

RAPPORT

Centre Régional
Opérationnel de
Surveillance et de
Sauvetage de CORSEN

CROSS CORSEN

BILAN D'ACTIVITES CROSS CORSEN

2010



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Direction Interrégionale de la Mer
NORD ATLANTIQUE – MANCHE OUEST

Historique des versions du document

| Version | Date | Commentaire |
|---------|------------|-------------|
| 1 | 14/02/2011 | |
| 2 | 25/02/2011 | |
| | | |
| | | |

Affaire suivie par

| |
|--|
| Jean-Charles CORNILLOU |
| <i>Tél. : 02 98 89 61 55 / Fax : 02 98 89 18 37</i> |
| <i>Courriel : jean-charles.cornillou@developpement-durable.gouv.fr</i> |

Rédacteurs

Jean-Charles CORNILLOU
Gaëlig BATAIL
Didier SAOUZANET

Relecteurs

Jean-Charles CORNILLOU
Christophe SONNEFRAUD

Référence(s) intranet / internet

http://intra.secumar.metier.i2/rubrique.php3?id_rubrique=842

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1 – RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR) | 5 |
| 1.1- Synthèse de l'année..... | 5 |
| 1.2- Bilan humain | 6 |
| 1.3- Bilan par activités..... | 7 |
| 1.4- Répartition géographique..... | 10 |
| 1.5- Moyens mis en œuvre..... | 11 |
| 1.6- Faits marquants..... | 15 |
| 1.7- Conclusion du bilan SAR..... | 17 |
| 2- SURVEILLANCE MARITIME (SURNAV) | 18 |
| 2.1- Rappel des objectifs réglementaires spécifiques de la zone..... | 18 |
| 2.2- Données générales sur le trafic..... | 18 |
| 2.3- Transits dans les chenaux et mouillages en zone Corsen..... | 19 |
| 2.4- Suivis des navires en avarie..... | 20 |
| 2.5- Détection et traitement des situations dangereuses..... | 21 |
| 2.6- Synthèse sur les contrevenants..... | 22 |
| 2.7- Faits marquants..... | 23 |
| 2.8- Conclusion du bilan SURNAV..... | 23 |
| 3- SURVEILLANCE POLLUTION (SURPOL) | 24 |
| 3.1- Synthèse de l'année..... | 24 |
| 3.2- Répartition géographique..... | 24 |
| 3.3- Origine du signalement..... | 25 |
| 3.4- Faits marquants..... | 25 |
| 3.5- Conclusion du bilan SURPOL..... | 25 |
| 4- RENSEIGNEMENTS DE SECURITE MARITIME (RSM) | 26 |
| 4.1- Diffusion des bulletins météorologiques e radiotéléphonie..... | 26 |
| 4.2- Diffusion NAVTEX | 26 |
| 5- SURVEILLANCE DES PECHEES (SURPECHE) | 27 |
| 6- CONCLUSION | 28 |
| 6.1- Appréciation du directeur sur le déroulement de l'année en cours..... | 28 |
| 6.2- Objectifs pour l'année à venir..... | 29 |
| Glossaire | 30 |

Avant-propos

Service spécialisé de l'administration des Affaires Maritimes (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen « CROSS Corsen-Ouessant » est implanté à proximité de Brest sur deux sites principaux : à la pointe de Corsen sur le continent et à la pointe du Stiff sur l'île d'Ouessant.

Il exerce ses compétences de la baie du Mont Saint-Michel à la pointe de Penmarc'h sur le littoral et au milieu de la Manche au large jusqu'à 8° de longitude Ouest en Atlantique.

Ses principales missions concernent :

- La coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer.
- La surveillance de la circulation maritime.
- La police des pêches maritimes.
- Le recueil d'informations relatives aux rejets illicites en mer.
- La diffusion de messages d'informations sur la sécurité nautique.

Le présent document fait état des données chiffrées permettant d'apprécier le volume d'activité propre au CROSS pour l'année 2010 et souligne les tendances observées dans ses domaines d'attribution.

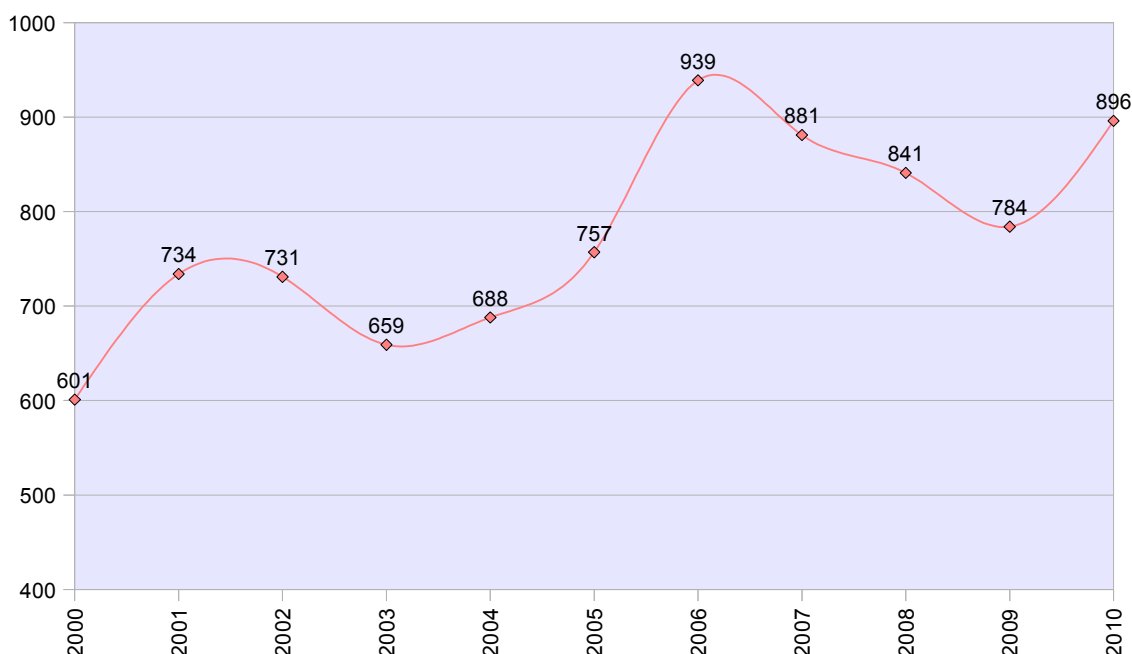
1 - RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)

1.1- Synthèse de l'année

896 opérations ont été menées en 2010 dans la zone de compétence du CROSS Corsen. Ce chiffre marque une légère hausse de l'activité par rapport à l'année 2009 (784 opérations).

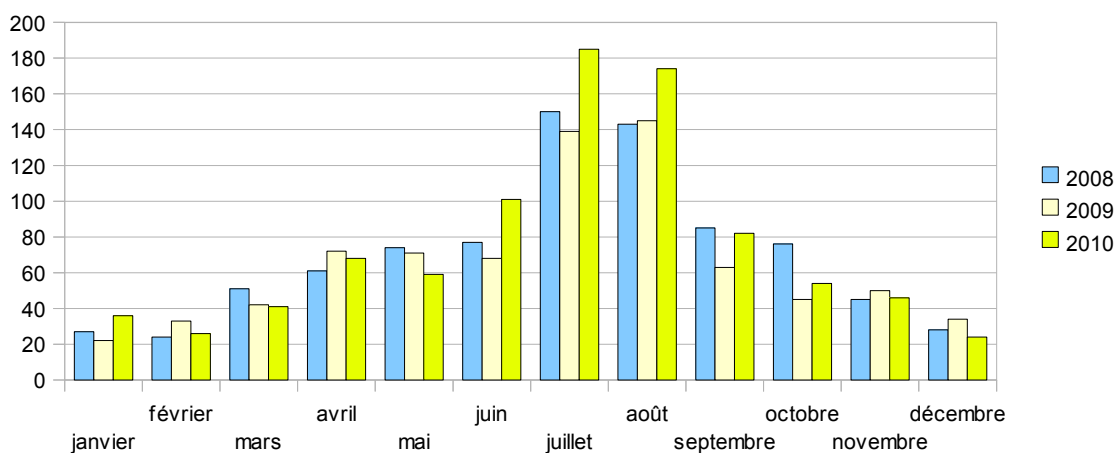
A ce chiffre s'ajoutent 650 affaires classées en « affaires générales », n'ayant pas entraîné la mise en œuvre de moyens nautiques, aériens ou terrestres de sauvetage, mais un travail d'enquête et de prise de renseignements par le CROSS Corsen, sans engagement de moyens. Toutefois ces affaires peuvent être gérées en phase d'incertitude par le CROSS tant que les doutes sur un danger ne sont pas levés. Tout ceci représente donc **1544 opérations au total** gérées par le CROSS Corsen.

Evolution du nombre d'opérations annuelles



Les **542** interventions menées pendant la saison estivale (**du 1^{er} juin au 30 septembre**) représentent **60% de l'activité annuelle** du CROSS

Répartition mensuelle des opérations SAR 2010



1.2- Bilan humain

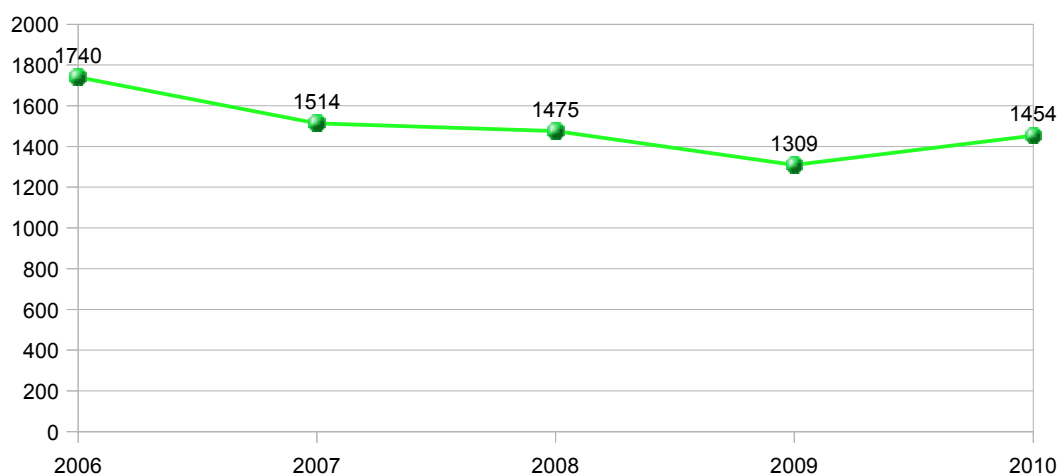
1454 personnes (1309 en 2008) ont été impliquées dans les opérations de sauvetage coordonnées par le CROSS CORSEN.

Le nombre de blessés, **70**, est en nette diminution par rapport à celui enregistré en 2009 (103). Il faut toutefois noter que, depuis la mise en œuvre de l'application statistique SecmarWeb, les personnes malades impliquées dans une opération d'aide médicale en mer ne sont plus comptabilisées comme blessées, ce qui justifie cette variation sensible.

