



# 2024 BILAN D'ACTIVITÉ

Direction Interrégionale de la Mer  
Manche est - Mer du Nord

CENTRE RÉGIONAL OPÉRATIONNEL  
DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE  
GRIS-NEZ

# SOMMAIRE

I.	Bilan recherche et sauvetage (SAR).....	4
I.1.	Synthèse de l'année .....	4
I.2.	Bilan humain.....	8
I.3.	Bilan par activité.....	9
I.4.	Répartition géographique des opérations en SRR Gris-Nez.....	15
I.5.	Moyens de transmission et d'alerte.....	17
I.6.	Bilan des moyens d'intervention mobilisés .....	18
I.7.	Faits marquants .....	20
I.8.	Conclusion bilan SAR.....	23
II.	Surveillance de la navigation maritime (SURNAV).....	24
II.1.	Rappel des objectifs réglementaires spécifiques à la zone .....	24
II.2.	Synthèse générale de l'activité relative à la mission SURNAV.....	24
II.3.	Les opérations marquantes relatives aux navires en difficulté .....	29
II.4.	Conclusion du bilan SURNAV.....	33
III.	Renseignements de sécurité maritime (RSM).....	34
IV.	Sûreté .....	35



## INTRODUCTION

Implanté depuis 1977 au pied du phare du cap Gris-Nez, amer délimitant la Manche et la mer du Nord, le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Gris-Nez est situé sur la commune d’Audinghen, dans le département du Pas-de-Calais (62).

Le CROSS Gris-Nez est un service spécialisé de la direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l’aquaculture (DGAMPA). Il est placé sous l’autorité organique de la direction interrégionale de la Mer Manche est/mer du Nord (DIRM MEMN) et sous l’autorité opérationnelle du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord.

Agissant dans le cadre de l’action de l’État en mer, le CROSS Gris-Nez est responsable d’une zone de recherche et de sauvetage (*search and rescue region – SRR*) comprise entre la frontière belge et le cap d’Antifer. La couverture VHF de l’ensemble de cette zone est assurée par 5 stations déportées le long du littoral permettant au CROSS de veiller les communications sur l’intégralité de sa façade, auxquelles viennent s’ajouter des stations AIS et deux radars, offrant ainsi au CROSS Gris-Nez une vision complète de la situation surface relevant de sa zone de responsabilité.

Le CROSS Gris-Nez assure différentes missions, dont certaines sont communes à l’ensemble des *maritime rescue coordination centres* (MRCC), à l’instar de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer, la surveillance du trafic maritime et l’information des usagers de la mer. D’autres, à l’inverse, lui sont propres et émanent de sa fonction de point de contact international pour la recherche, le sauvetage et la sûreté en mer.

### La recherche et le sauvetage des vies humaines en mer en SRR Gris-Nez

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI - Hambourg 1979), le CROSS assure les fonctions de MRCC. Placé sous l’autorité opérationnelle du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, il assure la veille des fréquences de sécurité et coordonne toutes les opérations de recherche et de sauvetage en mer se déroulant dans sa SRR.

### La mission de recherche et de sauvetage (*search and rescue - SAR*) à l’échelle internationale

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2001, le CROSS Gris Nez est reconnu par l’OMI comme point de contact SAR pour la France (*search and rescue single point of contact - SPOC*). A ce titre, il est le correspondant français pour les MRCC étrangers et autres organismes traitant des détresses en mer (FMCC, INMARSAT LES). Il peut être sollicité pour toute opération SAR concernant des ressortissants français ou des navires battant pavillon français en détresse en mer à l’étranger.

### Le point de contact français pour les alertes de sûreté

Le CROSS Gris-Nez est le point de contact pour tous les navires battant pavillon français équipés d’un système d’alerte de sûreté (*ship security alerte system – SSAS*). Dès la réception d’une alerte de sûreté, le CROSS Gris-Nez s’assure auprès du responsable sûreté de la



compagnie de la véracité de l'alerte. Lorsque celle-ci est avérée, il a pour mission de transmettre l'information aux autorités compétentes.

### La surveillance de la navigation maritime

Conformément au décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011, le CROSS Gris-Nez est responsable – à l'instar des autres CROSS - de la surveillance de la navigation maritime dans sa zone de compétence. Dans ce cadre, il assure deux types de mission :

- Le suivi du trafic maritime afin de prévenir les accidents et les pollutions en mer et de minimiser leurs conséquences sur le milieu marin et côtier, l'économie et la santé des populations locales. Pour ce faire, le CROSS Gris-Nez recueille les informations relatives au trafic maritime par l'intermédiaire des comptes-rendus obligatoires (CRO) réalisés par les navires en transit dans la voie montante du dispositif de séparation du trafic (DST) du Pas-de-Calais, dans le cadre du système européen d'échange d'informations maritimes « *SafeSeaNet* ».
- Le service d'assistance maritime (*maritime assistance service* – MAS) qui a pour objectif de porter assistance aux navires en avarie dans le dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais (DST). Dans ce cadre, il organise, à la suite d'un incident, l'aide et l'assistance aux navires de plus de 300 UMS. Il dispose comme moyen d'intervention du remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage (RIAS) *Abeille Normandie*. La résolution MSC 52 (66) modifiée de l'OMI lui confie en outre l'exploitation du système de CRO obligeant les navires en transit dans le DST et les eaux adjacentes à reporter au CROSS un certain nombre d'informations relatives à leur identité, à leur voyage et à leur cargaison.

En complément, le CROSS Gris-Nez est reconnu service de trafic maritime au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS, 1974). Cette mission est assurée par le CROSS sous l'appellation *Gris-Nez Traffic* dans le dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais. *Gris-Nez Traffic* assure deux types de service au profit des usagers du dispositif de séparation du trafic :

- Un service d'information à la navigation (*navigation information service* – NIS) qui a pour objectif de diffuser aux usagers du DST toute information nautique utile grâce à la diffusion des bulletins (réguliers, visibilité, supplémentaires) du *Channel navigation information service* (CNIS) ; des avis urgents aux navigateurs (AVURNAV) et des messages « sécurité » ainsi que la mise en place d'un balisage virtuel lorsque nécessaire ;
- Un service d'assistance à la navigation (*navigation assistance service* – NAS) qui vise à assurer aux usagers du DST une aide à la décision en surveillant la navigation. Cette mission vise à détecter les infractions au règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) et à désamorcer les situations à risque en fournissant aux navires des informations sur leur environnement nautique proche.



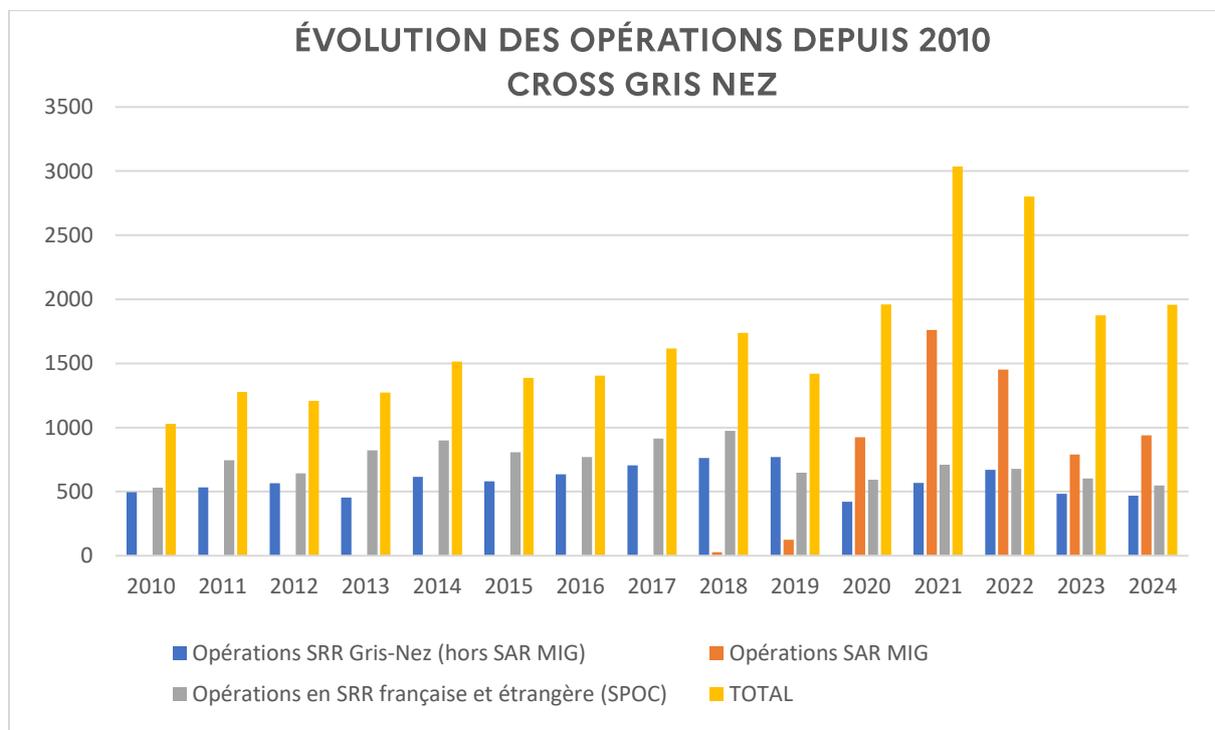
## I. Bilan recherche et sauvetage (SAR)

### I.1. Synthèse de l'année

Au cours de l'année 2024, le CROSS Gris-Nez a coordonné **1957 opérations** de sauvetage ou d'assistance, de la France septentrionale jusqu'aux confins des pôles du Globe. Le nombre total d'opérations gérées par le CROSS enregistre ainsi une légère hausse par rapport à 2023 (+4%).

Au sein de sa zone de recherche et de sauvetage comprise entre la frontière belge et le cap d'Antifer, le CROSS Gris-Nez a coordonné 1409 opérations en 2024, soit une augmentation de 11% par rapport à l'année 2023. Cette hausse du nombre d'opérations locales est portée par l'augmentation du nombre d'opérations liées au phénomène migratoire : 936 opérations en 2024 (+19% par rapport à 2023). A l'inverse, les opérations locales non liées au phénomène migratoire sont en légère diminution : 473 opérations en 2024 (-3% par rapport à 2023).

Au titre de ses fonctions de *SAR Point of Contact* et *Single Point of Contact*, le CROSS Gris-Nez a été amené à connaître et à traiter 548 opérations en dehors de sa SRR (- 9% par rapport à 2023). Parmi ces opérations, 458 se sont déroulées en SRR étrangères et 90 en SRR françaises. En plus de ces opérations, le CROSS Gris-Nez a également transféré 303 alertes émises par des balises de détresse (EPIRB, PLB, ELT) à l'attention des 5 autres CROSS métropolitains.



- **La zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez : search and rescue region**

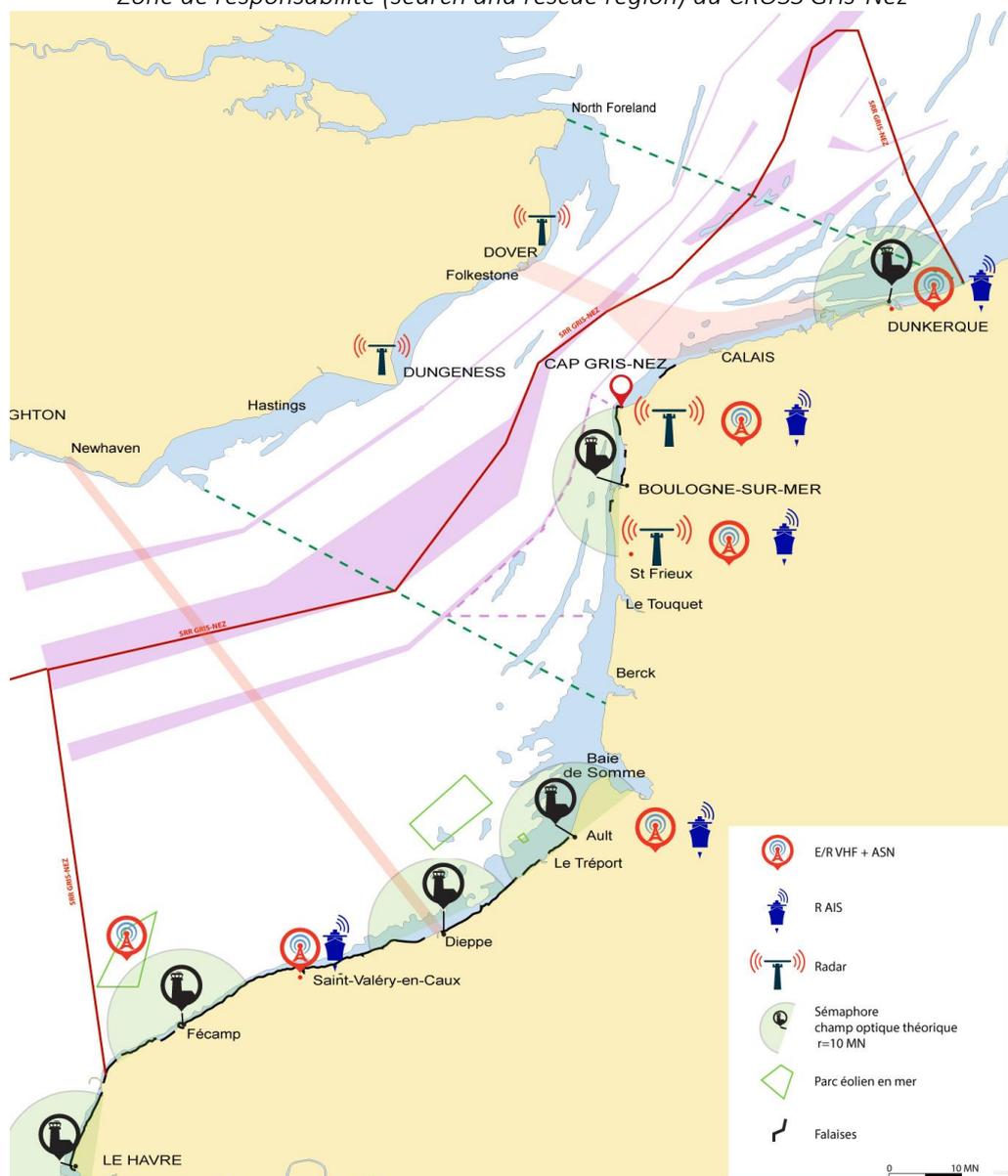
Le phénomène migratoire en Manche est à l'origine de la majeure partie des opérations locales : **67 % des opérations coordonnées par le CROSS au sein de sa SRR sont liées aux tentatives de traversées.**

Ces opérations sont quasi-exclusivement traitées au titre de la recherche et du sauvetage (SAR). Le faible reliquat est relatif à des opérations diverses n'ayant pas donné lieu à mise en œuvre de moyens de recherche et sauvetage (départs avortés d'embarcations, fausse alerte, mauvais signalement...).

