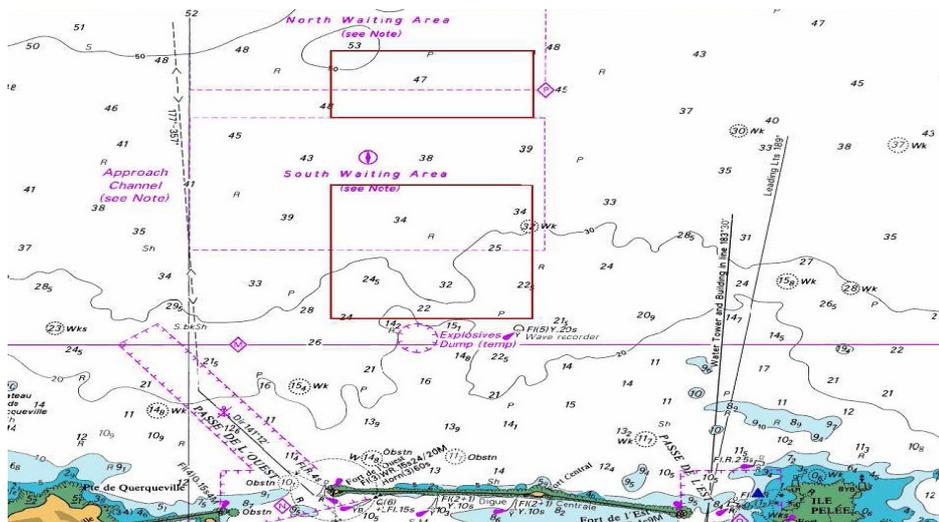


## 2.2-2 Les mouillages dans la zone de surveillance de Jobourg

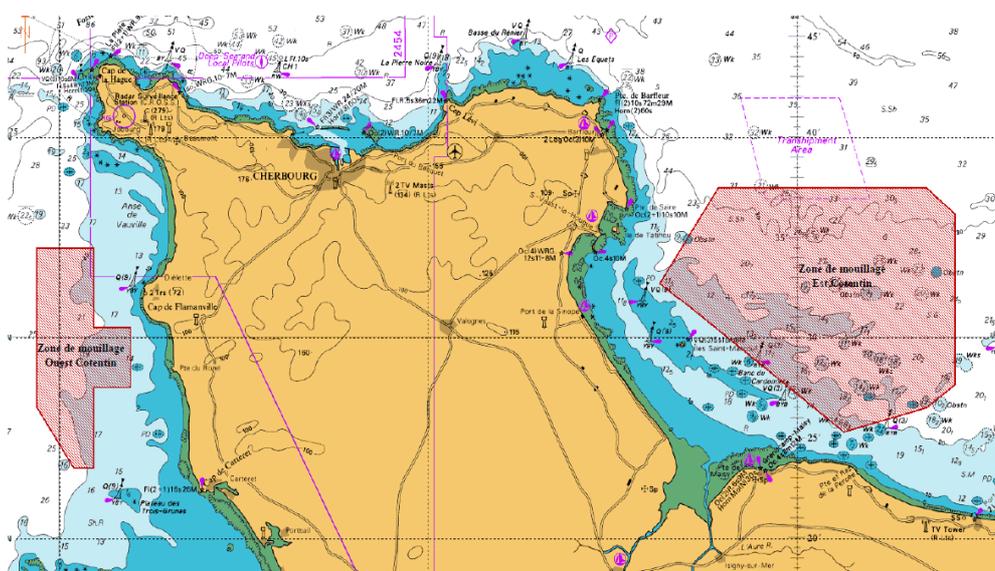
Les CROSS sont les points de contact de l'État côtier lorsqu'un navire effectue une demande de mouillage. Dans les eaux territoriales et intérieures françaises, le mouillage des navires de plus de 24 mètres, français ou étrangers, est soumis à autorisation du CROSS (délégation du préfet maritime).