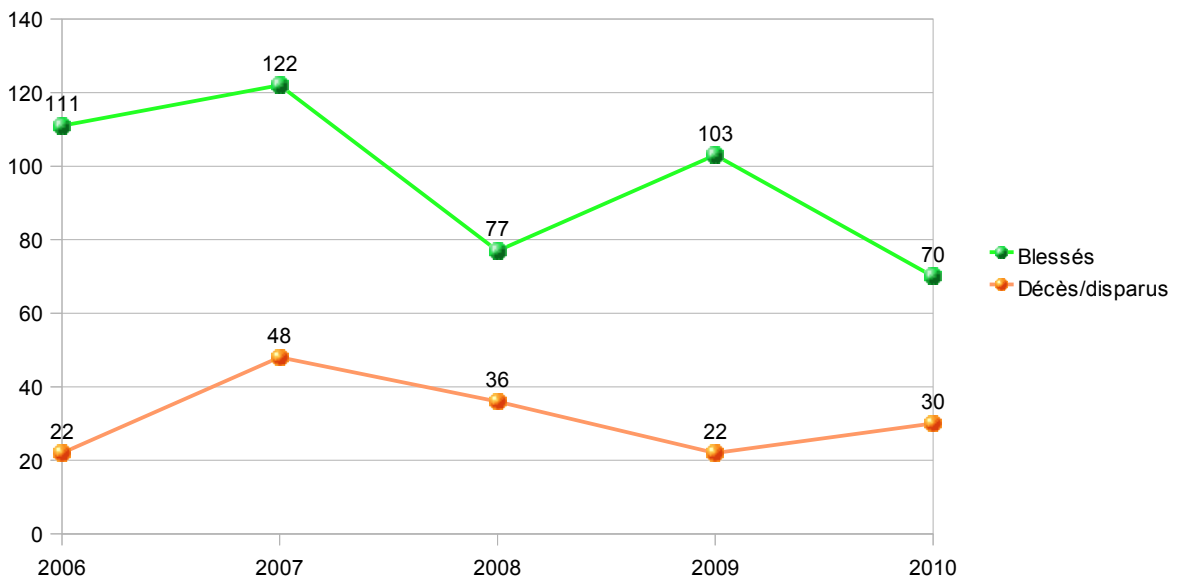
30 décès ou disparitions sont à déplorer, ce qui représente une hausse de 36% par rapport à l'année précédente (22 en 2009).

Parmi ces 30 victimes, on en dénombre 8 dans le secteur de la plaisance (dont 2 chutes d'annexe), 1 dans le cadre des loisirs nautiques, 3 marins pêcheurs professionnels, 1 passager de paquebot tombé à la mer et 4 pêcheurs à pied surpris par la marée. Les 13 autres victimes ne peuvent être rattachées à des accidents purement « maritimes » car concernant des suicides, ou encore des chutes de falaises.

Evolution du nombre de personnes impliquées

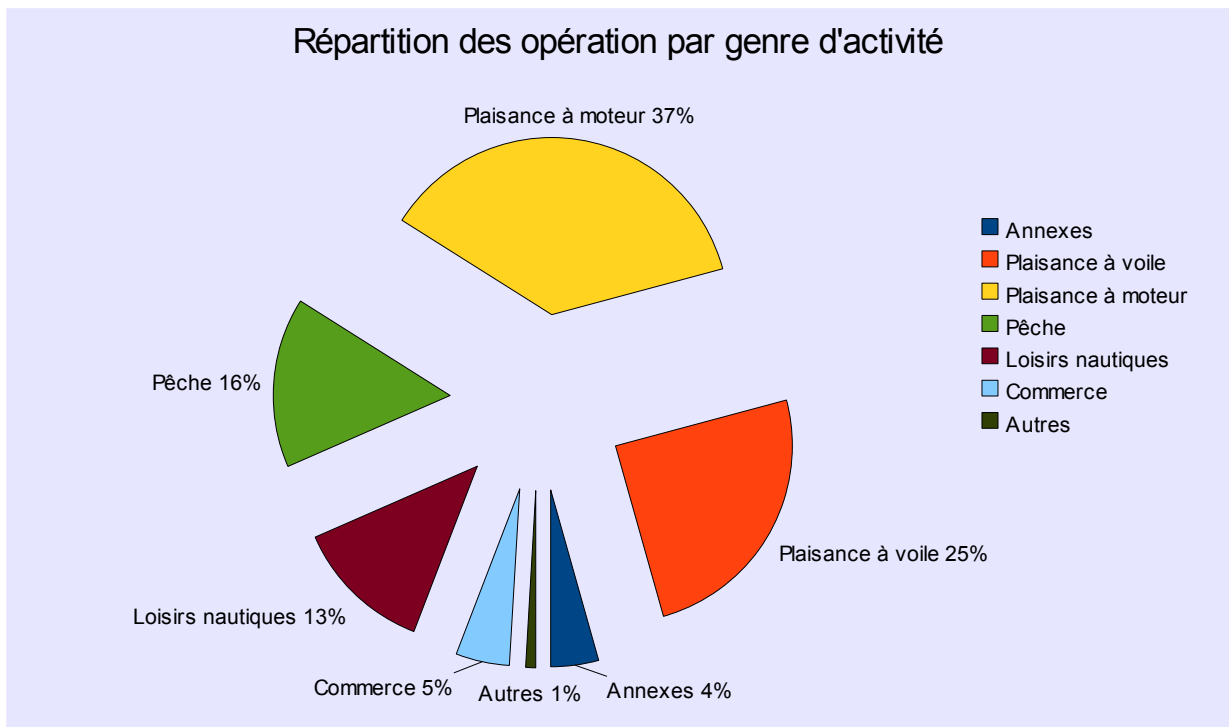


Evolution du bilan blessés et décès/disparus



1.3- Bilan par activités

L'analyse des types de flotteurs impliqués montre qu'en 2010, 5 % des opérations ont concerné la navigation de commerce, 16 % la pêche, 13 % les activités de loisirs nautiques et 66% les activités de plaisance (y compris les problèmes sur les annexes).



- **Navigation de commerce**

37 navires ont été impliqués dans des opérations de sauvetage, chiffre stable par rapport à l'année 2009 (39). Il est à noter que 18 évacuations de blessés ou malades ont été opérées à partir de navires de commerce .

- **Pêche professionnelle**

4 naufrages impliquant des navires de pêche (**3** dans les Côtes d'Armor, **1** dans le Finistère) sont à déplorer, sans victimes. Il s'agit dans chacun des cas de navire de moins de 12 mètres victimes de voie d'eau pour deux d'entre eux, d'échouement pour les deux autres.

typologie des évènements survenus sur les navires de pêche

| Type d'évènement | Total |
|---|-------|
| Abordage | 1 |
| Chavirement | 1 |
| Échouement | 3 |
| Incendie | 2 |
| Voie d'eau | 4 |
| Blessé avec déroutement | 10 |
| Blessé EvaMed | 4 |
| Blessé EvaSan | 4 |
| Malade avec déroutement | 6 |
| Malade EvaMed | 4 |
| Malade Evasan | 2 |
| Homme à la mer | 4 |
| Avarie de l'appareil à gouverner | 5 |
| Avarie du système de propulsion | 32 |
| Avarie électrique | 1 |
| Immobilisé dans engins / hélice engagée | 10 |
| Panne de carburant | 1 |
| Toutes fausses alertes | 15 |
| Autres | 8 |
| Total | 117 |

Nota : la pêche à la coquille Saint Jacques en baie de Saint Briec fait l'objet d'une attention toute particulière de la part du CROSS CORSEN en raison du nombre très élevé de navires participants et des caractéristiques accidentogènes de ce type de pêche. De novembre à avril, lors des créneaux principaux (2 fois par semaine), une vedette SNSM (Saint Quay Portrieux, Erquy ou Loguivy) se tient soit à la mer soit à quai avec un équipage paré à appareiller.

Dans ces créneaux de pêche, l'équipage SNSM est renforcé par du personnel du SDIS 22 et du SAMU 22 afin de pouvoir intervenir dans les meilleurs délais.

- **Navigation de plaisance, loisirs nautiques et activités littorales**

560 opérations concernant les activités de plaisance ou de loisirs nautiques, impliquant **998** personnes (**847** personnes embarquées sur les navires de plaisance et **151** personnes pour les activités nautiques).

Au total, ces activités de loisirs, embarquées ou non, représentent **60%** des opérations coordonnées par le CROSS pour près de **69%** des personnes impliquées.

Bilan humain

| | Impliqués | Blessés | Décès / disparus |
|-------------------|-----------|---------|------------------|
| Plaisance | 847 | 24 | 8 |
| Loisirs nautiques | 151 | 2 | 1 |

Origine des opérations

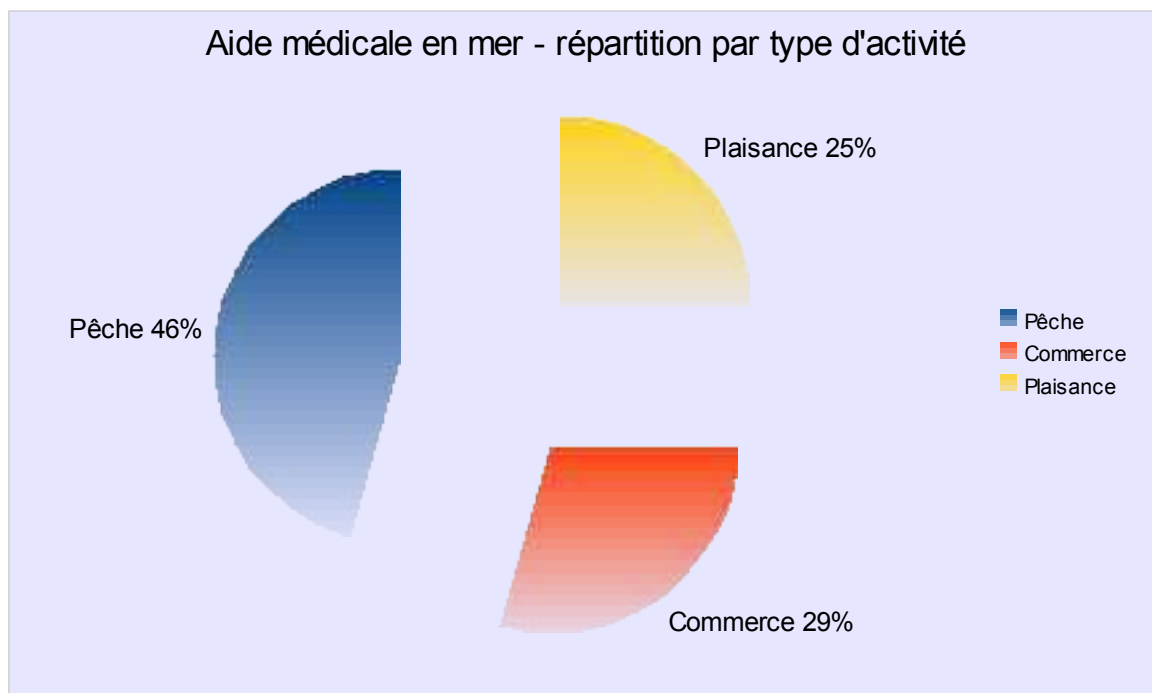
| Evènement | Total | Evènement | Total |
|-------------------------|-------|---|-------|
| Abordage | 1 | Incertitude | 17 |
| Chavirement | 26 | Plongée | 11 |
| Démâtage | 8 | Autre évènement | |
| Échouement | 45 | Rupture de mouillage | 44 |
| Heurt | 1 | Sans avarie inexpérience | 21 |
| Incendie | 4 | Avarie de propulsion | 201 |
| Voie d'eau | 21 | Sans avarie/en dérive | 14 |
| Blessé avec déroutement | 7 | Immobilisé dans engins / hélice engagée | 33 |
| Blessé/malade évacué | 12 | Panne de carburant | 5 |
| Homme à la mer | 20 | Avarie appareil à gouverner | 17 |
| Baignade | 3 | Toutes fausses alertes | 28 |

Cette activité génère, par rapport au temps passé à la mer, plus d'accidents que la pêche professionnelle . En 2010, **9** décès sont à déplorer à la plaisance (et loisirs nautiques) contre **3** à la pêche. A noter également **11** opérations relatives à la plongée sous-marine de loisir (en apnée ou avec bouteilles).