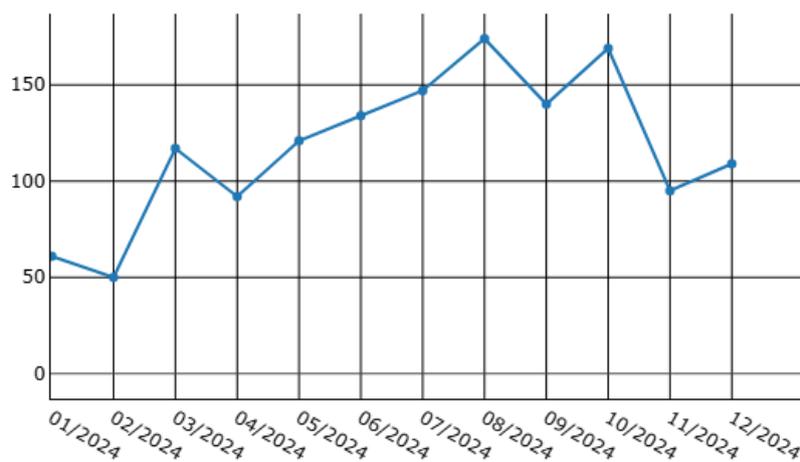
À l'inverse, les évènements locaux non liés au phénomène migratoire sont d'une plus grande diversité. La typologie des 473 opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR est la suivante :

- 271 opérations visant la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer (SAR) ;
- 120 opérations relevant de l'assistance aux navires (MAS) ;
- 79 opérations diverses (DIV) ;
- 3 opérations relatives à la sûreté (SUR).

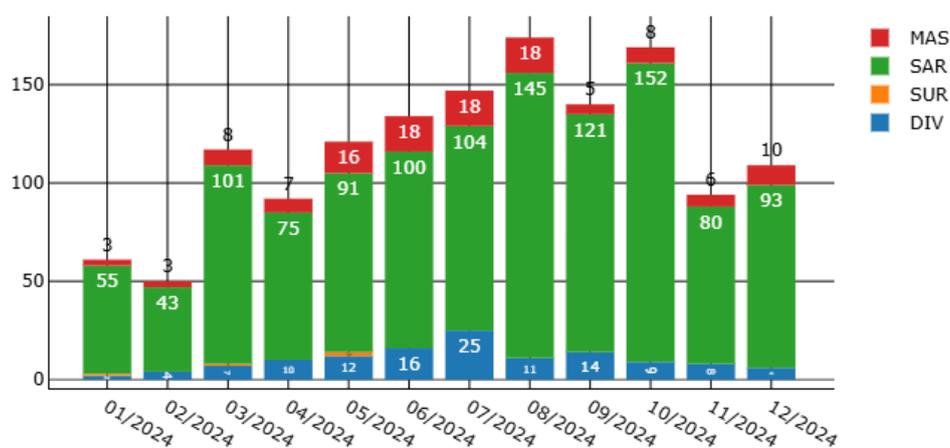
Zone de responsabilité (search and rescue region) du CROSS Gris-Nez



## Evolution du nombre d'opérations en SRR Gris-Nez en 2024 - SAR migrants compris



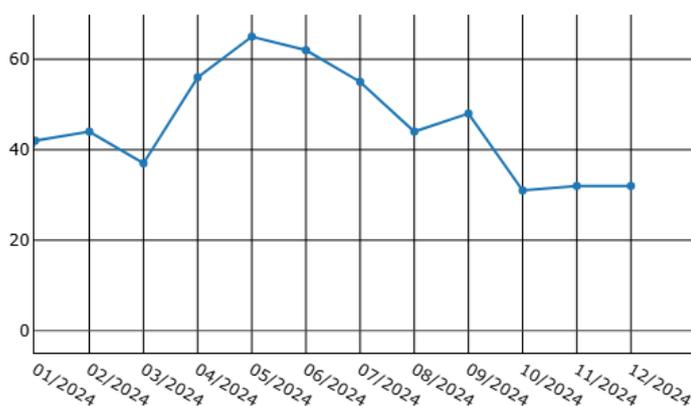
## Typologie des opérations en SRR Gris-Nez – SAR migrants compris



- **Les missions internationales du CROSS Gris-Nez: Search And Rescue Single Point Of Contact**

En tant que point de contact pour la sécurité et la sûreté en mer (SPOC), le CROSS Gris-Nez a traité 548 opérations, impliquant un total de 572 personnes dont 33 blessées, 87 malades et 7 décédées.

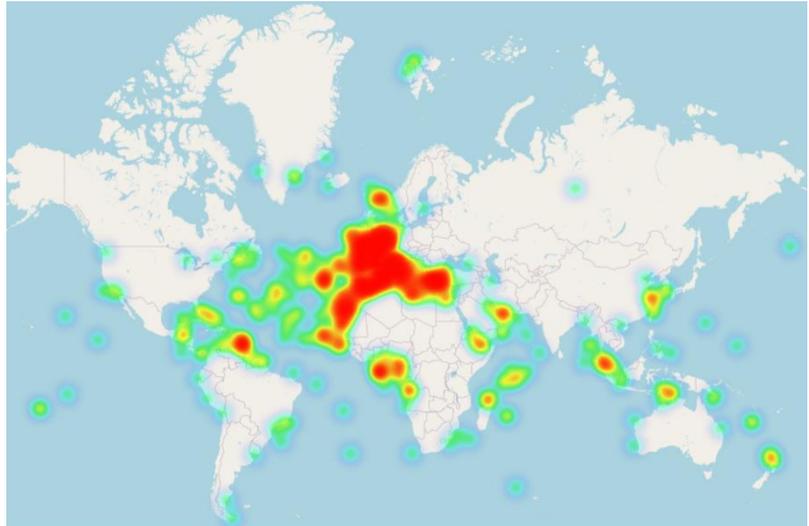
## Evolution mensuelle du nombre d'opérations enregistrées par Gris-Nez au titre de son rôle de SPOC



Carte de chaleur des opérations connues par Gris-Nez  
au titre de son rôle de SPOC

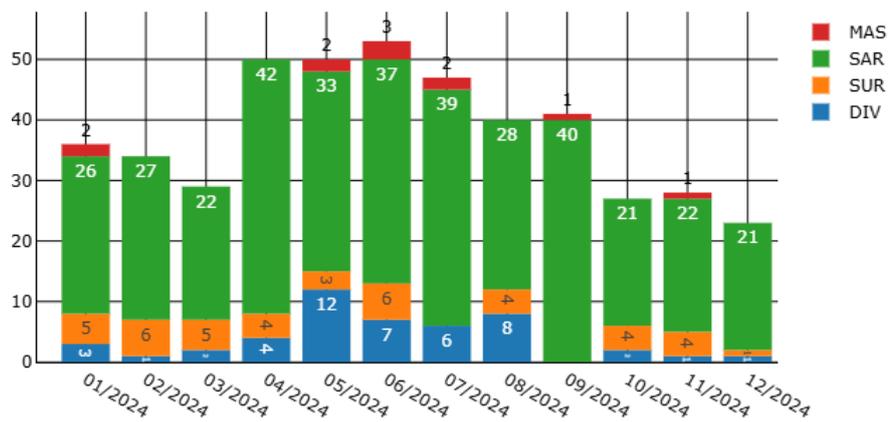
Parmi ces opérations :

- 458 se sont déroulées en SRR étrangères (84%) ;
- 90 en SRR françaises (16%), c'est-à-dire au sein des zones de compétences des autres MRCC français (métropolitains et ultramarins).



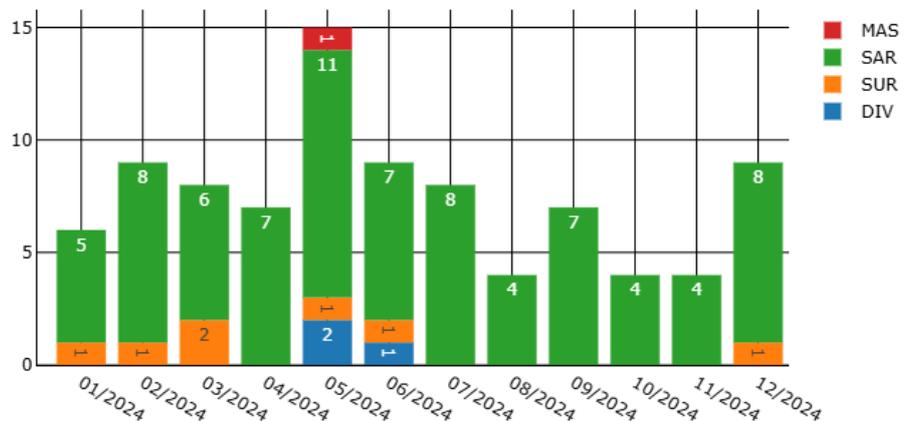
Typologie des événements se déroulant au sein de SRR étrangères :

- 358 opérations SAR
- 11 opérations MAS
- 47 opérations DIV
- 42 opérations SUR



Typologie des événements se déroulant au sein de SRR françaises :

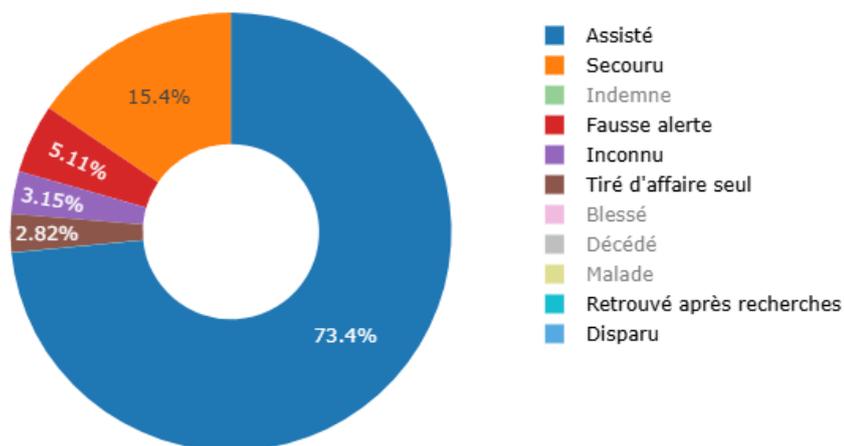
- 79 opérations SAR ;
- 1 opérations MAS ;
- 3 opérations DIV ;
- 7 opérations SUR.



## 1.2. Bilan humain

Au total et tous événements confondus, **46 912** personnes ont été impliquées dans des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez dans sa zone de responsabilité en 2024. Parmi celles-ci, on dénombre :

- **7 264 personnes secourues** dont 6 499 en lien avec le phénomène migratoire ;
- **271 plaisanciers et marins professionnels assistés** dans le cadre d'opération d'assistance au navire (avarie moteur, de l'appareil à gouverner etc.)
- **34 272 personnes sécurisées au cours d'une traversée en small-boats**
- 2 401 impliquées dans une fausse alerte.

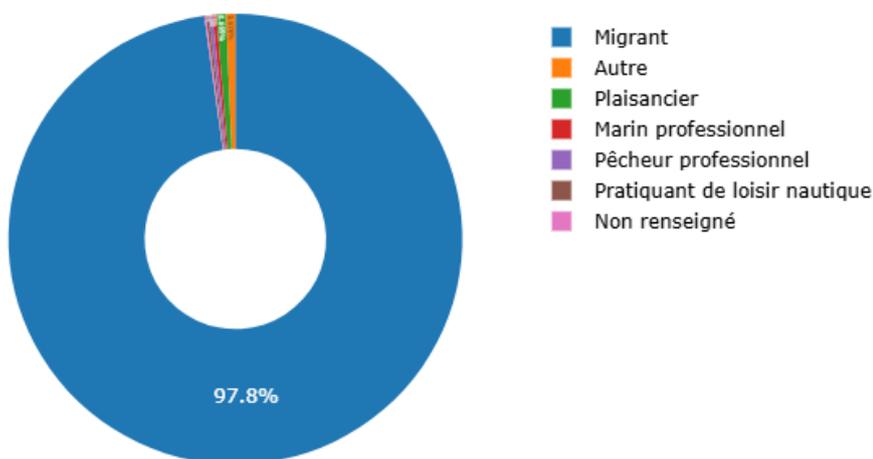


Résultat final sur les personnes impliquées

**Près de 98% des personnes impliquées dans le total des opérations sont des migrants (45 932).**

Cette proportion particulièrement élevée est à nuancer au regard de la configuration des *small-boats* s'engageant dans une traversée de la Manche.

Ces embarcations précaires comptent en effet plusieurs dizaines de personnes à leur bord, allant parfois jusqu'à près de 90. Au cours de l'année 2024, 114 personnes ont été dénombrées sur l'embarcation la plus chargée.



Catégories des personnes impliquées

Parmi les personnes impliquées dans les opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa *search and rescue region*, on dénombre :

- **227 blessées** dont 202 en lien avec le phénomène migratoire ;
- **82 décédées** dont 72 en lien avec le phénomène migratoire ;
- **5 disparues** dont 3 en lien avec le phénomène migratoire ;

Les activités ayant conduit à des décès dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez sont :

- Le phénomène migratoire (72 décès dont 14 découvertes de corps sur l'estran ou en mer);
- Les baignades (2) ;
- Les isolements par la marée (2) ;
- Les chavirements de navire de plaisance (2) ;
- Un problème médical (1) ;
- Les découvertes de corps (3).

