



2023

BILAN D'ACTIVITÉ

Direction interrégionale de la mer
Manche est - mer du Nord

CENTRE RÉGIONAL OPÉRATIONNEL
DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE
GRIS-NEZ

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
Introduction.....	2
I. Bilan recherche et sauvetage (SAR)	4
I.1. Synthèse de l'année	4
I.2. Bilan humain.....	7
I.3. Bilan par activité.....	8
I.4. Répartition géographique	13
I.5. Moyens de transmission et d'alerte.....	14
I.6. Bilan des moyens d'intervention mobilisés.....	15
I.7. Faits marquants	18
I.8. Conclusion bilan SAR.	20
II. Surveillance maritime (SURNAV)	21
II.1. Rappel des objectifs réglementaires spécifiques à la zone ;.....	21
II.2. Synthèse générale de l'activité opérationnelle SURNAV	21
II.3. Suivi du trafic maritime	21
II.4. Service d'assistance maritime (MAS)	25
II.5. Service de trafic maritime	28
II.6. Synthèse sur les contrevenants.....	29
II.7. Faits marquants.....	29
II.8. Conclusion bilan SURNAV.....	30
III. RSM	31
III.1. Bilan général	31
III.2. Nombre de bulletins diffusés	31
IV. Sureté	32
IV.1. Evénements sûreté.....	32
IV.2. SSAS (ship Security Alert System).....	33



Introduction

Service spécialisé de la Direction inter-régionale de la Mer Manche Est-Mer du Nord (DIRM MEMN), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) Gris Nez est implanté, depuis 1977, au cap éponyme, délimitant la Manche et la mer du Nord, situé sur la commune d'Audinghen, dans le département du Pas-de-Calais.

Placé sous l'autorité organique du DIRM MEMN (Le Havre) et sous l'autorité opérationnelle du Préfet maritime de la Manche-mer du Nord (Cherbourg), il exerce ses compétences de la frontière belge au cap d'Antifer (Search And Rescue Region - SRR Gris Nez).

Pour la réalisation de ses missions, le centre dispose de 4 stations déportées le long du littoral permettant une couverture VHF sur l'ensemble de sa zone de responsabilité. Il dispose également de deux radars et de stations AIS (Automatic Identification System) lui procurant une vision complète de la situation des navires présents dans sa zone de surveillance de la navigation.

Mission de recherche et de sauvetage (SAR – search and rescue) en zone de responsabilité française (SRR Gris Nez) de la frontière franco-belge au cap d'Antifer (au nord du Havre)

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI - Hambourg 1979), le CROSS est Centre de Coordination du Sauvetage Maritime (MRCC- Maritime Rescue Co-ordination Centre). Sous l'autorité du préfet maritime de la Manche/Mer du Nord, il assure la veille des fréquences de sécurité et coordonne toute opération de recherche et de sauvetage en mer dans sa zone de responsabilité (SRR).

Mission de recherche et de sauvetage SAR en zone internationale

Depuis le 1er juin 2001, le CROSS Gris Nez exerce la fonction de **point de contact SAR international pour la France (SAR SPOC : Search And Rescue Single Point Of Contact)**. Il est le correspondant français auprès des centres de recherche et de sauvetage étrangers.

La lettre circulaire OMI N°2309 du 15 mai 2001 reconnaît le CROSS Gris-Nez comme point de contact SAR pour la France. Le CROSS Gris-Nez est ainsi le correspondant français pour les MRCC étrangers et autres organismes traitant des détresses (FMCC, INMARSAT). Au titre de correspondant pour les MRCC étrangers, Gris-Nez peut être sollicité pour toute opération SAR concernant des navires battant pavillon français en difficulté à l'étranger.

Mission de surveillance de la navigation maritime (SURNAV)

Le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime confie au CROSS, dans sa zone de compétence et sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, la mission de surveillance de la navigation maritime.



Cette mission, assurée par le CROSS sous l'appellation "GRIS-NEZ TRAFFIC", comporte trois volets :

- **le suivi du trafic maritime** a pour objet de recueillir les informations et les comptes-rendus obligatoires fournis par les navires en transit dans la voie montante du dispositif de séparation du trafic (DST) du Pas de Calais.
- **le service de trafic maritime côtier (STM ou VTS côtier)** consiste à suivre et à apprécier le comportement des navires dans le flux de trafic, à détecter les situations à risque et à fournir aux navires les informations nécessaires à la sécurité du trafic

Le CROSS Gris-Nez est STM au sens de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). À ce titre, il a pour mission de contribuer à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation ainsi que la protection du milieu marin. Il exerce ces attributions dans le dispositif de séparation de trafic (DST) du Pas de Calais. En qualité de STM, le CROSS veille au respect des règles de navigation dans le DST, diffuse des informations de sécurité aux navigateurs et leur fournit ponctuellement une aide à la navigation. Il s'efforce de détecter et de prévenir les situations à risque en fournissant aux navires des informations sur leur environnement nautique proche. Enfin, la résolution MSC 52(66) modifiée de l'OMI lui confie l'exploitation du système de compte-rendu obligatoire qui oblige les navires transitant dans le DST et les eaux adjacentes à signaler au CROSS un certain nombre d'informations relatives à leur identité, à leur voyage et à leur cargaison.