- **L'aide médicale**

82 opérations d'aide médicale allant du simple soin à bord sans déroutement après avis du centre de consultation médicale maritime de Toulouse (CCMM) à l'évacuation médicalisée se sont déroulées en 2010 (**58** en 2009).

Ces **82** opérations ont entraîné **45** évacuations médicalisées ou sanitaires (non médicalisées), **28** déroutements de navire et **9** opérations avec soins à bord.



1.4- Répartition géographique

| CROSS Corsen | Département | Eaux territoriales | Plage et 300 mètres | Port et accès | Responsabilité étrangère | Responsabilité française | Total |
|---------------------|----------------------|--------------------|---------------------|---------------|--------------------------|--------------------------|------------|
| Nombre d'opérations | 22 - Cotes d'Armor | 202 | 53 | 24 | -- | -- | 279 |
| | 29 - Finistère | 266 | 94 | 57 | -- | -- | 417 |
| | 35 - Ille et Vilaine | 57 | 42 | 22 | -- | -- | 121 |
| | Départ non spécifié | -- | -- | -- | 28 | 51 | 79 |
| Total | | 525 | 189 | 103 | 28 | 51 | 896 |

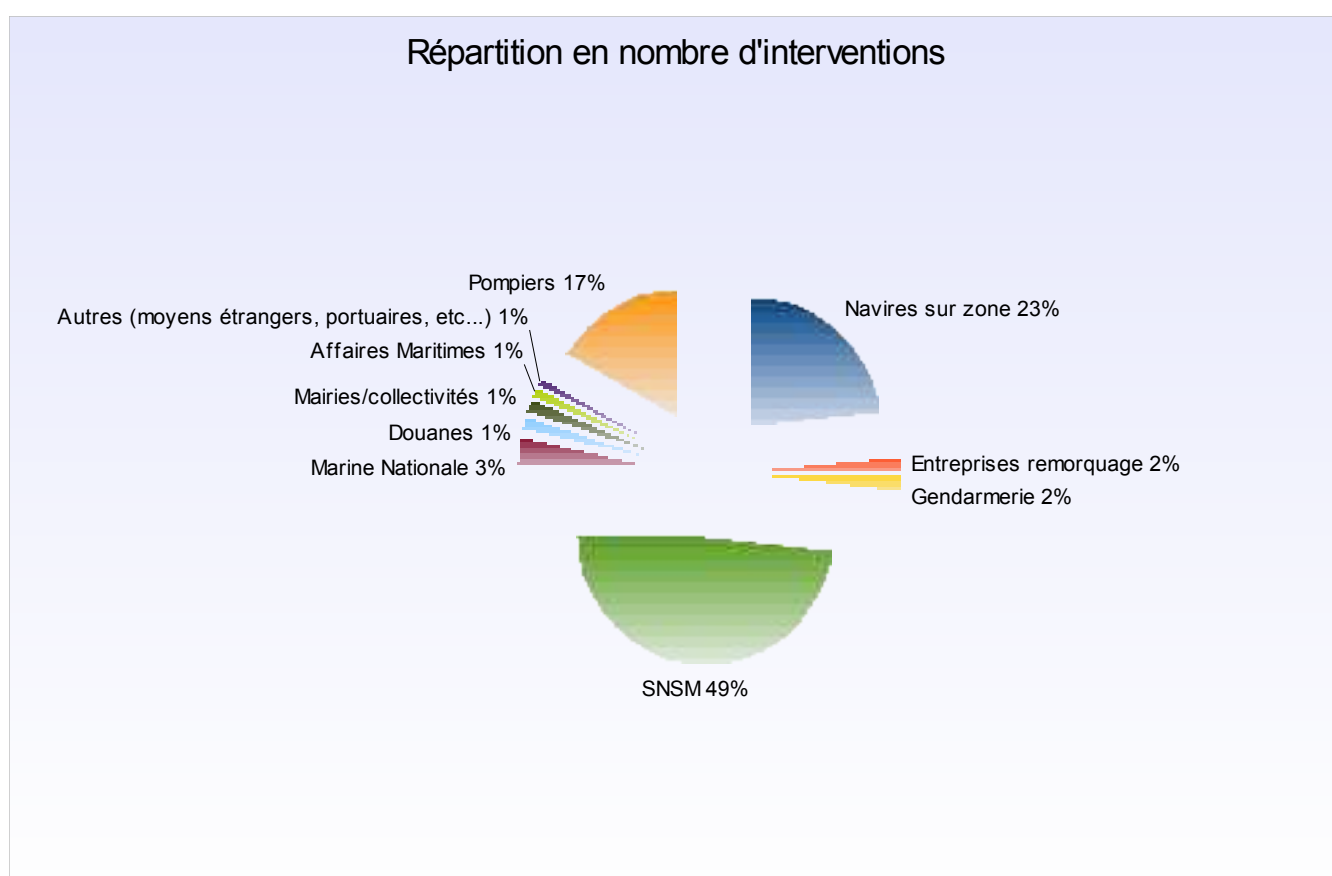
1.5- Moyens mis en œuvre

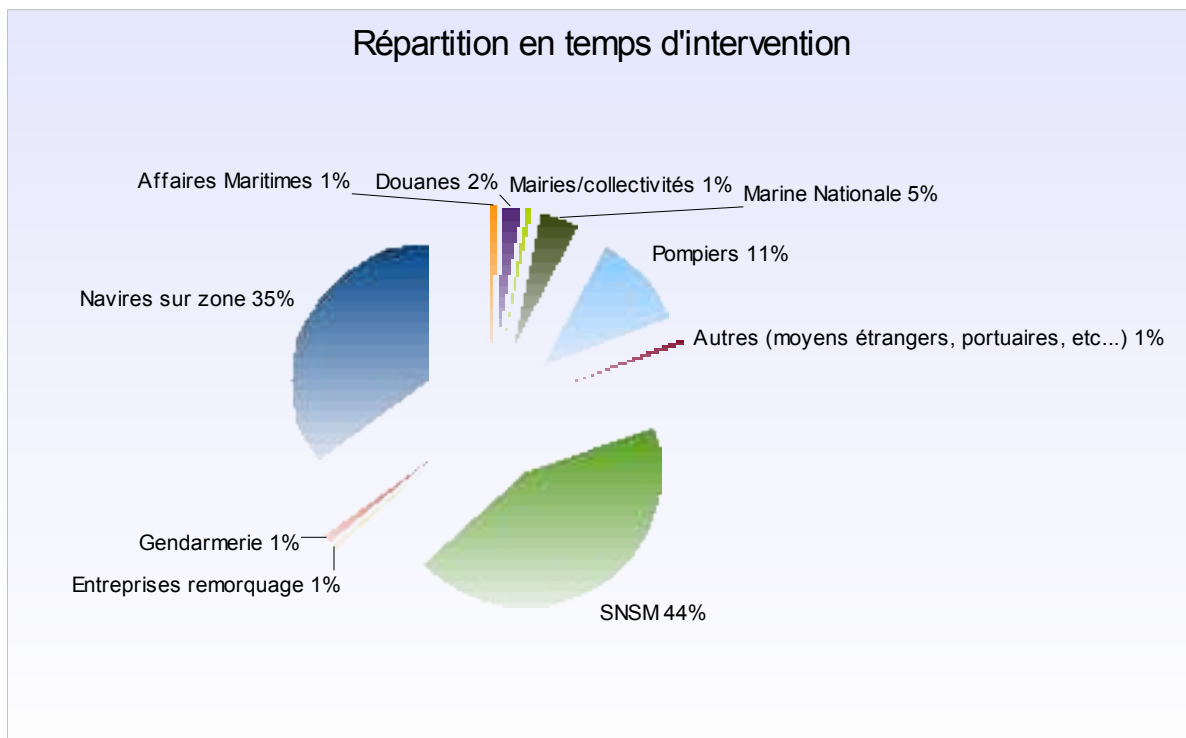
Le CROSS CORSEN a coordonné l'action de moyens terrestres, nautiques et aériens relevant de différents ministères, collectivités locales et d'armateurs ou organismes privés.

1659 moyens ont été mis en œuvre (**1320** en 2009), pour une durée totale de **2599** heures

• Les moyens nautiques

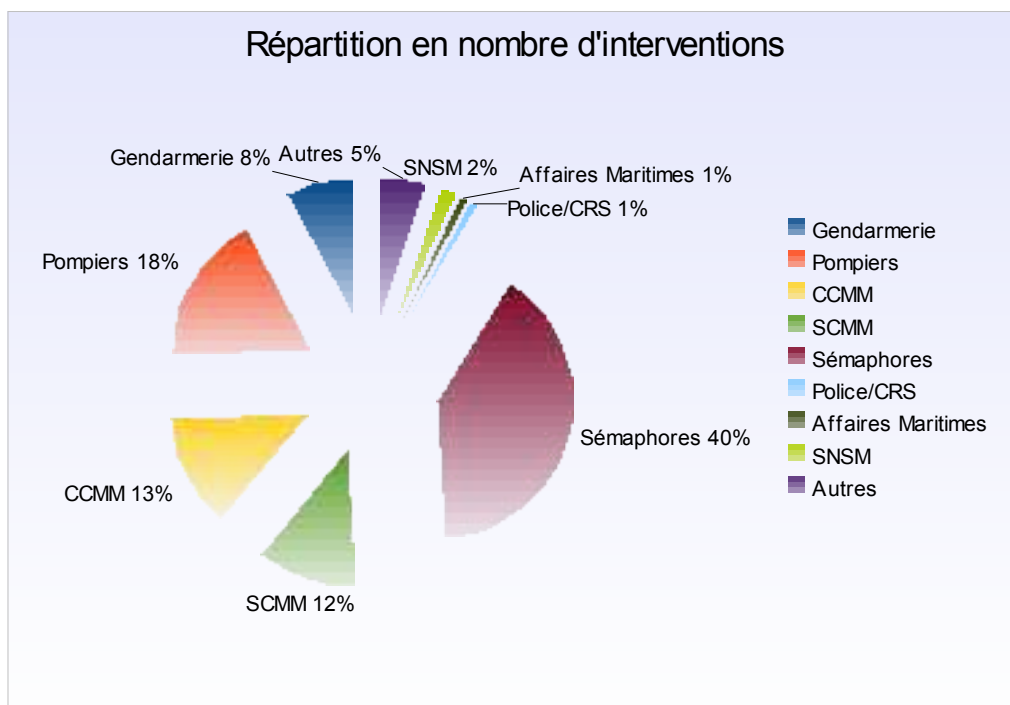
1014 moyens nautiques ont été mis en œuvre au cours de l'année 2010 pour une durée de **1753** heures. Parmi ceux-ci, la SNSM aura réalisé **489** interventions pour une durée de **760** heures.