### 1.3. Bilan par activité

En 2024, les deux tiers (67%) des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR sont liées au phénomène migratoire en Manche.

En distinguant les événements survenus à partir d'un flotteur, la part du phénomène migratoire est de 75%. En effet, très peu d'événements liés au phénomène migratoire se déroulent en dehors d'un flotteur ayant servi à la traversée. Les tentatives de traversée de manière isolée, à la nage par exemple, ne s'observent quasiment plus.

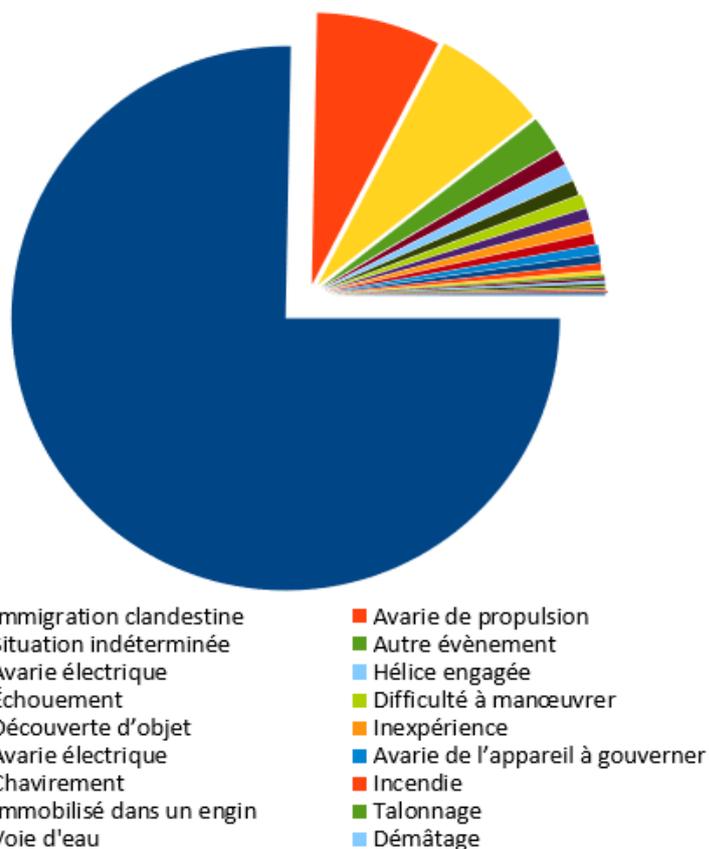
Les faits générateurs relatifs aux autres opérations se caractérisent par leur diversité.



- **Principaux faits générateurs sur flotteurs en SRR Gris-Nez**

Faits générateurs sur flotteurs		
Fait générateur	Nombre	%
Immigration clandestine	936	75,2 %
Avarie de propulsion	91	7,3 %
Situation indéterminée	84	6,8 %
Autre évènement	26	2,1 %
Avarie électrique	12	0,9 %
Hélice engagée	12	0,9 %
Échouement	11	0,9 %
Difficulté à manoeuvrer	10	0,8 %
Découverte d'objet	9	0,7 %
Inexpérience	9	0,7 %
Avarie électrique	8	0,6 %
Avarie de l'appareil à gouverner	7	0,6 %
Chavirement	6	0,5 %
Incendie	5	0,4 %
Immobilisé dans un engin	3	0,2 %
Talonnage	2	0,2 %
Voie d'eau	2	0,2 %
Démâtage	2	0,2 %
Panne de carburant	2	0,2 %
Acte de piraterie	1	0,1 %
Encalminage	1	0,1 %
Abordage	1	0,1 %
Avarie de gréement	1	0,1 %
Mouillage immobilisé	1	0,1 %
Heurt	1	0,1 %
Engin dangereux à bord	1	0,1 %
Total	1244	

Faits générateurs sur flotteurs



Hors opérations liées au phénomène migratoire, les avaries de propulsion représentent le principal fait générateur des opérations impliquant des flotteurs (29.6 %).

Les situations indéterminées constituent une part importante des opérations. Elles résultent par exemple d'inquiétudes formulées par des témoins à l'égard de pratiquants de loisirs nautiques en difficulté.

- **Principaux flotteurs impliqués en SRR Gris-Nez**

Comme déjà mentionné, le phénomène migratoire représente la majeure partie des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa zone de responsabilité. Les *small-boats* sont donc sur-représentés parmi les flotteurs impliqués : ils représentent plus de 73% des véhicules impliqués dans les opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR.

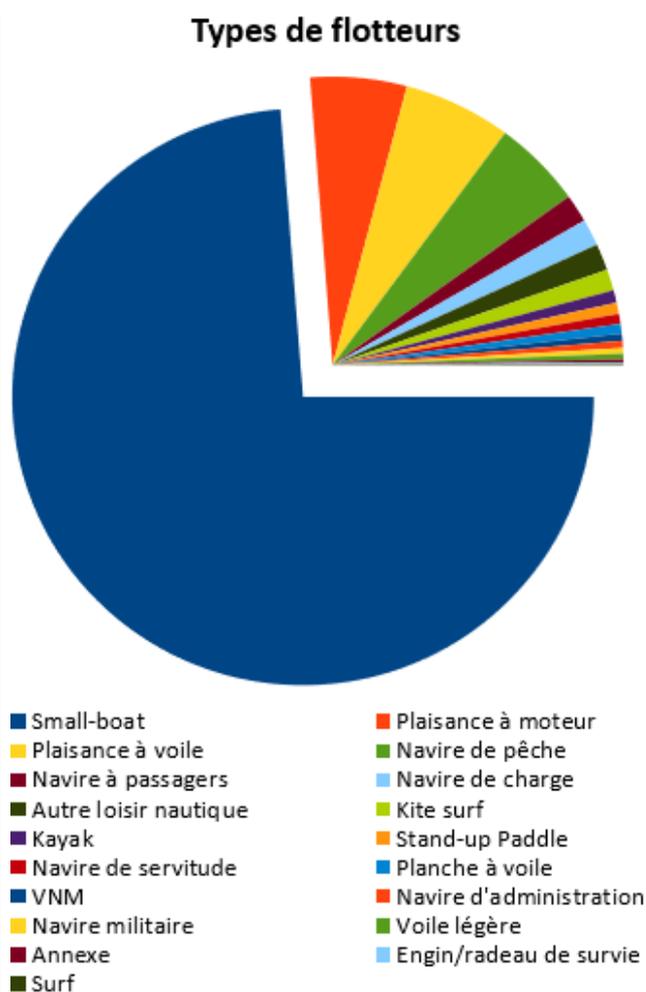
Les flotteurs liés à activités de plaisance, à voile ou à moteur, représentent quant à eux 11.4% des flotteurs impliqués. Phénomène migratoire exclu, ils représentent plus de 40% des flotteurs impliqués dans des opérations coordonnées par le CROSS au sein de sa SRR.

Les flotteurs impliqués dans des activités commerciales représentent 8.5% des véhicules impliqués. Phénomène migratoire exclu, ils sont à l'origine de 33% des opérations impliquant des flotteurs. Les navires de pêche sont sur-représentés parmi ces flotteurs se livrant à des activités commerciales (58%).

Les loisirs nautiques sont à l'origine de 5% des opérations impliquant des flotteurs (20% si le phénomène migratoire est exclu). Le kite-surf constitue le sport nautique le plus accidentogène : il représente à lui seul plus de 15% des supports de loisirs nautiques impliqués dans des opérations, suivi par le kayak et le paddle.



Types de flotteurs impliqués		
Type de véhicule	Nombre	%
Small-boat	936	73,7 %
Plaisance à moteur	68	5,4 %
Plaisance à voile	76	6 %
Navire de pêche	63	4,96 %
Navire à passagers	20	1,58 %
Navire de charge	19	1,50 %
Autre loisir nautique	19	1,50 %
Kite surf	15	1,18 %
Kayak	9	0,71 %
Stand-up Paddle	8	0,63 %
Navire de servitude	7	0,55 %
Planche à voile	7	0,55 %
VNM	5	0,39 %
Navire d'administration	5	0,39 %
Navire militaire	4	0,32 %
Voile légère	4	0,32 %
Annexe	2	0,16 %
Engin/radeau de survie	1	0,08 %
Surf	1	0,08 %
Total	1269	



- **Principaux faits générateurs sur les personnes en SRR Gris-Nez**

A l'exception des situations indéterminées et du phénomène migratoire, les principaux faits générateurs sur les personnes impliquées dans des opérations en SRR Gris-Nez sont les suivants :

- Les isolations par la marée (63 évènements pour 211 personnes impliquées dont 2 décédées) ;
- Les problèmes médicaux (35 évènements pour 37 personnes impliquées - hors migrants - dont 1 décédée) ;
- Les accidents corporels (21 évènements pour 22 personnes impliquées - hors migrants) ;
- Les baignades (13 évènements pour 16 personnes impliquées dont 2 décédées).



Faits générateurs sur les personnes		
Fait générateur	Nombre de personnes impliquées	%
Isolement par la marée	211	55,5 %
Situation indéterminée	48	12,6 %
Problème médical	37	9,7 %
Accident corporel	22	5,8 %
Baignade	16	4,2 %
Autre évènement	11	2,9 %
Découverte de corps	10	2,6 %
Découverte d'objet	9	2,4 %
Chute à la mer	4	1,1 %
Inexpérience	4	1,1 %
Tentative de suicide	3	0,8 %
Chasse sous-marine	1	0,3 %
Chute d'une falaise	1	0,3 %
Plongée autonome	1	0,3 %
Incapacité de se positionner	1	0,3 %
Immigration clandestine	1	0,3 %
Total	380	

Faits générateurs sur les personnes

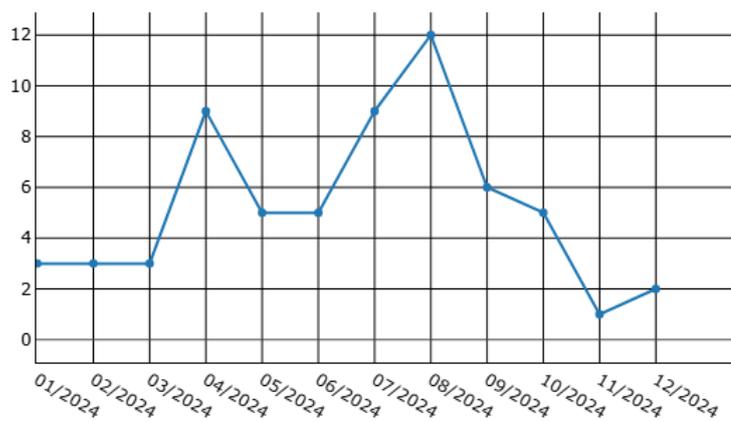


❖ **FOCUS : les isolements par la marée**

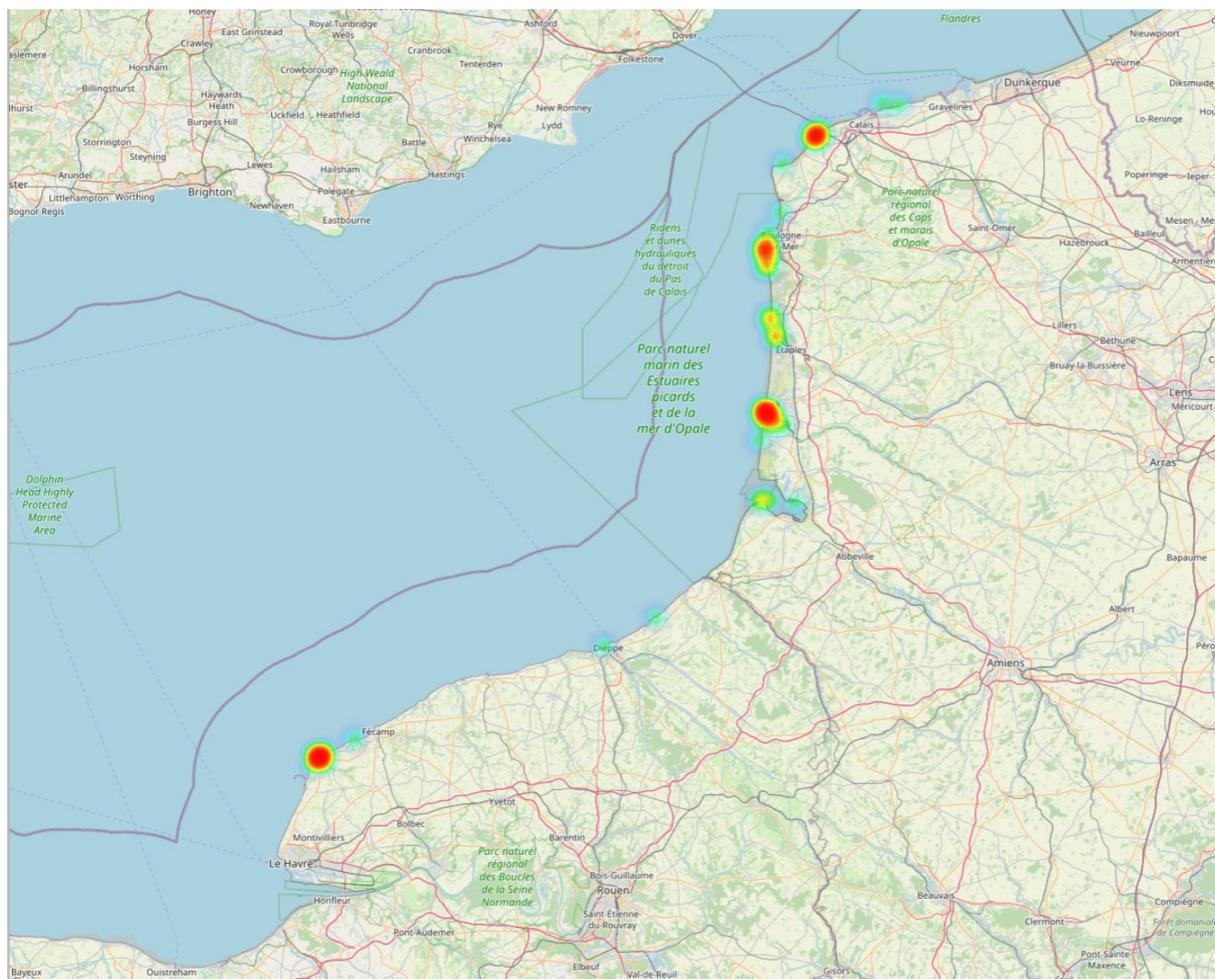
En 2024, le CROSS Gris-Nez a coordonné 63 opérations liées à des isolements par la marée (+ 32 % par rapport à 2023). Au total, 211 personnes ont été impliquées et 2 sont décédées.