Le CROSS Jobourg est compétent pour attribuer des points de mouillage dans les eaux territoriales françaises de sa SRR dont, notamment, dans les zones suivantes :

- zone d'attente du port de Cherbourg,
- zone située à l'ouest du Cotentin, à proximité du Cap de Flamanville,
- zone située à l'est du Cotentin, à proximité de Saint-Vaast La Hougue.



La zone d'attente au Nord de Cherbourg



Les deux zones de mouillage à l'Est et à l'Ouest du Cotentin

La plupart des mouillages en zone Jobourg concernent des navires souhaitant se mettre à l'abri des conditions météorologiques et, dans une moindre mesure, des navires en attente d'ordres ou d'une destination de livraison. En 2014, le CROSS Jobourg a attribué à **410 autorisations de mouillage** dans les eaux territoriales, soit plus du double de l'année précédente (198 en 2013). Cette forte augmentation est due aux conditions météorologiques exceptionnelles du début de l'année. L'Est Cotentin, qui offre un abri sûr, concentre près de 92% de ces mouillages.



### 3 – SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES (SURPOL)

Le CROSS Jobourg, en tant que centre référent principal de surveillance des pollutions marine, est le destinataire initial des informations sur les pollutions détectées en mer. Sa zone de responsabilité s'étend du Mont-Saint-Michel à la frontière belge. Conformément à la convention MARPOL, les navires lui signalent tout évènements ou accidents ayant conduit ou pouvant conduire au déversement en mer de marchandises toxiques ou polluantes, ainsi que toutes pertes de cargaisons transportées en vrac ou en colis.

Il est également destinataire de toutes informations relatives à la détection de pollutions en mer par les moyens de l'Etat ou des moyens privés sur zone. Enfin il reçoit tous les clichés des satellites de détections de pollutions dans sa zone commanditées par l'agence européenne de sécurité maritime.

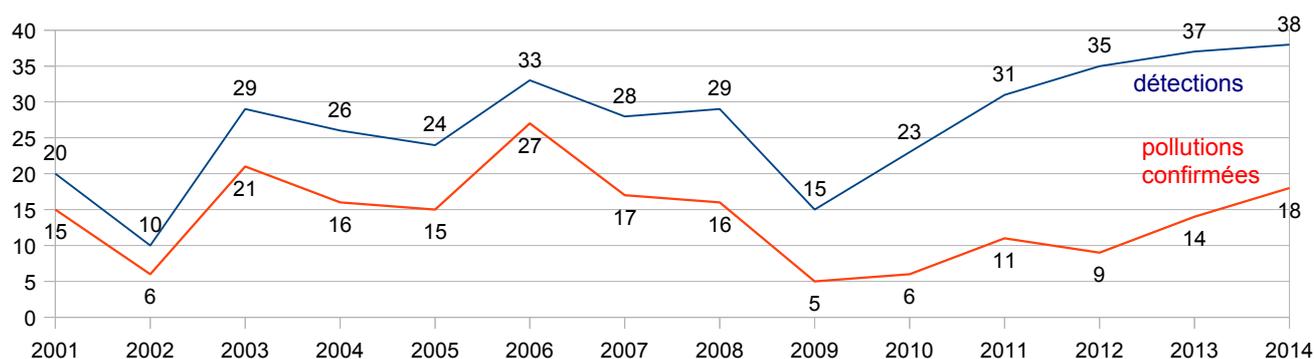
Conformément à l'instruction du Premier ministre du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin, le CROSS assure la centralisation de ces informations au profit des autorités terrestres et maritimes en charge de la prévention ou de la lutte contre les pollutions marines.

Dans le cadre de la recherche et de la répression de la pollution par les navires, l'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 confie au CROSS, sous l'autorité du préfet maritime et du procureur de la République, la coordination des interventions visant à faciliter la constatation et le recueil d'éléments complémentaires et la centralisation des informations recueillies.