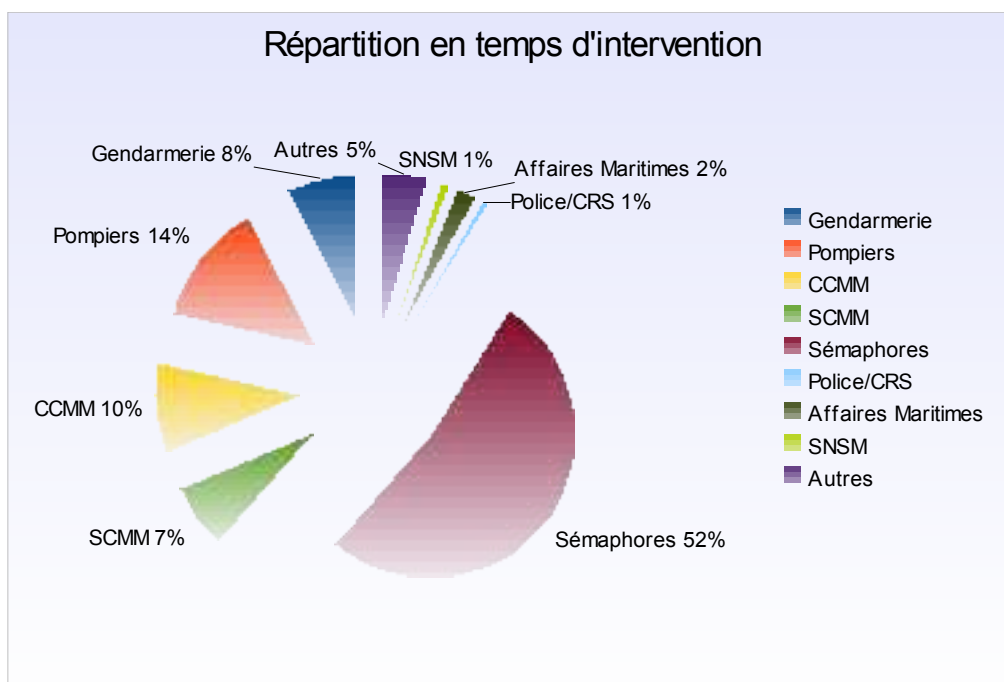




- **Les moyens terrestres**

Les moyens terrestres ont réalisé **234** interventions pour une durée totale de **179** heures se répartissant comme suit :



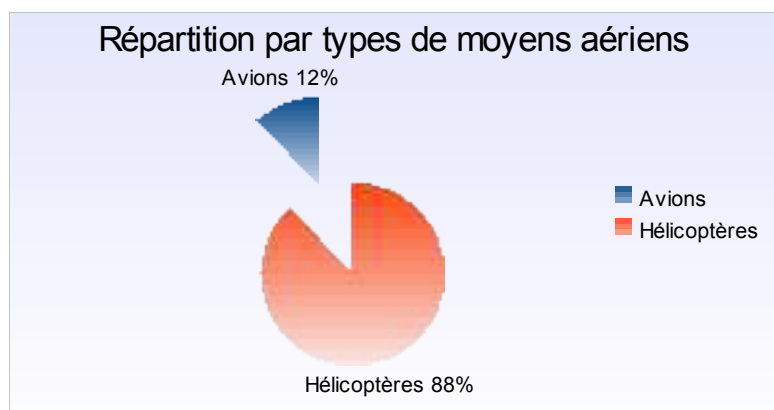


Il est à noter l'action des sémaphores dans la chaîne du sauvetage en mer qui, dans la frange littorale, participent efficacement aux opérations .

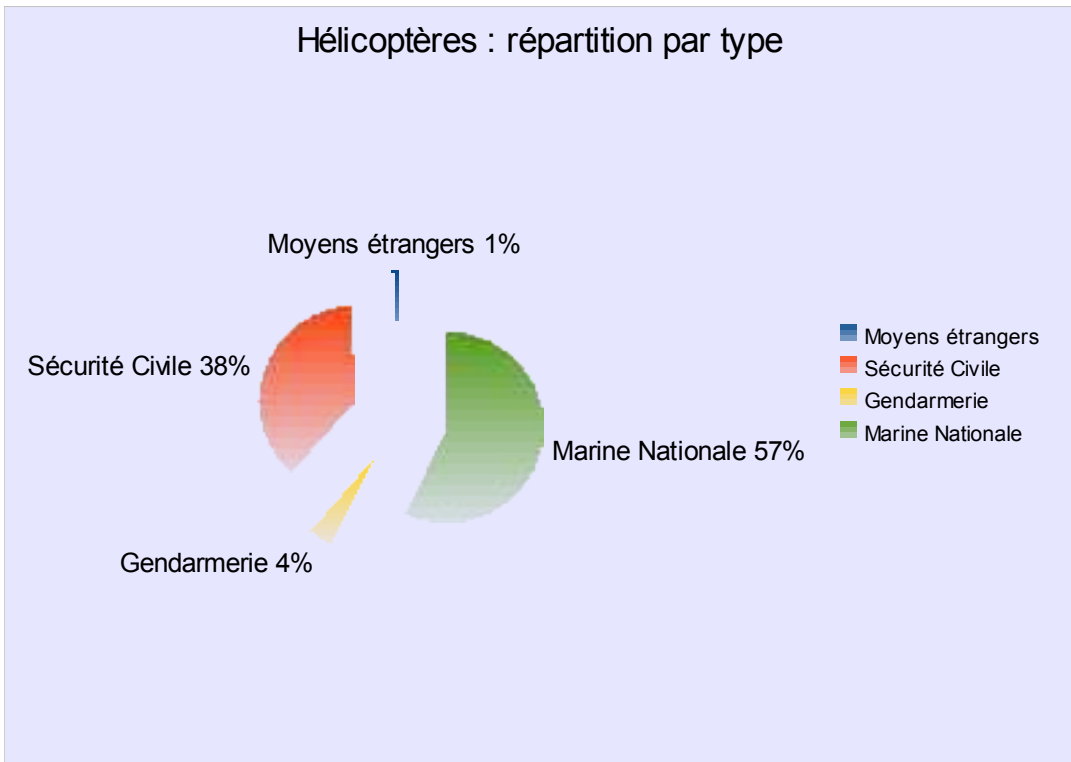
- **Les moyens aériens**

Les moyens aériens ont réalisé **205** interventions (**201** en 2009) pour une durée totale de **297** heures (**344** heures en 2009). En mai 2010, les hélicoptères « Super Frelon » de la flottille 32F ont été retirés du service et remplacés dans un premier temps par un EC 225 et un EC 725 Caracal puis par deux EC 225 (depuis décembre 2010).

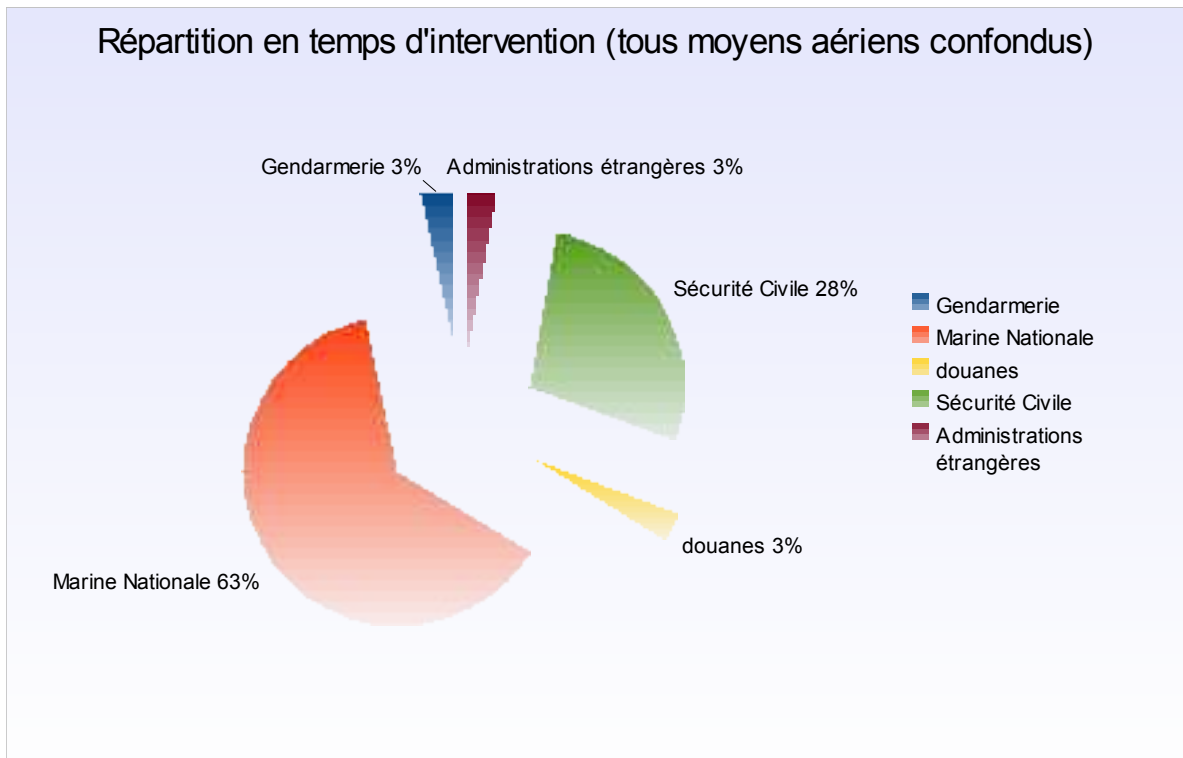
La répartition des opérations impliquant des moyens aériens, en nombre et temps d'intervention, est précisée ci-après :

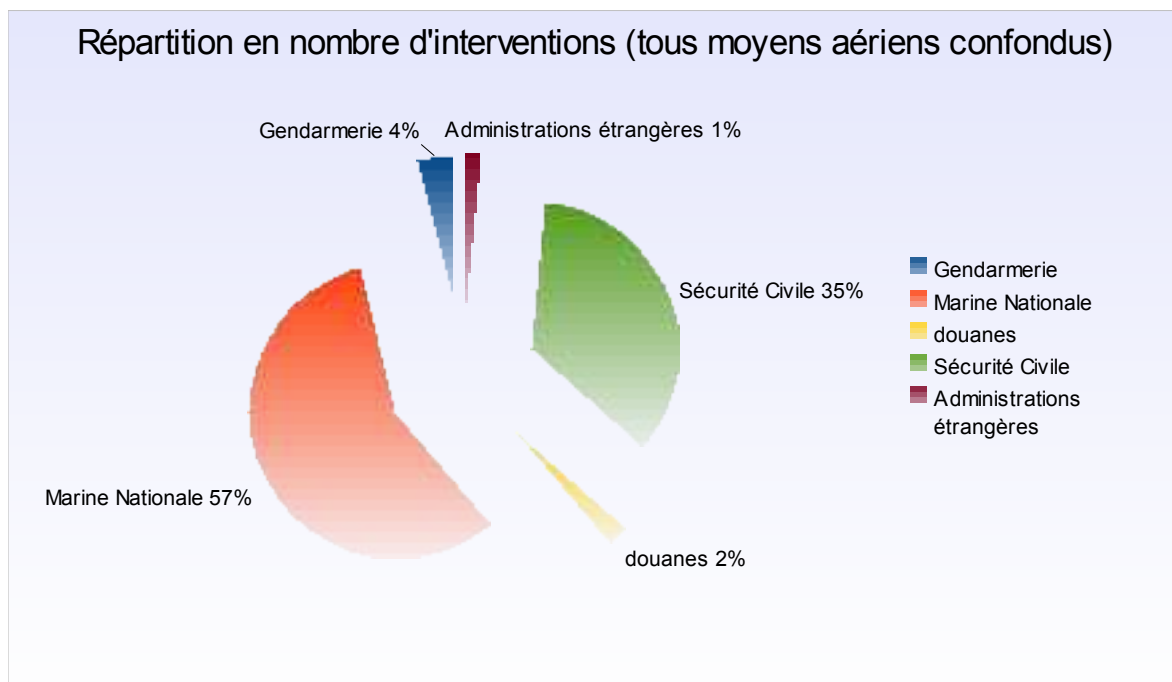


Hélicoptères : répartition par type



Répartition en temps d'intervention (tous moyens aériens confondus)





Les moyens aériens étrangers utilisés sont ceux du Royaume-Uni (hélicoptères « Sea King » de la RAF basés à Culdrose ou Agusta de la MCA basés à Portland) et des îles anglo-normandes (avion bimoteur basé à Guernesey mis en œuvre par l'association Channel Islands Air Search).