Les situations d'isolement par la marée ont été principalement recensées dans le département du Pas-de-Calais, notamment en baie d'Authie

- 42 évènements dans le Pas-de-Calais
- 15 évènements en Seine Maritime
- 6 évènements dans la Somme



## Carte de chaleur des opérations liées aux isolements par la marée



### ❖ **FOCUS : problèmes médicaux et accidents corporels en SRR Gris-Nez**

En 2024, hors opérations liées au phénomène migratoire, le CROSS a coordonné 56 opérations nécessitant une aide médicale en mer : 35 pour problème médical et 21 pour accident corporel. 59 personnes ont été impliquées dans ces opérations, dont 1 décédée.

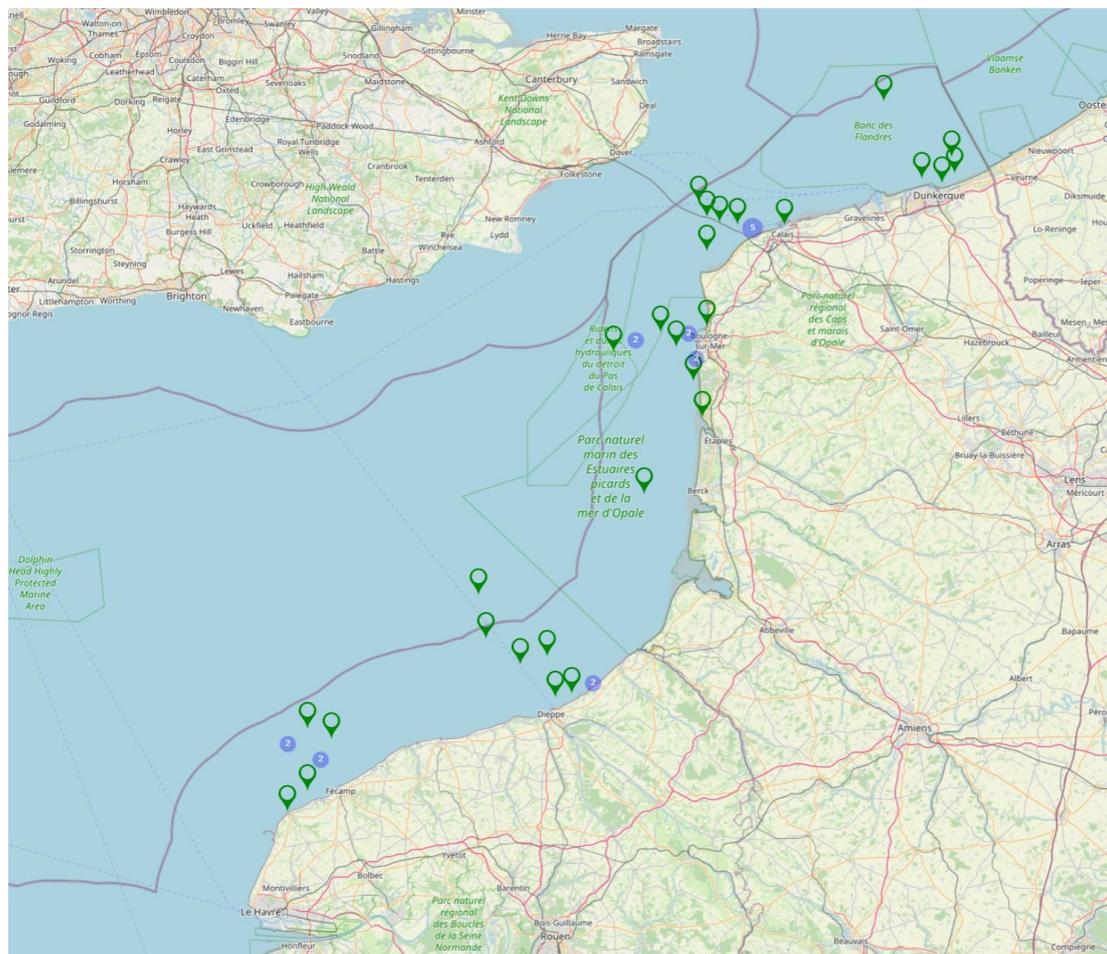
Ces événements ont conduit à l'organisation de 28 accueils à quai, 4 évacuations médicales et 5 évacuations sanitaires. Le reste des opérations a nécessité des soins à bord sans déroutement des navires.

- Les principaux mobiles impliqués dans ce type d'opérations sont les navires à passagers (14 événements), et les navires de pêche (13 événements).
- Les marins professionnels, dont les marins pêcheurs, restent les principaux concernés avec 23 personnes impliquées.

**A noter :** Les 21 accidents corporels sont principalement recensés à bord des bateaux de pêche (5 navires impliqués), des navires à passagers (3) et des bateaux de plaisance à voile (3).



## Carte des opérations d'aide médicale en mer (problèmes médicaux et accidents corporels)



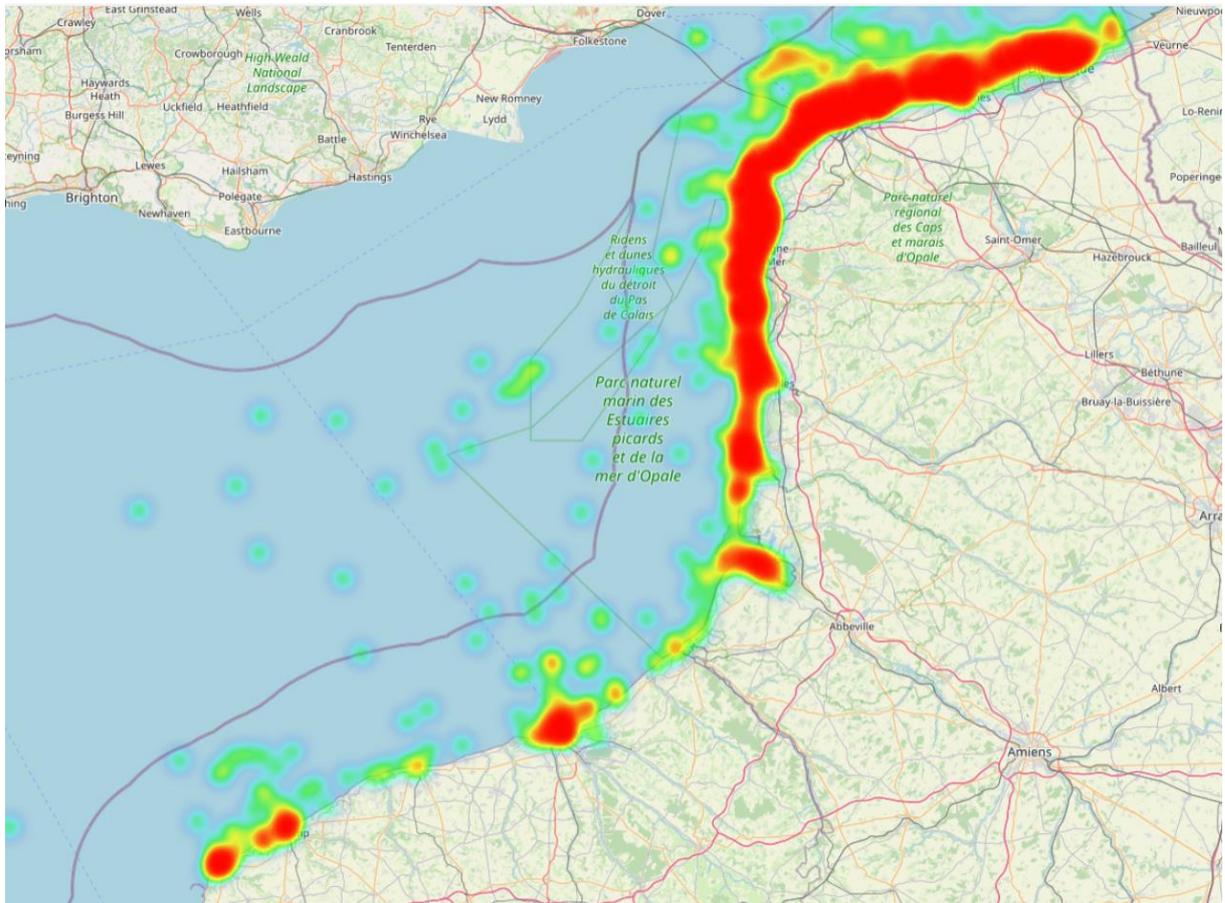
### 1.4. Répartition géographique des opérations en SRR Gris-Nez

#### • Répartition par zone maritime

Parmi l'ensemble opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR en 2024 :

- Plus de 50% se sont déroulées dans la bande littorale (plage et 300m), en raison notamment des départs d'embarcations de migrants qui représentent 75% des événements détectés dans cette zone.
- Plus de 40% des événements sont intervenus dans les eaux territoriales, c'est-à-dire au-delà de la bande des 300 mètres mais en deçà de 12 nautiques. Parmi ces opérations, 60% étaient liées au phénomène migratoire.
- Seulement 2.5% se sont déroulées au-delà des eaux territoriales : uniquement 9% étaient liées au phénomène migratoire.
- Près de 5% se sont déroulées dans les accès portuaires et les ports (majoritairement des tentatives de traversées).

### Carte de chaleur des opérations selon les zones maritimes



- **Répartition par départements**

En raison des caractéristiques de son linéaire côtier et de la multiplicité des activités qui s’y exercent, le littoral du Pas-de-Calais concentre la majeure partie (60 %) des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR.

Si la surreprésentation du Pas-de-Calais dans la localisation des opérations s’explique en grande partie par les tentatives de traversées, le Pas-de-Calais concentre en outre près de la moitié des opérations non liées au phénomène migratoire (48%).

Plus précisément, hors opérations migrants, la répartition des opérations en SRR Gris-Nez est la suivante :

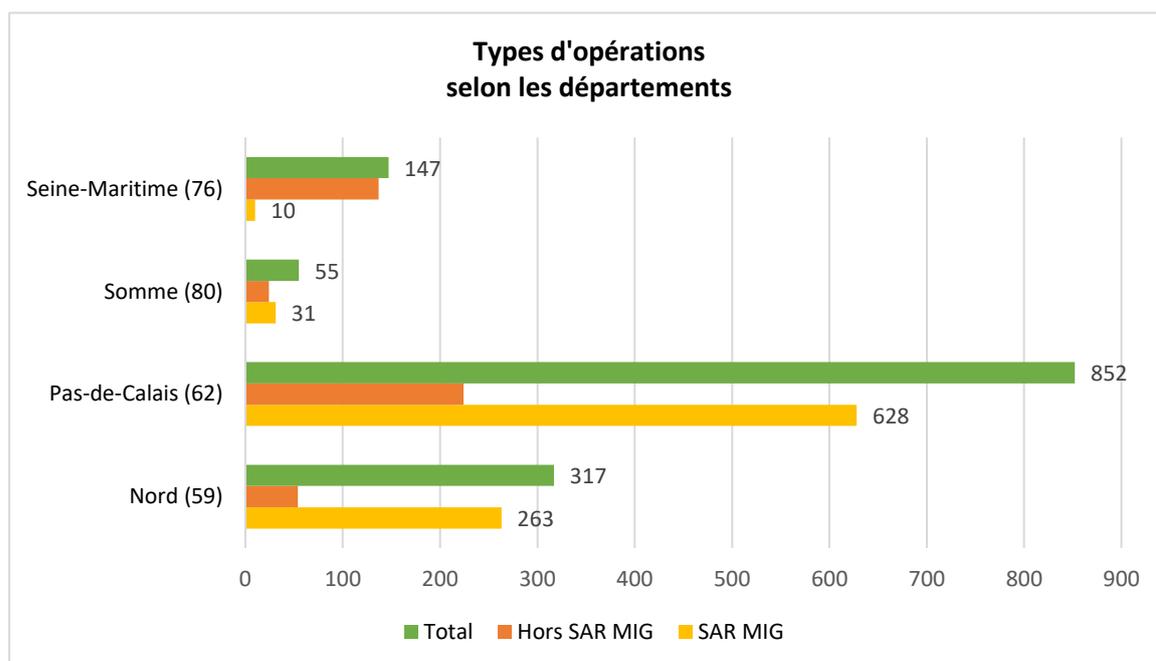
- 54 opérations dans les 12 nautiques du Nord ;
- 224 opérations dans les 12 nautiques du Pas-de-Calais ;
- 24 opérations dans les 12 nautiques de la Somme ;
- 137 opérations dans les 12 nautiques de la Seine-Maritime ;
- 30 opérations au-delà des 12 nautiques.