- **le service d'assistance maritime (MAS – Maritime Assistance Service)** a pour objet le suivi des situations à risque. Il organise l'information, l'aide et l'assistance aux navires de plus de 300 UMS à la suite d'un incident ou d'un accident. 53 navires se sont signalés en avarie en 2023, dont 2 ont donné lieu à un remorquage ou une escorte par l'Abeille Languedoc.

L'instruction du Premier Ministre **du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental** désigne les CROSS comme **service d'assistance maritime (MAS)** dans la zone économique exclusive française. Conformément à la résolution OMI A.950(23), ces services sont destinataires de l'ensemble des comptes-rendus d'avaries, de pollutions ou de pertes de marchandises prévus par la convention SOLAS et la convention MARPOL. Les navires ont l'obligation de signaler à l'État côtier tous les événements susceptibles de menacer la vie humaine en mer ou l'environnement marin vers le MAS le plus proche. Le CROSS est donc le point de contact unique entre le navire et les autorités chargées de l'assistance. Dans ce cadre, le CROSS apporte son concours au préfet maritime pour suivre et évaluer les situations à risques.

Le CROSS Gris-Nez se voit également confier par le préfet maritime, l'application de réglementations spécifiques relatives à la circulation des navires, telles que celles liées aux mouillages en eaux intérieures et eaux territoriales ou à la circulation des navires transportant des marchandises dangereuses le long des côtes françaises.

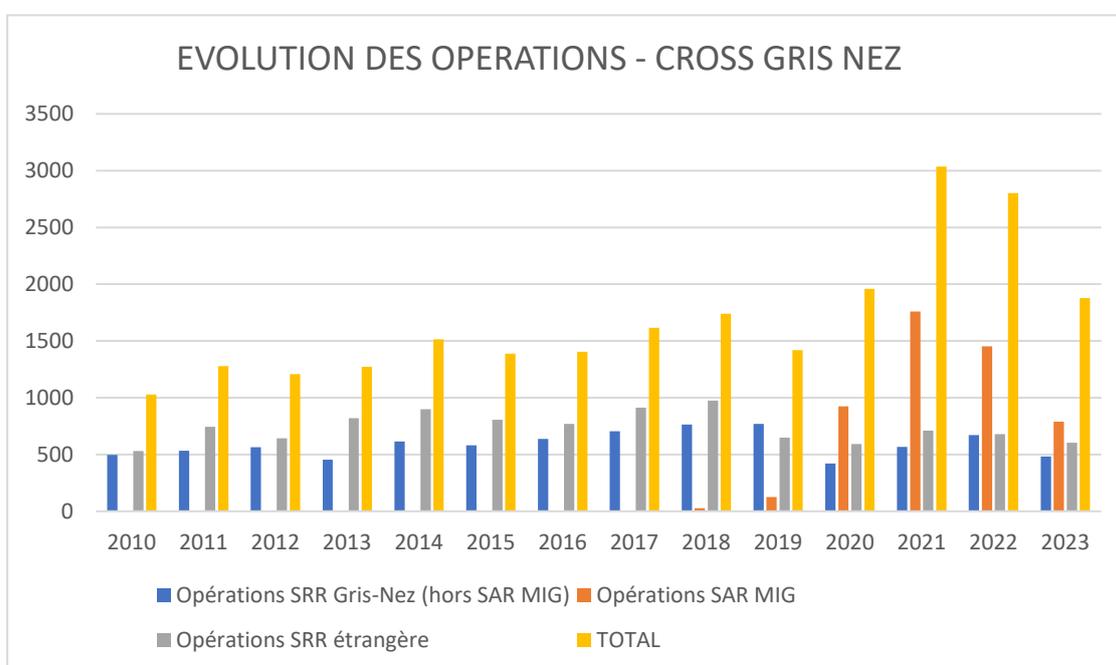


I. Bilan recherche et sauvetage (SAR)

I.1. Synthèse de l'année

Au cours de l'année 2023, le CROSS Gris-Nez a coordonné **1 273 opérations** de sauvetage ou d'assistance maritimes dans sa **zone de recherche et de sauvetage comprise entre la frontière belge et le cap d'Antifer**. Cela représente une diminution de 33% par rapport au nombre d'événements coordonnés en 2022, en raison notamment d'une baisse des traversées de la Manche par les embarcations de migrants (*small-boats*), ce qui ne diminue pas leur dangerosité ni la complexité de la conduite des opérations associées par le CROSS. Sur la base de ses rôles de SAR Point of Contact et de Single Point of Contact, le CROSS Gris-Nez a été également amené à coordonner **603 opérations internationales**.

