



**MINISTÈRE  
CHARGÉ DE LA MER  
ET DE LA PÊCHE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**CENTRE  
RÉGIONAL  
OPÉRATIONNEL DE  
SURVEILLANCE ET  
SAUVETAGE  
GRIS-NEZ**



Autorité administrative  
**DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER  
MANCHE-EST MER DU NORD**

Autorité opérationnelle  
**PRÉFECTURE MARITIME  
DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD**



**Affaires maritimes**



# Sommaire

|   |    |
|---|----|
| <b>Introduction au CROSS Gris-Nez</b> .....   | 4  |
| <b>I. Bilan de la mission recherche et sauvetage (SAR) en mer</b> .....   | 6  |
| I.1. Synthèse de l'année 2025 .....   | 6  |
| I.1.a. La zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez : search and rescue region (SRR)..   | 7  |
| I.1.b. Les missions internationales du CROSS Gris-Nez : search and rescue and single point of contact (SPOC).....                                     | 8  |
| I.2. Bilan humain des opérations en zone de responsabilité (SRR) Gris-Nez .....   | 10 |
| I.3. Bilan en SRR Gris-Nez par typologie d'opérations .....   | 11 |
| I.3.a. Principaux faits générateurs sur flotteurs en SRR Gris-Nez.....  | 12 |
| I.3.b. Principaux flotteurs impliqués en SRR Gris-Nez.....  | 12 |
| I.3.c. Principaux faits générateurs sur les personnes en SRR Gris-Nez .....   | 13 |
| I.3.d. Focus : les isolements par la marée.....   | 14 |
| I.3.e. Focus : les problèmes médicaux et accidents corporels en SRR Gris-Nez.....   | 15 |
| I.4. Répartition géographique des opérations en SRR Gris-Nez.....   | 16 |
| I.4.a. Répartition par zone maritime .....  | 16 |
| I.4.b. Répartition par départements .....   | 17 |
| I.5. Moyens de transmission et d'alerte.....  | 18 |
| I.5.a. Moyens de transmission et d'alerte dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez .....  | 18 |
| I.5.b. Moyens de transmission et d'alerte en dehors de la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez.....   | 18 |
| I.6. Bilan des moyens d'intervention mobilisés .....  | 19 |
| I.6.a. Bilan des moyens d'intervention mobilisés : toutes opérations confondues.....  | 19 |
| I.6.b. Bilan des moyens d'intervention mobilisés : opérations « SAR migrants ».....   | 20 |
| I.6.c. Bilan des moyens d'intervention mobilisés : hors opérations « SAR migrants »..   | 21 |
| I.7. Faits opérationnels marquants.....   | 23 |
| I.7.a. Isolements par la marée : 27 personnes secourues à Berck-sur-Mer le 1 <sup>er</sup> mai 2025 .....   | 23 |
| I.7.b. Accident de baignade : 3 enfants emportés par une lame le 02 août 2025.....  | 23 |
| I.7.c. Accidents de plongée : 3 opérations simultanées au large de Dieppe le 09 août 2025 .....   | 24 |
| I.7.d. Tentative de traversée liée au phénomène migratoire : naufrage d'une embarcation et sauvetage de 94 personnes les 05 et 06 novembre 2025 ..... | 24 |
| I.8. Conclusion du bilan des opérations de recherche et sauvetage.....  | 25 |



|   |    |
|---|----|
| <b>II. Bilan de la mission surveillance de la navigation maritime (SURNAV)</b> .....  | 25 |
| II.1. Rappel des objectifs réglementaires spécifiques à la zone de surveillance de la navigation maritime de Gris-Nez.....      | 25 |
| II.2. Synthèse générale de l'activité relative à la mission SURNAV .....  | 26 |
| II.2.a. Statistiques relatives au trafic maritime dans la partie française du détroit du Pas de Calais.....                     | 26 |
| II.2.b. Activité liée au suivi du trafic maritime : navires particuliers, mouillages et infractions constatées.....             | 29 |
| II.2.c. Activité liée aux services de trafic maritime (STM).....  | 30 |
| II.2.d. Activité liée au service d'assistance maritime (MAS).....   | 32 |
| II.3. Opérations marquantes relatives aux navires en difficulté.....  | 33 |
| II.3.a. Opération d'assistance maritime au navire de charge Natalie les 26 et 27 mars 2025 .....                                | 33 |
| II.3.b. Opération d'assistance maritime au navire Mitsos du 30 avril au 04 mai 2025.  | 34 |
| II.3.c. Presqu'accident entre le porte-conteneurs Suape Express et le navire de pêche Saint-Jacques II le 21 décembre 2025..... | 36 |
| <b>III. Bilan de la mission de diffusion des renseignements de sécurité maritime (RSM)</b> .....                                | 37 |
| <b>IV. Bilan de la mission de traitement des alertes de sûreté en mer (SSAS)</b> .....  | 37 |
| IV.1. Évènements d'alerte de sûreté.....  | 37 |
| IV.2. Ship security alert system (SSAS).....  | 38 |

**Directeur de la publication :** AC1AM Olivier DREVON

**Relecture et validation :** AC2AM Célia MONAMY

**Rédacteurs :**

APAM Camille LIÉGEOIS

A1AM Ilona MILCENT

A1AM Mona RUNFOLA

A1AM Dylan VLOËBERGH-LAIR

**Site internet :** <https://www.cross-grisnez.mer.gouv.fr/>

**Contact par courriel :** [gris-nez@mrccfr.eu](mailto:gris-nez@mrccfr.eu)

**Contact par téléphone :** 03.21.87.21.87

**Adresse postale :** 04, route du Cap, 62 179 – Audinghen



## Introduction au CROSS Gris-Nez

Situé depuis 1977 au pied du phare du cap Gris-Nez, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Gris-Nez est implanté sur la commune d'Audinghen, dans le département du Pas-de-Calais (62).

Le CROSS Gris-Nez est un service spécialisé de l'administration des Affaires maritimes (direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) du ministère chargé de la Mer). Il est placé sous l'autorité administrative 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 au titre 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 dite de Hambourg), 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 détresse 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'Organisation maritime internationale (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). Il peut être sollicité pour toute opération SAR concernant des ressortissants français ou des navires battant pavillon français en détresse dans les eaux maritimes étrangères ou internationales.

### 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 30/12/2011, 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 détroit du Pas de Calais (mis en place dès 1967), 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 la zone de responsabilité de Gris-Nez. A ce titre, il organise sur la base de tout rapport d'avarie ou d'accident, l'aide et l'assistance aux navires de plus de 300 UMS de jauge brute. Il dispose comme moyen d'intervention du remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage (RIAS) *VB Abeille Normandie*.

En complément, le CROSS Gris-Nez est reconnu service de trafic maritime (STM) 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 toute sa zone de responsabilité. *Gris-Nez Traffic* assure deux types de services au bénéfice des usagers en mer :

- service d'information à la navigation (*navigation information service* – NIS) qui a pour objectif de diffuser aux usagers toute information nautique utile grâce à la diffusion des bulletins (régulier, visibilité, supplémentaire) du *STM conjoint de la Manche* (coanimé par le CROSS Gris-Nez et la Garde-côtes britannique de Douvres), des avis urgents aux navigateurs (AVURNAV) et des messages « sécurité » ainsi que la mise en place d'un balisage virtuel lorsque nécessaire ;
- service d'assistance à la navigation (*navigation assistance service* – NAS) qui 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.

### Armement du CROSS Gris-Nez

L'équipage du CROSS est constitué des personnels militaires suivants :

- 8 officiers (7 administrateurs des affaires maritimes et 1 officier de marine) formant l'état-major, appuyé par 1 officier réserviste ;
- 38 (dont 2 réservistes) officiers-mariniers et quartiers-mâîtres de la Marine nationale occupant les fonctions de chefs et adjoints de quart ;
- 4 officiers mariniers et quartiers-mâîtres de la Marine nationale assurant les fonctions de soutien (commissariat, vie courante).

Par ailleurs, le fonctionnement quotidien du CROSS s'appuie sur 7 personnels civils du ministère chargé de la Mer, dont 1 secrétaire-comptable et 6 techniciens.



# I. Bilan de la mission recherche et sauvetage (SAR) en mer

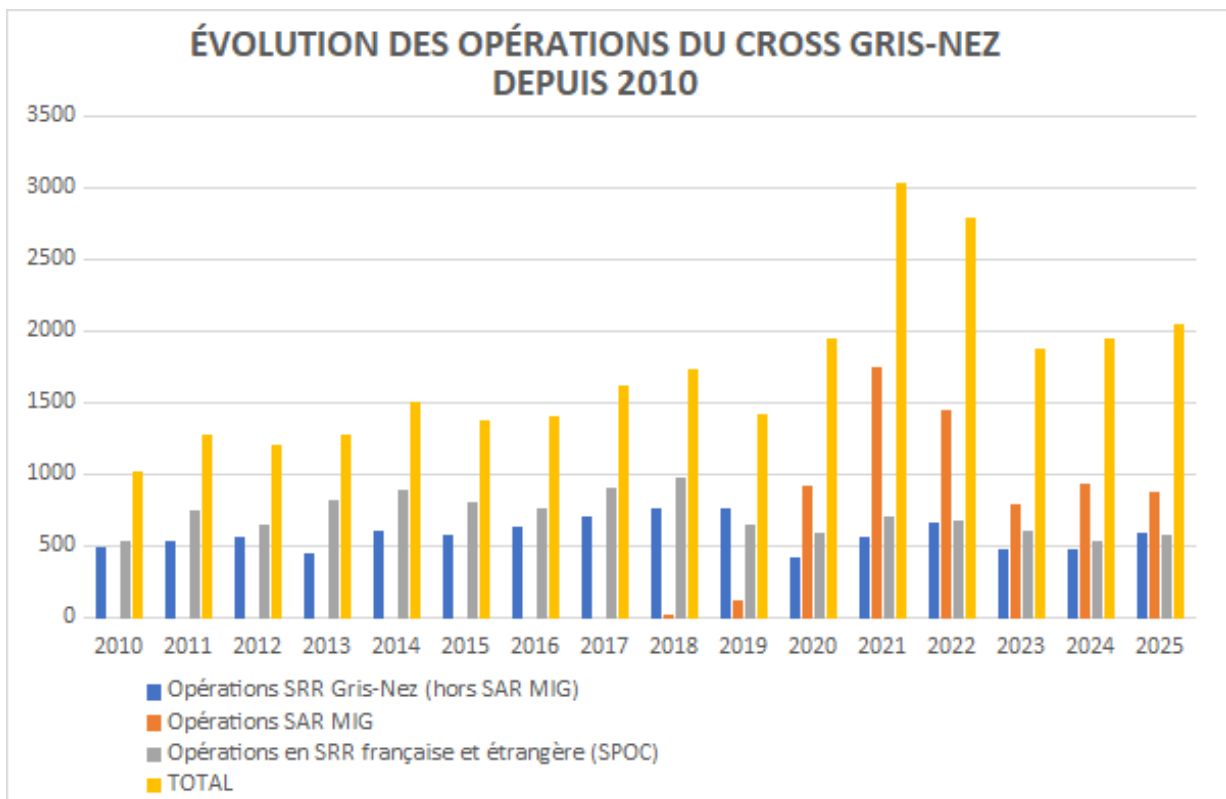
## I.1. Synthèse de l'année 2025

Au cours de l'année 2025, le CROSS Gris-Nez a coordonné 2046 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 2024 (+ 4,8 %).

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 1 471 opérations en 2025, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2024. A noter : l'activité opérationnelle en SRR Gris-Nez avait déjà augmenté de 11 % en 2024.

Cette hausse du nombre d'opérations locales est portée par la forte augmentation du nombre d'opérations non liées au phénomène migratoire : 591 opérations (+ 25 %). A l'inverse, le nombre d'opérations liées au phénomène migratoire est en léger recul : 880 opérations en 2025 (- 6 %). Cette légère baisse s'explique par les conditions météorologiques non favorables observées en fin d'année. Le nombre de migrants impliqués est toutefois en hausse (+ 4,7 %) en raison de la nette augmentation du nombre de personnes par embarcation.

Au titre de ses fonctions de *SAR Point of Contact* et *Single Point of Contact* (SPOC), le CROSS Gris-Nez a été amené à connaître et à traiter 575 opérations en dehors de sa SRR (+ 5,1 % par rapport à 2024). Parmi ces opérations, 480 se sont déroulées en SRR étrangères et 95 en SRR françaises. En plus de ces opérations, le CROSS Gris-Nez a également transféré 351 alertes émises par des balises de détresse (EPIRB, PLB, ELT) à l'attention des 5 autres CROSS hexagonaux.



### 1.1.a. La zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez : search and rescue region (SRR)

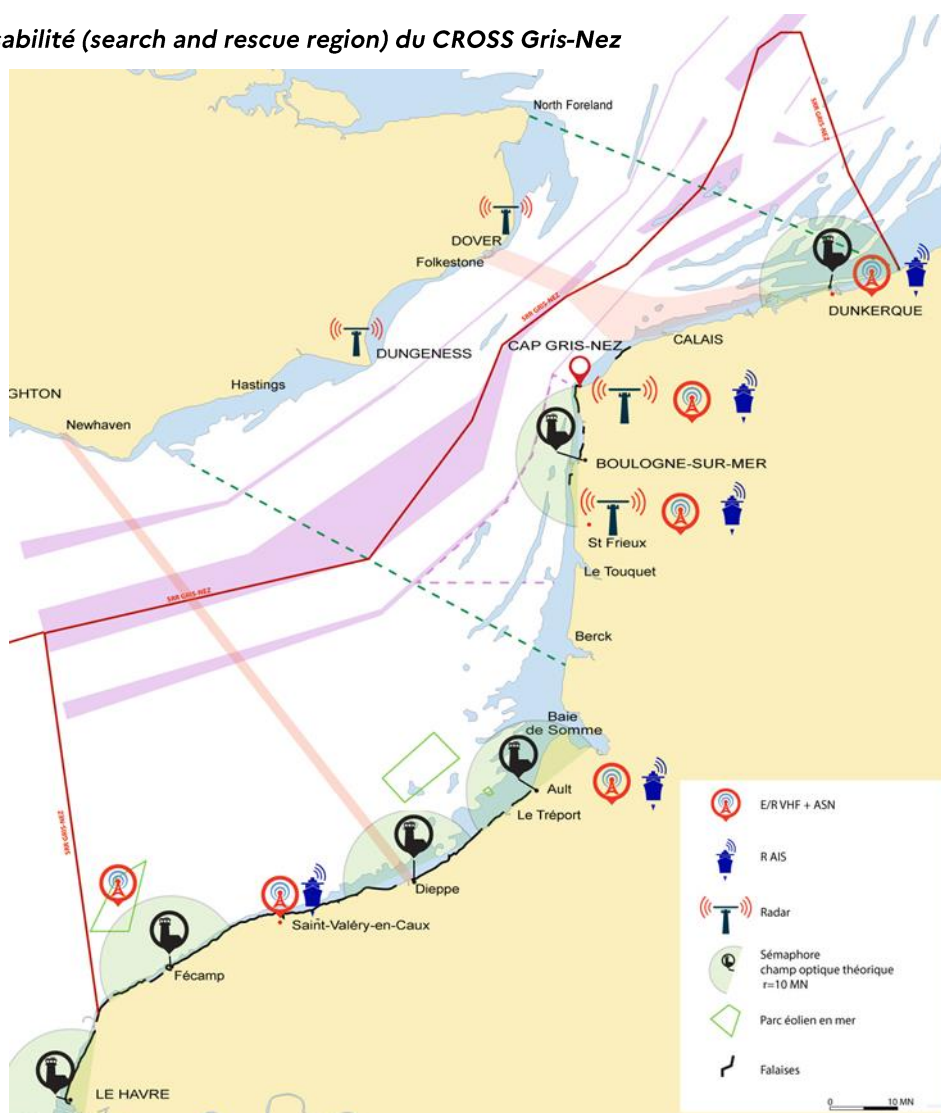
Le phénomène migratoire en Manche est à l'origine de la majeure partie des opérations locales : 60 % des opérations coordonnées par le CROSS au sein de sa SRR sont liées aux tentatives de traversées.