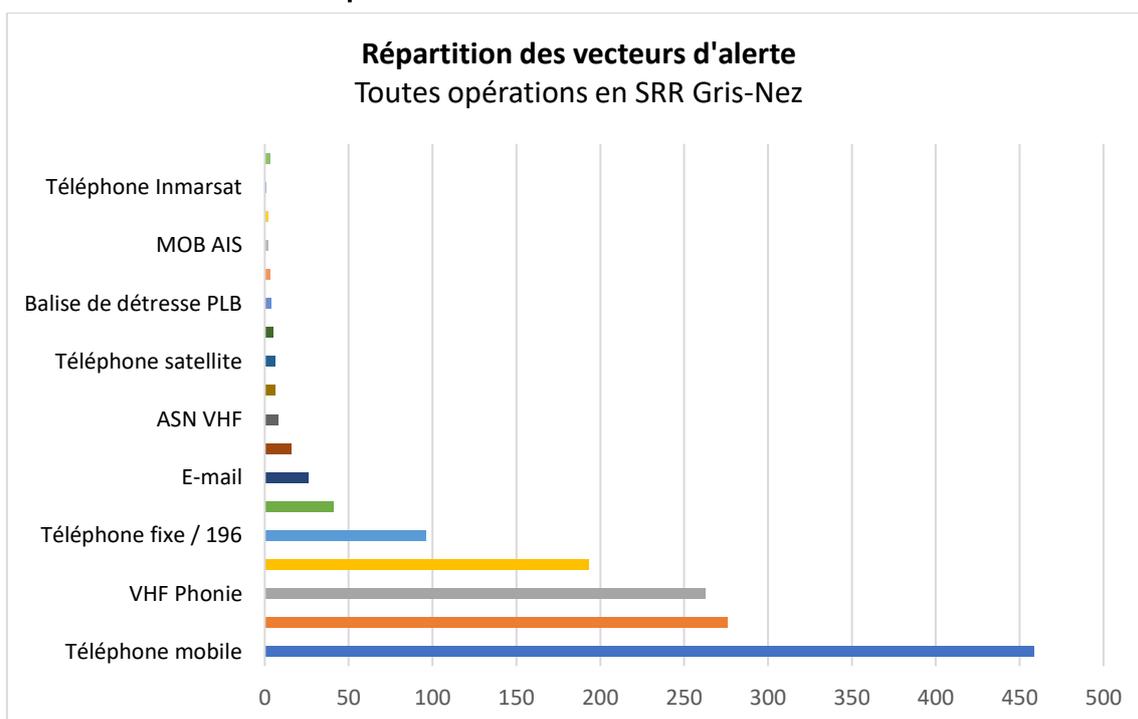
## I.5. Moyens de transmission et d'alerte

Les moyens de transmission et d'alerte utilisés diffèrent, de manière évidente, selon la localisation du requérant et le lieu de l'incident :

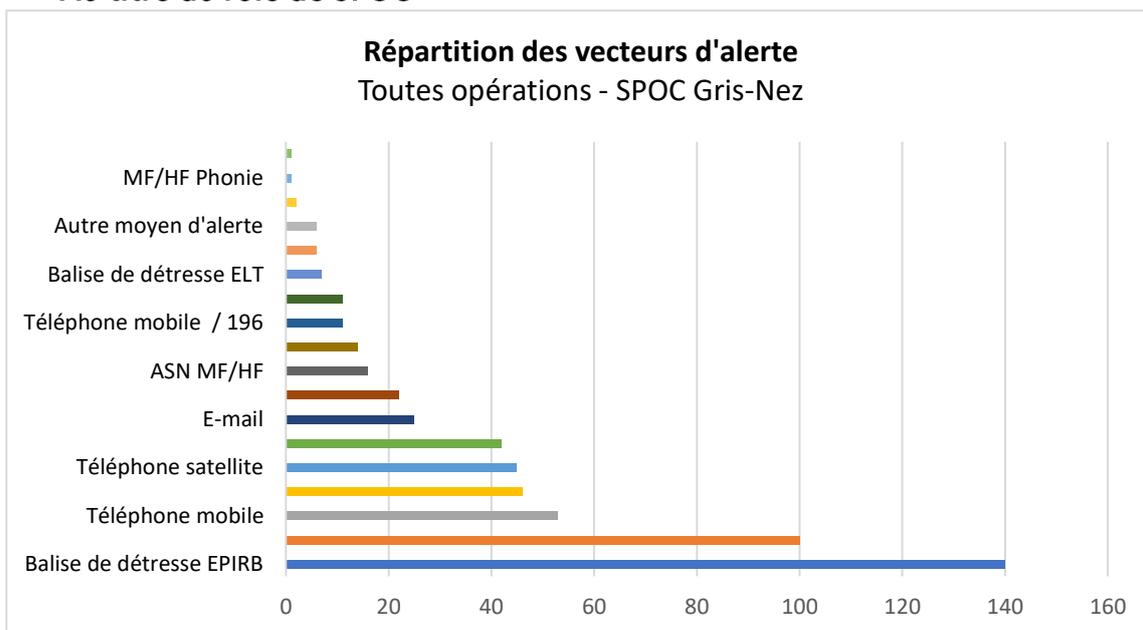
- Les moyens téléphoniques, avec la VHF phonie, représentent la quasi-totalité des moyens d'alerte pour les opérations se déroulant au sein de sa zone de responsabilité.
- Les balises de détresse type EPIRB sont le principal moyen d'alerte des événements connus par le CROSS Gris-Nez au titre de son rôle de SPOC.



### • Dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez



- **Au titre du rôle de SPOC**



### 1.6. Bilan des moyens d'intervention mobilisés

Le bilan des moyens d'intervention mobilisés dans le cadre des opérations coordonnées par le CROSS au sein de sa SRR est marqué par la prédominance des moyens de l'État intégrés au dispositif mis en place par le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord pour répondre au phénomène migratoire.

Par conséquent, le bilan se décompose en deux parties :

- Les opérations SAR liées au phénomène migratoire ;
- Les opérations SAR, MAS, DIV non liées au phénomène migratoire.

#### 1.6.1: Toutes opérations SAR : SAR MIGRANTS compris

<b>MOYENS AÉRIENS ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b>		
<b>DONT OPÉRATIONS SAR MIGRANTS</b>		
Autorité	Missions	%
Marine Nationale	127	35,6 %
Autre autorité	121	33,9 %
Affaires maritimes	56	15,7 %
Gendarmerie nationale	23	6,4 %
Douane	10	2,8 %
Administration étrangère	10	2,8 %
Sécurité civile	9	2,5 %
Non-renseigné	1	0,3 %
<b>Total</b>	<b>357</b>	<b>100 %</b>



<b>MOYENS NAUTIQUE ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b>		
<b>DONT OPÉRATIONS SAR MIGRANTS</b>		
Autorité	Missions	%
Marine Nationale	1029	62,3 %
SNSM	186	11,3 %
Gendarmerie maritime	166	10,1 %
Gendarmerie nationale	32	1,9 %
Douane	84	5,1 %
SDIS	75	4,5 %
Affaires maritimes	19	1,5 %
Non-renseigné	19	1,5 %
Armateur	13	0,8 %
Administration étrangère	11	0,7 %
Privé / particulier	8	0,5 %
Mairie / collectivité	3	0,8 %
Pilotage maritime	3	0,8 %
Autre autorité	2	0,1 %
Police nationale / municipale	1	0,06 %
Autorité portuaire	1	0,06 %
<b>Total</b>	<b>1652</b>	<b>100 %</b>

### I.6.2 : Toutes opérations en SRR Gris-Nez, hors opérations SAR MIGRANTS: SAR, MAS, DIV

Hors opérations liées au phénomène migratoire, l'hélicoptère dauphin de service public de la Marine nationale, *Rescue Guépard Whiskey*, demeure le principal moyen aérien engagé par le CROSS dans le cadre d'opérations SAR.

S'agissant des moyens nautiques, les différents bateaux de sauvetage des stations SNSM représentent plus de 40% des moyens engagés par le CROSS Gris-Nez, suivis des bâtiments de la Marine nationale et des bateaux légers de sauvetage des SDIS.

<b>MOYENS AÉRIENS ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b>		
<b>HORS OPÉRATIONS MIGRANTS</b>		
Autorité	Nombre d'engagements	%
Marine nationale	47	64,4 %
Affrètement – Police nationale	8	11 %
Sécurité civile	8	11 %
Drone CROSS	5	6,8 %
Gendarmerie nationale	3	4,1 %
Douanes	2	2,7 %
Administration étrangère	0	0
<b>Total</b>	<b>73</b>	<b>100 %</b>



MOYENS NAUTIQUES ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ HORS OPÉRATIONS MIGRANTS		
Autorité	Nombre d'engagements	%
SNSM	132	42,9 %
Marine nationale	55	17,9 %
SDIS	45	14,6 %
Privé/Particulier	40	13 %
Armateur	12	3,9 %
Gendarmerie maritime	11	3,6 %
Douanes	8	2,6 %
Affaires maritimes	2	0,6 %
Entreprise d'assistance maritime	2	0,6 %
Autre autorité	1	0,3 %
Total	308	100 %

## I.7. Faits marquants

### Incendie à bord d'un navire de pêche

La nuit du lundi 12 février 2024, le navire *ALEXIS IV* est en action de pêche à 7 nautiques du Tréport lorsque son patron découvre un feu non-maitrisable en local machine.

Alerté à 01h38 par un autre navire de pêche présent dans le secteur, le CROSS Gris-Nez diffuse immédiatement un message MAYDAY RELAY. Afin de porter secours à l'équipage de l'*Alexis IV*, le CROSS engage l'hélicoptère dauphin de service public de la Marine nationale *Rescue Guépard Whiskey* et le canot tous temps SNS 080 *Notre-Dame de Bonsecours* de la station SNSM de Dieppe, ainsi que le navire de pêche *Le Crotellois* qui a répondu au message MAYDAY RELAY.

En raison de l'incendie sévissant à bord de l'*Alexis IV*, *Le Crotellois* ne peut accoster ce dernier. A 02h15, l'équipage de l'*Alexis IV*, réfugié à l'avant du navire, met à l'eau un radeau de sauvetage et saute à son bord pour évacuer le navire en prise au feu. A 02h30, les naufragés sont secourus à bord du *Le Crotellois*. Le CROSS transmet l'information à *Rescue Guépard Whiskey* et lui demande d'évacuer les naufragés vers Le Tréport afin que ces derniers soient pris en charge par des médecins. A 02h34, *Rescue Guépard Whiskey* treuille à son bord 3 premiers membres d'équipage de l'*Alexis IV* afin de les évacuer vers Le Tréport où le Samu de consultation médical maritime du Havre, avisé par le CROSS, organise l'accueil médical à terre adéquat. A 03h12, les trois premiers naufragés sont pris en charge par des équipes médicales au Tréport et *Rescue Guépard Whiskey* redécolle vers *Le Crotellois* pour évacuer les 3 derniers membres d'équipage de l'*Alexis IV*. L'ensemble des naufragés est secouru et pris en charge par des équipes médicales au Tréport à 03h39 et le CROSS donne alors liberté de manœuvre à *Rescue Guépard Whiskey*.



Entre temps, la SNS 080 de la station SNSM de Dieppe est arrivée sur zone et a récupéré, à 03h06, le radeau de survie et les effets personnels de l'équipage laissés à la dérive. A la demande du CROSS, elle sécurise le plan d'eau alors que l'*Alexis IV* est toujours en proie à un violent incendie.

A 04h54, le CROSS Gris-Nez engage la vedette côtière de surveillance maritime *Yser* de la gendarmerie maritime pour assurer la sécurité du plan d'eau en relève de la SNS 080. L'*Yser* arrive sur zone à 06h19 et le CROSS donne liberté de manœuvre à la SNS 080. L'*Alexis IV* est alors toujours en feu.

A 11h34, le CROSS engage une équipe d'évaluation composée de 6 pompiers du SDIS 62 afin de faire le point sur l'ampleur de l'incendie qui continue de faire rage à bord de l'*Alexis IV*. *Rescue Guépard Whiskey* est de nouveau engagé afin d'hélicopter ces personnels à bord de l'*Yser*. Le CROSS engage également deux autres moyens nautiques : la vedette côtière de surveillance maritime *Aber Ildut* de la gendarmerie maritime afin de relever l'*Yser* ainsi que le canot SNS 080 de la station SNSM de Dieppe pour étudier la faisabilité d'un remorquage de l'*Alexis IV*.

Dans l'après-midi, l'équipe d'évaluation et l'équipage de la SNS 080 constatent que le feu est toujours actif et impossible à maîtriser. Tout remorquage est donc impossible et l'étude de dérive menée par le CROSS indique que l'*Alexis IV* risque de s'échouer durant la nuit. Liberté de manœuvre est donnée à l'équipage d'évaluation, l'*Yser* et l'*Aber Ildut* et le CROSS engage le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Normandie* pour assurer la sécurité du plan d'eau, le navire étant toujours en feu et à flot.

Le mardi 13 février à 10h00, le navire est échoué sur la plage de Cayeux-sur-Mer et détruit par les flammes.

L'action du CROSS et des équipes engagées a permis de secourir l'ensemble de l'équipage de l'*Alexis IV* et d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers du plan d'eau.

### **Pratiquant de loisir nautique en difficulté**

Le mardi 09 avril 2024 en fin de matinée, un témoin positionné au niveau de la plage d'Yport (76) reporte au CROSS Gris-Nez au pratiquant de bodysurf en difficulté. Alors que les conditions météorologiques sont dégradées (vent force 8, mer 4 et marée montante coefficient 112), le surfer est emportée par le courant vers les falaises.

Le CROSS Gris-Nez engage immédiatement différents moyens de recherche et de sauvetage : l'hélicoptère de sécurité civile Dragon 76 ainsi qu'un semi-rigide et un VSAV du SDIS 62. Arrivée rapidement sur zone, l'équipe pompiers du SDIS 62 informe le CROSS que la mise à l'eau du semi-rigide est impossible en raison des conditions météorologiques. Dragon 76 en survol de la zone de recherches reporte un très fort courant. Après plusieurs minutes de recherches, Dragon 76 relocalise le surfer en difficulté, l'hélicoptère à son bord et le dépose sur la plage d'Yport où il est immédiatement pris en charge par le VSAV.

Cette opération coordonnée par le CROSS a permis de secourir un pratiquant de loisir nautique en difficulté, qui s'en est sorti indemne.



## Isolement par la marée

Le mercredi 14 août 2024 en milieu d'après-midi, le CROSS Gris-Nez est alerté par un témoin positionné au niveau de la plage d'Equihen (62) que 4 personnes sont isolées par la marée. En parallèle de la diffusion d'un MAYDAY RELAY, le CROSS engage immédiatement différents moyens de recherches et de sauvetage : l'hélicoptère dauphin de service public de la Marine Nationale Rescue Guépard Whiskey ; un semi-rigide du poste de plage d'Equihen ; un VSAV du SDIS 62.