Ainsi, au total, les équipes du CROSS ont eu à traiter **1 876 opérations** de sauvetage ou d'assistance de la France septentrionale jusqu'aux confins des pôles du Globe.



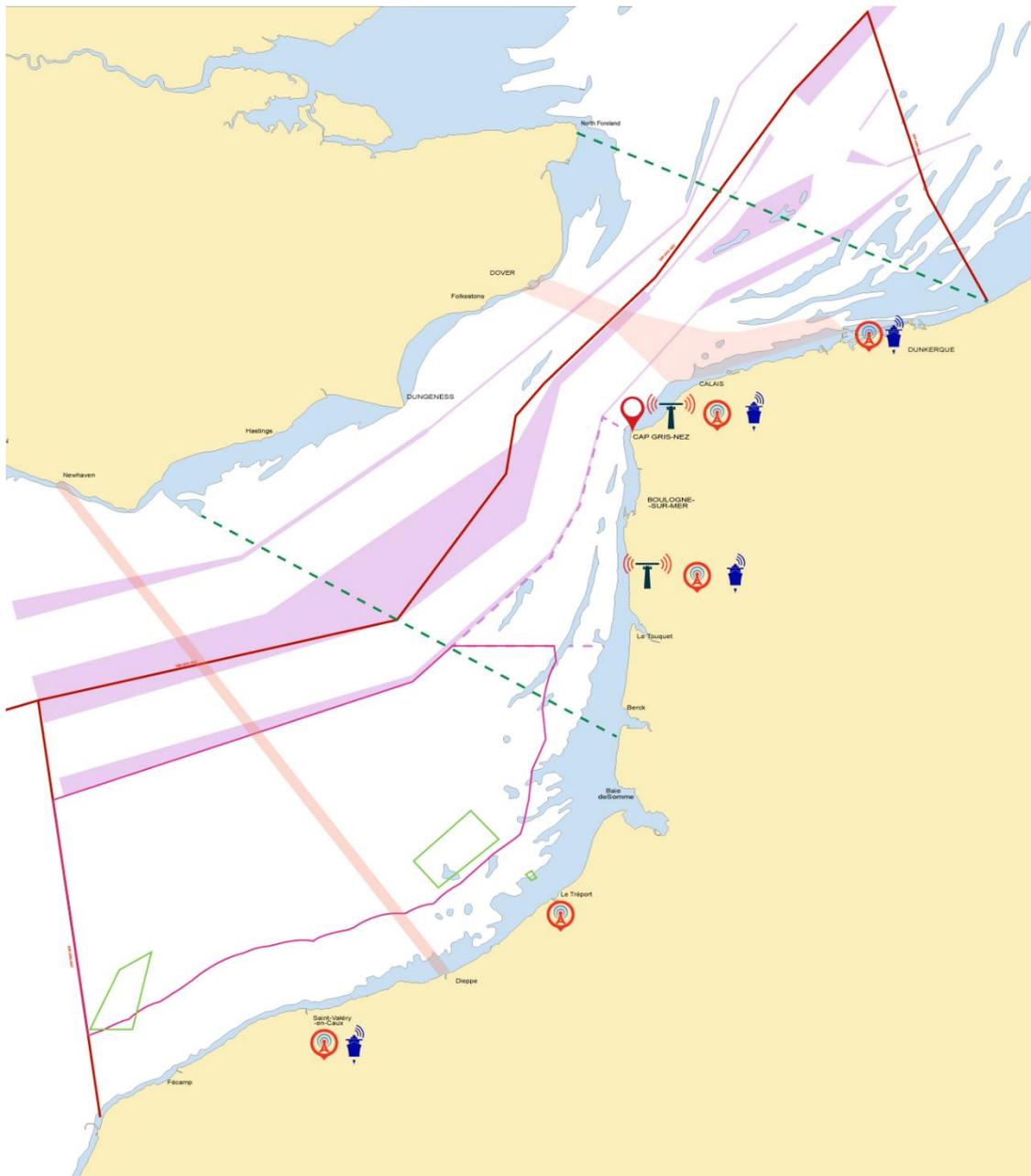
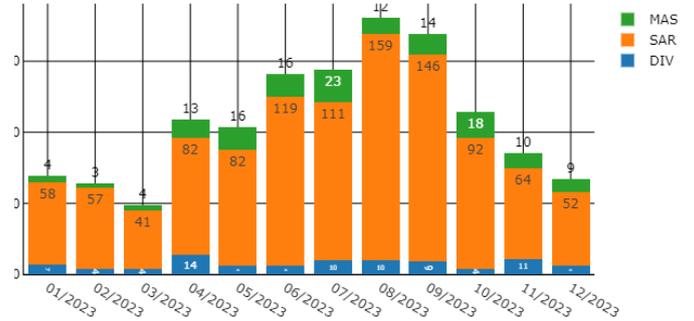
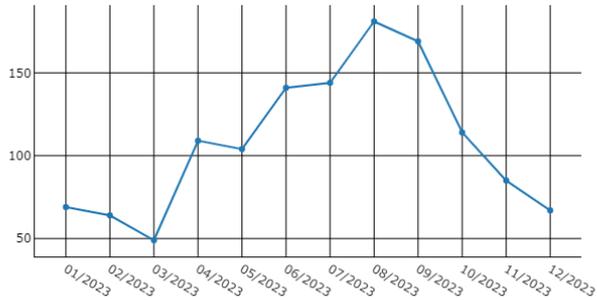
- **Zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez :**