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 une mise en œuvre de moyens de recherche et sauvetage (départs avortés d'embarcations, fausse alerte, mauvais signalement, etc.).

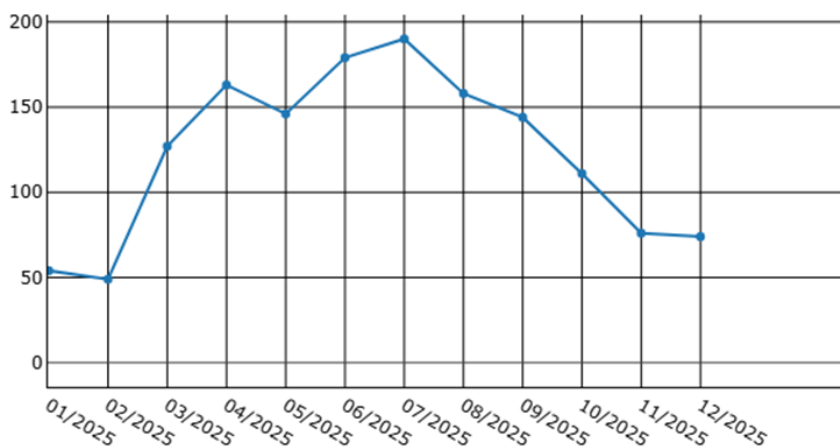
À l'inverse, les événements locaux non liés au phénomène migratoire sont d'une plus grande diversité. La typologie des 591 opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR est la suivante :

- 346 opérations visant la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer (SAR),
- 143 opérations relevant de l'assistance aux navires d'une jauge brute inférieure à 300 UMS (opérations MAS hors critères OMI, cf. § II.2.d),
- 101 opérations diverses (DIV),
- 1 opération relative à la sûreté (SUR).

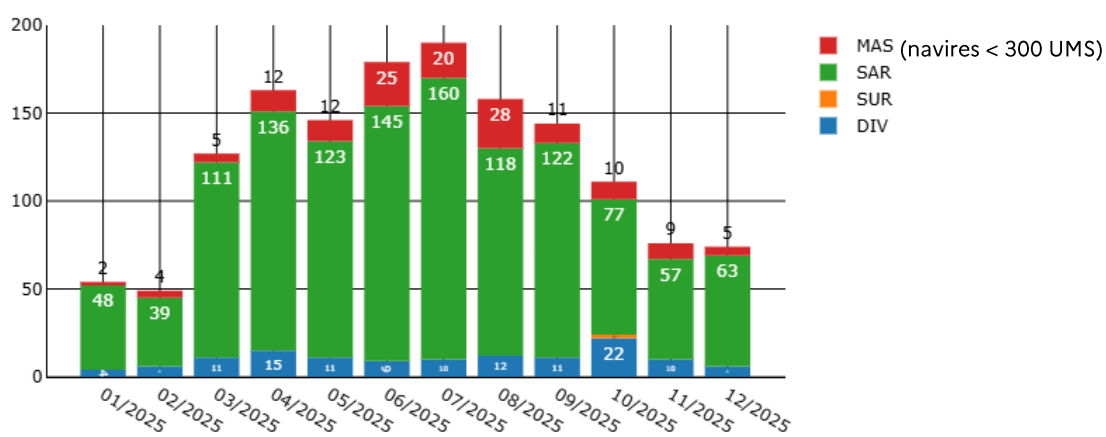
#### Zone de responsabilité (search and rescue region) du CROSS Gris-Nez



## Évolution de l'ensemble des opérations (« SAR migrants » compris) en SRR Gris-Nez



## Typologie de l'ensemble des opérations (« SAR migrants » compris) en SRR Gris-Nez



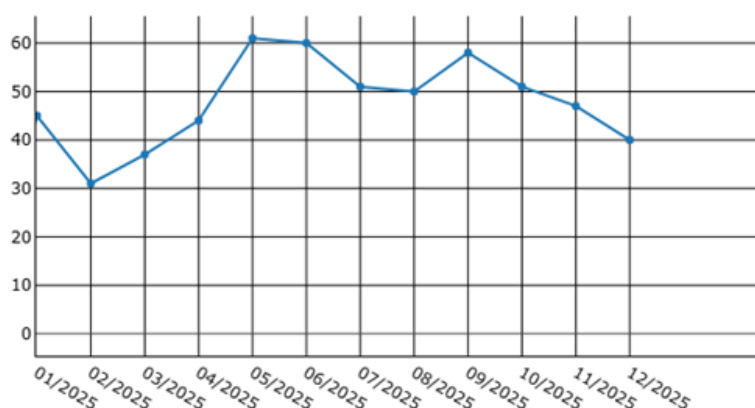
### 1.1.b. Les missions internationales du CROSS Gris-Nez : search and rescue and single point of contact (SPOC)

En tant que point de contact pour la sécurité et la sûreté en mer (SPOC), le CROSS Gris-Nez a traité 575 opérations, impliquant un total de 757 personnes dont 78 malades, 40 blessés, 8 décédées et aucune personne disparue.

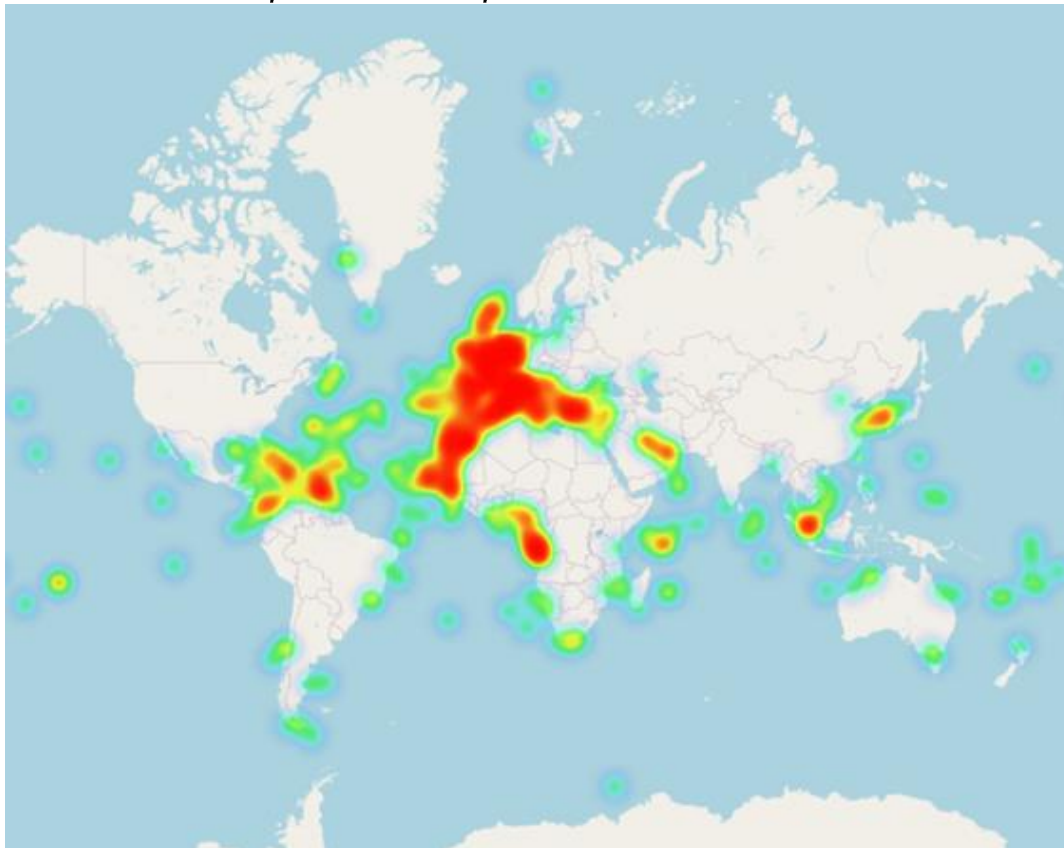
Parmi ces opérations :

- 480 se sont déroulées dans des SRR étrangères (84 %) ;
- 95 dans des SRR françaises (16 %), i.e. au sein des zones de responsabilité d'autres CROSS français (hexagonaux et ultramarins).

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



**Carte de chaleur des opérations traitées par le CROSS Gris-Nez au titre de son rôle de SPOC**

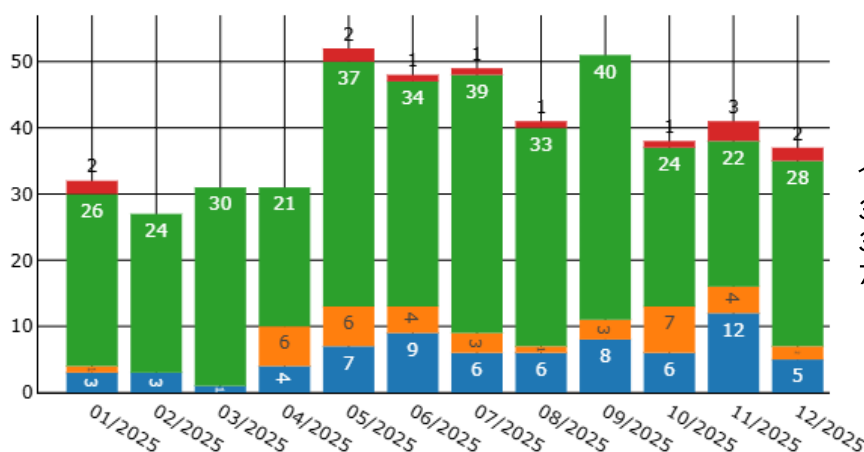


Les principaux floteurs impliqués dans les opérations internationales sont les bateaux de plaisance à voile (37 %), suivis des navires de charge (16 %) et de pêche (14 %) puis des navires à passagers (12 %).

Parmi les opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au titre de son rôle de SPOC, un quart relève de l'aide médicale en mer (AMM), i.e. des demandes d'assistance ou de secours liées à des problèmes médicaux (75 %) et des accidents corporels (25 %). Les personnes impliquées sont principalement des marins professionnels (33 %) et des plaisanciers (21 %).

Les opérations relatives à des faits générateurs sur les floteurs sont diversifiées. Outre les réceptions d'alertes émises par des balises de détresse pour des situations indéterminées, elles se rapportent à des inquiétudes formulées par les familles de plaisanciers mais également à des demandes d'assistance suite à des avaries diverses (avarie de propulsion, démâtage, avarie de gréement, etc.).

**Typologie des événements se déroulant au sein de SRR étrangères**

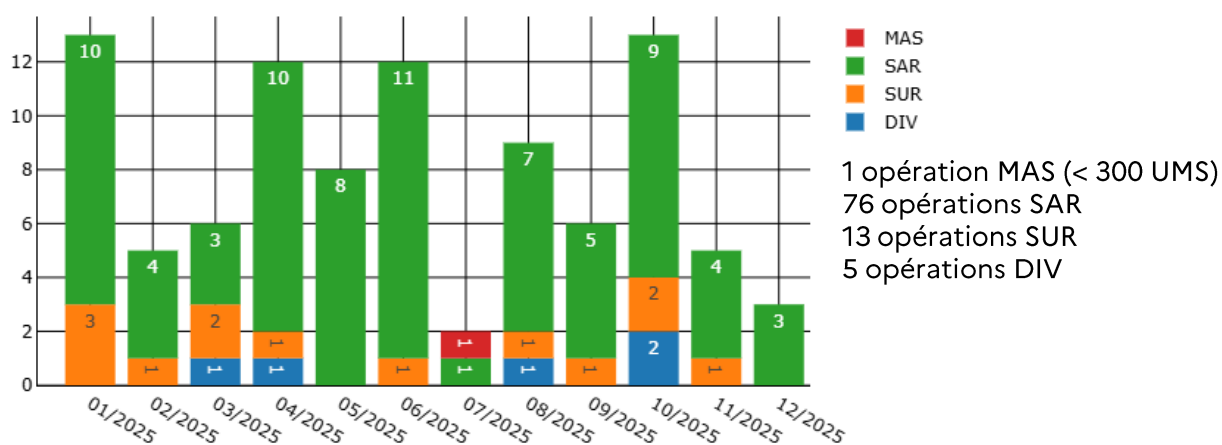


■ MAS  
■ SAR  
■ SUR  
■ DIV

13 opérations MAS (< 300 UMS)  
359 opérations SAR  
37 opérations SUR  
71 opérations DIV



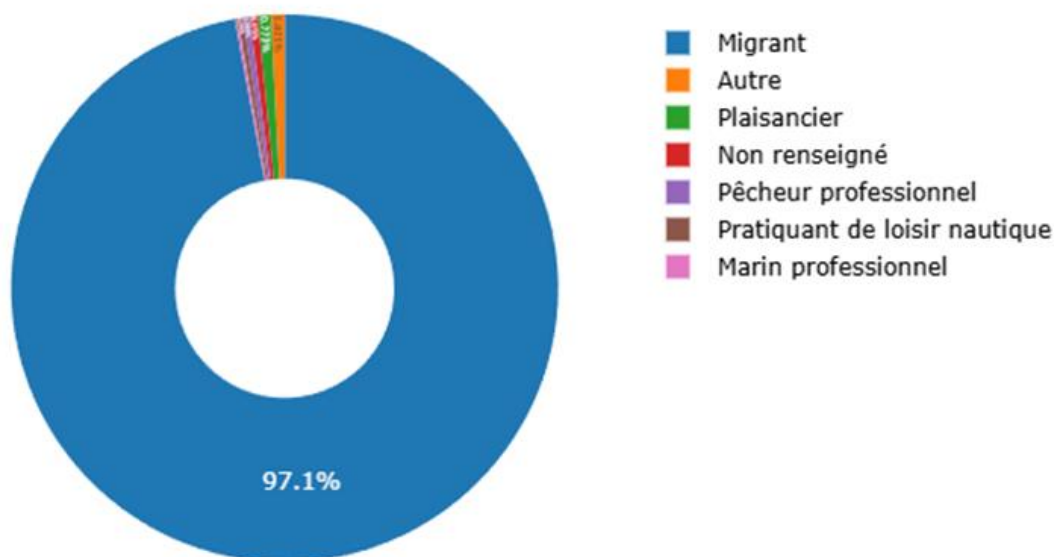
### Typologie des événements se déroulant au sein de SRR françaises



### I.2. Bilan humain des opérations en zone de responsabilité (SRR) Gris-Nez

Au total et tous événements confondus, 49 439 personnes ont été impliquées dans des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez dans sa zone de responsabilité en 2025. (+ 5,4 % par rapport à 2024).

Près de 97 % des personnes impliquées dans le total des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR sont des migrants. Plus précisément, 48 017 personnes (+ 4,5 %) ont fait l'objet d'une surveillance du CROSS lors de leur tentative de traversée de la Manche, dont 6 539 (+ 0,6 %) ont dû être secourues.