Arrivé sur zone moins de 10 minutes après son engagement, Rescue Guépard Whiskey relocalise le groupe de 4 personnes. Alors que deux d'entre elles ont trouvé refuge dans les rochers, deux autres sont emportées par le courant. L'équipage de Rescue Guépard Whiskey hélitreuille alors une personne à la mer pendant que les sauveteurs du poste de plage d'Equihen portent secours aux 3 autres personnes.

L'ensemble des personnes secourues est ensuite ramené en sécurité sur la plage d'Equihen où elles sont immédiatement prises en charge par les pompiers du SDIS 62. Cette opération de sauvetage s'est caractérisée par sa célérité (environ 20 minutes entre la réception de l'alerte et la prise en charge à terre des personnes) ainsi qu'une excellente coordination entre les moyens aériens, nautiques et terrestres engagés. Le concours de l'ensemble des acteurs a permis de secourir cette famille de vacanciers prise au piège par la marée.

## Tentative de traversée liée au phénomène migratoire

Le 11 août 2024 à 08h30 du matin, le CROSS Gris-Nez reçoit l'appel de détresse d'un migrant en mer au large de Calais dont l'embarcation, non identifiée jusqu'alors, est en train de faire naufrage. L'appel de détresse est immédiatement géolocalisé et le CROSS Gris-Nez diffuse directement un message MAYDAY RELAY sur le canal 16 de de la VHF. Différents moyens de recherches et sauvetage sont engagés : l'hélicoptère Dauphin de service public de la Marine Nationale Rescue Guépard Whiskey, le canot tous temps SNS-077 Notre-Dame-du-Risban de la station SNSM de Calais ainsi que le patrouilleur de sauvetage Minck.

Arrivés rapidement sur zone, Rescue Guépard Whiskey et Minck ne détectent aucune embarcation ni personne à la mer : la visibilité est très mauvaise en raison de la brume. Un navire de commerce en transit dans la voie nord-est du DST relocalise l'embarcation en détresse : Rescue Guépard Whiskey se rend immédiatement sur zone et reporte alors une embarcation chavirée et plusieurs dizaines de personnes à la mer. Il largue des aides à la flottabilité et rassemble, à l'aide de son plongeur, les hommes à la mer au niveau de celles-ci pour sécuriser les personnes sur ces équipements de flottabilité d'urgence et ainsi fixer la situation en attendant leur récupération par des moyens nautiques dans les plus brefs délais. Dans le même temps, Minck déborde son semi-rigide d'intervention pour secourir les personnes et les rassembler à son bord, en sécurité.

Une demande de concours est formulée auprès du MRCC Douvres afin d'obtenir l'appui du bâtiment de la Border Force Volunteer, évoluant à proximité de la zone de l'opération. La présence d'un maximum de moyens nautiques était recherchée afin de procéder à la récupération le plus vite possible de nombreuses personnes à la mer et venir en



aide aux moyens déjà engagés. Le CROSS Gris-Nez diffuse un nouveau message MAYDAY RELAY auxquels deux navires répondent : un navire de commerce et le patrouilleur de service public de la Marine nationale Cormoran. Ils sont tous deux engagés pour récupération des hommes à la mer, en soutien du Minck. En plus de l'engagement des moyens nautiques et aériens, le CROSS informe le Samu de coordination médicale maritime (SCMM) du Havre du naufrage et demande la projection d'une équipe médicale.

Rescue Guépard Whiskey reporte au CROSS observer plusieurs personnes à la mer inconscientes : deux d'entre elles sont évacuées par la SNS 077 et Rescue Guépard Whiskey.

Au total, Rescue Guépard Whiskey, le BF Volunteer, la SNS 077 et le Minck ont secouru 55 personnes. Deux personnes ont malheureusement été déclarées décédées lors de leur prise en charge par les services médicaux à terre. Une équipe médicale a été treuillée à bord du Minck pour prendre en charge les 36 personnes récupérées à son bord.

Malgré des conditions météorologiques difficiles compte tenu d'une absence de visibilité, l'équipage de l'hélicoptère Rescue Guepard Whiskey, premier-intervenant sur la zone du naufrage, a mis en œuvre avec succès la doctrine d'intervention conçue spécifiquement pour le secours à de nombreuses victimes en mer. Elaborée à l'aune des spécificités des opérations liées au phénomène migratoire en Manche, cette doctrine testée à plusieurs reprises en exercice, a ici démontré son efficacité et tout son intérêt en situation de détresse réelle.

Cette situation illustre l'un des 23 naufrages d'embarcation de migrants auxquels le CROSS a été confronté en 2024.

## 1.8. Conclusion bilan SAR.

En 2024, le nombre total d'opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez a donc enregistré une légère hausse (+4%) pour atteindre 1957 opérations. Cette tendance à la hausse est portée par la nette augmentation du nombre d'opérations liées au phénomène migratoire : + 11% par rapport à l'année 2023. A l'inverse, les opérations locales non liées au phénomène migratoire sont en léger recul (-3%), tout comme les opérations connues par Gris-Nez au titre de son rôle de SPOC (- 9%).

Si les opérations internationales et locales non liées au phénomène migratoire enregistrent une légère diminution, l'augmentation des opérations liées aux tentatives de traversée continue de faire peser des fortes contraintes sur le CROSS et les différents acteurs mobilisés dans ce type d'opérations.

Loin d'être anodines, les tentatives de traversées de la Manche demeurent dangereuses, comme en témoigne le nombre important de décès enregistré cette année (72). Outre les naufrages, les phases d'embarquement sont particulièrement accidentogènes et sont à l'origine d'opérations en très proche-côtier sources d'enjeux opérationnels forts pour le CROSS.



## II. Surveillance de la navigation maritime (SURNAV)

### II.1. Rappel des objectifs réglementaires spécifiques à la zone

La surveillance de la navigation maritime (SURNAV) découle principalement du droit international sur lequel les États s'accordent à travers des conventions et accords qui sont ensuite transposés en droit interne lorsque l'État signataire s'y est engagé. Ainsi, l'action quotidienne du CROSS Gris-Nez a pour origine le droit international qui fixe les grands principes applicables. Les textes nationaux et locaux assurent la bonne exécution des engagements internationaux de la France.

S'agissant de la définition de cette mission (SURNAV), il convient de se rapporter à celle prévue par le droit français à l'art. 2 du décret n° 2011-2108 du 30/12/2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime :

*« La surveillance de la navigation maritime consiste à assurer le suivi du trafic maritime, à assurer le service dit de « trafic maritime côtier » prévu par les conventions internationales et les directives communautaires susvisées et à fournir un service d'assistance maritime à la navigation. »*

Ledit décret confie aux CROSS, sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes, la mission de surveillance de la navigation maritime. Cette mission se compose :

- du suivi du trafic maritime ;
- des services de trafic maritime (*vessel traffic services* - VTS) ;
- du service d'assistance maritime (maritime assistance service - MAS).

### II.2. Synthèse générale de l'activité relative à la mission SURNAV

L'activité relative à la mission SURNAV au sein du CROSS Gris-Nez s'articule autour des 3 composantes précitées.

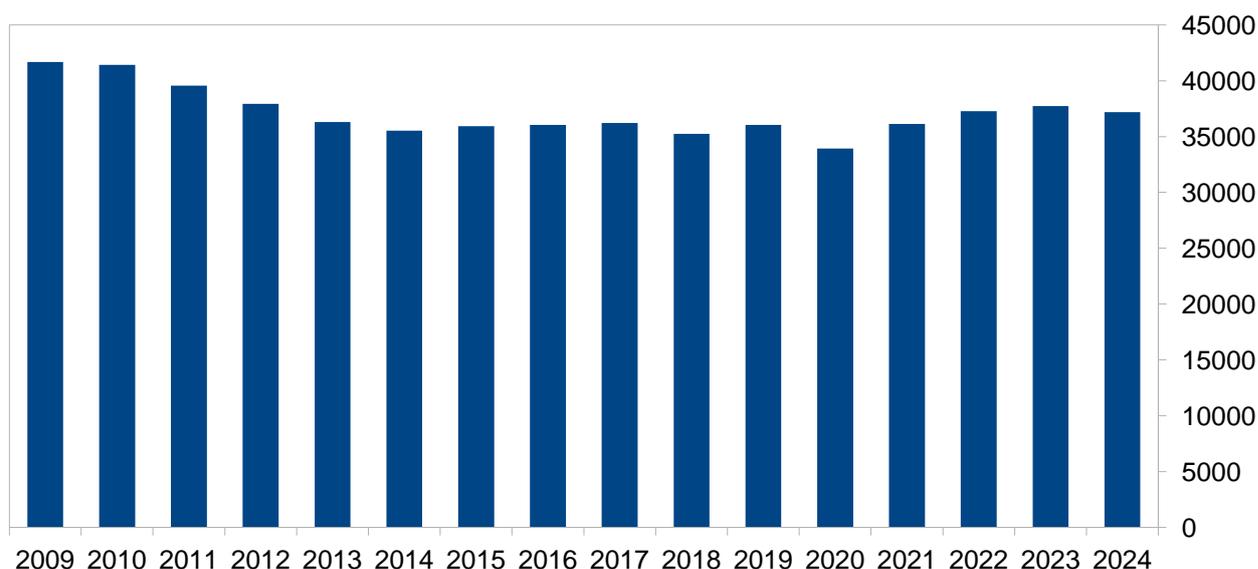
#### II.2.a. Etat des lieux statistique du trafic maritime dans la partie française du détroit du Pas-de-Calais

Le système *Calais Dover report* (CALDOVREP), prévu par la résolution MSC.85(70) du 07/12/1998 relative aux systèmes des reports obligatoires des navires, implique que tous les navires d'une jauge brute supérieure à 300 UMS transitant dans la voie nord-est du dispositif de séparation du trafic (DST) du Pas-de-Calais communiquent au CROSS Gris-Nez plusieurs informations (cargaison transportée, nombre de personnes à bord, destination du navire, etc.) qui sont partagées au niveau européen grâce à *SafeSeaNet*.



Cette collecte de données permet de suivre de façon précise le trafic maritime dans le détroit du Pas-de-Calais. Ainsi, au cours de l'année 2024, ce sont 37 185 navires d'une jauge brute supérieure à 300 UMS qui ont emprunté la voie montante (nord-est) du dispositif de séparation du trafic (DST) du Pas-de-Calais, soit une moyenne de 102 navires / jour (- 01,48 % par rapport à 2023). De fait, la massification des navires de transport maritime (en particulier des porte-conteneurs) a pour corollaire la diminution du nombre de navires empruntant le détroit du Pas-de-Calais.

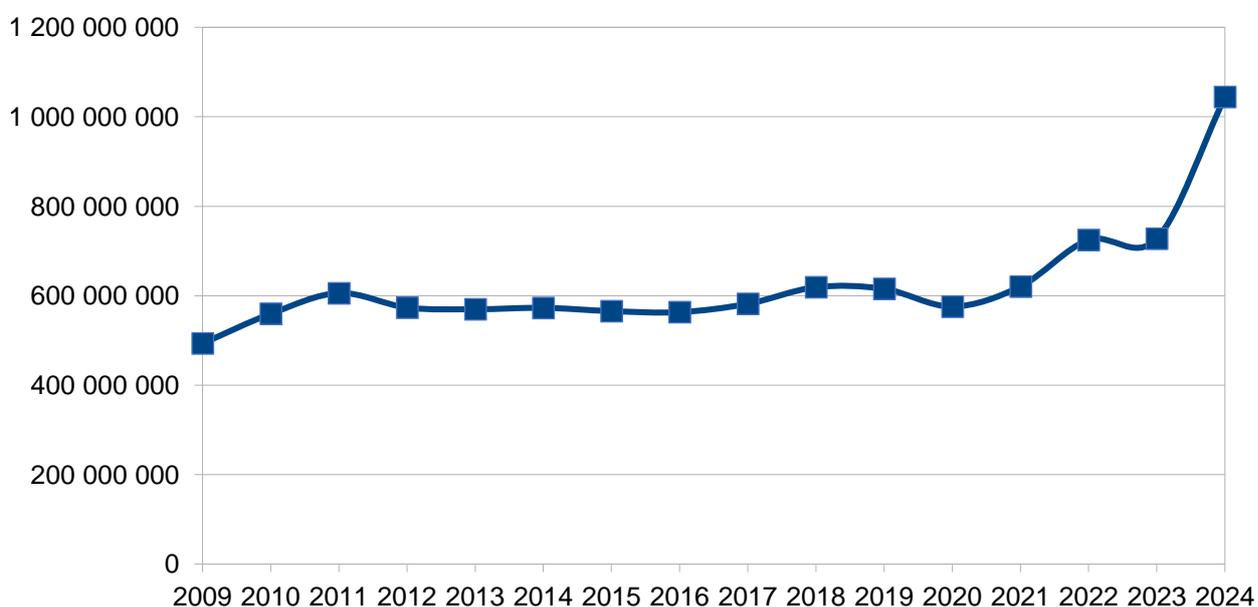
Evolution du nombre de comptes rendus obligatoires (CRO) du système "Calais/Dover report" (CALDOVREP) recueillis par *Gris-Nez Traffic* dans la voie montante du DST (période 2009-2024)



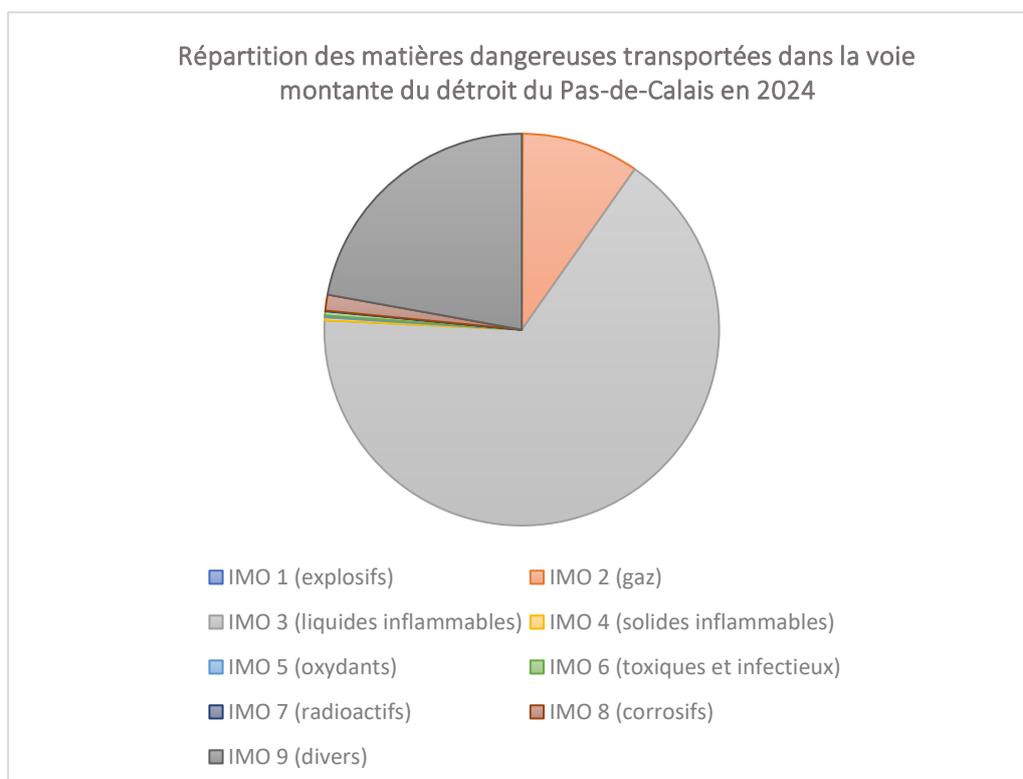
Parallèlement, le volume des marchandises transportées reste en nette progression avec 1,02 milliard de tonnes de marchandises rapportées par les navires soumis au CRO CALDOVREP en 2024 (+ 43,50 % par rapport à 2023), dont 332,3 millions de tonnes de marchandises dangereuses (+ 13,70 % par rapport à 2023).