1.6- Faits marquants

NAVIRES DE COMMERCE :

Dans la nuit du 8 octobre 2010, le CROSS Corsen reçoit un message de détresse d'un navire de commerce: le YM URANUS chimiquer sous pavillon maltais en route pour Amsterdam se dirigeant vers la voie montante du dispositif de séparation du trafic d'Ouessant à la vitesse de 10 nœuds signale être en train de couler suite à un abordage et que l'équipage abandonne le navire .

L'abordage s'est produit à 03h15 implique l'YM URANUS et un navire vraquier de 292 mètres, le HANJIN RIZHAO, pavillon Panama, en route vers Rotterdam à 11 nœuds . L'accident est situé à 30 milles nautiques dans le Sud-Ouest de l'île d' Ouessant.

Les dégâts sont très importants: la passerelle du navire est dévastée, le navire accuse une gîte de 20° sur bâbord. A 05h52, les 13 membres de l'équipage qui se sont réfugiés dans une embarcation de sauvetage sont treuillés sains et saufs par un hélicoptère de la Marine Nationale. A 07h52, une équipe d'évaluation est déposée à bord et réalise une première évaluation des dégâts, confirme l'absence de pollution et la capacité du navire à être remorqué sans risque de chavirement.

A 09h00, le navire YM URANUS est pris en remorque par le RIAS ABEILLE BOURBON à destination de Brest. Le HANJIN RIZHAO poursuit sa route vers son port de destination qu'il rejoint le 5 octobre. Informé par le CROSS, les autorités maritimes procèdent à une inspection du navire dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

NAVIRES DE PECHE :

Le 11 février vers midi, deux marins du chalutier BARA MANN tombent à la mer à environ 45 milles nautiques au Nord-Ouest d'Ouessant, le second ayant sauté à la l'eau pour porter secours au premier passé par dessus bord alors que le chalutier était en action de pêche. Les recherches par moyens aériens et nautiques pour les retrouver sont restées infructueuses.

Le 27 janvier vers 12h00, le navire de pêche KALON BREIZH repêche un homme à la mer au large de Paimpol. Le marin, seul à bord, est tombé du navire de pêche BON RETOUR retrouvé un peu plus tard. Le marin est rapidement pris en charge par un BLS pompiers mais, malgré les tentatives des sauveteurs pour le réanimer, décède peu après.

Le 21 décembre vers 14h00, en baie de St Brieuc pendant le créneau de pêche à la coquille, le navire GOELO signale qu'un matelot, tombé à la mer après avoir été entraîné par la drague, a été repêché. Il souffre d'une blessure à la jambe et d'hypothermie. Après l'intervention de la vedette SNSM Sainte Anne du Port de St Quay Portrieux et du médecin du SAMU 22 présent à bord, le patient est ramené à terre où il est pris en charge par un véhicule médicalisé.

NAVIRES DE PLAISANCE, LOISIRS NAUTIQUES:

Le 9 mai 2010 à 14h30, le CROSS Corsen reçoit un appel d'un groupe de kayakistes partis à huit sur l'île Molène. Trois d'entre eux restent sur l'île, préférant renoncer au retour à cause des mauvaises conditions météorologiques. Ils s'inquiètent pour leurs cinq camarades qui souhaitent rejoindre le continent sans attendre.

Le CROSS Corsen réussit à joindre deux de ces cinq kayakistes qui se sont abrités sur l'île de Quéménès. Il engage l'hélicoptère Dauphin et les vedettes SNSM du Conquet et de Molène afin de localiser les trois derniers kayakistes.

Ceux-ci sont retrouvés à 15h00 à mi-chemin sur l'île de Litiry et sont transportés par la vedette SNSM vers Molène ainsi que les deux kayakistes abrités sur Quéménès.

Il est à noter que l'activité de kayak tend à se développer de manière significative et plus particulièrement dans l'archipel de Molène qui représente un attrait certain pour ce type de plaisancier. Les conditions météorologiques et de navigation souvent difficiles qui y règnent accroissent fortement le risque d'accident.

Dans la nuit du 15 au 16 juillet 2010, le CROSS Corsen reçoit le message de détresse du voilier de 7 mètres PTI BONHEUR qui l'informe qu'il est en panne moteur, voiles déchirées et dans l'incapacité de manœuvrer à cause de très mauvaises conditions météorologiques. Le PTI BONHEUR se trouve à environ 10 milles nautiques dans le Nord-Est de l'île de Batz.

A 23 h 30, le CROSS Corsen engage la vedette SNS 088 de l'île de Batz qui se dirige vers le voilier, le prend en remorque à 01 h 08 et fait route vers Roscoff.

A 02 h 24, un des deux membres d'équipage du PTI BONHEUR tombe à l'eau et reste accroché le long du bord. Les conditions météorologiques rendent impossibles toutes les tentatives pour le hisser à bord.

A 02 h 25, le CROSS Corsen demande la participation de la vedette SNS 295 de Roscoff alors que cette dernière assure le remorquage du voilier MODESTY en difficulté pour une panne moteur.

A 03 h 52, la vedette SNS 295, après avoir laissé au mouillage dans le port de Bloiscon (Roscoff) le MODESTY embarque à Roscoff une équipe médicale du SAMU et trois pompiers plongeurs du SDIS 29 transférés par l'hélicoptère Dragon 29 et appareille immédiatement pour se diriger vers le convoi qu'elle rejoint à 04h06. Les plongeurs récupèrent la personne à l'eau et le hisse à bord où l'équipe médicale constate son décès.

Le 26 septembre 2010 à 21 h 20, le CROSS Corsen est contacté par une personne inquiète de ne pas avoir de nouvelles de son gendre, âgé de 38 ans, sorti en mer pour une partie de pêche à bord de son embarcation, une vedette de type Boston Whaler de 5 mètres, et qui aurait dû rentrer à l'île Grande (22) à 20h30.

Le CROSS Corsen engage l'hélicoptère Dauphin médicalisé, les vedettes SNSM 252 de Trebeurden, 22109 de l'île Grande et 098 de Ploumanach et organise les recherches sur l'ensemble des îles situées entre Trebeurden et Ploumanach. La zone de recherche est établie en fonction des données de positionnement du téléphone mobile du pêcheur. Vers minuit, l'hélicoptère signale avoir repéré une embarcation qui correspond à la vedette. A 00h06 la vedette SNS 22109 signale avoir repéré une personne sur le rocher « Goulaneg » à l'ouest de Tregastel. Le plaisancier est récupéré en bonne santé par la vedette.

Le plaisancier a été déséquilibré par une vague alors que le moteur de sa vedette était embrayé. Il a chuté à la mer et la vedette a poursuivi sa route sur près d'un kilomètre avant de s'échouer sur un îlot. Le plaisancier a pu nager une cinquantaine de mètres et se mettre à l'abri sur un autre îlot. Son téléphone portable était resté à bord de la vedette.

1.7 Conclusion du bilan SAR

L'année 2010 a été marquée par une hausse de l'activité par rapport à 2009 : le nombre d'opérations coordonnées par le CROSS augmente d'environ 15%. La saison estivale (de juin à septembre) reste la période de l'année qui concentre la majorité des opérations (environ 60%).

L'activité de plaisance et de loisirs nautiques reste celle qui génère le plus d'intervention, que l'on considère le type de flotteur ou le nombre de personnes impliquées. C'est également l'activité qui entraîne le plus de décès ou disparitions (près d'un tiers). Il convient de noter la part sensible que représente la pêche à pied dans ce bilan (4 décès lors des grandes marées).

La pêche professionnelle représente le deuxième secteur engendrant le plus d'activité: elle concerne environ 16% des flotteurs impliqués et près de la moitié des opérations d'aide médicale en mer. Il faut également noter que les quatre naufrages enregistrés concernaient tous des navires de pêche de moins de douze mètres. La campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques constitue toujours un point sensible en terme de risque pour les navires et les marins (deux hommes à la mer, un décès).

Pour chacune de ces deux activités, le CROSS constate que même s'il tend à se généraliser, le port du VFI n'est pas encore systématique. Dans certains cas, cette mesure de sécurité élémentaire et simple à adopter aurait pu permettre d'éviter des issues dramatiques. La démarche d'information et de prévention initiée depuis quelques années doit donc être poursuivie et encouragée.

Enfin, en ce qui concerne les moyens mis en œuvre et utilisés par le CROSS pour mener à bien ses opérations, la SNSM demeure le principal pourvoyeur de moyens nautiques (environ la moitié des interventions).

Les hélicoptères de la Marine Nationale basés à Lanvéoc réalisent près de 60% des interventions aériennes. Ces missions sont assurées par le Dauphin de service public de la flotille 35F et depuis le mois de mai 2010 par deux EC 225 de la 32F qui ont remplacé les Super Frelon retirés du service actif. Les EC 145 de la Sécurité Civile, Dragon 29 (basé à Quimper) et Dragon 50 (basé à Granville) concourent également à la mission SAR à hauteur de 40% des interventions. Enfin, l'hélicoptère de la Gendarmerie basé à Rennes (en détachement estival à Lannion) et les moyens britanniques participent à la mission SAR de manière plus ponctuelle.

2- SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV)

2.1- Rappel des objectifs réglementaires spécifiques de la zone

Conformément à la résolution A 857(20) de l'OMI, le Service de Trafic Maritime (STM) « Ouessant trafic » offre un service d'information, d'assistance à la navigation mais également d'organisation du trafic dans le but d'éviter les situations dangereuses. Ces missions concernent les navires effectuant une navigation dans la zone de compétence du STM qui s'étend dans un rayon de 40 milles autour de la tour du Stiff implantée à Ouessant (résolution MSC 127(75)).