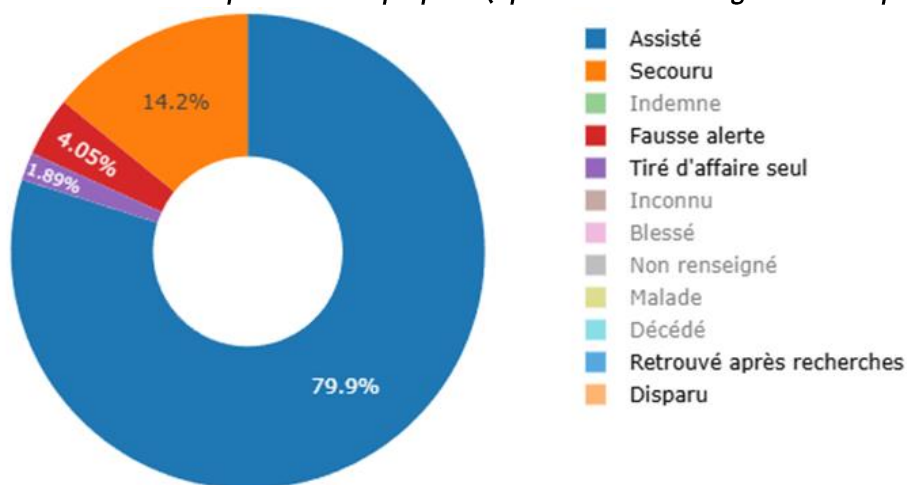
Cette proportion particulièrement élevée est à nuancer au regard de la configuration des embarcations de fortune s'engageant dans une traversée de la Manche. Elles comptent en effet plusieurs dizaines de personnes à leur bord, allant parfois jusqu'à plus de 100. En 2025, jusqu'à 114 personnes ont ainsi été comptabilisées à bord de la même embarcation.



Hors phénomène migratoire, 1 422 personnes ont été impliquées dans des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR, dont :

- 25 % de personnes secourues dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage (isolements par la marée, pratiquants de loisirs nautiques en difficulté etc.) ;
- 38 % de plaisanciers et marins professionnels assistés dans le cadre d'opérations d'assistance au navire (avarie moteur, de l'appareil à gouverner, etc.) ;
- 21 % de personnes tirées d'affaires seules ;
- 10 % de personnes impliquées dans des fausses alertes ;
- 6 % de résultats inconnus ou non renseignés.

**Résultat final sur les personnes impliquées (opérations « SAR migrants » comprises)**



Parmi les personnes impliquées dans les opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa zone de responsabilité, il y a eu :

- 234 blessées dont 186 en lien avec le phénomène migratoire ;
- 31 décédées dont 25 en lien avec le phénomène migratoire ;
- 2 disparues en lien avec le phénomène migratoire.

Les activités ayant conduit à 31 décès dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez sont :

- le phénomène migratoire (25 décès dont 6 découvertes de corps sur l'estran ou en mer) ;
- les accidents de baignade (3) ;
- les découvertes de corps non liées au phénomène migratoire (2) ;
- la chute à la mer d'un véliplanchiste en difficulté (1).

### 1.3. Bilan en SRR Gris-Nez par typologie d'opérations

Au sein de sa zone de recherche et de sauvetage, le CROSS Gris-Nez a coordonné 1 471 opérations en 2025. Parmi ces opérations, 60 % étaient liées au phénomène migratoire. Les faits générateurs relatifs aux autres opérations se caractérisent par leur grande diversité.

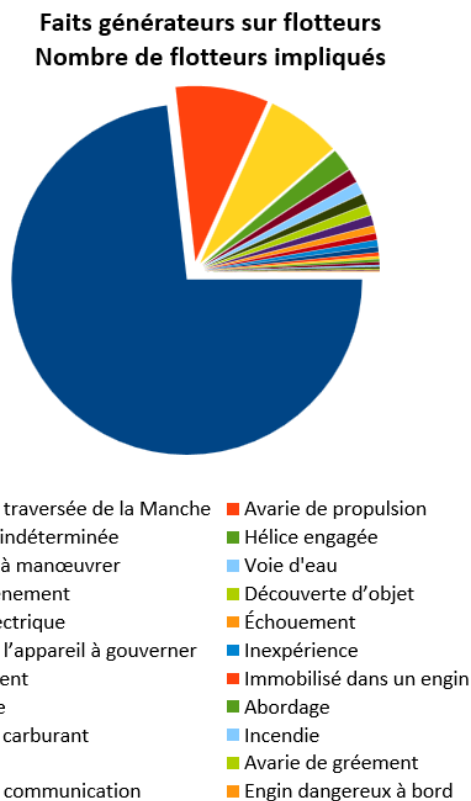
En matière de recherche et sauvetage et d'assistance aux biens, 90 % des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez ont impliqué au moins un flotteur en 2025 :



embarcations de fortune, navires de pêche et de plaisance et supports de loisirs nautiques notamment.

### 1.3.a. Principaux faits générateurs sur flotteurs en SRR Gris-Nez

| Faits générateurs sur véhicules SRR GN |        |         |
|--|--------|---------|
| Fait générateur                        | Nombre | %       |
| Tentative de traversée de la Manche    | 875    | 73,1 %  |
| Avarie de propulsion                   | 103    | 8,6 %   |
| Situation indéterminée                 | 83     | 6,9 %   |
| Hélice engagée                         | 25     | 2,1 %   |
| Difficulté à manœuvrer                 | 15     | 1,2 %   |
| Voie d'eau                             | 13     | 1,1 %   |
| Autre évènement                        | 12     | 1,0 %   |
| Découverte d'objet                     | 12     | 1,0 %   |
| Avarie électrique                      | 11     | 0,9 %   |
| Échouement                             | 8      | 0,7 %   |
| Avarie de l'appareil à gouverner       | 7      | 0,6 %   |
| Inexpérience                           | 7      | 0,6 %   |
| Chavirement                            | 6      | 0,5 %   |
| Immobilisé dans un engin               | 4      | 0,3 %   |
| Démâtage                               | 3      | 0,2 %   |
| Abordage                               | 3      | 0,2 %   |
| Panne de carburant                     | 3      | 0,2 %   |
| Incendie                               | 2      | 0,2 %   |
| Naufrage                               | 2      | 0,2 %   |
| Avarie de gréement                     | 1      | 0,1 %   |
| Avarie de communication                | 1      | 0,1 %   |
| Engin dangereux à bord                 | 1      | 0,1 %   |
| Heurt                                  | 1      | 0,1 %   |
| Total (somme)                          | 1198   | 100,0 % |



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

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.

### 1.3.b. Principaux flotteurs impliqués en SRR Gris-Nez

Le phénomène migratoire représente la majeure partie des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa zone de responsabilité. Les embarcations de fortune sont donc sur-représentées parmi les flotteurs impliqués : elles représentent près de 70 % des



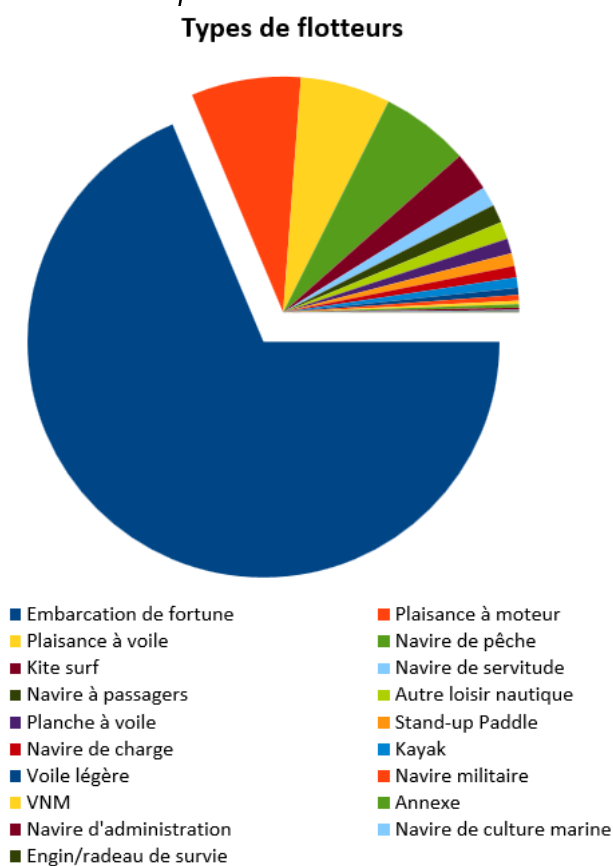
véhicules impliqués dans les opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR.

Les flotteurs liés aux activités de plaisance, à voile ou à moteur, représentent près de 15 % 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 10 % des véhicules impliqués. Phénomène migratoire exclu, ils sont à l'origine de 30 % des opérations impliquant des flotteurs. Les navires de pêche sont sur-représentés parmi les flotteurs se livrant à des activités commerciales (63 %).

Les loisirs nautiques sont à l'origine de 7 % des opérations impliquant des flotteurs (24 % phénomène migratoire exclu). Le *kite-surf* constitue le sport nautique le plus accidentogène : il représente à lui seul plus de 36 % des supports de loisirs nautiques impliqués dans des opérations, suivi par la planche à voile et le *paddle*.

| Types de véhicules impliqués<br>SRR GN |                                     |         |
|--|-------------------------------------|---------|
| Type de véhicule                       | Nombre de<br>flotteurs<br>impliqués | %       |
| Embarcations de fortune                | 869                                 | 68,7 %  |
| Plaisance à moteur                     | 95                                  | 7,5 %   |
| Plaisance à voile                      | 78                                  | 6,2 %   |
| Navire de pêche                        | 77                                  | 6,1 %   |
| Kite surf                              | 34                                  | 2,7 %   |
| Navire de servitude                    | 17                                  | 1,3 %   |
| Navire à passagers                     | 16                                  | 1,3 %   |
| Autre loisir nautique                  | 15                                  | 1,2 %   |
| Planche à voile                        | 13                                  | 1,0 %   |
| Stand-up Paddle                        | 11                                  | 0,9 %   |
| Navire de charge                       | 10                                  | 0,8 %   |
| Kayak                                  | 9                                   | 0,7 %   |
| Voile légère                           | 6                                   | 0,5 %   |
| Navire militaire                       | 5                                   | 0,4 %   |
| VNM                                    | 3                                   | 0,2 %   |
| Annexe                                 | 3                                   | 0,2 %   |
| Navire d'administration                | 2                                   | 0,2 %   |
| Navire de culture marine               | 1                                   | 0,1 %   |
| Engin/radeau de survie                 | 1                                   | 0,1 %   |
| Total                                  | 1265                                | 100,0 % |



### 1.3.c. 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 isolements par la marée (92 événements pour 402 personnes impliquées) ;



- les problèmes médicaux (34 évènements pour 37 personnes impliquées - hors migrants) ;
- les accidents de baignade (22 évènements pour 41 personnes impliquées) ;
- les accidents corporels (19 évènements pour 19 personnes impliquées - hors migrants).

### *1.3.d. Focus : les isolements par la marée*

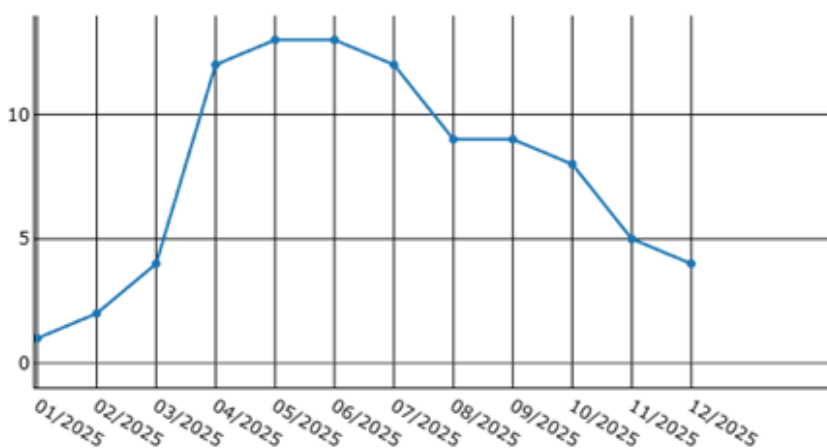
En 2025, le CROSS Gris-Nez a coordonné 92 opérations liées à des isolements par la marée pour un total de 402 personnes impliquées dont 5 personnes blessées. Parmi les personnes impliquées, on dénombre 57 % de personnes secourues, 36 % tirées d'affaire seules et 7 % impliquées dans des fausses alertes.

Les opérations liées aux isolements par la marée se sont déroulées en très grande majorité dans le département du Pas-de-Calais :

- 65 évènements dans le Pas-de-Calais (70 %) ;
- 18 évènements en Seine Maritime (20 %) ;
- 9 évènements dans la Somme (10 %).

Les isolements par la marée sont en nette augmentation par rapport à 2024 : + 46 % d'opérations et + 84% de personnes impliquées.

**Nombre d'opérations liées à des isolements par la marée par mois en 2025**



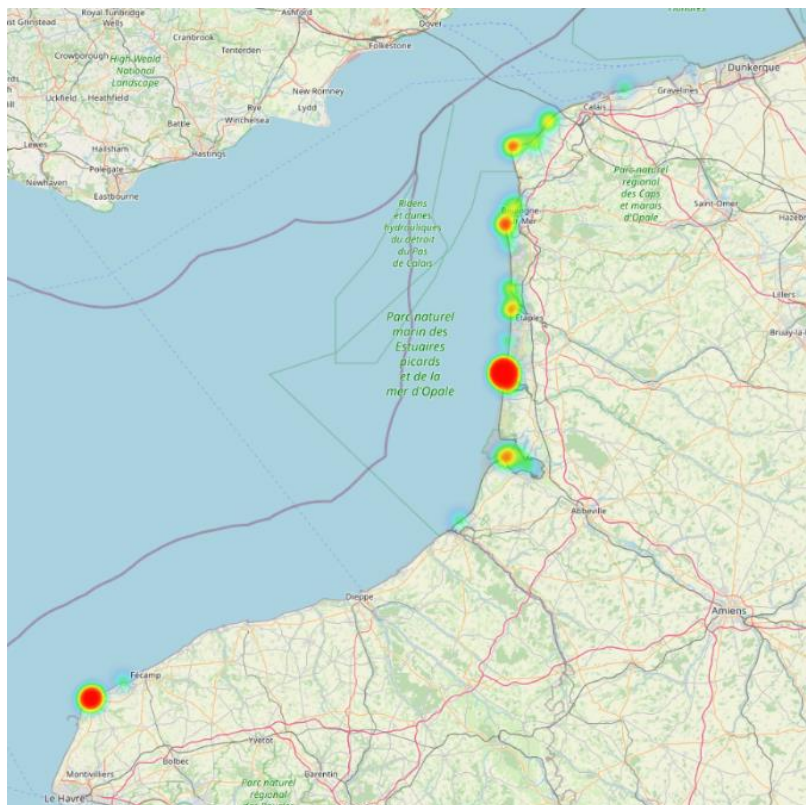
Cette augmentation est portée par la très forte hausse des isolements dans le secteur de Berck-sur-Mer et de la baie d'Authie : 41 opérations contre 11 en 2024 (+ 272%), pour un total de 254 impliqués, représentant ainsi plus de 60 % des personnes isolées par la marée dans la zone de compétence du CROSS Gris-Nez.