#### 3.1 – SYNTHESE DE L'ANNEE

**En 2014, 38 pollutions ont été signalées au CROSS Jobourg.**

L'année 2014 confirme une stabilisation du nombre de pollutions signalées sur la façade Manche-Mer du Nord. En effet, 38 pollutions ont été portées à la connaissance du CROSS en 2014 (37 en 2013, 35 en 2012, 31 en 2011 et 23 en 2010).



Sur ces 38 signalements de pollutions, 18 ont conduit à la confirmation par un agent habilité de l'existence d'une pollution (soit 47% d'entre elles). 13 signalements ont été infirmés (8) ou classés « douteux » (7). Les 5 derniers ont été enregistrés et classés comme « probables », c'est-à-dire qu'aucun moyen nautique ou aérien n'a pu être dépêché sur zone, mais l'analyse du signalement porte à croire en la présence d'une pollution.

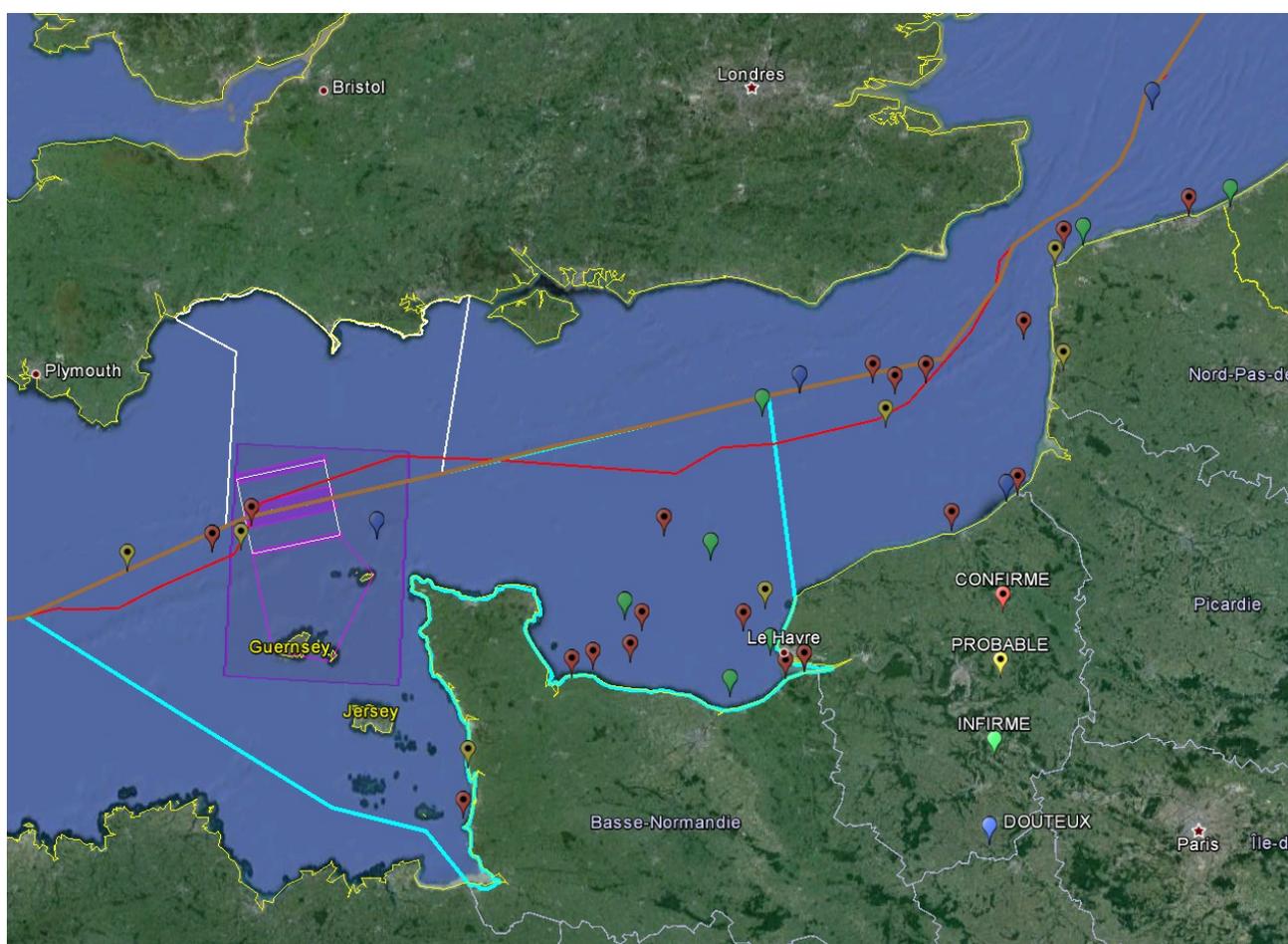
**Avertissement :** il importe de souligner que l'effort de surveillance est constant voire en augmentation chaque année, comme l'est le taux de vérification sur zone des signalements transmis au CROSS. L'augmentation du nombre de pollutions avérées est à considérer à la lumière de cet élément.