Avec **62,05% (790 opérations)** des événements, le phénomène migratoire en Manche s'impose comme le fait générateur dominant des opérations de sauvetage maritime. Le CROSS a, en outre, coordonné 483 opérations de sauvetage ou d'assistance « classiques » n'impliquant pas de traversée de *small-boat*.

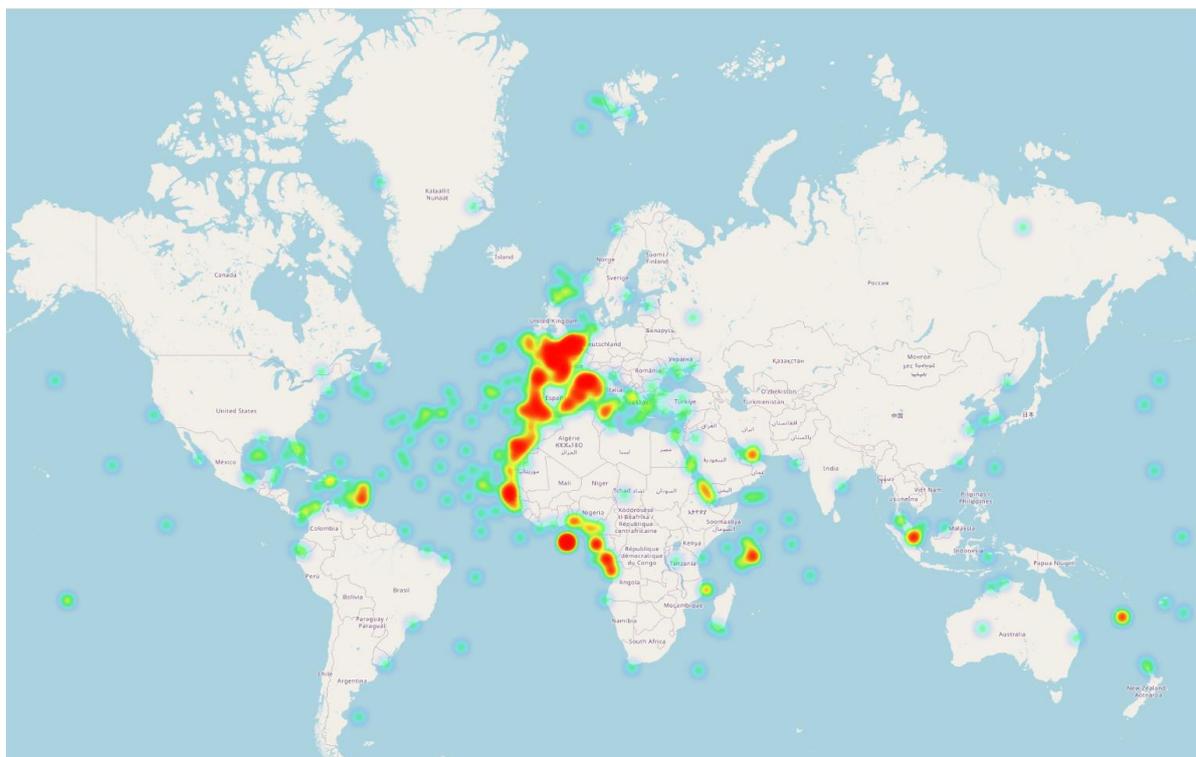
Si les opérations liées au phénomène migratoire sont quasi exclusivement traitées au titre de la recherche et du sauvetage (SAR), il existe davantage de diversité parmi les 483 autres événements coordonnés. Pour ces derniers, **283 concernaient de la recherche et sauvetage (SAR)**, **122** étaient liés à de l'**assistance aux navires** et **78** relevaient d'**opérations diverses**.