→ La hausse importante des isolements par la marée en Baie d'Authie a conduit à une très forte sollicitation de la station SNSM de Berck-sur-Mer qui a été engagée sur 40 % des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez le long de sa zone de recherche et de sauvetage.

Elle s'explique par une fréquentation plus importante du littoral et, surtout, par l'imprudence de certains visiteurs, qui vont parfois jusqu'à ignorer les consignes des bénévoles placés en vigie pour prévenir de tels accidents.



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



#### 1.3.e. Focus : les problèmes médicaux et accidents corporels en SRR Gris-Nez

En 2025, hors opérations liées au phénomène migratoire, le CROSS a coordonné 53 opérations nécessitant une aide médicale en mer : 34 pour problème médical et 19 pour accident corporel. 53 personnes ont été directement impliquées dans ces opérations.

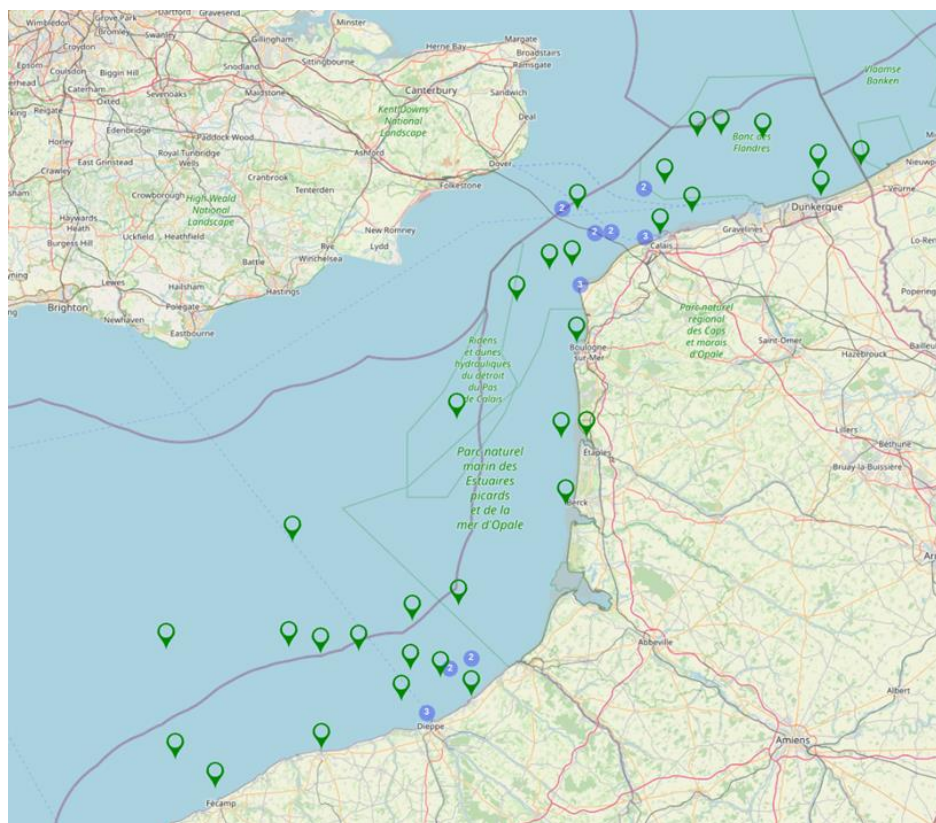
Ces évènements ont conduit à l'organisation de 28 accueils à quai, 4 évacuations médicales et 13 évacuations sanitaires. Le reste des opérations a nécessité des soins à bord sans déroutement des navires.

Les principaux mobiles impliqués dans ce type d'opérations sont les navires à passagers (14 évènements) et les navires de pêche (13 évènements).

Les marins professionnels, dont les marins pêcheurs, restent les principaux concernés avec 36 personnes impliquées (68 %). A ce titre, les 19 accidents corporels sont principalement recensés à bord des bateaux de pêche (42 %). Les autres accidents corporels surviennent à bord des navires de servitude (26 %) et des navires à passagers (16 %).



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



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

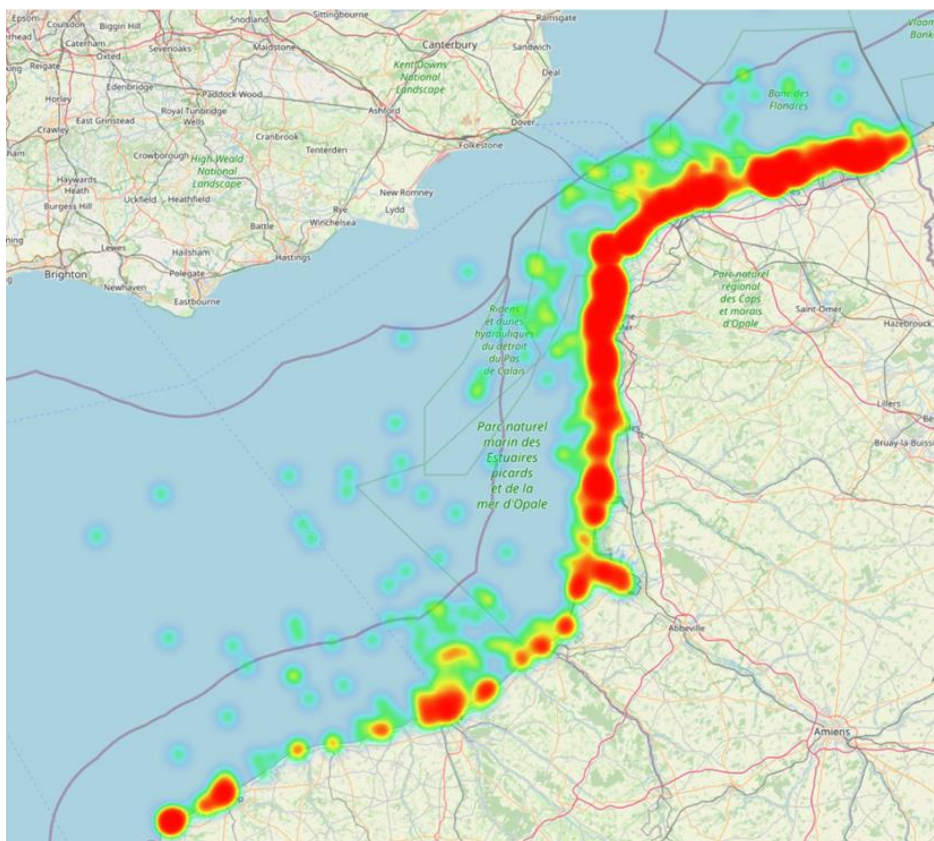
#### *1.4.a. Répartition par zone maritime*

Parmi l'ensemble des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR en 2025 :

- plus de 50 % se sont déroulées dans la bande littorale (plage et 300 m), en raison notamment des départs d'embarcations de migrants qui représentent 75 % des événements détectés dans cette zone ;
- près de 40 % sont intervenues dans les eaux territoriales, i.e. au-delà de la bande des 300 mètres mais en-deçà de 12 milles nautiques. Parmi ces opérations, environ 50 % étaient liées au phénomène migratoire ;
- seulement 2 % ont été portées à la connaissance du CROSS Gris-Nez alors qu'elles se produisaient au-delà des eaux territoriales ;
- près de 5 % ont eu lieu dans les accès portuaires et les ports (majoritairement des tentatives de traversées de la Manche).



## Carte de chaleur des opérations selon les zones maritimes



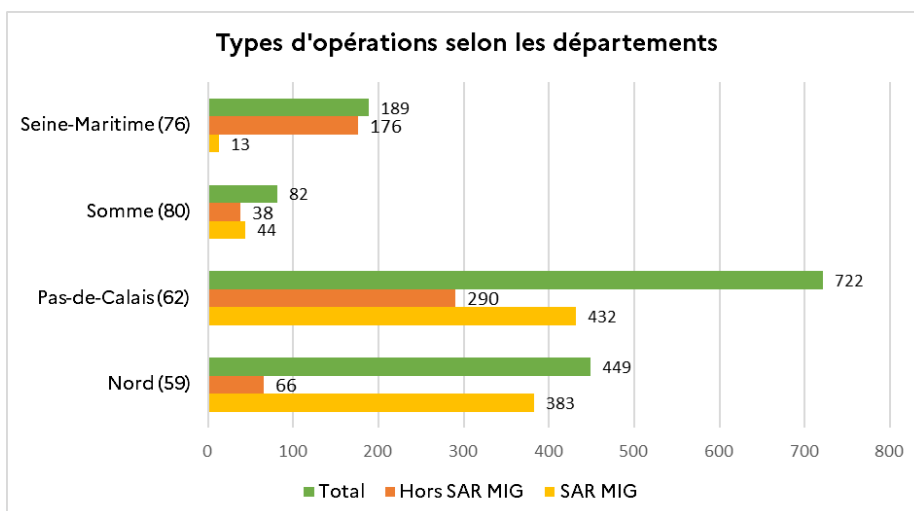
### 1.4.b. Répartition par départements

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 (50 %) 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 de la Manche, ce département concentre en outre près de la moitié des opérations non liées au phénomène migratoire (49 %).

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

- 66 opérations dans les 12 milles nautiques du Nord (59) ;
- 290 opérations dans les 12 milles nautiques du Pas-de-Calais (62) ;
- 38 opérations dans les 12 milles nautiques de la Somme (80) ;
- 176 opérations dans les 12 milles nautiques de la Seine-Maritime (76) ;
- 21 opérations au-delà des 12 milles nautiques de la mer territoriale.

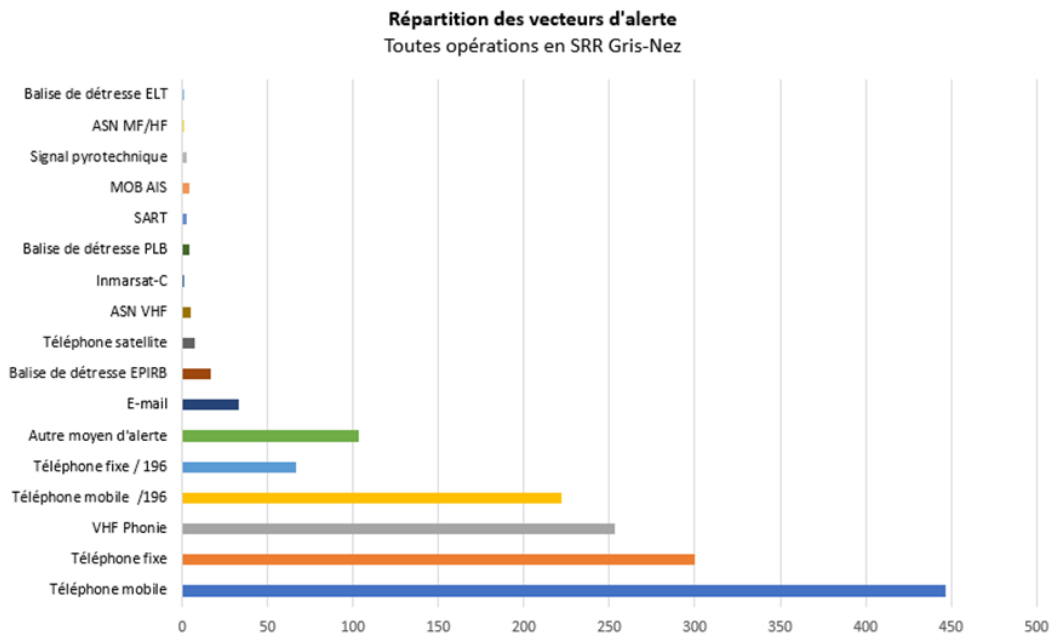


## 1.5. Moyens de transmission et d'alerte

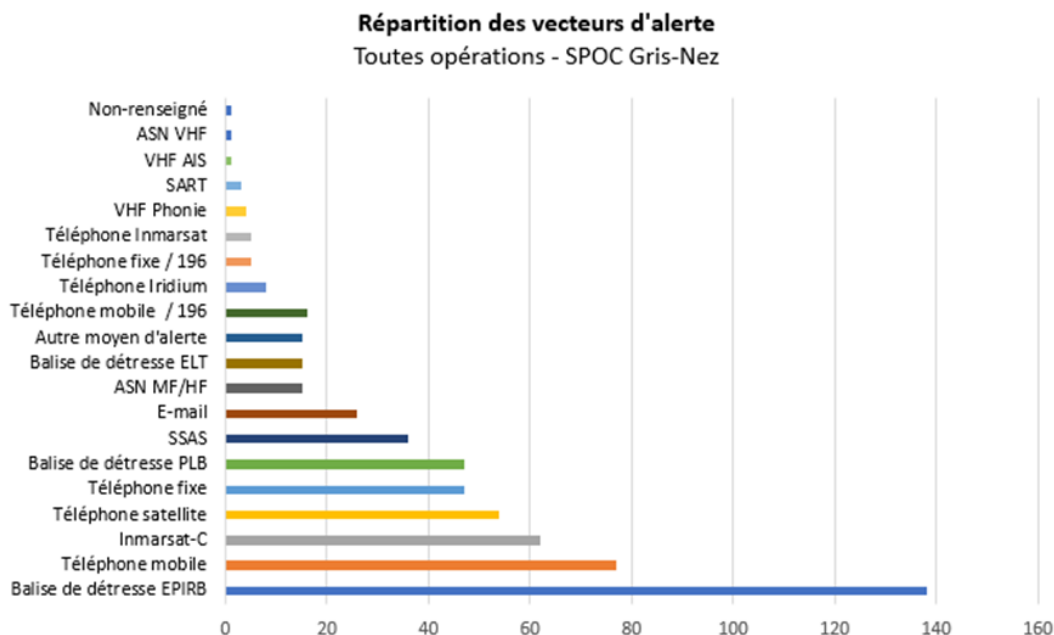
Les moyens de transmission et d'alerte utilisés diffèrent, de manière évidente, selon la localisation du requérant et le lieu de l'incident :

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

### *1.5.a. Moyens de transmission et d'alerte dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez*



### *1.5.b. Moyens de transmission et d'alerte en dehors de la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez*



## I.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 3 parties :

- le total des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez au sein de sa SRR ;
- les opérations liées au phénomène migratoire ;
- les opérations non liées au phénomène migratoire.

Point méthodologique : le bilan des moyens d'intervention est effectué à l'aune du nombre de missions réalisées (i.e. nombre d'engagements d'un moyen par le CROSS Gris-Nez). Attention : un même moyen peut être engagé à plusieurs reprises - et par conséquent réaliser plusieurs missions - au sein d'une même opération.

### *1.6.a. Bilan des moyens d'intervention mobilisés : toutes opérations confondues*

Toutes opérations locales confondues, les principaux moyens nautiques et aériens engagés par le CROSS Gris-Nez dans sa zone de recherche et de sauvetage sont ceux de la Marine nationale.