### **3.2 – REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES SIGNALEMENTS DE POLLUTION**

En 2014, 17 des 38 pollutions signalées au CROSS Jobourg se situent dans les eaux territoriales françaises et 5 dans la Zone Économique française.

Par ailleurs, 8 pollutions ont été signalées dans des eaux sous juridiction étrangère mais relevant du CROSS Jobourg sur le plan opérationnel en application du MANCHE PLAN : 1 à proximité des îles anglo-normandes, 1 dans les eaux belges et 6 en zone britannique.

En cumulant les signalements de pollutions de ces dernières années, une cohérence est observée entre les flux de navigation commerciale en Manche-Mer du Nord et les pollutions détectées, notamment dans le Dispositif de Séparation du Trafic du Pas-de-Calais.



### **3.3 – ORIGINE DU SIGNALEMENT**

#### **3.3-1 Les différents types de signalement**

Les aéronefs constituent la première source de détection des pollutions. Ceux-ci comprennent des aéronefs privés ainsi que les appareils de la douane et de la marine nationale. L'expertise et la compétence juridique des personnels embarqués à bord des moyens d'État permettent une confirmation immédiate de la véracité des signalements.

### **3.3-2 Observations satellitaires par le système européen Cleanseanet**

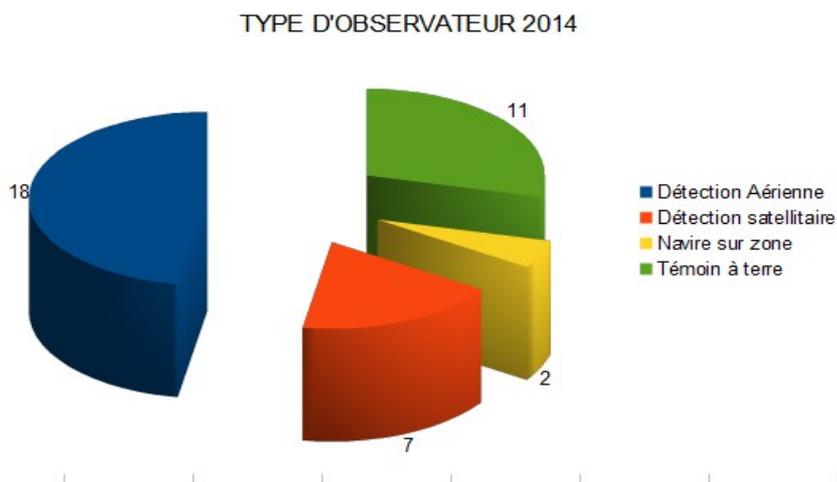
Depuis 2007, l'Agence européenne de sécurité maritime a mis en place un dispositif de surveillance par satellite des pollutions en mer, reposant sur le système d'information *Cleanseanet*. Les clichés pris par ces satellites font pleinement partie du système de surveillance français.