Transit dans les chenaux de la mer d'Iroise

L'arrêté n° 2003/11 du Préfet Maritime de l'Atlantique réglemente la navigation dans les chenaux et passages du Fromveur, du Four, de la Helle et du Raz de Sein :

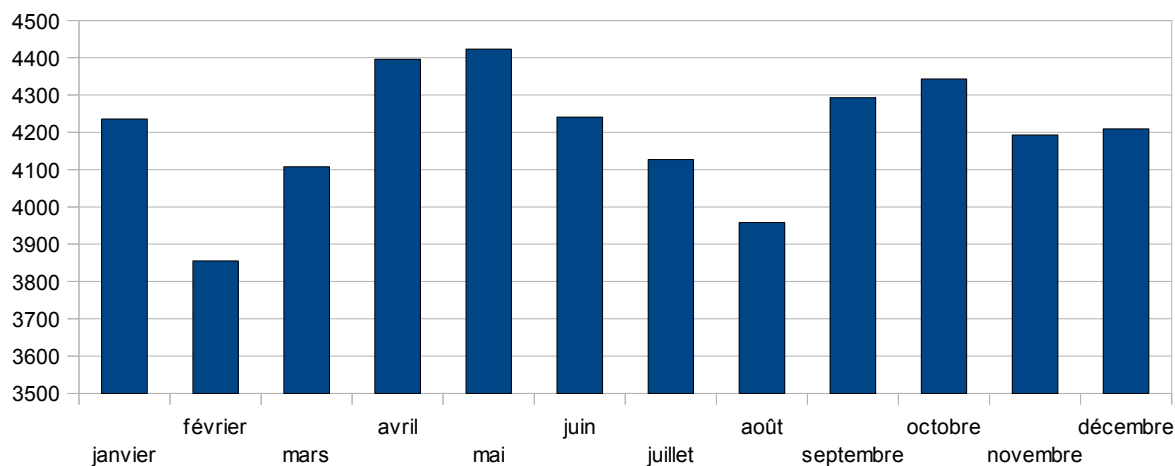
Tout navire n'appartenant pas à l'une des catégories suivantes et qui a l'intention d'emprunter l'un des chenaux et passages est tenu d'en informer préalablement le CROSS Corsen qui autorise ou non le transit.

- navires de l'Etat français ;
- navires de sauvetage ou d'assistance ;
- navires à passagers affectés à un service local entre les îles et le continent ;
- navires de pêche (sans condition de longueur) ;
- navires de plaisance.

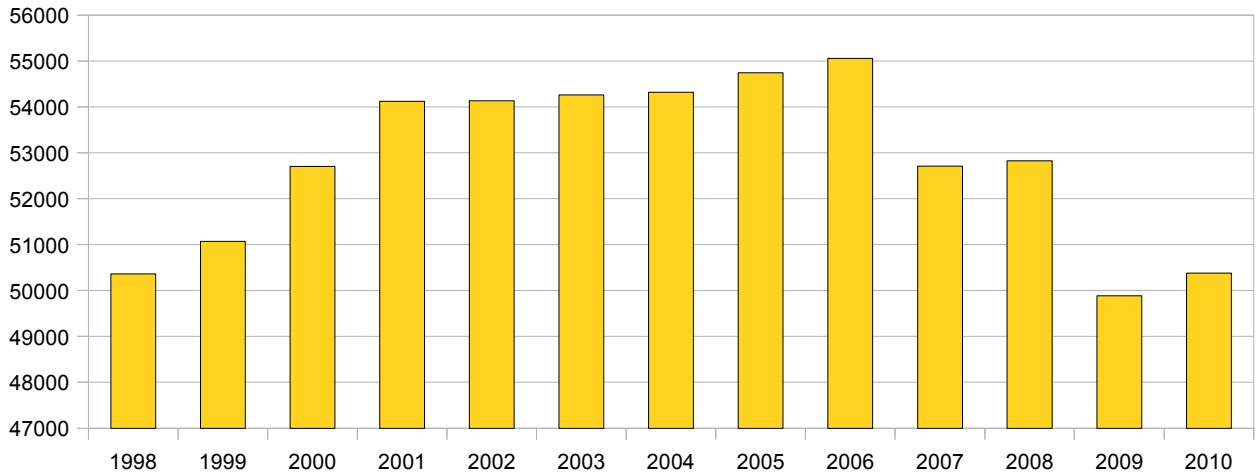
2.2- Données générales sur le trafic

Au cours de l'année 2010, **50382** (**45492** en 2009) navires se sont signalés lors de leur passage dans le dispositif de séparation de trafic (DST) d' Ouessant.

Nombre de Compte rendu obligatoire pour 2010



Evolution du trafic par année



330 demandes de transit dans la voie à double sens et **16** demandes de transit dans la zone de séparation de trafic (ZST) ont été accordées, tandis que **18** refus de passage dans la voie à double sens et la ZST ont été formulés.

2.3- Transits dans les chenaux et mouillages en zone Corsen

Transit dans les chenaux de la mer d'Iroise

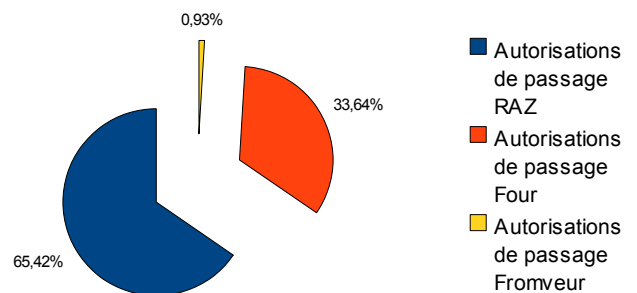
Demandes de chenalage

214 autorisations ont été données:

140 autorisations pour la passage du Raz

73 autorisations pour le chenal du Four

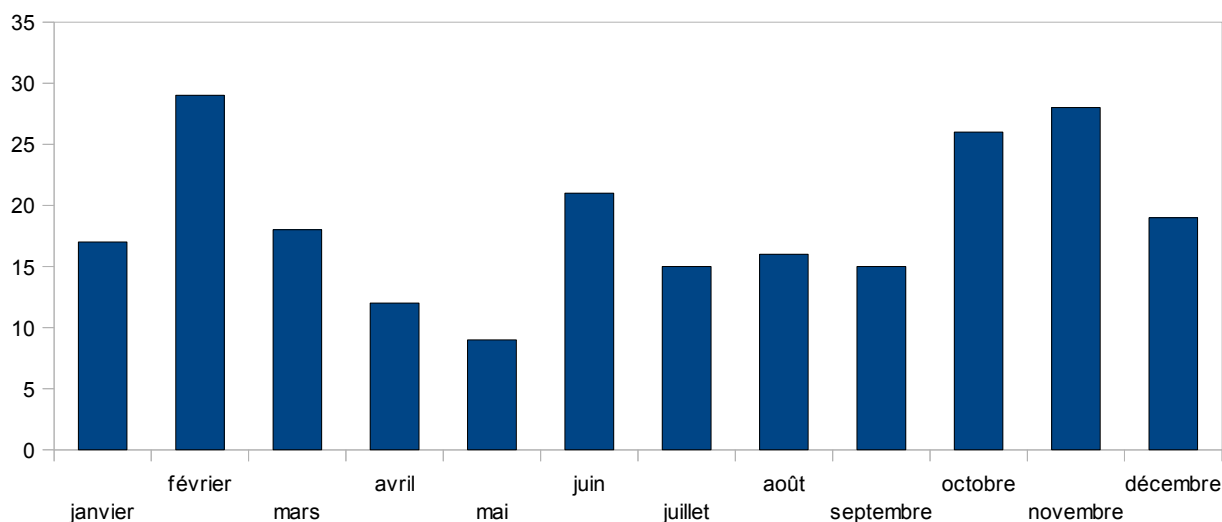
2 autorisations pour le passage du Fromveur



14 refus de chenalage ont été formulés, essentiellement pour des passages de nuit associés à des coefficients de marée supérieurs à 90 et/ou à des vents supérieurs à 30 nœuds.

Mouillages

Le nombre de demande de mouillage fluctue en fonction des conditions météo et de trafic dans les ports bretons. **225** navires ont mouillé dans les eaux intérieures de la zone de CORSEN en 2010.



2.4- Suivi des navires en avarie

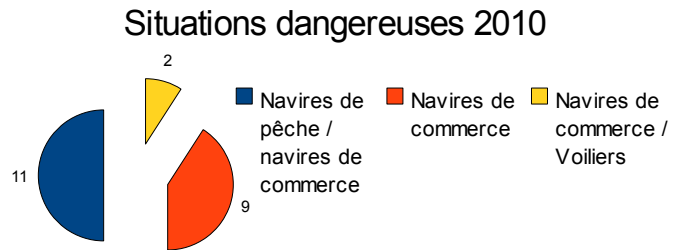
Le STM dans le cadre de sa mission de service d'assistance à la navigation recueille les informations auprès des navires en avarie. Celles-ci permettront avec le concours du Centre Opérationnel de la Marine (COM) et de la division Action de l'Etat en mer de la préfecture maritime, de mettre en œuvre des mesures préventives (intervention RIAS, envoi à bord d'une équipe d'évaluation, mise en demeure du préfet maritime) ou d'assistance.

Le nombre d'avaries est plus important lors des mois d'hiver. Les conditions météorologiques difficiles au large de la pointe de Bretagne sont souvent causes de difficultés pour les navires et leurs mécaniques. Du fait de dérives plus rapides et d'interventions souvent difficiles, les délais de prise de décision et d'intervention face à une avarie sont alors réduits. Le pré-positionnement systématique du RIAS ABEILLE BOURBON au plus près du DST dès que les conditions météorologiques se dégradent permet de pallier à ces délais réduits.

Le nombre de navires ayant signalé une avarie est de **98** pour 2010. La nette augmentation constatée par rapport à 2009 (**73**) peut être expliquée par le trafic moins dense (pour rappel: **104** avaries en 2008).

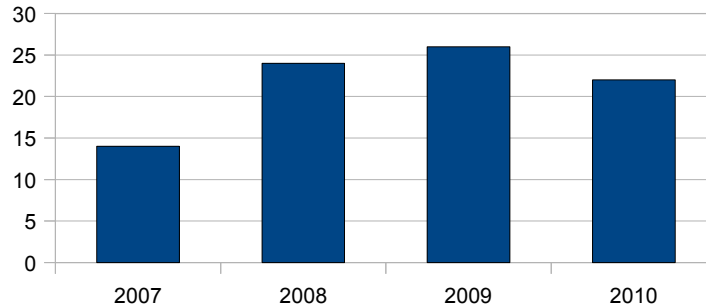
Le nombre de situations dangereuses constatées est partagé entre les navires de pêche et les navires de commerce.

Mauvaise appréciation, manque de communication, absence de veille d'un côté comme de l'autre sont les causes les plus fréquemment à l'origine de ce type de situation .



Le nombre de situations dangereuses constatées (**22**) est en légère baisse pour l'année 2010 (**26** en 2009).

Evolution des situations dangereuses par années



2.6- Synthèse sur les contrevenants

Le nombre de contrevenants reste stable, **8** procès-verbaux ont été dressés (**8** en 2009) :

- Défaut de veille : **1**
- Non respect des règles de barre et notamment de la règle 10: **5**
- Passage non autorisé dans la double voie du DST: **1**
- Perte de cargaison non signalée: **1**

Bilan des navires signalés aux autorités chargées du contrôle par l'Etat du port

Durant l'année 2010, **4** navires de commerce ont été signalés aux autorités chargées du contrôle par l'Etat du port au titre du Mémoire d'entente de Paris (Paris MoU). Suspicion de pollution, comportement « anormaux », problème de communication, avarie à bord, abordage sont les motifs qui ont engendré le signalement de ces navires via notamment la base de données du Paris MoU.