Cette surreprésentation des moyens de la Marine nationale et des administrations concourant à l'action de l'Etat en mer (AEM) s'explique par leur participation au dispositif prépositionné pour la sauvegarde de la vie humaine en mer mis en place par le préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord pour faire face aux tentatives de traversées de la Manche par des embarcations de migrants.

| <b>MOYENS <u>AÉRIENS</u> ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b>      |          |        |
|--|----------|--------|
| <b>TOTAL OPÉRATIONS (SAR, SAR MIG, MAS, DIV)</b>                       |          |        |
| Autorité   | Missions | %      |
| Autre autorité<br>(Avions affrétés par le ministère<br>de l'Intérieur) | 167      | 38,7%  |
| Marine nationale   | 126      | 29,2 % |
| Affaires maritimes<br>(Drone Schiebel S-100)                           | 84       | 19,5 % |
| Sécurité civile  | 22       | 5,1 %  |
| Gendarmerie nationale  | 12       | 2,8 %  |
| Administration étrangère   | 11       | 2,6 %  |
| Douanes  | 8        | 1,9 %  |
| Non-renseigné  | 1        | 0,2 %  |
| Total  | 431      | 100 %  |



| <b>MOYENS NAUTIQUE ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b> |          |        |
|---|----------|--------|
| <b>TOTAL OPÉRATIONS (SAR, SAR MIG, MAS, DIV)</b>            |          |        |
| Autorité  | Missions | %      |
| Marine nationale  | 939      | 46,7%  |
| SNSM  | 390      | 19,4 % |
| Gendarmerie maritime  | 207      | 10,3 % |
| SDIS  | 155      | 7,7 %  |
| Douane  | 96       | 4,8 %  |
| Non renseigné   | 75       | 3,7 %  |
| Gendarmerie nationale                                       | 71       | 3,5 %  |
| Affaires maritimes  | 33       | 1,6 %  |
| Armateur  | 19       | 0,9 %  |
| Privé / particulier   | 19       | 0,9 %  |
| Pilotage maritime   | 2        | 0,1 %  |
| Autre autorité  | 2        | 0,1%   |
| Administration étrangère                                    | 1        | 0,0 %  |
| Police nationale / municipale                               | 1        | 0,0 %  |
| Autorité portuaire  | 1        | 0,0 %  |
| Proche / famille  | 1        | 0,0 %  |
| Mairie / collectivité                                       | 0        | 0,0 %  |
| Total   | 2012     | 100 %  |

### *1.6.b. Bilan des moyens d'intervention mobilisés: opérations « SAR migrants »*

Dans le cadre des opérations liées au phénomène migratoire, l'hélicoptère *Dauphin* de service public de la Marine nationale « *Rescue Guépard Whiskey* », est le principal moyen aérien engagé par le CROSS dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage. L'avion « *Action Air Environnement* » affrété par la police aux frontières (PAF) et le drone *Schiebel S-100* sont les principaux moyens aériens engagés par le CROSS pour relocaliser les embarcations et réaliser des points de situation en l'attente de l'arrivée des moyens nautiques.

Les moyens nautiques engagés par le CROSS dans le cadre des opérations liées au phénomène migratoire sont principalement ceux concourant au dispositif prépositionné pour la sauvegarde de la vie humaine en mer mis en place par le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord.

Le CROSS a eu recours à la SNSM pour environ 16 % des opérations liées au phénomène migratoires, notamment pour les opérations les plus complexes impliquant le sauvetage de nombreuses victimes et naufragés.

| <b>MOYENS AÉRIENS ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b> |          |        |
|--|----------|--------|
| <b>OPÉRATIONS SAR MIGRANTS</b>                             |          |        |
| Autorité   | Missions | %      |
| Autre autorité<br>(Avions affrétés par le ministère)       | 163      | 53,3 % |



|  |     |         |
|--|-----|---------|
| de l'Intérieur)                              |     |         |
| Affaires maritimes<br>(Drone Schiebel S-100) | 75  | 24,5 %  |
| Marine nationale                             | 50  | 16,3 %  |
| Administration étrangère                     | 9   | 2,9 %   |
| Douane                                       | 4   | 1,3 %   |
| Gendarmerie nationale                        | 4   | 1,3 %   |
| Non-renseigné                                | 1   | 0,3 %   |
| Sécurité civile                              | 0   | 0,0 %   |
| Total  | 306 | 100,0 % |

| MOYENS NAUTIQUES ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ |          |         |
|---|----------|---------|
| OPÉRATIONS SAR MIGRANTS                               |          |         |
| Autorité  | Missions | %       |
| Marine nationale                                      | 859      | 57,4 %  |
| Gendarmerie maritime                                  | 194      | 13,0 %  |
| SNSM  | 168      | 11,2 %  |
| Douane  | 89       | 5,9 %   |
| Gendarmerie nationale                                 | 67       | 4,5 %   |
| SDIS  | 60       | 4,0 %   |
| Non-renseigné   | 27       | 1,8 %   |
| Affaires maritimes                                    | 25       | 1,7 %   |
| Armateur  | 3        | 0,2 %   |
| Privé / particulier                                   | 1        | 0,1 %   |
| Pilotage maritime                                     | 1        | 0,1 %   |
| Autre autorité  | 1        | 0,1 %   |
| Administration étrangère                              | 1        | 0,1 %   |
| Police nationale / municipale                         | 0        | 0,0 %   |
| Autorité portuaire                                    | 0        | 0,0 %   |
| Proche / famille                                      | 0        | 0,0 %   |
| Mairie / collectivité                                 | 0        | 0,0 %   |
| Total   | 1496     | 100,0 % |

### *1.6.c. Bilan des moyens d'intervention mobilisés : hors opérations « SAR migrants »*

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 bateaux légers de sauvetage des SDIS et des bâtiments de la Marine nationale.



| <b>MOYENS <u>AÉRIENS</u> ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b>      |            |                |
|--|------------|----------------|
| <b><u>HORS SAR MIGRANTS</u></b>  |            |                |
| Autorité   | Missions   | %              |
| Marine nationale   | 76         | 60,8 %         |
| Sécurité civile  | 22         | 17,6 %         |
| Affaires maritimes   | 9          | 7,2 %          |
| Gendarmerie nationale  | 8          | 6,4 %          |
| Douane   | 4          | 3,2 %          |
| Autre autorité<br>(avions affrétés par le ministère<br>de l'Intérieur) | 4          | 3,2 %          |
| Administration étrangère   | 2          | 1,6 %          |
| Non-renseigné  | 0          | 0,0 %          |
| <b>Total</b>   | <b>125</b> | <b>100,0 %</b> |

| <b>MOYENS <u>NAUTIQUES</u> ENGAGÉS PAR LE CROSS EN SRR GRIS-NEZ</b> |            |                 |
|---|------------|-----------------|
| <b><u>HORS SAR MIGRANTS</u></b>                                     |            |                 |
| Autorité  | Missions   | %               |
| SNSM  | 222        | 43 %            |
| SDIS  | 95         | 18,4 %          |
| Marine nationale  | 80         | 15,5 %          |
| Non-renseigné   | 48         | 9,3 %           |
| Gendarmerie maritime  | 13         | 2,5 %           |
| Privé / particulier   | 18         | 3,5 %           |
| Armateur  | 16         | 3,1 %           |
| Affaires maritimes  | 8          | 1,56 %          |
| Douane  | 7          | 1,4 %           |
| Gendarmerie nationale   | 4          | 0,8 %           |
| Pilotage maritime   | 1          | 0,2 %           |
| Autre autorité  | 1          | 0,2 %           |
| Police nationale / municipale                                       | 1          | 0,2 %           |
| Autorité portuaire  | 1          | 0,2 %           |
| Proche / famille  | 1          | 0,2 %           |
| Mairie / collectivité   | 0          | 0,0 %           |
| Administration étrangère  | 0          | 0,0 %           |
| <b>Total</b>  | <b>516</b> | <b>100,00 %</b> |



## I.7. Faits opérationnels marquants

### *I.7.a. Isolements par la marée : 27 personnes secourues à Berck-sur-Mer le 1<sup>er</sup> mai 2025*

Le 1<sup>er</sup> mai 2025 aux alentours de midi, le CROSS Gris-Nez est alerté par un bénévole de la vigie de la Baie d'Authie (62) du fait qu'un groupe d'environ 30 personnes, dont des enfants, est isolé par la marée sur un banc de sable devant Berck-sur-Mer. La mer monte rapidement (coefficient de marée : 96).

Le CROSS Gris-Nez engage un VSAV du SDIS 62 et l'aéroglysieur *SNS 4-A01 Maxime Touchais* de la station SNSM de Berck-sur-Mer pour sauvetage. Arrivé rapidement sur zone, l'aéroglysieur procède pendant 30 minutes à de multiples norias pour secourir les personnes prises au piège par la marée montante et les ramener en lieu sûr. Au total, 27 personnes et 1 chien ont été secourus par les bénévoles de la station SNSM de Berck-sur-Mer.

Une grande imprudence est à l'origine de cette opération de sauvetage. Les personnes secourues avaient ignoré les avertissements des bénévoles de la vigie de la Baie d'Authie quant au danger représenté par la marée montante et au risque d'isolement sur le banc de sable.

### *I.7.b. Accident de baignade : 3 enfants emportés par une lame le 02 août 2025*

Le 02 août 2025 dans l'après-midi, le CROSS Gris-Nez est alerté par un témoin du fait que 3 enfants ont été emportés par une lame durant leur baignade par état de mer niveau 3 devant la plage de Gravelines (59). Après avoir diffusé un message « *mayday relay* » sur canal 16 radiophonique (VHF), le CROSS Gris-Nez engage de nombreux moyens nautiques, terrestres et aériens pour sauvetage :

- semi-rigide et véhicule du poste de secours de la plage de Gravelines ;
- véhicule SMUR 59 ;
- patrouilles terrestres de gendarmerie, police et du SDIS 59 avec déploiement de drones ;
- bateaux légers de secours du centre d'incendie et de secours de Gravelines ;
- semi-rigide *SNS 7-035 Reuze* de la station SNSM de Dunkerque ;
- vedette *SNS 276 Notre-Dame-des-Flandres* de la station SNSM de Gravelines ;
- hélicoptère *Dauphin « Rescue Guépard Whiskey »* de la Marine nationale.

Deux des enfants impliqués parviennent à revenir sur la plage par leurs propres moyens et sont pris en charge par les secours à terre. Le CROSS Gris-Nez coordonne un important dispositif de sauvetage pour rechercher et secourir le 3<sup>ème</sup> enfant : 5 moyens nautiques, 1 hélicoptère et 2 drones, auxquels s'ajoutent des patrouilles terrestres de la gendarmerie, de la police et des pompiers. L'ensemble des acteurs impliqués recherche l'enfant pendant plusieurs heures, sans résultat. L'enfant de 13 ans est finalement porté disparu en fin de journée. Son corps est retrouvé 3 jours plus tard.



### *1.7.c. Accidents de plongée : 3 opérations simultanées au large de Dieppe le 09 août 2025*

Le 09 août 2025, le CROSS Gris-Nez est avisé en l'espace de 15 minutes de 3 accidents de plongée au large de Dieppe. Bien que simultanés, ces accidents de plongée concernent des supports de plongée distincts :

- un plongeur n'ayant pas effectué ses paliers lors de la remontée ;
- une plongeuse prise de violentes douleurs dorsales à l'issue de sa plongée ;
- un support de plongée en panne et à la dérive ayant perdu sa palanquée de 3 plongeurs.

Le CROSS initie des conférences médicales avec le SAMU de coordination médicale et maritime (SCMM) du Havre (76) pour assurer la prise en charge adaptée des deux plongeurs. En parallèle, le CROSS Gris-Nez engage plusieurs moyens pour faire face à ces 3 opérations :

- la vedette SNS 209 *Président Fortini* de la station SNSM du Tréport et l'hélicoptère *Dauphin* « *Rescue Guépard Whiskey* » de la Marine nationale pour recherche et sauvetage de la palanquée perdue parallèlement à la diffusion d'un message « *mayday relay* » sur canal d'urgence (VHF 16) ;
- l'hélicoptère « *Dragon 76* » de la Sécurité civile pour l'évacuation du plongeur vers le caisson hyperbare de l'hôpital de Lille, une fois celui-ci arrivé à quai.

Finalement, les 2 plongeurs ont été accueillis à quai par les services compétents et ont bénéficié d'une prise en charge médicale adaptée à leurs pathologies.

La palanquée a quant à elle été retrouvée saine et sauve par un navire de pêche présent sur zone et alerté par le message « *mayday relay* ». Elle a été transbordée à bord de son support de plongée qui, ayant réussi à redémarrer son moteur, a pu la ramener à quai en sécurité.

### *1.7.d. Tentative de traversée liée au phénomène migratoire : naufrage d'une embarcation et sauvetage de 94 personnes les 05 et 06 novembre 2025*

Entre le 05 novembre à 21h55 et le 06 novembre 2025 à 13h00, le CROSS Gris-Nez coordonne 13 opérations de recherche et de sauvetage dont 11 opérations liées aux tentatives de traversée de la Manche. Dans la matinée du 06 novembre 2025, il engage le navire affrété de recherche et sauvetage *Minck* pour sécuriser la 9<sup>ème</sup> embarcation de migrants ayant pris la mer ce jour-là. Peu de temps après l'arrivée du *Minck* sur zone, l'embarcation de migrants fait naufrage.

En complément de la diffusion d'un message « *mayday relay* » sur canal VHF 16, le CROSS Gris-Nez engage de multiples moyens nautiques et aériens pour prêter renfort au *Minck* dans la recherche et le sauvetage des nombreuses personnes à la mer :

- la vedette SNS 276 *Notre-Dame-des-Flandres* de la station SNSM de Gravelines ;
- le semi-rigide d'intervention du remorqueur (RIAS) *VB Abeille Normandie* ;
- l'embarcation du peloton de sûreté maritime et portuaire de Dunkerque *ESMP 04* ;
- l'hélicoptère *Dauphin* de service public « *Rescue Guépard Whiskey* » de la Marine nationale.



En parallèle de la recherche et du sauvetage des naufragés, le CROSS engage une équipe du SMUR maritime de Boulogne-sur-Mer par l'intermédiaire du SCMM 76. L'équipe médicale est projetée par l'hélicoptère « *Rescue Guépard Whiskey* » à bord du *Minck*, désigné point de rassemblement des victimes.

Au cours de cette opération, 94 personnes ont été secourues par les différents moyens nautiques et aériens engagés par le CROSS Gris-Nez dans le cadre d'une opération complexe à coordonner. Toutes ont été débarquées au port de Dunkerque pour être prises en charge par les services de l'Etat à terre.

En plus des opérations de sauvetage, des recherches par moyens aériens et nautiques ont été coordonnées par le CROSS dans la zone du naufrage en tenant compte des modèles de dérive du jour. Une fois la zone blanchie, le Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, directeur des opérations de secours (DOS) en mer, a décidé d'arrêter les recherches compte tenu de leur résultat infructueux. A l'issue de l'opération, le signalement d'une possible disparition a été rapportée au CROSS, sans qu'elle ne puisse toutefois être vérifiée.

## 1.8. Conclusion du bilan des opérations de recherche et sauvetage

En 2025, le nombre total d'opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez enregistre une légère hausse (+ 4,8 %) pour s'établir à 2 046. Cette tendance à la hausse est portée par la nette augmentation du nombre d'opérations locales non liées au phénomène migratoire (+ 25 %) et des opérations internationales (+ 5,1 %). A l'inverse, les opérations liées au phénomène migratoire sont en léger recul (- 6 %), du fait des conditions météorologiques défavorables en fin d'année 2025.

Malgré la forte diminution du nombre de personnes décédées (- 65%), les tentatives de traversées de la Manche demeurent très dangereuses, comme en témoigne le nombre toujours plus élevé de personnes à bord des embarcations et la multiplication des *taxi-boats*, à l'origine de phases d'embarquement particulièrement risquées.