En 2014, le nombre de passages s'élève à 217 contre 223 en 2013. La réception et l'analyse des images satellitaires sont effectuées par les opérateurs du CROSS Jobourg. Le délai entre le passage satellitaire et la réception au CROSS des images est en moyenne de 30 minutes.

Les améliorations apportées par l'EMSA à l'application Cleanseanet permettent d'affiner les résultats des passages satellites en affichant l'image satellite, localisant la pollution et permettant la superposition sur l'image des navires sur zone et de leur trace AIS.

Le bilan des 217 passages est le suivant :

- 30 passages annulés ou défectueux en raison d'une anomalie du satellite;
- 180 passages sans aucune détection ;
- 7 passages sont à l'origine de POLREP du CROSS Jobourg, 1 seul correspondait à une pollution confirmée.



### **3.4 – FAITS MARQUANTS EN 2014**

L'année 2014 est marquée par 3 cas de constatation de rejet polluant.

**Le 15 janvier 2014**, l'hélicoptère de la douane détecte une pollution, sous forme de rejet à la mer, dans le sillage du chimiquier turc DENIZ-S, en route à 7 nautiques au large du Havre.

L'observation fait état d'une traînée de 8 milles de long sur 100 mètres de large. A la suite de cette détection, l'hélicoptère prévient le CROSS Jobourg qui informe le Procureur. Sur la base des éléments photographiques recueillis par l'aéronef et des analyses du CROSS et de l'expert de la douane, le procureur de la République du Havre demande à la préfecture maritime de dérouter le navire.

Celui-ci est escorté par le patrouilleur de la douane « Jacques Oudart Fourmentin » et mouille près de Dunkerque. Le 16 janvier la caution de mainlevée de l'immobilisation du navire est fixée à 150 000 € par le procureur et le capitaine est convoqué à l'audience du tribunal le 25 juin 2014. Le 17 janvier, l'immobilisation est levée par versement de la caution et le navire appareille à destination de Gand. L'affaire est passée en audience le 14 janvier 2015 et mise en délibéré.

**Le 29 janvier 2014**, le navire de pêche Notre Dame du Verger est repéré par l'hélicoptère de la douane avec un rejet d'hydrocarbure d'une largeur de 10 mètres visible dans son sillage sur 7 milles. A la suite des interrogations des pilotes, le capitaine procède à la vérification de ses équipements de propulsion. Il constate alors une fuite hydraulique au niveau du collier de serrage d'un flexible. Le rejet accidentel cesse rapidement à la suite de la réparation de l'avarie par le bord. L'hydrocarbure est dissout naturellement par le brassage des éléments.

**Le 1<sup>er</sup> novembre 2014**, l'hélicoptère de la douane détecte deux nappes d'hydrocarbure lors d'une patrouille maritime dans le rail montant du DST du Pas-de-Calais. Un navire à proximité dans le sillage duquel ces nappes apparaissent est suspecté de rejet. Au regard de la position du navire dans les eaux sous juridiction britannique et après avoir informé le procureur de la République près le tribunal de grande instance du Havre, tous les éléments de cette affaire sont transmis aux autorités britanniques.

Par ailleurs, le **nauffrage de deux navires de pêche** en 2014 a également provoqué des pollutions par hydrocarbures :

- le 22 juin 2014, le chalutier THE ROLLING STONES de Port en Bessin sombre en baie de Seine. Les deux marins pêcheurs sont secourus. Le naufrage provoque quelques traces d'irisation ;
- le 12 septembre 2014, un incendie se déclare à bord du chalutier REGARDER AILLEURS, dont les trois marins sont secourus. Le naufrage du navire provoque par la suite quelques irisations.

Enfin, **deux tracteurs submergés** par la marée ont également été sources de pollutions par hydrocarbure en mer.