Evolution du volume de marchandises transportées dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais (en tonnes)



La répartition de ces matières dangereuses selon la classification du code international maritime des matières dangereuses (*International maritime dangerous goods code – IMDG*) était la suivante en 2024 :



Parallèlement, les comptes rendus obligatoires relatifs au système ouest-européen de report des navires pétroliers (*western european tanker reporting system – WETREP*) concernent tout navire pétrolier de plus de 600 tonnes de port en lourd (TPL) transportant :

- du pétrole brut de densité > 900 kg/m<sup>3</sup> à 15° C ;
- du fioul lourd de densité > 900 kg/m<sup>3</sup> à 15°C ou viscosité dynamique > 180 mm<sup>2</sup> /s à 50° C ;
- du bitume/goudron et leurs émissions.

Ces navires doivent se signaler en entrée, en déviation et en sortie de la zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV). En 2024, le CROSS Gris-Nez a recueilli 264 CRO WETREP (+ 79,59 % par rapport à 2023).

Enfin, il convient de mentionner les 17 789 messages d'information relatifs à des mouvements de navires (MOUVINF) dans sa zone de responsabilité émis par le CROSS Gris-Nez et les 1 637 messages SURNAV<sup>1</sup> (contre 1 228 en 2023).

### II.2.b. Activité liée au suivi du trafic maritime : navires particuliers et mouillages

Dans la voie montante du détroit du Pas-de-Calais, le CROSS Gris-Nez assure une surveillance particulière pour certains navires au regard de la sensibilité de leur profil ou de leur cargaison. Ainsi, en 2024, une attention spécifique a été portée à :

- 133 convois de remorquage (146 en 2023) ;
- 98 navires transportant des matières radioactive (65 en 2023) ;
- 181 navires de guerre (159 en 2023) ;
- 346 navires à grand tirant d'eau (355 en 2023) ;
- 667 navires à passagers (604 en 2023) et l'ensemble des ferries ayant traversé les deux voies ;
- 309 traversées de nageurs du Royaume-Uni vers la France (316 en 2023).

En 2024, le CROSS Gris-Nez a autorisé et surveillé le mouillage de 137 navires de commerce dans sa zone de compétence, principalement aux abords des ports de Dieppe et Fécamp. Les mouillages en zone du Dyck (mouillage d'attente du grand port maritime de Dunkerque) et en zone du Tréport ne sont pas gérés par le CROSS, mais respectivement par la capitainerie de Dunkerque et la capitainerie du Tréport.

---

<sup>1</sup> Art. D. 218-4, code de l'environnement



### II.2.c. Activité liée aux services de trafic maritime

Par son rôle de service de trafic maritime (STM), le CROSS Gris-Nez a détecté dans le détroit du Pas-de-Calais :

- 12 situations rapprochées (distance avant collision < 0,5 mille nautique et temps avant collision < 10 minutes) ;
- 12 situations anticipées (distance avant collision > 0,5 mille nautique et/ou temps avant collision > 10 minutes) ;
- 63 situations anormales (navire à contresens dans le DST, ralentissement soudain, changement de trajectoire inopiné, etc.) ;
- aucun presque accident.

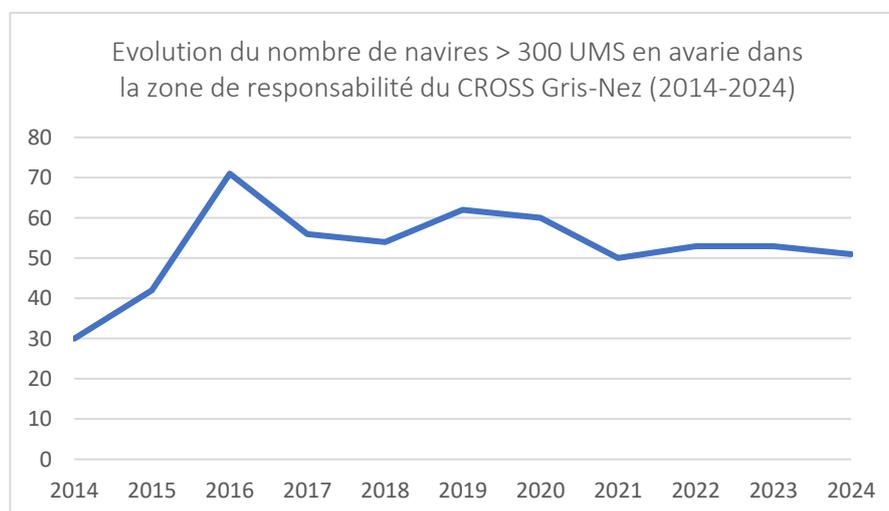
Le STM *Gris-Nez Traffic* a été amené à constater 07 infractions et donc à dresser des procès-verbaux communiqués au Procureur de la République près le tribunal maritime du Havre pour non-respect du cadre juridique en vigueur.

### II.2.d. Activité liée au service d'assistance maritime

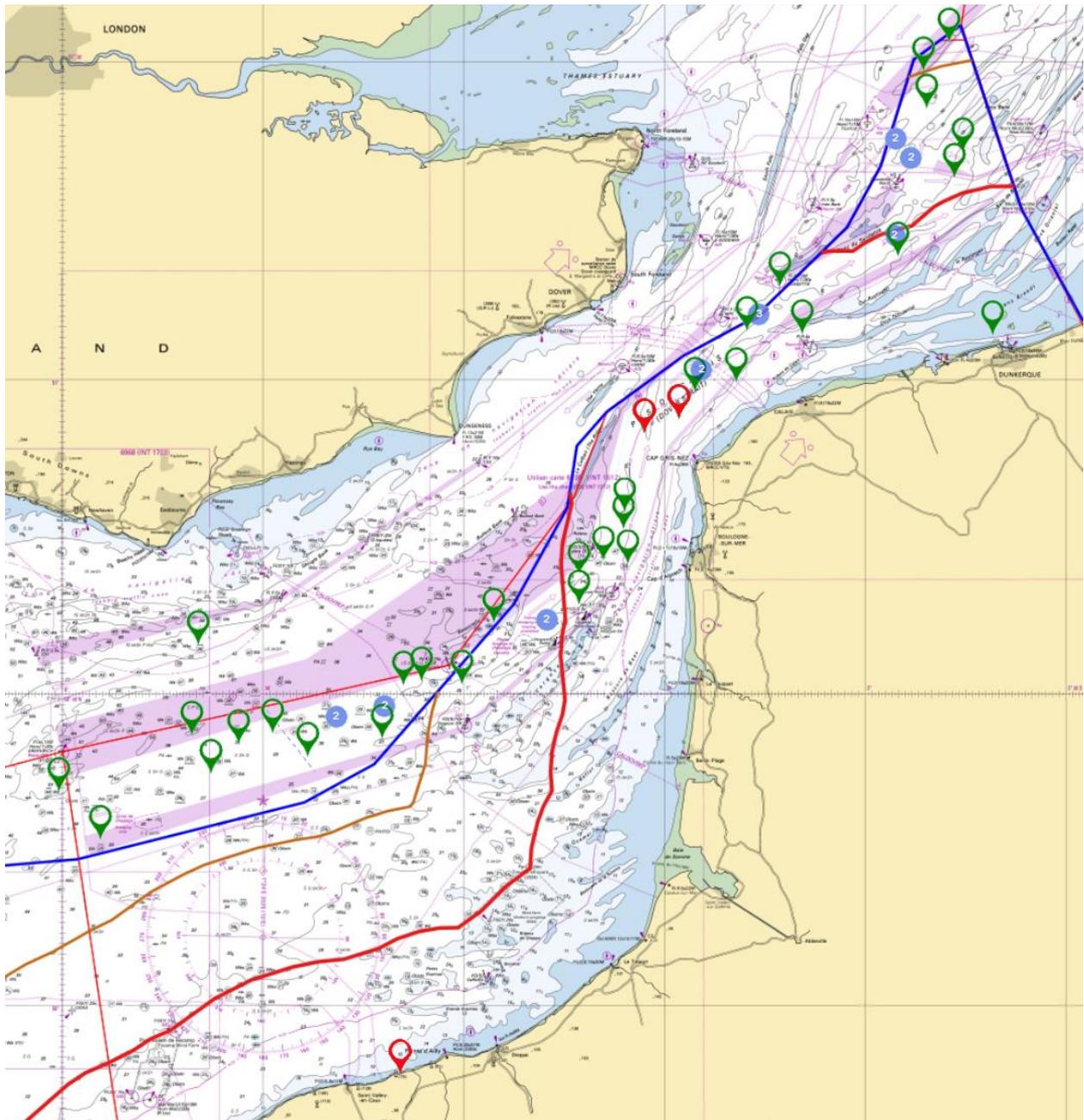
En tant que STM, le CROSS Gris-Nez dispose d'une image très précise du trafic maritime à tout instant. Il est donc à même de détecter un navire susceptible d'être en avarie, si celui-ci ne le déclare pas immédiatement par la diffusion d'un signalement normé (*deficiency report* - DEFREP).

Ce sont **51 navires** d'une jauge brute > 300 UMS qui en 2024 ont rencontré une telle situation dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez. Le nombre de ces événements (53 cas en 2023), reste stable depuis plusieurs années. Dans la majorité des cas, les événements rapportés correspondent à des avaries mécaniques sur le moteur principal et les systèmes associés. Parmi ces 51 navires, 3 ont été remorqués par le RIAS *Abeille Normandie*.

*A noter que sur cet ensemble d'avaries, 43 ont duré plus de 30 minutes, ce qui a occasionné une intervention plus forte du CROSS Gris-Nez face à ces situations.*



Carte synthétisant les positions de tous les navires en difficulté ayant fait l'objet d'une opération coordonnée par le CROSS Gris-Nez au cours de l'année 2024



### II.3. Les opérations marquantes relatives aux navires en difficulté

**Opération d'assistance maritime (MAS) au navire pétrolier *IASONAS*.** Le 30/03/2024 à 15h43 UTC, le pétrolier *IASONAS* (n° OMI 9419357 - pavillon libérien) se signale au CROSS Gris-Nez en avarie moteur



à proximité de la bouée *Colbart Nord* dans la voie montante du détroit du Pas-de-Calais. D'une longueur de 250 mètres, le pétrolier compte à son bord 31 marins.

A 16h44, le navire reporte au CROSS Gris-Nez un début d'incendie, rapidement maîtrisé, dans la salle des machines. Celui-ci n'a blessé personne mais a causé quelques dégâts sur le générateur diesel sans pour autant entraîner d'avarie électrique à bord. Le navire est toujours à la dérive dans la voie montante du DST mais le CROSS lui demande de mouiller dès que possible. Le RIAS *Abeille Normandie* est informé de la situation et contact est pris avec le centre de sécurité des navires (CSN) de Dunkerque pour expertise. A 19h02 UTC, le *IASONAS* jette l'ancre à la position 50°59,94' N - 001°29,72' E.

Le lendemain matin, 31/03, la situation n'a pas évolué. Si le mouillage est de bonne tenue, l'équipage n'est pas en mesure de réparer le navire et envisage une opération de remorquage vers Rotterdam. Le CROSS Gris-Nez demande au commandant du navire de transmettre une lettre d'intention pour confirmer cette idée de manœuvre. A 08h56 UTC, le CROSS Gris-Nez reçoit l'information selon laquelle l'entreprise « Marine Offshore Services Ltd » a été sollicitée par l'armateur pour remorquer le navire. Un remorqueur est annoncé sur place dans un délai de 18 heures. A 15h23 UTC, l'équipage du *IASONAS* informe solliciter un moyen de la SNSM de Calais pour projeter à bord du navire en difficulté une équipe de techniciens chargée par l'armateur de superviser l'opération de remorquage. A 04h50 UTC le 01/04, le canot tous-temps SNS 077 « *Notre-Dame-du-Risban* » quitte le port de Calais avec les 2 techniciens à son bord. Ces derniers arrivent sur le *IASONAS* à 06h13 UTC.

Le remorqueur *MANTA* est sur zone à 13h01 UTC et débute la connexion entre les 2 navires pour le remorquage. La remorque est établie à 14h06 UTC et le convoi se met en route vers Rotterdam. A 23h10 UTC, le *IASONAS* et le *MANTA* quittent la SRR de Gris-Nez.