Les opérations locales liées aux tentatives de traversées de la Manche représentent toujours la majeure partie des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez (43 %). La part des opérations locales non liées au phénomène migratoire a nettement augmenté pour atteindre 29 % en 2025 (contre 24 % en 2024). Les opérations internationales représentent quant à elles 28 % des opérations enregistrées par le CROSS Gris-Nez en 2025 (chiffre stable par rapport à 2024).

## **II. Bilan de la mission surveillance de la navigation maritime (SURNAV)**

### II.1. Rappel des objectifs réglementaires spécifiques à la zone de surveillance de la navigation maritime de Gris-Nez

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 : suivi du trafic maritime, services de trafic maritime et service d'assistance maritime.

### *II.2.a. Statistiques relatives au trafic maritime dans la partie française du détroit du Pas de Calais*

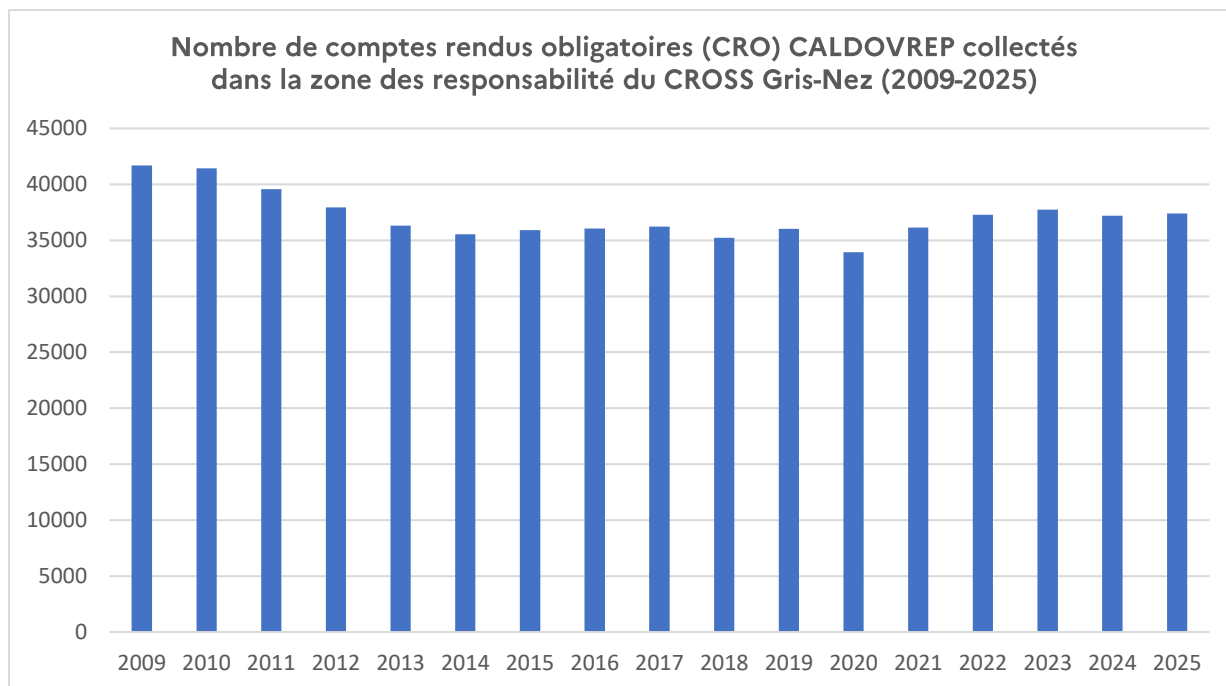
Le système de rapport obligatoire *Calais/Dover report* (CALDOVREP), prévu par la résolution MSC.85(70) du 07/12/1998 relative aux systèmes des rapports obligatoires des navires, implique que tous les navires d'une jauge brute supérieure à 300 UMS transitant dans la voie nord-est du dispositif de séparation du trafic (DST) du détroit 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 2025, ce sont 37 402 (+ 217 par rapport à 2024) navires d'une jauge brute supérieure à 300 UMS qui ont emprunté la voie montante (nord-est) du DST du Pas de Calais, soit une moyenne de 102 navires / jour (stable par rapport à 2024). De fait, la massification des navires de transport maritime (en particulier des porte-conteneurs) a pour corollaire la stabilisation (voire légère diminution) du nombre de navires empruntant le détroit du Pas de Calais.

A titre d'information, la Garde-côtes britannique a collecté 37 596 CRO du système CALDOVREP en 2024 dans sa zone de responsabilité couvrant la voie descendante du DST du Pas de Calais, soit un volume comparable à ce qui est constaté en zone française.

Au total donc, ce sont environ 75 000 navires d'une jauge brute > 300 UMS qui transitent annuellement dans le détroit du Pas de Calais (toutes voies de circulation confondues), soit une moyenne de 200 navires / jour.





Parallèlement, les comptes rendus obligatoires relatifs au système d'Europe occidentale de rapport des navires pétroliers (*Western european tanker reporting system – WETREP*) concernent tous les navires pétroliers 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.

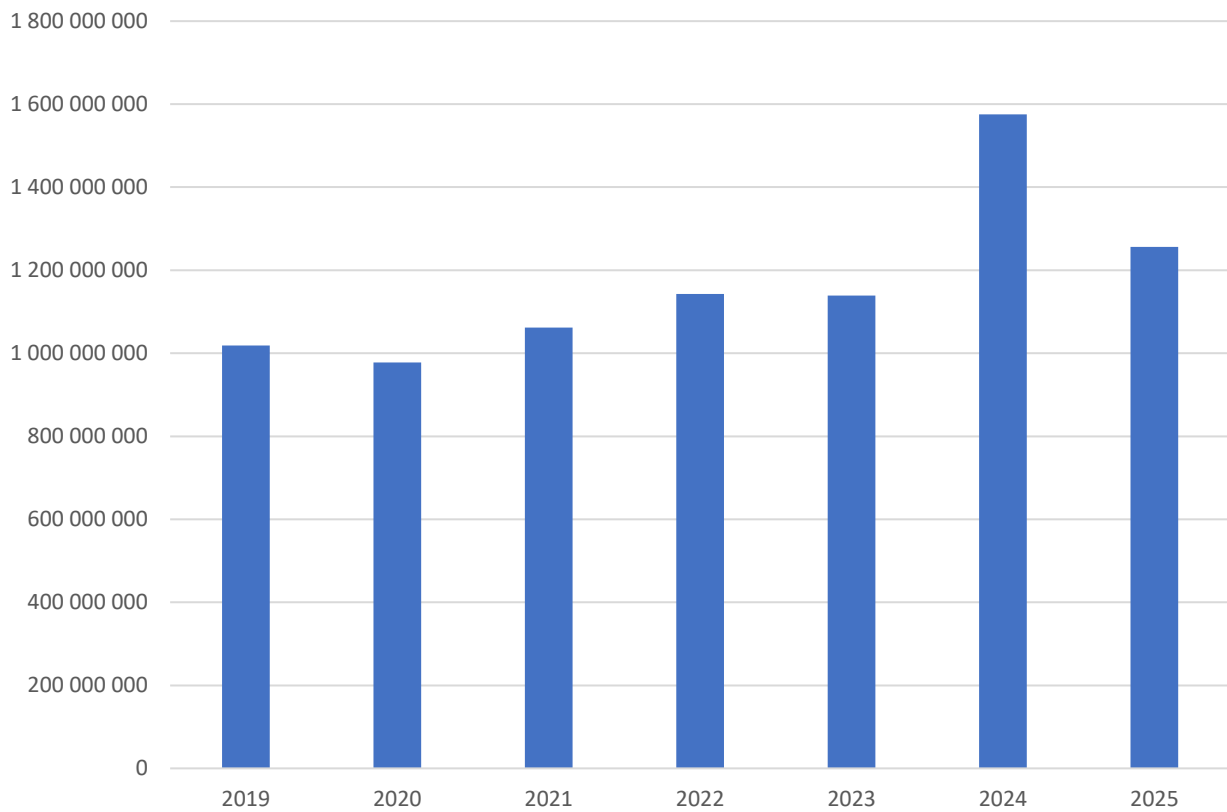
Ces navires doivent se signaler en entrée, en changement de route et en sortie de la zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) d'Europe occidentale. En 2025, le CROSS Gris-Nez a recueilli 278 CRO WETREP (+ 5,3 % par rapport à 2024).

Enfin, il convient de mentionner les 1 806 messages (1 637 en 2024, + 10,32 %) des officiers commandant les navires transportant des hydrocarbures qui sont tenus, 06 heures avant l'entrée dans les eaux territoriales françaises, d'adresser au préfet maritime (par le CROSS Gris-Nez) la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales, la position, la route, la vitesse du navire et la nature du chargement.

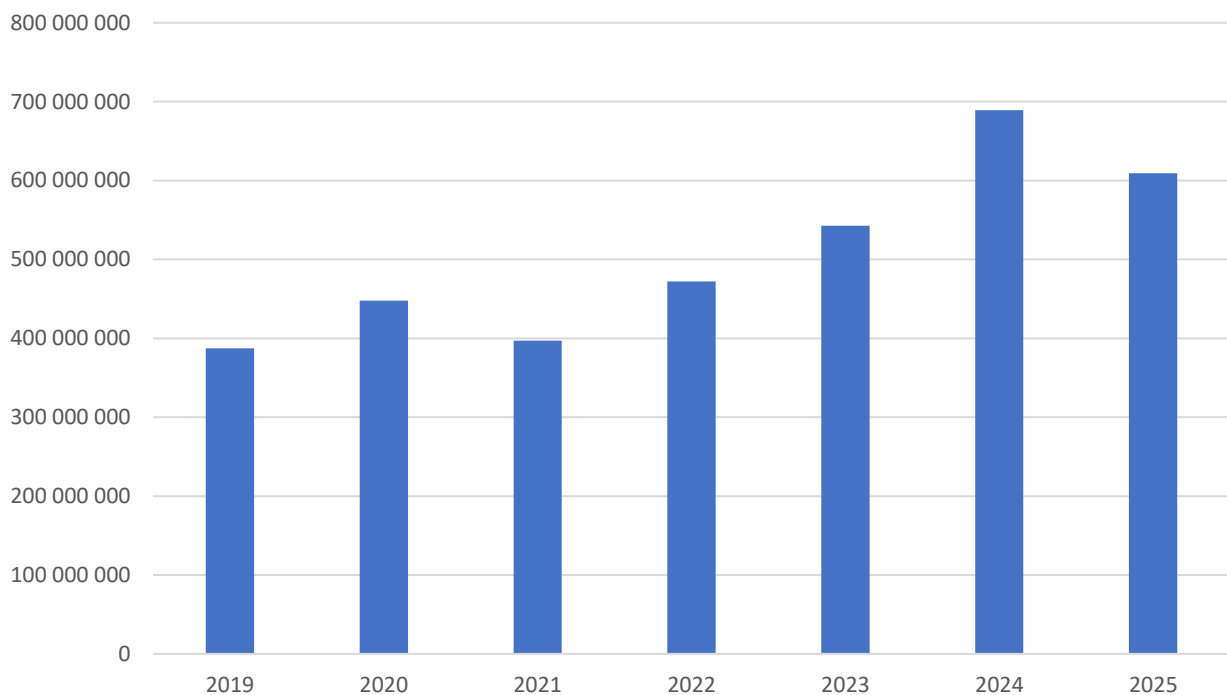
Le volume des marchandises transportées par les navires soumis aux différents comptes rendus obligatoires (CRO) en vigueur dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez est en baisse avec 1,256 milliard de tonnes de marchandises déclarées par les navires en 2025 (- 20,25 % par rapport à 2024) dont 609,2 millions de tonnes de marchandises dangereuses (- 11,60 % par rapport à 2024).



**Quantité de marchandises (tonnes) transportées par les navires soumis aux comptes rendus obligatoires en zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez (2019-2025)**

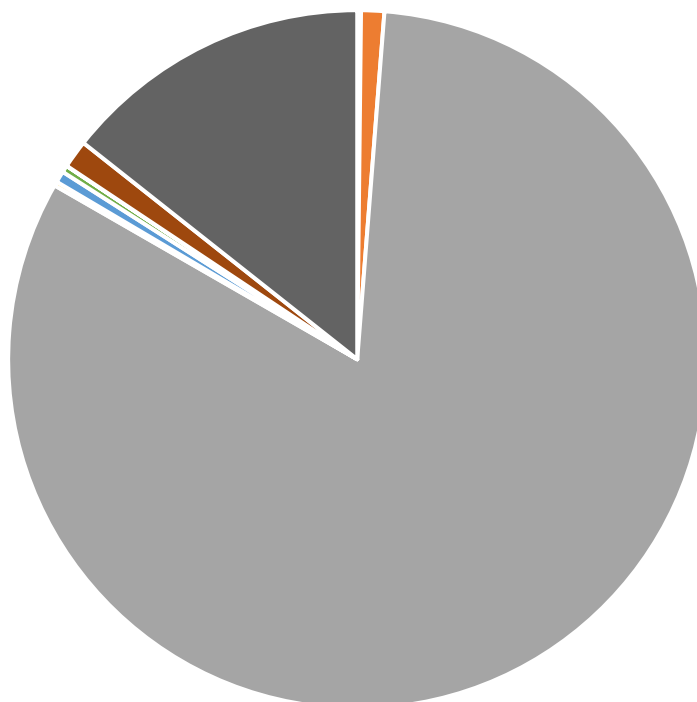


**Parmi le total de de marchandises transportées, quantité (tonnes) de marchandises dangereuses transportées par les navires soumis aux comptes rendus obligatoires en zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez (2019-2025)**



Sur la base de la classification du code international maritime des matières dangereuses (*International maritime dangerous goods code – IMDG*), 82 % des marchandises dangereuses ayant transité dans la voie nord-est du DST du Pas de Calais en 2025 étaient des liquides inflammables.

Répartition des marchandises dangereuses ayant transité dans la voie nord-est du DST du Pas de Calais en 2025



- Classe OMI 1 (explosifs)
- Classe OMI 2 (gaz)
- Classe OMI 3 (liquides inflammables)
- Classe OMI 4 (solides inflammables)
- Classe OMI 5 (oxydants)
- Classe OMI 6 (toxiques et infectieux)
- Classe OMI 7 (radioactifs)
- Classe OMI 8 (corrosifs)
- Classe OMI 9 (divers)

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

Dans sa zone de responsabilité, le CROSS Gris-Nez assure une surveillance particulière pour certains navires au regard de la sensibilité de leur profil ou de leur cargaison. Cette démarche a concerné en 2025 :

- 146 convois de remorquage (133 en 2024) ;
- 73 navires transportant des matières radioactive (98 en 2024) ;
- 196 navires de guerre (181 en 2024) ;
- 298 navires à grand tirant d'eau (346 en 2024) ;
- 741 navires à passagers (667 en 2024) en plus de l'ensemble des navires transbordeurs sur lignes régulières Calais/Dunkerque/Douvres ;



- 349 pilotines ayant escorté un ou plusieurs nageur(s) traversant la Manche du Royaume-Uni vers la France (309 en 2024).

En 2025, le CROSS Gris-Nez a autorisé et surveillé le mouillage de 232 navires (137 en 2024) dans sa zone de compétence, principalement aux abords des ports de Fécamp, Dieppe, Le Tréport et Boulogne-sur-Mer. Les mouillages à motif commercial dans les zones d'attente portuaire de Calais et Dunkerque sont autorisées et surveillées par les services de trafic maritime (STM) des capitaineries de ces 2 ports.