## 4 – DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS DE SECURITE MARITIME

Dans le cadre défini par l'instruction du Premier ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique du 3 mai 2002, le CROSS participe à l'information de sécurité des navigateurs. Il transmet les renseignements qu'il peut recueillir au cours de l'exercice de ses missions au coordonnateur NAVAREA compétent ( en Manche, le commandement de la marine à Cherbourg.

Le CROSS est également en charge de la diffusion immédiate par radio des informations de sécurité urgentes aux navigateurs, avant que celles-ci ne soient formalisées dans un AVURNAV (avertissement urgent à la navigation) puis diffusées par les sémaphores de la marine nationale.

Enfin, le CROSS assure la diffusion des prévisions météorologiques élaborées par Météo-France. Cette diffusion s'effectue à heures fixes pour les bulletins réguliers et pour les bulletins météorologiques spéciaux, annonçant des conditions climatiques plus sévères.

En plus des bulletins côtiers journaliers, en cas de conditions météorologiques particulières, des bulletins météorologiques spéciaux (BMS) sont diffusés. Ils concernent soit la zone côtière (BMS Côte), soit la zone Large (BMS Large).  
En 2014, **13 171 BMS** ont été émis, soit une diminution de plus de 8% par rapport à 2013 (14 344 BMS diffusés).

En marge des diffusions consacrées à la météorologie, **1713 messages relatifs à la sécurité maritime** dans le DST ont été transmis par les voies radio-électriques (2115 en 2013).

## 5 – COMMUNICATION – RELATIONS PUBLIQUES

Des démarches sont régulièrement conduites pour assurer le **rayonnement du CROSS**, notamment à **des fins pédagogiques** à l'adresse des usagers de la mer susceptibles d'avoir besoin de recourir à ses services.

C'est ainsi que de nombreuses visites sont organisées chaque année avec le souci de cibler ces rencontres sur des publics directement intéressés par une connaissance précise de l'action du CROSS (plaisanciers et professionnels, partenaires institutionnels, formateurs de marins...).

En 2014, le CROSS Jobourg a reçu **55 groupes constitués** (61 en 2013) totalisant **675 visiteurs**.

On note dans ce cadre plusieurs délégations étrangères : délégation de garde-côtes britanniques et anglo-normands...

En outre, comme chaque année, le traditionnel **méchoui** du mois de juin a rassemblé plus de 250 personnes dans l'enceinte du CROSS et a permis de favoriser l'échange entre tous nos partenaires opérationnels.

Ce rassemblement avait cette année une connotation particulière puisqu'il correspondait jour pour jour au **30<sup>ème</sup> anniversaire de l'inauguration du bâtiment du CROSS**. Une cérémonie informelle a ainsi rassemblé au CROSS des autorités centrales (directeur adjoint des affaires maritimes, inspection générale des affaires maritimes...) et régionales (Préfet maritime, directeur inter régional de la mer...) ainsi que l'architecte et plusieurs acteurs de sa construction.

Dans ce cadre du trentenaire, **le samedi 28 juin le CROSS Jobourg ouvrait ses portes au public**.

1500 visiteurs sont venus découvrir la passerelle opérationnelle du centre mais aussi l'ensemble des partenaires du sauvetage en mer, qui tous avaient répondu présents (SNSM, hélicoptères de la douane, de la sécurité civile et de la marine nationale, sapeurs-pompier, SMUR maritime de Granville, RNLI et MCA).

Des expositions de photographies et d'aquarelles ainsi qu'une rétrospective sur la genèse et la construction du centre complétaient un programme qui comportait également de nombreuses démonstrations de matériels de sécurité et de survie

Par ailleurs, la communication institutionnelle du CROSS Jobourg s'appuie sur un **site Internet** où il est possible de consulter le résumé des opérations significatives au jour le jour ainsi que des informations sur la vie interne du centre et ses actions partenariales (visites, entraînements, échanges...), souvent dans une démarche didactique.