**Opération d'assistance maritime (MAS) au navire pétrolier/chimiquier *VERSUTIUS*.** Le 09/10/2024, le pétrolier/chimiquier *VERSUTIUS* (n° OMI 9418925 – pavillon luxembourgeois), d'une longueur de 106 mètres et armé par 15 marins, se reporte en avarie moteur au nord du cap Gris-Nez. Le CROSS lui demande de mouiller et de changer son statut AIS pour apparaître auprès des autres navires en « capacité de manœuvre restreinte ».

Le CROSS Gris-Nez diffuse plusieurs messages « SECURITE » pour prévenir les navires sur zone de la présence dans la voie montante du DST d'un navire en avarie. A 01h56 UTC, le navire est au mouillage. Il reporte peu un problème au niveau de sa ligne d'arbre d'hélice mais ne sollicite pas d'aide extérieure

pour réparer. A 02h42 UTC, le *VERSUTIUS* informe le CROSS qu'il a réparé le problème. Le RIAS *Abeille Normandie* est engagé par Gris-Nez pour rallier la position du *VERSUTIUS* et sécuriser la reprise de route du navire.

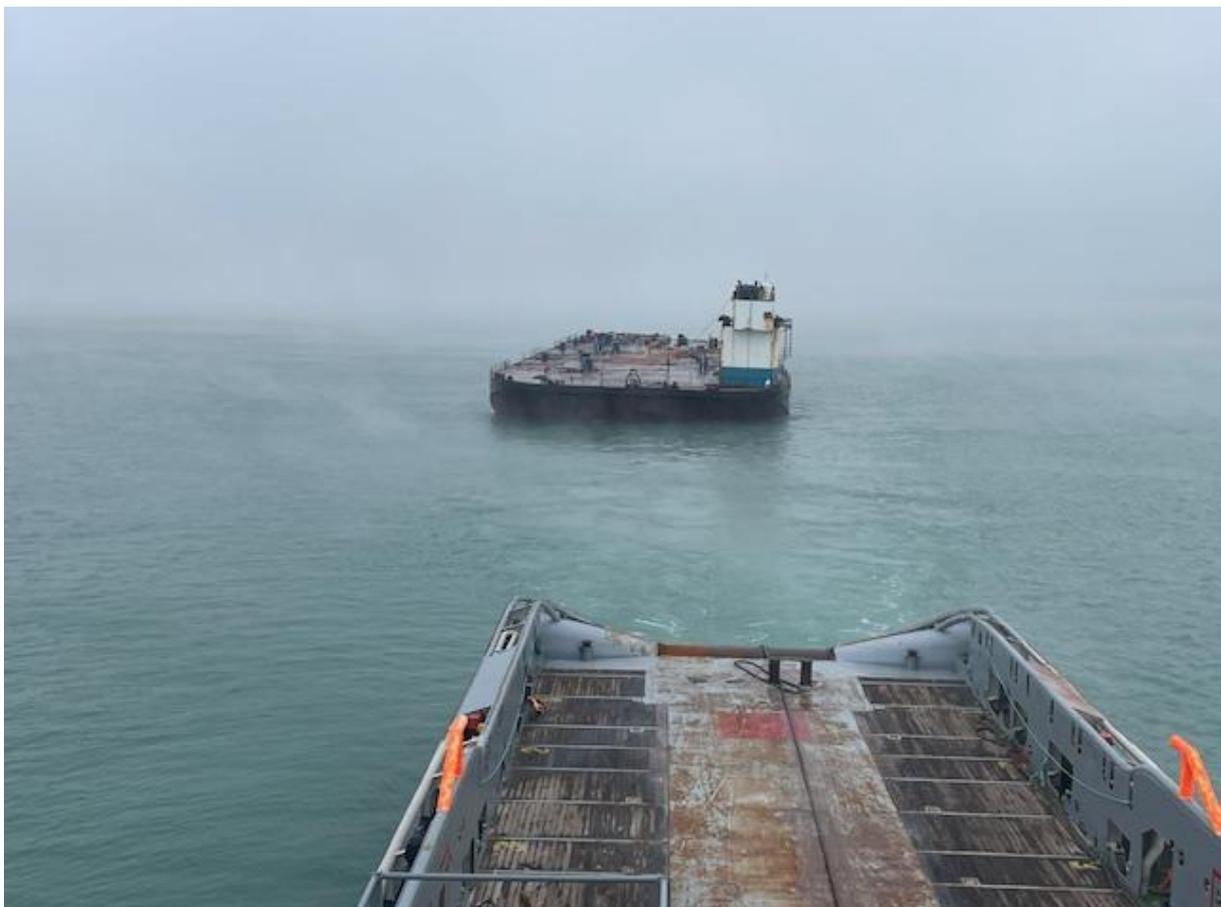
A 04h01 UTC le 10/10, alors que le RIAS *Abeille Normandie* vient d'arriver sur zone, le *VERSUTIUS* déclare qu'il ne peut relever son ancre et doit l'abandonner sur place pour reprendre sa route. Le RIAS *Abeille Normandie* reste à proximité du *VERSUTIUS* jusqu'au banc de sable de Sandettié. Après cette étape, le chimiquier/pétrolier indiquant qu'il a retrouvé une capacité complète de manœuvre, liberté de manœuvre est donnée au RIAS *Abeille Normandie*.



**Opération d'assistance maritime (MAS) à la barge *AMT CHALLENGER*.** Le 07/12/2024 à 18h13 UTC, le remorqueur *BOKA GLACIER* reporte la rupture de sa remorque avec la barge *AMT CHALLENGER* (n° OMI 9557721 – pavillon maltais – 122 mètres) alors qu'il transitait dans la voie sud-ouest (britannique) du détroit du Pas-de-Calais, au sud de l'île de Wight. Le remorqueur indique rester à proximité de la barge mais ne pas être en capacité de rétablir la remorque à cause notamment des conditions météorologiques. La barge part en dérive et, à 21h47 UTC, le *BOKA GLACIER* et la barge *AMT CHALLENGER* entrent en SRR française dans la voie montante du DST. Le CROSS demande au remorqueur de diffuser des messages « SECURITE » pour prévenir les navires à proximité du danger représenté par la barge en dérive. A 01h48 UTC le 08/12, d'autres remorqueurs engagés par l'armateur confirment l'impossibilité de la prendre en remorque. A 04h32 UTC, la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord indique au CROSS qu'une équipe de 04 manœuvriers (dont le *salvage master*) sera hélitreuillée par l'hélicoptère *Dauphin* de service public de la Marine nationale « *Rescue Guepard Whiskey* » à bord de la barge au petit matin. Un point de situation permet de constater la présence à bord de la barge de 14 m3 de *marine gasoil*. A 08h31 UTC, l'équipe déposée par l'hélicoptère entame une tentative de prise de remorque avec le remorqueur *PRINCESS*. A 10h18 UTC, après l'échec des 4 tentatives de prise de remorque avec le *PRINCESS*, le RIAS *Abeille Horizon* échoue à son tour du fait de la proximité de la barge avec la côte. A 12h03 UTC, une balise de traçage est déposée à bord de la barge. Cette dernière s'échoue peu après à Sotteville-sur-Mer. Aucune pollution marine n'est détectée.



Du 09 au 28/12/2024, l'entreprise « Smit Salvage » est mandatée pour mener des travaux d'expertise et de remise à flot. Le 28/12 à 06h24 UTC, le RIAS *Abeille Normandie* et le remorqueur *MULTRASALVOR 5* débutent le remorquage de la barge. Le convoi s'élançe à 07h25 UTC à une vitesse de 05 nœuds et pénètre dans la SRR Jobourg à 13h08 UTC. Les passes du port du Havre sont franchies à 18h00 UTC et le convoi est à quai à 19h05 UTC le 28/12.



## II.4. Conclusion du bilan SURNAV.

L'année 2024 a été marquée par une augmentation des quantités de marchandises transitant dans le DST, en particulier des matières dangereuses (+ 13,70 %), tendance qui s'inscrit dans la continuité des années précédentes.

Si le nombre d'avaries de navires d'une jauge brute > 300 UMS est resté stable, la hausse des quantités de marchandises en transit augmente le risque en cas de d'accident.

Parallèlement, le nombre toujours important de tentatives de traversées d'embarcations de migrants (près de 1 000 opérations « SAR migrants » en 2024) impose une veille renforcée de l'équipe de quart surveillance de la navigation maritime du CROSS Gris-Nez et un contact étroit avec les navires empruntant le détroit du Pas-de-Calais pour éviter les situations dangereuses avec les embarcations ou avec les moyens d'Etat engagés dans les opérations SAR.

La mise en service au CROSS Gris-Nez de nouveaux systèmes de surveillance de la navigation maritime (logiciel « *VTS Elman* », couplé au « *early warning system* ») à la fin 2024 permet désormais aux opérateurs de quart d'accroître leur capacité de surveillance par des alarmes automatisées détectant les situations dangereuses.



### III. Renseignements de sécurité maritime (RSM)

Le CROSS Gris-Nez assure la diffusion des renseignements de sécurité maritime (RSM) suivants :

- bulletins météorologiques (côtier, large, spécial) ;
- bulletins du « *Channel navigation information service* » (service de trafic maritime commun franco-britannique) ;
- avis urgents aux navigateurs ;
- balisage virtuel.

Dans le détail, les bulletins météorologiques se composent :

- des bulletins côtiers diffusés 3 fois par jour sur VHF (3 285 diffusions / an) à partir des émetteurs VHF de Saint-Valéry-en-Caux, Saint-Frieux et Dunkerque ;
- du bulletin large et bulletin large à 3 jours, diffusé 1 fois par jour ;
- des bulletins météorologiques spéciaux (BMS) en cas de vent atteignant ou dépassant force 7 (échelle de Beaufort).

Il est à noter que l'intégralité des bulletins météorologiques diffusés par le CROSS Gris-Nez est désormais vocalisée par *Météo France*.

Dans le cadre du service d'information aux navigateurs du CNIS, le CROSS Gris-Nez a diffusé, au cours de l'année 2024 :

- 8 664 bulletins réguliers du CNIS (1 diffusion par heure, à heure fixe) ;
- 77 bulletins visibilité (diffusés dès que la visibilité est inférieure à 2 milles nautiques) ;
- 59 bulletins supplémentaires CNIS, diffusés en fonction de certains événements dans la zone de responsabilité de Gris-Nez. Ainsi, les nombreuses opérations « SAR migrants » dans le détroit du Pas-de-Calais ont conduit à diffuser davantage de bulletins qu'en 2023 (il y en avait eu 26).



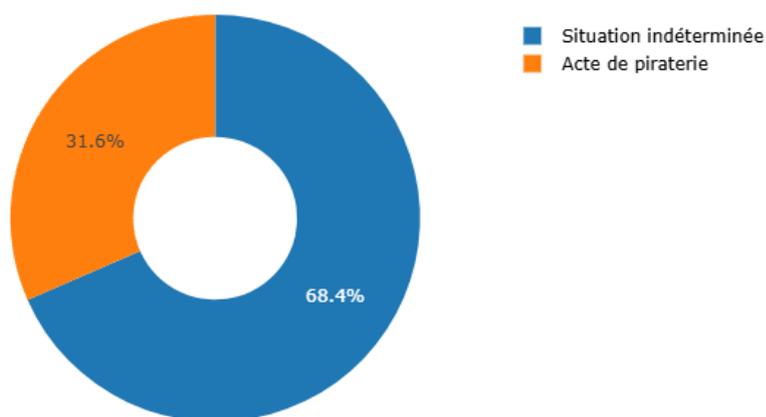


### Faits générateurs associés aux alertes SSAS

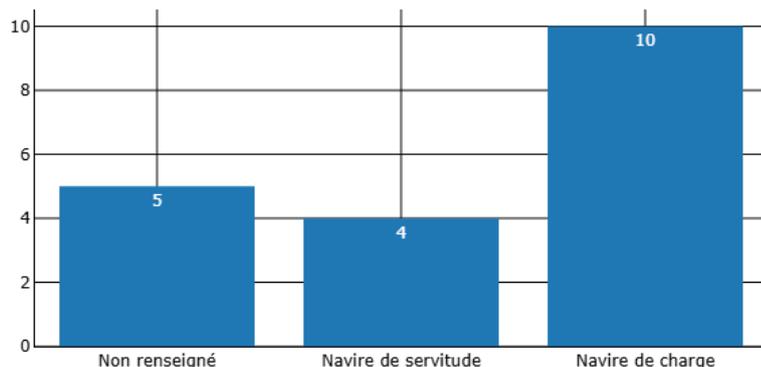
Aucun motif n'a été renseigné pour plus de 68% des alertes SSAS reçues, d'où la part importante de « situations indéterminées ».

L'émission de telles alertes peut être due à des erreurs de manipulation ou à la réalisation d'essais sur le matériel non prévus et donc sans que le CROSS en soit averti.

A l'exception des situations indéterminées, les actes de piraterie représentent environ 32% des faits générateurs associés à ce type d'alerte.



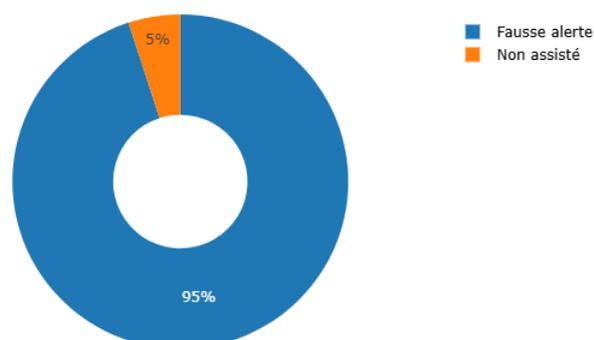
### Type de véhicules impliqués dans des alertes SSAS



Les navires de charge sont les principaux flotteurs concernés par l'émission de ce type d'alerte (53%).

Cette sur-représentation s'explique par le fort taux d'équipement de cette flotte en matériel SSAS, en comparaison des autres types de navires.

### Résultat final des alertes SSAS



La quasi-totalité des événements (95%) était des fausses alertes.

Les origines de ces fausses alertes sont variables : elles peuvent être dues à des erreurs de manipulation du matériel SSAS ainsi qu'à l'absence d'information préalable du CROSS quant à la réalisation d'essais réels de l'équipement.