Enfin, c'est au nom du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, responsable de l'ordre public en mer, que les officiers du CROSS Gris-Nez sont habilités à constater les infractions par les navires aux règles de circulation maritime et/ou de rapport obligatoire. Au total, 8 infractions (contre 7 en 2024) ont été constatées en 2025. Les procès-verbaux et éléments du dossier d'infraction ont été communiqués à la Procureure de la République près le Tribunal maritime du Havre pour suite à donner.

### *II.2.c. Activité liée aux services de trafic maritime (STM)*

Conformément à l'art. 11 du décret n° 2011-2108 du 30/12/2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime, « le service de trafic maritime côtier assure un service d'information et un service d'assistance à la navigation ».

A l'origine, les services de trafic maritime (STM) sont prévus par la règle 12 du chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) qui leur assigne 3 objectifs devant garantir :

- la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- la sécurité et l'efficacité de la navigation ;
- la protection du milieu marin, des zones côtières adjacentes, des lieux de travail et des installations au large contre les effets défavorables éventuels du trafic maritime.

Les gouvernements ayant ratifié la convention SOLAS s'engagent à mettre en place un STM « lorsque, à leur avis, le volume du trafic ou le degré de risque justifient ces services » et doivent alors « appliquer les directives élaborées par l'OMI » (règle 12, chapitre V, SOLAS). A ce titre, c'est la résolution A.1158(32) relative aux lignes directrices révisées<sup>1</sup> sur les services de trafic maritime adoptée le 15/12/2021 par l'Assemblée de l'OMI qui est mise en œuvre par tous les États ayant décidé la création de STM. Ces services sont ainsi définis par la résolution A.1158(32) :

« Les services de trafic maritime désignent les services mis en œuvre par un gouvernement avec la capacité d'interagir avec le trafic maritime et de répondre aux situations en évolution dans une zone STM. »

Auparavant, la résolution A.857(20) de l'OMI distinguait 3 types de services fournis par les STM :

- service d'information de la navigation (*navigation information service – NIS*) ;
- service d'assistance à la navigation (*navigation assistance service – NAS*) ;
- service d'organisation du trafic (*traffic organisation service – TOS*).

<sup>1</sup> La résolution A.857(20) du 27/11/1997 relative aux lignes directrices sur les services de trafic maritime est abrogée par la résolution de 2021.



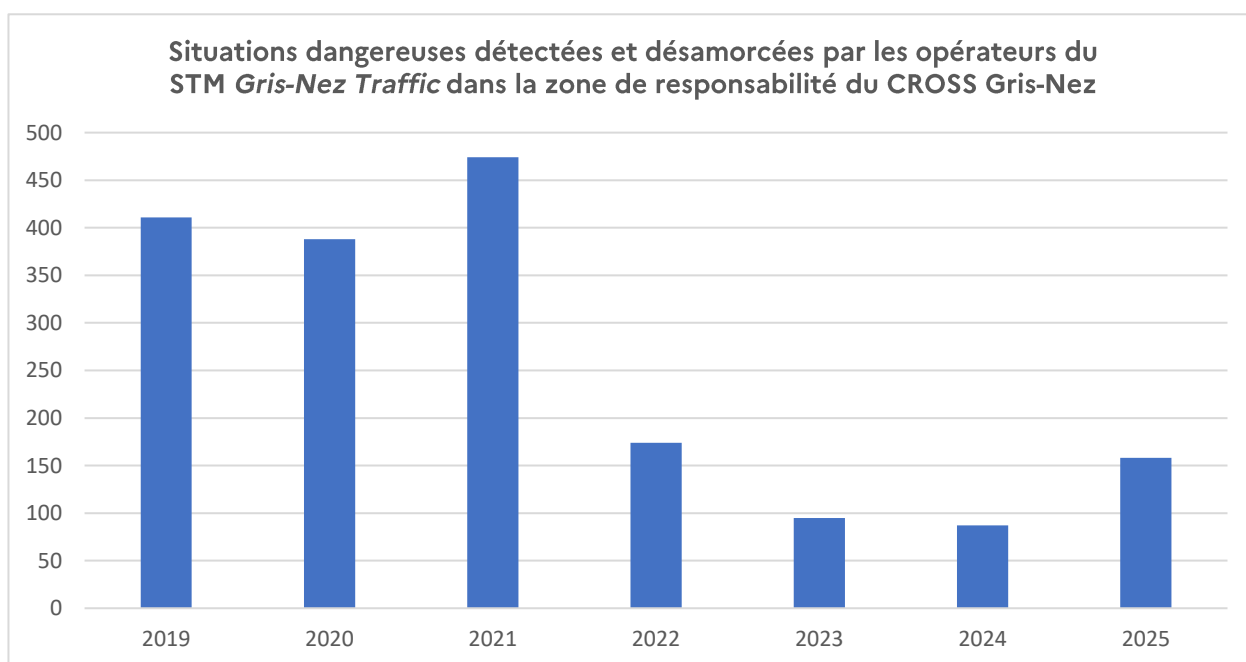
Cette typologie n'est plus en vigueur depuis la résolution A.1158(32) qui y a substitué les 3 catégories de services synthétisées dans le tableau ci-dessous.

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b>Services de trafic maritime</b> | Diffusion d'informations opportunes et pertinentes sur les facteurs qui peuvent influencer les mouvements des navires et aider à la prise de décision à bord. |
|                                    | Surveiller et gérer le trafic maritime pour assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements des navires.   |
|                                    | Répondre aux situations dangereuses qui se développent.   |

Par son rôle de service de trafic maritime (STM), le CROSS Gris-Nez (*Gris-Nez Traffic*) a détecté et désamorcé dans sa zone de responsabilité 158 situations dangereuses (contre 87 en 2024), i.e. des situations qui auraient pu conduire à un presque-accident ou un accident. Dans le détail, il s'agit de :

- 53 situations rapprochées (distance avant collision < 0,5 mille nautique et temps avant collision < 10 minutes) contre 12 en 2024 ;
- 17 situations anticipées (distance avant collision > 0,5 mille nautique et/ou temps avant collision > 10 minutes) contre 12 en 2024 ;
- 88 situations anormales (navire à contresens dans le DST, ralentissement soudain, changement de trajectoire inopiné, etc.) contre 63 en 2024.

Pour chacune des 158 situations dangereuses, les opérateurs de *Gris-Nez Traffic* sont intervenus auprès des navires concernés pour leur signifier l'importance d'adapter leur route et/ou leur vitesse face à un danger plus ou moins imminent.



Au-delà des situations dangereuses, 1 presque-accident (collision ou échouement évité de justesse grâce à l'interruption d'une chaîne d'évènements) a été géré par *Gris-Nez Traffic* contre aucun en 2024.



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

Le décret n° 2011-2108 du 30/12/2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime (art. 2) dispose :

« Le service d'assistance maritime a pour objet le suivi des situations à risque signalées par les navires impliqués et l'établissement d'une liaison entre le capitaine et les autorités françaises. »

La principale différence entre le MAS et le SAR est qu'il s'agit de gérer des incidents survenant à bord de navires en difficulté et présentant un risque imminent ou avéré pour l'environnement, mais ne mettant pas en danger la vie humaine.

Au plan international, les États membres de l'OMI doivent mettre en œuvre la résolution A.950 (23) du 05/12/2003 sur le service d'assistance maritime qui concerne les navires d'une jauge brute > 300 UMS. L'OMI identifie 3 types de situations nécessitant le MAS :

- le navire est impliqué dans un incident (par exemple, perte de cargaison, déversement accidentel d'hydrocarbures, etc.) qui n'altère pas sa capacité à naviguer, mais qui doit néanmoins être signalé ;
- le navire, selon l'évaluation de son capitaine, a besoin d'assistance, mais ne se trouve pas dans une situation de détresse (risque de naufrage, incendie, etc.) nécessitant le sauvetage des personnes à bord ; et
- le navire se trouve dans une situation de détresse et les personnes à bord ont déjà été secourues, à l'exception éventuelle de celles qui sont restées à bord ou qui ont été placées à bord pour tenter de remédier à la situation du navire.

L'OMI précise que pour traiter ces situations, il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle organisation : le MAS peut être confié au MRCC existant. Ainsi en France, les CROSS sont à la fois responsables des opérations de recherche et sauvetage en mer au titre de leur composante MRCC et des opérations d'assistance maritime au titre de leur composante MAS.

Les 4 missions principales d'un MAS selon l'OMI sont :

- 1) recevoir les signalements d'incident impliquant un navire ;
- 2) surveiller la situation du navire qui a besoin d'assistance ;
- 3) servir de point de contact entre le capitaine du navire en difficulté et l'État côtier ;
- 4) servir de point de contact entre les personnes participant à une opération d'assistance maritime (e.g. : remorquage).

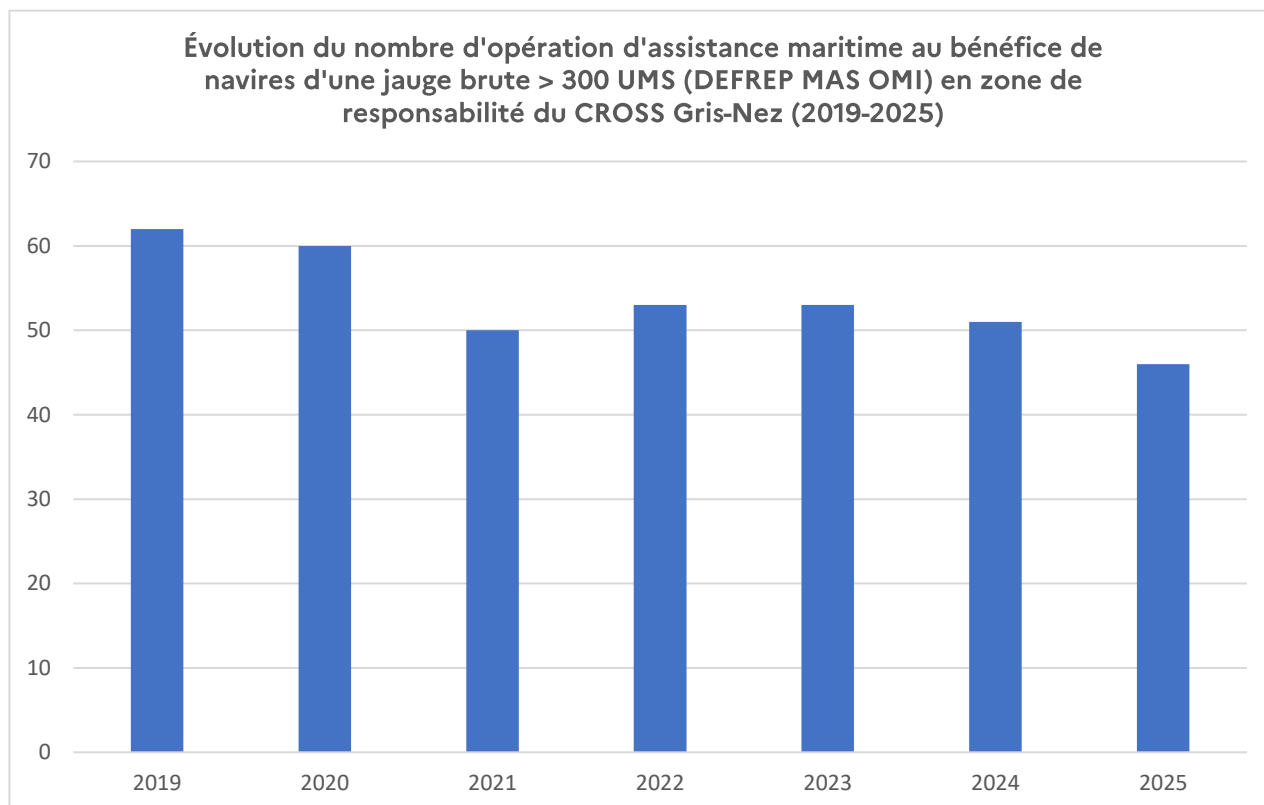
Ces missions peuvent être complétées par les États. Ainsi en France, le décret n° 2011-2108 du 30/12/2011 SURNAV confie également aux MAS la mission de recevoir les comptes rendus et notifications obligatoires prévus par les conventions internationales ou les résolutions prises pour leur application en cas d'incident ou d'accident survenu à un navire.

- C'est le cas du *deficiency report* (DEFREP) par lequel un navire signale une éventuelle avarie et possiblement une demande d'assistance.

En 2025, ce sont 46 navires d'une jauge brute > 300 UMS qui ont subi une avarie dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez. Le nombre de ces événements (51 cas en 2024),



est tendancielle à la baisse ces dernières années. Dans la majorité des cas, les événements rapportés correspondent à des avaries mécaniques sur le moteur principal et les systèmes associés. Parmi ces 46 navires en avarie, 2 ont été remorqués par le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) *VB Abeille Normandie*, dont le contrat d'affrètement permanent assumé par la Marine nationale permet au CROSS Gris-Nez de disposer d'un moyen performant pour faire face aux enjeux de type MAS OMI.



### II.3. Opérations marquantes relatives aux navires en difficulté

#### *II.3.a. Opération d'assistance maritime au navire de charge *Natalie* les 26 et 27 mars 2025*

Dans la soirée du 26 mars 2025, le navire de charge *Natalie* (longueur : 90 mètres, n° OMI : 9361720) se signale en avarie dans la voie montante du DST du Pas de Calais près de Boulogne-sur-Mer, et demande assistance. L'équipage indique que l'avarie provient de la turbosoufflante. Le vent sur zone vient du nord-est pour 1 à 2 *Beaufort*. Le navire est en capacité de mouiller, mais compte-tenu de sa dérive et de sa position, cela n'est pas nécessaire.

Après plusieurs heures d'investigations par l'équipage, ce dernier informe le CROSS Gris-Nez dans la nuit du fait qu'il n'est pas en capacité de réparer le moteur principal. L'armateur du navire souhaite recourir à une prestation de remorquage du RIAS *VB Abeille Normandie*. Mais l'officier de permanence du CROSS Gris-Nez est confronté à de multiples



opérations « SAR migrants », nécessitant également l'engagement du moyen RIAS VB Abeille Normandie au bénéfice de la sauvegarde la vie humaine en mer.

Finalement, après plusieurs heures de surveillance d'une embarcation de fortune tentant la traversée de la Manche et pris en charge par la Garde-côtes britannique, le RIAS VB *Abeille Normandie* est engagé dans le milieu de la matinée du 27/03 par le CROSS Gris-Nez sur le remorquage du navire *Natalie*.

Sur zone à 11h00, le convoi de remorquage prend la direction de la zone du Dyck (port de Dunkerque) où il arrive en sécurité à 15h00 locale. Le navire *Natalie* reste alors au mouillage en attendant d'être remorqué par un autre navire pour mener à bien ses réparations.



Remorquage du MV *Natalie* par le RIAS VB *Abeille Normandie* dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez, le 27/03/2025 (© Les Abeilles International).