Adresse du site du CROSS Jobourg : <http://www.cross-jobourg.developpement-durable.gouv.fr/>

Ce site Internet connaît une bonne fréquentation avec **50 000 visites en 2014**. Il s'avère être un outil de communication externe précieux.

## CONCLUSION GENERALE

Au-delà des chiffres, des statistiques et des clefs d'analyse que le présent rapport entend synthétiser pour donner une vision intelligible tout à la fois de l'activité opérationnelle du centre et de la « pathologie maritime » de la Manche Centrale, d'autres éléments, moins visibles mais tout aussi déterminants, ont marqué la vie du CROSS en 2014.

Après les importants **chantiers d'infrastructure conduits** dans le cadre du vaste programme de rénovation des CROSS initié par la direction des affaires maritimes, d'autres investissements structurant ont été consentis par la direction des affaires maritimes au profit des CROSS.

La DAM a notamment décidé de doter l'ensemble des CROSS d'un système complet d'aide à la décision pour la gestion des opérations de sauvetage. Désigné sous le vocable générique de **SAR MASTER/MARYLIN**, ce puissant outil informatique regroupe en une seule application la capacité de traiter les multiples tâches de conduite des opérations et constitue le cœur de l'outil opérationnel du CROSS Jobourg depuis le 1er janvier 2013.

D'autres grands projets sont à l'étude ou s'amorcent déjà (renouvellement des systèmes de télécommande de nos émetteurs / récepteurs déportés sur le littoral, changement de ces équipements radio, développement d'une application de traitement des opérations de surveillance des pollutions...).

L'objectif est non seulement de conserver au CROSS la pleine capacité d'exercice de l'ensemble de ses missions mais bien d'améliorer sans cesse la qualité et l'efficacité de ses prestations.

A cet égard, le **renouvellement** triennal au début de l'année 2015 de sa **certification qualité ISO 9001-2008** (dont le centre est titulaire sans discontinuer depuis 2005) démontre la solidité et la fiabilité des processus et du mode de fonctionnement et de management du CROSS Jobourg.

### OBJECTIFS POUR L'ANNEE 2015

Les objectifs de l'année 2015 s'inscrivent dans le cadre du plan d'action 2014-2015, qui s'articule selon 4 grands axes :

#### 1. Améliorer les modalités d'exécution de la mission (processus opérationnels)

Parmi les principaux enjeux de 2015, le nécessaire **affermisssement durable des capacités d'utilisation de l'application opérationnelle MARYLIN** doit se traduire par des mesures de formation continue au profit de l'ensemble des personnels.

#### 2. Améliorer les outils de pilotage et de suivi de la qualité d'exécution de la mission

Il s'agit ici de poursuivre une démarche constante d'optimisation de nos ressources et d'amélioration qualitative du service rendu. Une attention toute particulière sera portée à un **réexamen complet de l'ensemble de nos indicateurs**, notamment en termes de cohérence et de pertinence.

#### 3. Entretenir et développer les compétences et l'engagement du personnel

Au-delà des procédures, c'est d'abord et avant tout sur les hommes et leur engagement que repose la réussite de la mission. C'est pourquoi, parallèlement aux compétences techniques théoriques acquises à l'occasion de la formation initiale ou de stages, l'effort important déjà consenti en termes d'entraînement et de formation continue pratique sera poursuivi (entraînements ORSEC 1, 2 et 3, visites « terrain » et échanges avec les partenaires opérationnels...)

#### 4. Engager le CROSS modernisé dans un cycle de maintenance durable

Enfin, après la vaste opération de modernisation des infrastructures du centre, de mise aux normes de ses dispositifs de sécurité et de renouvellement de nombre de ses équipements techniques, il s'agit maintenant de relever les défis nouveaux concernant la maintenance des équipements.