Si les mois de juillet et août n'ont pas engendré une recrudescence d'opérations, compte tenu d'une météo défavorable pour cette saison estivale, l'arrière-saison de septembre et octobre particulièrement clémente et ensoleillée, a conduit à un nombre d'opérations plus élevé que la moyenne habituelle.

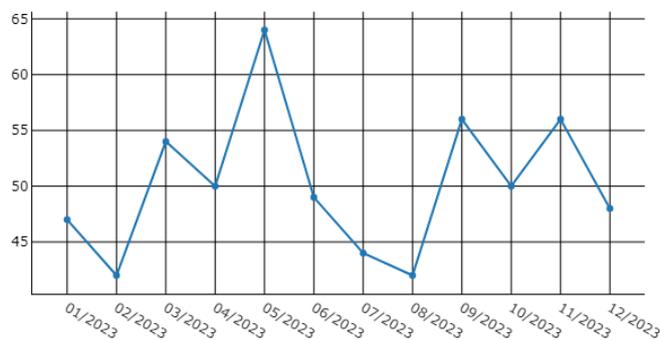


- **La fonction internationale du SPOC Gris-Nez :**



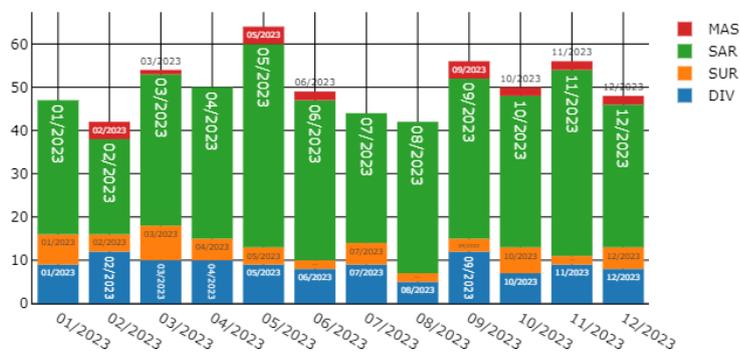
Carte de chaleur des opérations internationales en 2023

Le CROSS Gris-Nez a été amené à prendre en charge **603 événements en dehors de sa SRR**, impliquant au total 1496 personnes dont 29 blessées et 5 décédées.



Les types d'événements internationaux, détaillés ci-dessous, se répartissent de la manière suivante :

- 421 opérations SAR ;
- 21 opérations MAS ;
- 108 opérations DIV ;
- 53 opérations SUR.



I.2. Bilan humain

Au total, **35 301 personnes** ont été impliquées dans des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez dans sa zone de responsabilité dont **5 969** secourues, **336** assistées, **2 131** tirées d'affaire seules, **732** impliquées dans des fausses alertes ainsi que **24 382** surveillées au cours d'une traversée de la Manche en *small-boats* (assistées).

Plus de **96%** des personnes impliquées (33 986) dans le total des opérations sont des migrants.

Ce nombre particulièrement élevé, rapporté au nombre total d'opérations coordonnées par le CROSS, 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 couramment plusieurs dizaines de personnes à leur bord (allant parfois jusqu'à près de 90 par traversée).

En moyenne, une embarcation de migrants regroupe, selon les mois, environ une cinquantaine de personnes à son bord durant la traversée.

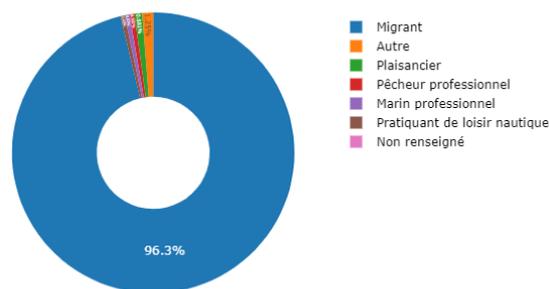
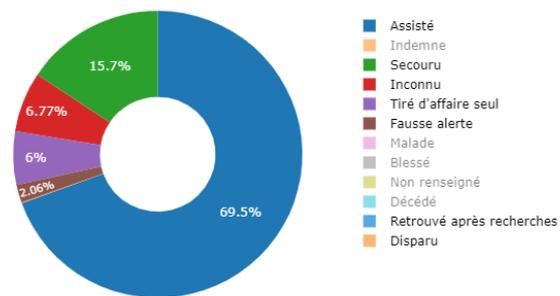
17 personnes ont été déclarées **décédées** en opérations en 2023, dont 11 en lien avec le phénomène migratoire, et **36** étaient **blessées**, dont 8 en lien avec le phénomène migratoire, le phénomène impactant fortement les résultats associés aux opérations de sauvetage dans la SRR.