### *11.3.b. Opération d'assistance maritime au navire Mitsos du 30 avril au 04 mai 2025*

Dans la nuit du 29 au 30 avril 2025, le service de trafic maritime *Channel VTS* (Garde-côtes britannique) signale au CROSS Gris-Nez le navire *Mitsos* (longueur : 200 mètres, n° OMI : 9637210) en avarie à l'entrée de la voie sud-ouest du DST du Pas de Calais, donc en zone britannique mais à proximité des eaux françaises. Le navire subissant une avarie sur son moteur principal (tuyau d'alimentation en air du démarreur), est autorisé par le CROSS Gris-Nez à mouiller dans sa zone de responsabilité, à 26 milles nautiques au nord de Dunkerque.

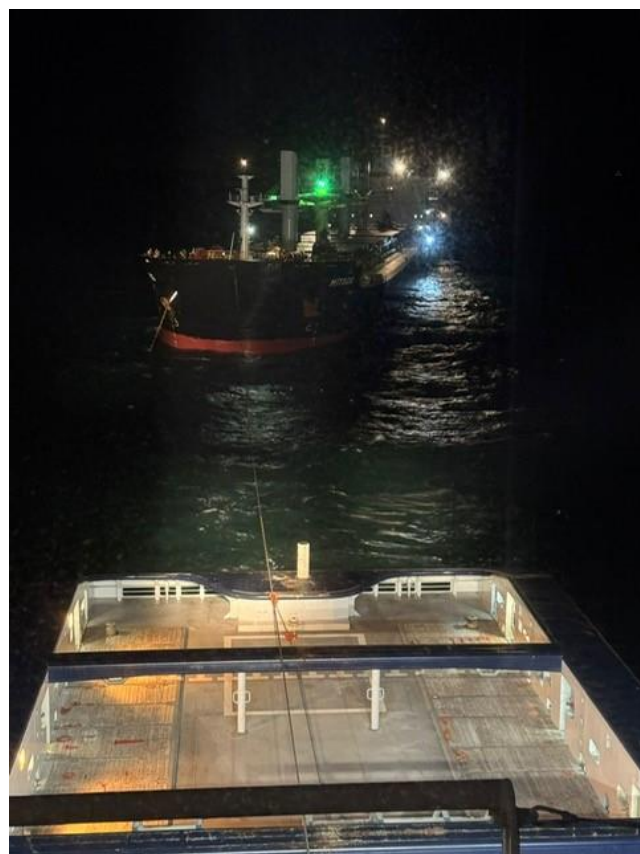
Après des investigations menées par l'équipage, le navire *Mitsos* annonce au cours de la matinée du 30 avril des réparations sous 6 à 8 heures avant de pouvoir repartir. Son mouillage est de bonne tenue et sa localisation ne perturbe pas le flux du trafic habituel dans le DST du Pas de Calais. A la fin de la journée, les réparations ne sont pas achevées et l'équipage ayant besoin de repos, l'autorisation de mouillage est prolongée par le CROSS Gris-Nez.



L'armateur décide le 1<sup>er</sup> mai de recourir à 2 techniciens qui sont transférés à bord par moyen nautique au petit matin du 2 mai. Les travaux de réparation reprennent. Le navire *Mitsos* ne posant aucun danger pour la navigation, l'autorisation de mouillage accordée par le CROSS Gris-Nez est prolongée en conséquence.

Les conditions météorologiques sur zone se dégradant le 03 mai, et l'équipage ayant annoncé au CROSS Gris-Nez le besoin d'une journée supplémentaire de travaux de réparation, le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, sur conseil du directeur du CROSS Gris-Nez, décide de mettre en demeure l'armateur de prendre les mesures adéquates pour que le navire se mette à l'abri.

Le RIAS VB *Abeille Normandie* est engagé à titre préventif par le CROSS Gris-Nez pour se rendre sur zone et se tenir prêt à remorquer le navire *Mitsos*. Après accord commercial entre l'armateur et la compagnie *Les Abeilles International*, le remorquage débute à 22h30 locale le 3 mai. Le navire est instable et de violentes embardées d'un bord à l'autre sont constatées par l'équipage du RIAS VB *Abeille Normandie*. La bonne coopération entre le remorqueur, le remorqué et le CROSS permet à l'opération de s'achever sans encombre le 4 mai à 05h40 locale lorsque le convoi arrive en zone du Dyck (port de Dunkerque). Le navire *Mitsos* achève ainsi ses réparations au mouillage dans une zone ne posant aucun danger au regard des conditions météorologiques.



Remorquage du MV *Mitsos* par le RIAS VB *Abeille Normandie* dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez, les 03 et 04/05/2025 (© *Les Abeilles International*).



### 11.3.c. Presqu'accident entre le porte-conteneurs *Suape Express* et le navire de pêche *Saint-Jacques II* le 21 décembre 2025

Le 21 décembre 2025 à 08h42 temps universel, le service de trafic maritime (STM) *Gris-Nez Traffic* appelle le navire de pêche *Saint-Jacques II* (longueur : 20,6 mètres, n° OMI 9199866, pavillon français) par radiocommunication VHF compte tenu de la détection par le chef de quart au CROSS d'une route de collision assortie sous 7 minutes d'une distance nulle avec le porte-conteneurs *Suape Express* (longueur : 293 mètres, n° OMI 9332858, pavillon libérien). L'évènement a lieu à la position (latitude) 51°00.46' N – (longitude) 001°35.45' E, dans la voie nord-est du DST du Pas de Calais, à proximité de la bouée MPC.

Sur la base de l'information communiquée par *Gris-Nez Traffic*, l'officier de quart à bord du porte-conteneurs *Suape Express* entreprend à 08h44 une manœuvre d'urgence consistant à venir franchement sur bâbord afin d'éviter la collision avec le navire de pêche *Saint Jacques II* qui est en action de pêche et donc non-manœuvrant.

La manœuvre anti-collision engagée par le porte-conteneurs *Suape Express* prend fin à 08h47. Le navire de commerce passe à seulement 50 mètres sur l'avant du navire de pêche.

A l'issue de l'opération, *Gris-Nez Traffic* contacte par radiocommunication VHF le navire de pêche *Saint Jacques II* afin de rappeler à l'équipage que la règle n° 10 de la convention du 20/10/1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (dit RIPAM) fait obligation aux navires en action de pêche dans un DST de ne pas faire obstacle à la circulation des navires de commerce. Un rapport de presqu'accident est établi par l'officier de permanence et adressé par le Directeur du CROSS *Gris-Nez* à l'attention de l'armateur afin de tirer toutes les leçons des causes de cette situation qui, sans l'intervention du CROSS *Gris-Nez*, aurait pu donner lieu à un grave évènement de mer.



Porte-conteneurs *Suape Express* (© : myshiptracking.com).

Navire de pêche *Saint-Jacques II* (© : Hubert Leprêtre).



### III. Bilan de la mission de diffusion des 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 régulier, visibilité et supplémentaire du *STM conjoint de la Manche* (service de trafic maritime commun franco-britannique, auparavant dénommé CNIS) ;
- avis urgents aux navigateurs (AVURNAV) ;
- balisage virtuel (Aton).

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 *STM conjoint de la Manche* le CROSS Gris-Nez a diffusé, au cours de l'année 2025 :

- 8 664 bulletins réguliers (1 diffusion par heure, à heure fixe) ;
- 77 bulletins visibilité (en cas de visibilité à certains endroits de la voie nord-est du DST inférieure à 2 milles nautiques) ;
- 59 bulletins supplémentaires, 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).

### IV. Bilan de la mission de traitement des alertes de sûreté en mer (SSAS)

Pour mémoire, le CROSS Gris-Nez est déclaré par la France auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) en tant que Single point of contact (SPOC). A ce titre, en cas d'alerte de sûreté (e.g. : attaque de piraterie), le CROSS Gris-Nez s'enquiert auprès du responsable sûreté (*chief security officer - CSO*) de la compagnie maritime du navire de la véracité de l'alerte. Le cas échéant, le CROSS Gris-Nez active la chaîne de décision des autorités compétentes, impliquant notamment le secrétariat général de la Mer (SG Mer) placé sous l'autorité du Premier ministre.

#### IV.1. Évènements d'alerte de sûreté

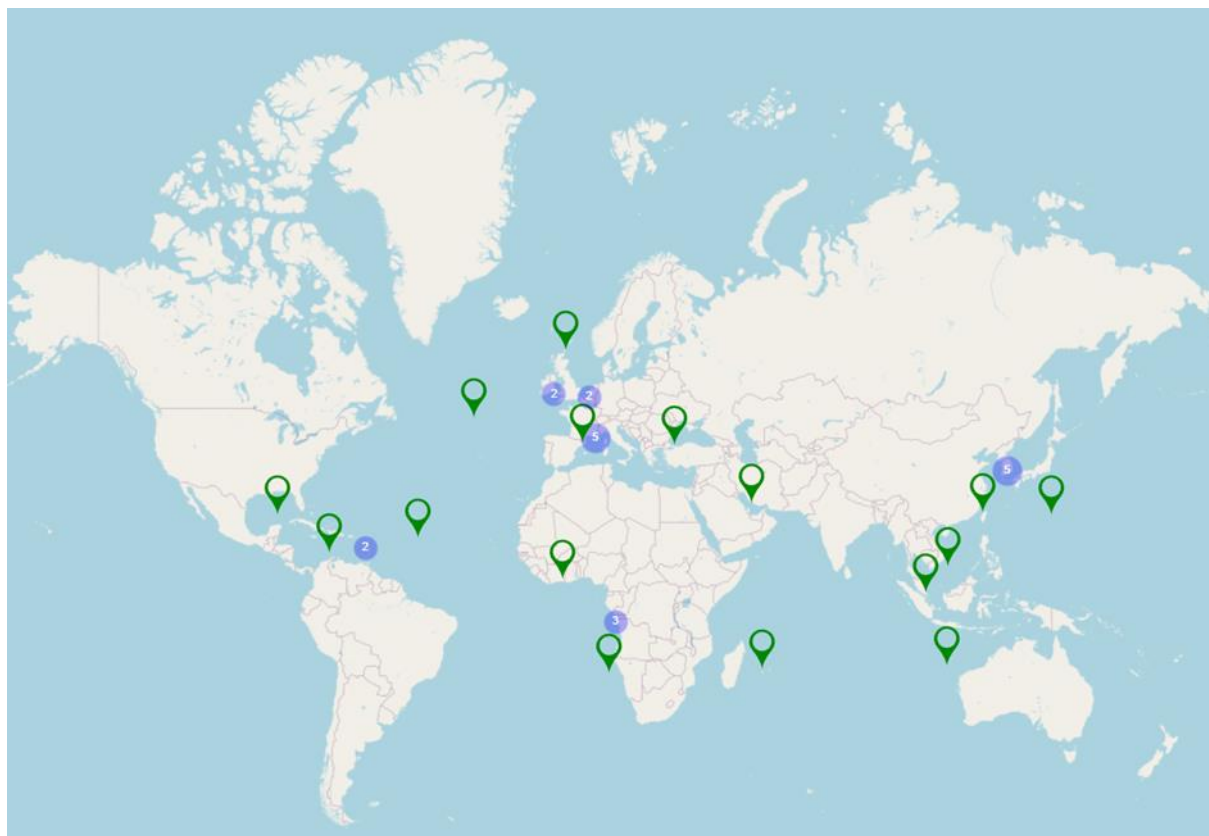
En 2025, le CROSS Gris-Nez a traité 53 évènements de sûreté. Les faits générateurs de tels évènements sont divers : signalements de clandestin à bord de navires de commerce, déclenchements d'alerte SSAS ou, à l'inverse, remontées d'alerte de sûreté non discrètes.



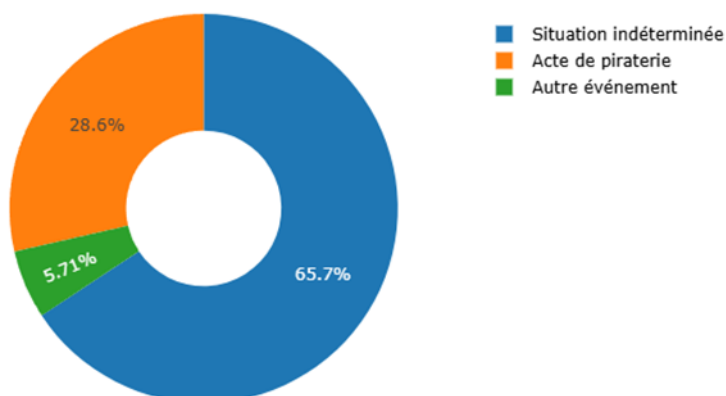
## IV.2. Ship security alert system (SSAS)

Par son rôle de point de contact français en cas de déclenchement d'alerte de sûreté discrète par canal SSAS (*ship security alert system*), le CROSS Gris-Nez a reçu, en plus des tests programmés avec les compagnies maritimes des navires battant pavillon français, 35 alertes SSAS en 2025.

**Carte des positions des navires battant pavillon français ayant émis des alertes par le SSAS en 2025.**



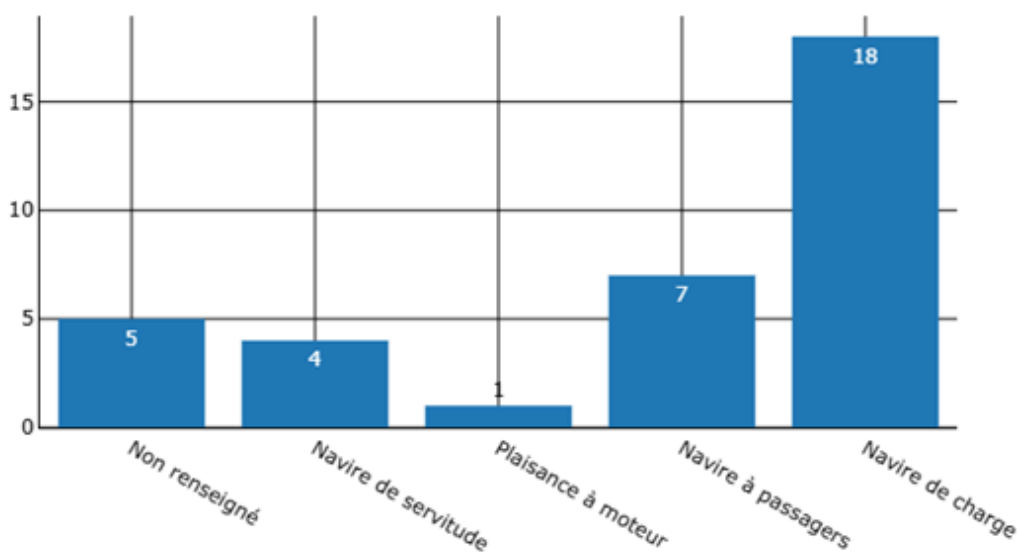
Aucun motif n'a été renseigné dans le SSAS par le navire émetteur pour plus de 65 % des alertes reçues par le CROSS Gris-Nez, d'où la part importante de situations indéterminées. L'émission de telles alertes peut être due à des erreurs de manipulation ou à la réalisation d'essais sur le matériel non prévu et donc sans que le CROSS en soit averti. A l'exception des situations indéterminées, les actes de piraterie représentent environ 29 % des faits générateurs associés à ce type d'alerte.



Les navires de charge sont les principaux flotteurs concernés par l'émission de ce type d'alerte (51%). Cette sur-représentation s'explique par l'équipement obligatoire (au regard des conventions internationales transposées et appliquées en France) de cette flotte en matériel SSAS.

La totalité des événements de type acte de piraterie était des fausses alertes. Leurs origines 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.

**Alertes SSAS reçues par le CROSS Gris-Nez en 2025 selon le type de véhicule.**



**- FIN DU DOCUMENT -**