Sur les **4** navires signalés, **4** ont fait l'objet d'une inspection suite au signalement et **1** d'entre eux a été détenu.

2.7- Faits marquants

Le 8 novembre 2010 – perte de conteneurs du navire EVER SUPERB

Le 8 novembre 2010, victime de mauvaises conditions météorologiques alors qu'il est en transit dans le golfe de Gascogne en provenance de Tarente (Italie) et en route vers Rotterdam le navire « Ever Superb » – porte-conteneurs de 300 mètres de long, battant pavillon Panama - perd à la mer 29 conteneurs de 40 pieds ne contenant pas de matières dangereuses. Le capitaine du navire, s'il avise rapidement par radio les autres navires sur zone de sa perte de cargaison, n'informe pas les autorités françaises alors que la perte se situe en ZEE française.

Ce n'est que le 10 novembre 2010, alors que le navire se présente dans le détroit du Pas-de-Calais, que le capitaine avise les autorités françaises de cette perte. Un survol du navire par un hélicoptère de la Douane permet de prendre la mesure de l'avarie.

Informé par le CROSS les autorités du port de destination procéderont à une inspection du navire dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. Une procédure d'infraction est notifiée au capitaine du navire par le CROSS Corsen pour non respect la règle 11 de la convention SOLAS, chapitre V, ainsi que des termes de la résolution MSC 52(66), de l'OMI.



Photo: origine Douane

Le 9 novembre 2010 – perte de conteneurs du navire Maersk Sembawang

Le 9 novembre 2010, du fait de mauvaises conditions météorologiques lors de son transit dans le golfe de Gascogne en ZEE française, le navire MAERSK SEMBAWANG – porte-conteneurs de 318 mètres de long, en provenance de Colombo (Sri Lanka) et en route vers Zeebrugge, battant pavillon Singapour - perd dans la nuit, 25 conteneurs de 40 pieds.

Le capitaine du navire, en fin d'après-midi le 9 novembre, découvre la perte et avise Ouessant Trafic du nombre, de la zone et de l'heure estimée de celle-ci, ainsi que de la nature de la cargaison contenue dans les conteneurs perdus: au total, 233 tonnes de matières diverses non dangereuses. Un survol du Dauphin de la Marine Nationale permettra d'évaluer la perte et la tenue résiduelle des piles effondrées à bord du navire. Le navire sera dérouté vers le port du Havre par le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord afin de permettre la sécurisation de la cargaison avant le passage du détroit du Pas de Calais.

2.8- Conclusion du bilan SURNAV

Les pertes de cargaisons des grands porte-conteneurs même si elles sont peu fréquentes, sont aggravées par la taille de ces navires. Les équipages n'ont pas forcément une conscience immédiate de ces pertes, celles-ci peuvent être détectées et signalées aux autorités très tardivement. Elles constituent un danger à la navigation et une menace pour les côtes qui peuvent être amplifiés par l'incertitude sur leur localisation.

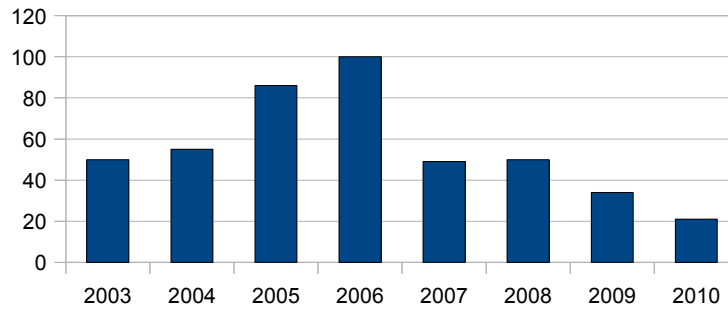
La capacité des navires à passagers, à l'image de celle des porte-conteneurs, est également en augmentation sensible et pose une problématique en terme d'assistance ou de sauvetage: le navire le plus important ayant fréquenté le DST d' Ouessant en 2010 transportait 4953 passagers et membres d'équipage.

L'analyse des situations dangereuses, mise en place en 2007, montre que la majorité des situations dangereuses implique un navire de pêche et un navire de commerce. La plupart des situations rapprochées sont dues à une absence de veille et à une mauvaise appréciation de la situation nautique. A cela s'ajoute le manque de communication entre personnes de quart aux passerelles des navires notamment lorsque les situations concernent un navire de pêche et un navire de commerce.

3- SURVEILLANCE DES POLLUTIONS (SURPOL)

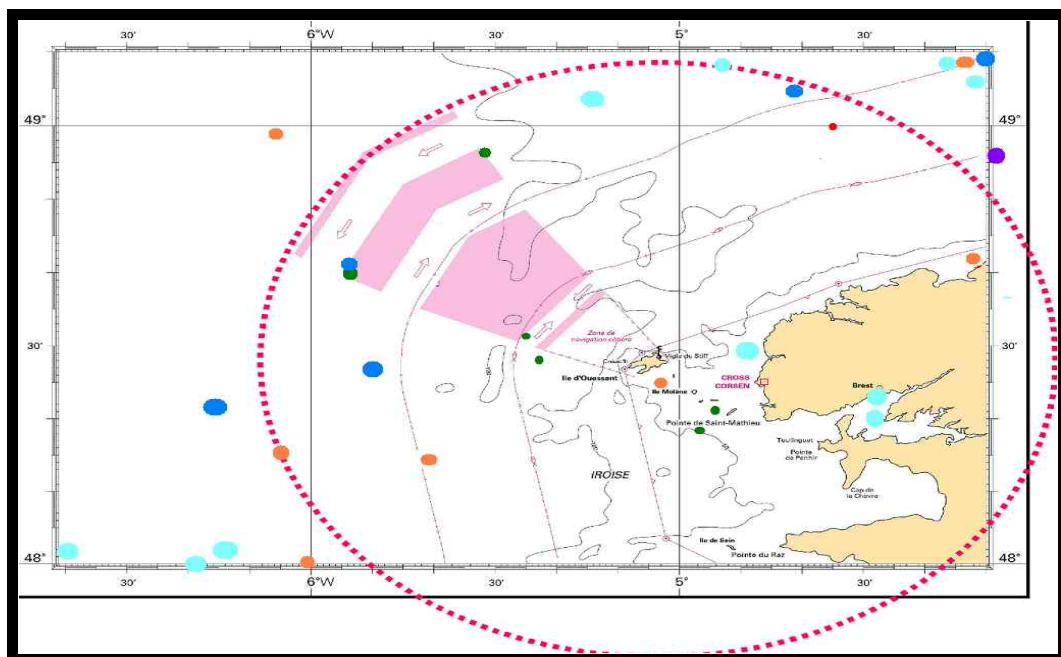
3.1- Synthèse de l'année

24 pollutions ont été détectées au cours de l'année 2010 (34 en 2009) par l'avion POLMAR de la Douane, les aéronefs de la Marine Nationale, les différents moyens nautiques de l'Etat ou par les témoignages de commandants de navires marchands ou de pêches transitant en transit ainsi que par satellite.



| | |
|--|--------------------------------------|
| Nombre de pollutions : | 24 |
| Nombre de POLREP rédigés : | 24 |
| Nombre de pollutions confirmées : | 11 |
| Nombre de navires identifiés | 1 |
| Nombre de navires suspectés | 1 |
| Nombre de détections par satellites | 9 dont 5 de jour et 4 de nuit |
| Nombre de détections par satellites confirmées par autres moyens | 0 |

3.2- Répartition géographique



Pollution **douteuse** – **accidentelle et confirmée** – **confirmée** – **probable** – **colis dérivants**

3.3- Origine du signalement

| | |
|------------------------------------|---|
| Détection satellite EMSA : | 9 |
| Détection avion Marine Nationale : | 4 |
| Détection avion Douanes : | 3 |
| Détection navire de commerce: | 2 |
| Détection navire d'Etat: | 2 |
| Détection sémaphore: | 2 |
| Détection observateur terrestre: | 2 |

3.4- Faits marquants

16 novembre 2010 – pollution par navire le commerce «Tian Du Feng »

Vers 09h30, le 16 novembre 2010, le navire de charge TIAN DU FENG, long de 225 mètres, transportant du charbon, battant pavillon Hong Kong, en provenance de Tenérife (Espagne) et à destination de Oxelosund (Suède), est observé par un aéronef de la douane en train d'effectuer un rejet à la mer. Une nappe de 12 kilomètres de long sur 100 mètres de large est détectée avec les caractéristiques d'une pollution par hydrocarbures.

L'équipage de l'aéronef de la douane prend contact avec le capitaine du navire par VHF. Celui-ci rompt tout contact au moment où l'infraction lui est notifiée.

Aux vus des éléments photographiques recueillis par l'aéronef et de l'avis de l'expert de la douane, le procureur de la République de Brest ordonne le déroutement du navire vers le port de Brest.

3.5- Conclusion du bilan SURPOL

Le nombre de pollutions observées ou détectées depuis 2008 est en baisse constante, baisse qui doit être mise en perspective d'un trafic globalement en retrait depuis 2007. On observe parallèlement, une position des observations plus distantes des côtes qu'au cours des années précédentes.

4- Renseignements de Sécurité Maritime (RSM)

Le CROSS est responsable de la diffusion des bulletins météorologiques élaborés par Météo France et des avis aux navigateurs émis par le service hydrographique de la Marine (SHOM).

4.1- Diffusion des bulletins météorologiques en radiotéléphonie

Côtiers : Pour répondre à cette mission, le CROSS dispose de 5 stations déportées couvrant intégralement sa zone de compétence. A ce titre, **1095** bulletins réguliers et **185** bulletins météorologiques spéciaux (vents atteignant ou dépassant force 7) ont été diffusés en 2010.

Large : Depuis 1999, les CROSS assurent la diffusion des bulletins météorologiques « large » (zones Atlantique et Manche) en ondes hectométriques (BLU) deux fois par jour sur deux fréquences (1650 KHz et 2677 KHz). A ce titre, **1095** bulletins réguliers et **422** bulletins météorologiques spéciaux larges ont été diffusés en 2010.

Depuis 2009, une expérimentation est menée par le CROSS Corsen et les services de Météo France sur la vocalisation des bulletins météorologiques réguliers « côte » et « large ». Les bulletins sont transmis au CROSS Corsen sous forme de fichiers audio aptes à être directement diffusés. Si l'expérience se révèle concluante pour les bulletins « large » qui sont vérifiés par Météo France avant transmission au CROSS, quelques difficultés persistent sur la vocalisation des bulletins « côte » qui sont vérifiés et, le cas échéant, ré-enregistrés par le CROSS avant leur diffusion.

Par ailleurs, depuis l'été 2010, une campagne expérimentale vise à tester la diffusion en boucle sur chacune des cinq stations déportées du centre des bulletins météorologiques réguliers « côte ». Cette campagne a montré que, dans l'état actuel des capacités techniques du nouveau système de gestion des voies de télécommunication qui équipe le CROSS depuis mai 2010 et de celles des stations déportées qui ne sont pas équipées d'émetteurs dédiés à la diffusion météo, le service rendu aux usagers ne pouvait être considéré comme satisfaisant.