Les phénomènes ou activités ayant conduit à des décès dans la zone du CROSS Gris-Nez sont respectivement :

- le phénomène migratoire (11) ;
- les chutes à la mer depuis des navires de plaisance (4) ;
- les baignades (2).

Le CROSS Gris-Nez a également été amené à traiter **5 découvertes de corps sur l'estran** et **1 découverte de corps en mer**, lequel n'a pu être récupéré.

4 personnes sont portées disparues, dont 2 migrants après le naufrage de l'embarcation sur laquelle ils avaient embarqué.



I.3. Bilan par activité

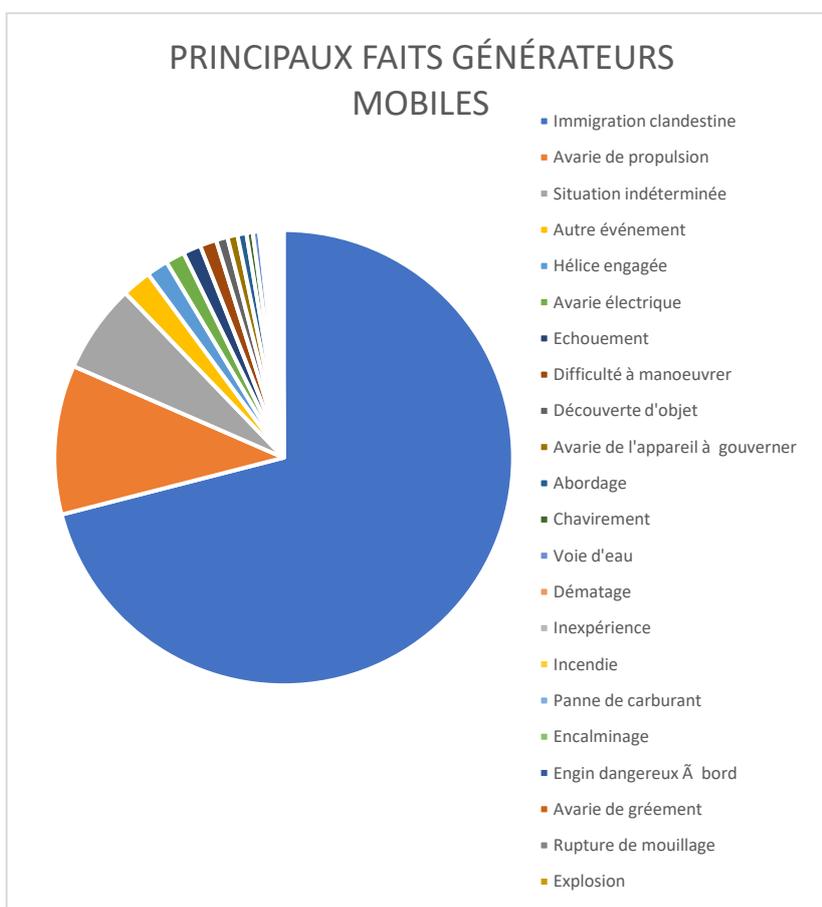
Les deux tiers des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez en 2023 sont liées au phénomène migratoire en Manche.

- **Les principaux faits générateurs sur les mobiles/flotteurs :**

L'activité du CROSS Gris-Nez demeure extrêmement marquée par le **phénomène migratoire**.

Les faits générateurs à l'origine des autres opérations impliquant des flotteurs sont hétérogènes ; une majeure partie reste souvent difficile à déterminer notamment lorsqu'il s'agit d'inquiétude relayée par des témoins ou des proches pour des pratiquants de loisirs nautiques en difficulté.