**ANNEXE I : coordonnées du CROSS JOBOURG****1- Toutes opérations (recherche, sauvetage, pollution marine) – Service 24H/24 :**

Numéro unique d'urgence maritime : **196** (depuis un fixe ou un mobile)

On peu aussi joindre le CROSS par le numéro de téléphone du PC opérations : **02 33 52 16 16**  
ou en composant le **112 (demander le CROSS)**

Numéro de télécopie : **02 33 52 71 72**

Messagerie opérationnelle : [jobourg@mrccfr.eu](mailto:jobourg@mrccfr.eu)

Cette boîte mail est également veillée 24H/24 mais elle présente des limitations évidentes, liées à l'absence de fiabilité absolue des opérateurs Internet.

**2- Administration générale et services (heures ouvrables) :**

Numéro de téléphone : **02 33 52 78 23**

Ce numéro est renvoyé au PC opérations en dehors des heures ouvrables

Numéro de télécopie : **02 33 52 03 42**

Messagerie : [cross-jobourg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:cross-jobourg@developpement-durable.gouv.fr)

Site Internet : <http://www.cross-jobourg.developpement-durable.gouv.fr>

**Adresse postale :**

14, route d'Auderville - 50440 Jobourg

## ANNEXE II : liste de diffusion

- SG Mer
- DGITM / Direction des Affaires Maritimes / bureau SM1
- Inspection générale des affaires maritimes (IGAM)
- Mission de la Navigation de Plaisance (MNP)
- Direction inter-régionale Manche Est – Mer du Nord (DIRM MEMN)
- Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (PREMAR MANCHE)
- Officier de communication régionale PREMAR
- Bureau Enquête Accidents (BEA Mer)
- Représentant permanent de la France à l'OMI (Londres)
- Ecole nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer (ENSAM)
- Préfecture de la zone de défense Ouest (COZ Ouest)
- Préfecture de la Manche
- Préfecture du Calvados
- Préfecture de la Seine Maritime
- Direction départementale des territoires et de la mer 50
- Direction départementale des territoires et de la mer 14
- Centre de sécurité des navires de Caen
- Centre de sécurité des navires Le Havre-Rouen
- Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Gris-Nez
- Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Corsen
- Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage d'Étel
- Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de La Garde
- Centre opérationnel des douanes de Rouen
- Commandement de l'arrondissement maritime de Cherbourg
- Flottille 32 F – détachement de Maupertus
- FOSIT Cherbourg
- Groupement de gendarmerie maritime de La Manche et de la Mer du Nord
- Groupement de gendarmerie de la Manche
- Groupement de gendarmerie du Calvados
- Groupement de gendarmerie de la Seine Maritime
- Groupement de gendarmerie de l'Eure
- Service départemental d'incendie et de secours de la Manche
- Service départemental d'incendie et de secours du Calvados
- Service départemental d'incendie et de secours de la Seine Maritime
- Base Hélicoptère de la Sécurité Civile de Granville
- Base Hélicoptère de la Sécurité Civile du Havre
- ARCC de Cinq Mars La Pile
- Centre de Contrôle de Mission (FMCC) Toulouse
- Centre de consultations médicales maritimes / Hôpital Purpan Toulouse
- SCMM Le Havre
- Société nationale de sauvetage en mer / Paris
- Société nationale de sauvetage en mer / Délégation départementale de la Manche
- Société nationale de sauvetage en mer / Délégation départementale du Calvados
- Société nationale de sauvetage en mer / Délégation départementale de la Seine Maritime
- Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE)
- Institut Maritime de Prévention (IMP)
- Presse écrite : Le Marin / Voiles et voiliers / Bateaux / Ouest France Cherbourg / La Manche Libre / Le Havre Libre / Paris-Normandie / Le Télégramme / Presse de la Manche
- Presse audiovisuelle: France 3 Basse-Normandie / France 3 Haute-Normandie / France Bleue Cotentin / France Bleue Haute-Normandie / Tendances Ouest .