4.2- Diffusion NAVTEX

Depuis le premier janvier 2008, la diffusion du RSM n'est plus assurée par diffusion radio MHF. Cette diffusion est désormais effectuée par le biais des systèmes NAVTEX et Safety Net conformément aux exigences du SMDSM. Une diffusion complémentaire des AVURNAV en phonie peut être, le cas échéant, être assurée par le CROSS ou les sémaphores.

NAVTEX international

Le CROSS Corsen assure les diffusions du NAVTEX dans la zone NAVAREA II jusqu'à 200 milles d'Ouessant (golfe de Gascogne). Le service, destiné à fournir aux navires des renseignements de sécurité maritime (avis aux navigateurs, bulletins météorologiques, détresses), est une composante du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Les informations émises par radio sur la fréquence 518 kHz, sont reçues sous forme de textes imprimés ou mémorisés par des récepteurs spécialisés embarqués à bord des navires. En 2010, **10919** messages « Navtex international » ont été émis sur 518 kHz.

NAVTEX national

Le service « NAVTEX NATIONAL » est complémentaire du service « NAVTEX INTERNATIONAL ». Il a pour vocation de satisfaire certaines catégories d'usagers non astreints aux obligations du SMDSM et non familiers de la langue anglaise . Ce service est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2001. Les avis sont diffusés, en français, sur la fréquence 490 kHz. En 2010, **9823** messages ont été diffusés.

5- SURVEILLANCE DES PÊCHES

La réglementation des pêches maritimes a pour but essentiel la préservation des ressources halieutiques. L'observation des nombreux règlements et arrêtés qui composent cette réglementation participe à la pérennité d'une activité essentielle pour les départements côtiers.

L'application des textes régissant ce domaine, souvent élaborés en concertation étroite avec les professionnels, contribue également à une cohabitation harmonieuse dans une zone côtière de plus en plus convoitée. Depuis le 10 février 2009, la répartition des attributions du CROSS Corsen et du CROSS Etel (Centre de Surveillance des Pêches – CSP) en matière de surveillance des pêches maritimes est encadrée par un accord de partenariat entre les deux centres.

Les attributions respectives du CROSS Corsen et du CROSS Etel sont désormais les suivantes :

Le CROSS Corsen assure une mission exclusive de surveillance des pêcheries de coquilles Saint Jacques situées entre la baie du Mont Saint-Michel et le parallèle de la pointe de Penmarc'h. Dans le cadre de ces pêcheries particulières, il assure :

- L'information réglementaire des unités impliquées dans une mission de surveillance (horaires , licences, conditions particulières ...)
- Le contact avec les unités avant et après contrôle, l'initiative de ce contact appartenant au moyen de contrôle
- Le renseignement du fichier « base contrôle », en vue de l'enregistrement de l'ensemble des contrôles et de leurs résultats, conformément aux dispositions de la Charte de contrôle des pêches.

Le CROSS Etel (CSP Etel) assure, sans préjudice des attributions particulières du CROSS Corsen vis-à-vis des pêcheries de coquilles Saint-Jacques, une mission générale de surveillance des pêches entre la baie du Mont Saint-Michel et la frontière espagnole. Il est chargé, au titre de cette mission générale et hors attributions particulières du CROSS Corsen, d'assurer, par principe, la fonction de point de contact des unités de surveillance (assistance en cours de missions et renseignement des contrôles).

Il reste en outre chargé, toutes pêcheries confondues :

- Du recueil des orientations locales de contrôle auprès des services concernés
- Du contrôle opérationnel de l'ensemble des moyens aériens et nautiques hauturiers engagés dans des missions de surveillance des pêches

6- CONCLUSION

6.1- Appréciation du directeur sur le déroulement de l'année

Composante importante du paysage maritime, le CROSS Corsen continue à susciter un large intérêt du grand public et des usagers et professionnels de la mer. C'est ainsi que plus de **700** visiteurs ont été reçus au centre en 2010. Parmi ceux-ci il convient de noter la présence de nombreux partenaires (SNSM, Marine Nationale, Douane, SDIS, sécurité civile...) ainsi que celle d'élèves ou d'étudiants des métiers de la mer (lycée professionnel maritime, formation plaisance, master droit maritime..) ou des filières généralistes.

Le CROSS a également eu une année médiatique chargée et de nombreux reportages ont été réalisés en son sein. Les médias locaux et nationaux se sont fait l'écho de plusieurs événements aux travers desquels l'action du centre et de ses partenaires a pu être mise en évidence: noyades lors des grandes marées, sauvetage des membres de l'équipage du navire de commerce « YM URANUS »...

Du point de vue des opérations de recherche et sauvetage (SAR), la plaisance génère, par rapport au temps passé à la mer, plus d'accidents que la pêche. Ainsi, 9 décès sont à déplorer à la plaisance (et loisirs nautiques) contre 3 à la pêche en 2010. A noter également 11 opérations relatives à la plongée sous-marine de loisir (en apnée ou avec bouteilles). Quelle que soit l'activité pratiquée (plaisance à voile ou moteur, loisirs nautiques, baignades,...) la source principale des problèmes rencontrés reste l'inexpérience, l'imprudence et la mauvaise préparation (du matériel ou des personnes). Un autre point de difficulté rencontré par le CROSS est le manque de rigueur dans l'usage des moyens de communication en général, que ce soit la radio ou le téléphone. Ce travers ne facilite pas la compréhension de la nature du problème rencontré ou le recueil des informations indispensables à la conduite des opérations. La radio VHF est mal maîtrisée de l'aveu même des plaisanciers, la situation risquant de s'aggraver avec l'arrivée sur le marché de radios VHF portables au standard du SMDSM. La plupart des plaisanciers identifie le bouton d'alerte de détresse d'appel sélectif numérique (ASN) au bouton d'alarme de panne d'un ascenseur : on appuie dessus et on attend que le CROSS réponde. Si la VHF n'est pas veillée, il en est de même des téléphones portables qui restent éteints ... l'absence de réponse aux appels génère ainsi des incertitudes qui font déclencher des moyens de sauvetage inutilement.

Plusieurs évolutions de l'activité maritime sont observées depuis le CROSS Corsen :

- le trafic maritime commercial se caractérise par des navires de plus en plus grand. Il y a trente ans seul le transport pétrolier avait généré des super-pétroliers surnommés internationalement «Very Large Crude Carrier» : VLCC. A présent les porte-conteneurs mesurent couramment plus de 300 m de long et 50 m de large comme les VLCC, la taille et de la capacité en passagers des paquebots suivant la même tendance.

- Le transport par conteneurs se rationalise et inclus des marchandises qui étaient encore transportées il y peu en vrac ou saisies en cale. Il convient de s'interroger sur les limites du transport par conteneurs d'un point de vue mécanique, car si les conteneurs sont bien saisis le problème n'a t-il pas été reporté à l'intérieur des conteneurs ? De plus, la dimension des porte-conteneurs posent également un réel problème de la détection par les équipages des avaries sur le chargement de conteneurs: comment apercevoir la rangée de conteneurs effondrée si elle n'est pas visible depuis la passerelle et que l'état de la mer ne permet pas d'aller constater sans risque les dégâts sur le pont.

- Si des dispositifs de remorque d'urgence ont été imposés au VLCC, il n'en est pas de même sur les portes-conteneurs et paquebots géants. Le MSC NAPOLI, construit en 1992, d'une capacité de 4000 EVP seulement, avait nécessité 2 remorqueurs de haute mer en 2007. Son gouvernail bloqué génèrait une trainée de remorquage importante. Mais les porte-conteneurs et paquebots géants présentent un fardeau bien plus important que les VLCC et mériterait une réflexion sur les limites du remorquage de tels navires.

6.2- Objectifs pour l'année à venir

Depuis maintenant 4 années, les efforts constants réalisés par l'ensemble des personnels du CROSS Corsen pour œuvrer à l'amélioration de la qualité du service rendu sont confortés par le maintien de la certification ISO 9001:2008. Ce référentiel international délivré par l'agence française de normalisation (AFNor) récompense le travail et l'implication de tous qu'il s'agisse des officiers, du personnels opérationnels, des agents du service technique ou des personnels du service vie courante.

Ce résultat doit inciter le centre à poursuivre les efforts au quotidien malgré la situation générale difficile des services de l'Etat et les contraintes budgétaires supplémentaires imposées pour cette nouvelle année.

Dans ce contexte, il semble important d'amplifier les efforts d'optimisation des méthodes et outils de travail. C'est pourquoi 3 objectifs généraux prioritaires ont été fixés qui doivent permettre d'œuvrer à l'amélioration continue du centre et de son image.

Objectif n°1 : amélioration des conditions de travail et de vie;

Objectif n°2 : développement des compétences individuelles et collectives;

Objectif n°3 : optimisation du fonctionnement du centre dans l'optique d'un développement durable.

La mise en évidence du travail d'intérêt public effectué par tout le personnel afin d'obtenir des budgets nécessaires aux programmes d'amélioration et de réhabilitation reste également la priorité de la direction du CROSS.

Glossaire des acronymes et abréviations employés

ADJ : adjoint de quart
ASN : appel sélectif numérique
BLU : bande latérale unique (standard radiophonique)
CCMM : centre de consultation médicale maritime
CDQ : chef de quart
CECLANT : commandant de la zone maritime Atlantique
CEDRE : centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux
CSP : Centre de surveillance des pêches
CMS : coordinateur de mission de secours
CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
DAM : direction des affaires maritimes
DIRM NAMO : direction interrégionale de la mer Nord Atlantique Manche Ouest
DST : dispositif de séparation du trafic
EI : équipe d'évaluation et d'intervention
EMSA : european maritime security agency
EVAMED : évacuation médicalisée
EVP : équivalent vingt pieds
EVSAN : évacuation sanitaire (non médicalisée)
FOSIT : formation opérationnelle de surveillance et d'information territoriale
IALA : International Association of marine aids to navigation and Lighthouse Authorities
MAS : maritime assistance service
MCA : maritime coast guard agency
MF : médium frequency
MNP : mission de la navigation de plaisance
MOU : Memorandum Of Understanding (of Paris)
MSC : maritime safety comitee
OMI : organisation maritime internationale
PREMAR : Préfet maritime Atlantique
RAF : Royal air force
RIAS : remorqueur d'intervention d'assistance t de sauvetage
RSM : renseignement de sécurité maritime
SAR : search and rescue
SCMM : SAMU de coordination médicale maritime
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SG/MER : secrétariat général de la Mer.
SGVT : système de gestion des voies de télécommunication
SM1 : bureau « sauvetage et circulation maritime » de la DAM
SMDSM : système mondial de détresse et de sécurité en mer
SNSM : société nationale de sauvetage en mer
ST : service technique
SURNAV : surveillance de la navigation
SURPOLL : surveillance de la pollution
VLCC : very large crude carrier
VTS / STM : vessel traffic system / service de trafic maritime
ZEE : zone économique exclusive
ZST : zone de séparation de trafic



CROSS CORSEN
Route de Corsen
B.P. 02
29810 PLOUARZEL

Tél. : 33 (0) 2 98 89 61 55
Fax : 33 (0) 2 98 89 18 37

corsen@mrccfr.eu