Faits générateurs	Somme des OC-CURRENCE
Immigration clandestine	790
Avarie de propulsion	118
Situation indéterminée	70
Autre événement	23
Hélice engagée	17
Avarie électrique	15
Echouement	14
Difficulté à manoeuvrer	13
Découverte d'objet	9
Avarie de l'appareil à gouverner	8
Abordage	7
Chavirement	5
Voie d'eau	5
Démâtage	3
Inexpérience	3
Incendie	3
Panne de carburant	2
Encalminage	2
Engin dangereux à bord	2
Avarie de gréement	2
Rupture de mouillage	1
Explosion	1
Total général	1113



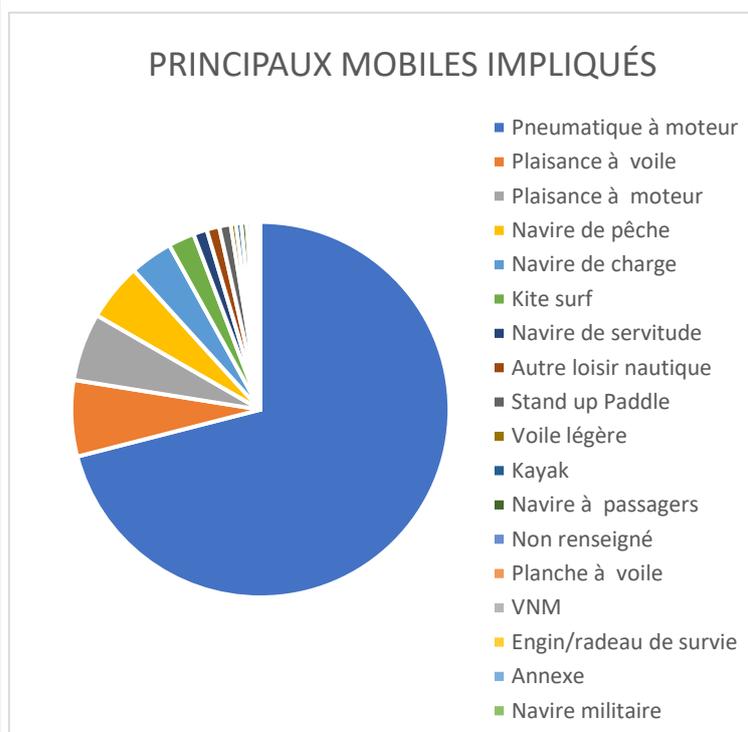
- **Les principaux mobiles impliqués :**

Compte tenu des conditions des traversées de la Manche en *small-boats*, les **pneumatiques à moteur** représentent **près de trois quarts des mobiles impliqués dans les opérations coordonnées par le CROSS dans sa SRR.**

Les **activités de plaisance** sont ensuite majoritaires avec **12,4% des floteurs impliqués** dans les opérations.

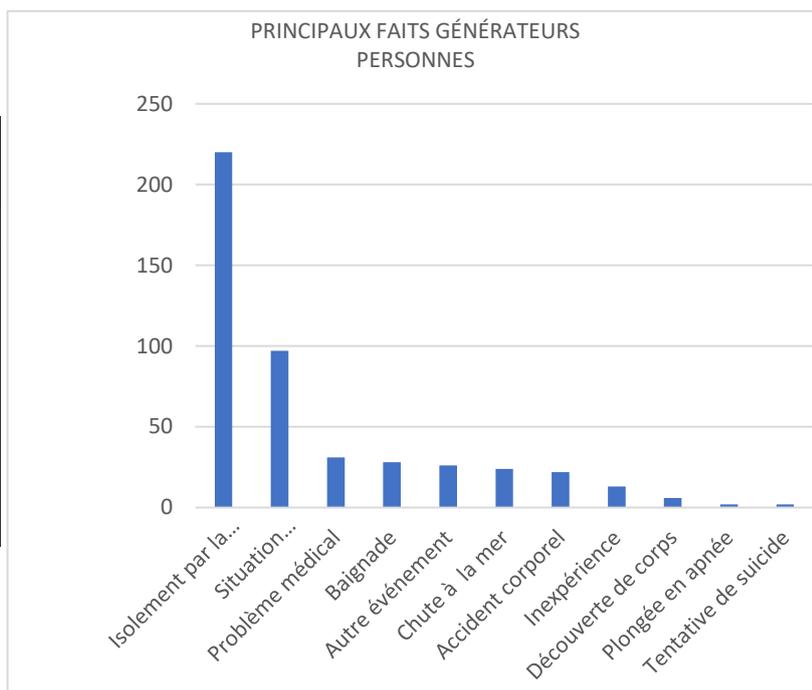
Les **loisirs nautiques divers**, dont la pratique du jet-ski, sont à l'origine de **7,5%** des opérations. Bien que les pratiques de loisirs nautiques soient hétérogènes, la moitié des opérations concerne les kite-surfs qui se révèlent donc être l'activité la plus accidentogène à proportion. Les **activités commerciales**, dont plus de la moitié pour la **pêche professionnelle**, représentent **6,6%** des opérations.

Mobiles	Somme de OCCURRENCE
Pneumatique à moteur	790
Plaisance à voile	73
Plaisance à moteur	65
Navire de pêche	55
Navire de charge	41
Kite surf	25
Navire de servitude	13
Autre loisir nautique	12
Stand up Paddle	11
Voile légère	5
Kayak	5
Navire à passagers	5
Non renseigné	4
Planche à voile	3
VNM	2
Engin/radeau de survie	2
Annexe	1
Navire militaire	1
Total général	1113



- **Les principaux faits générateurs sur les personnes :**

Faits générateurs	Nbre de personnes impliquées
Isolement par la marée	220
Situation indéterminée	97
Problème médical	31
Baignade	28
Autre événement	26
Chute à la mer	24
Accident corporel	22
Inexpérience	13
Découverte de corps	6
Plongée en apnée	2
Tentative de suicide	2



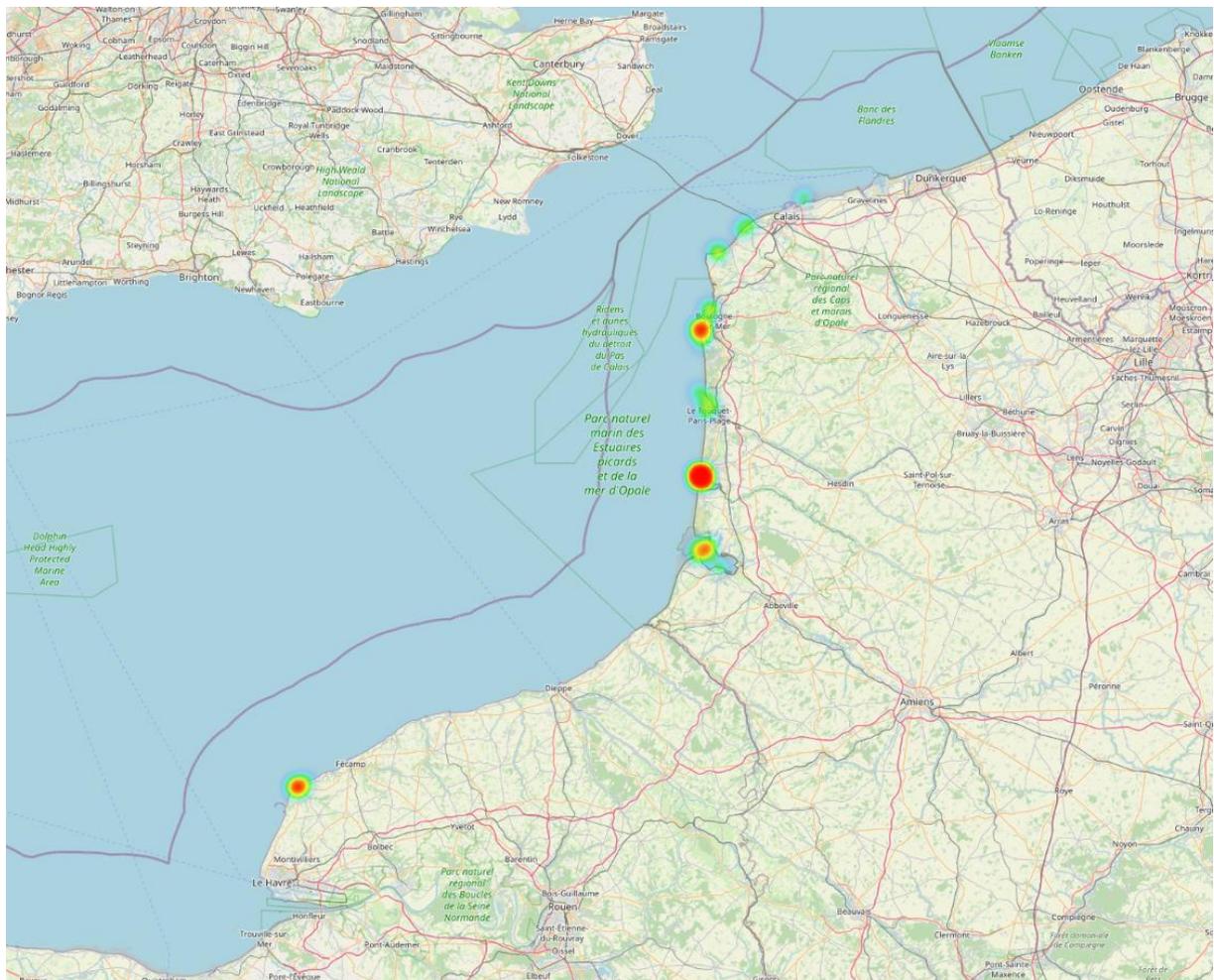
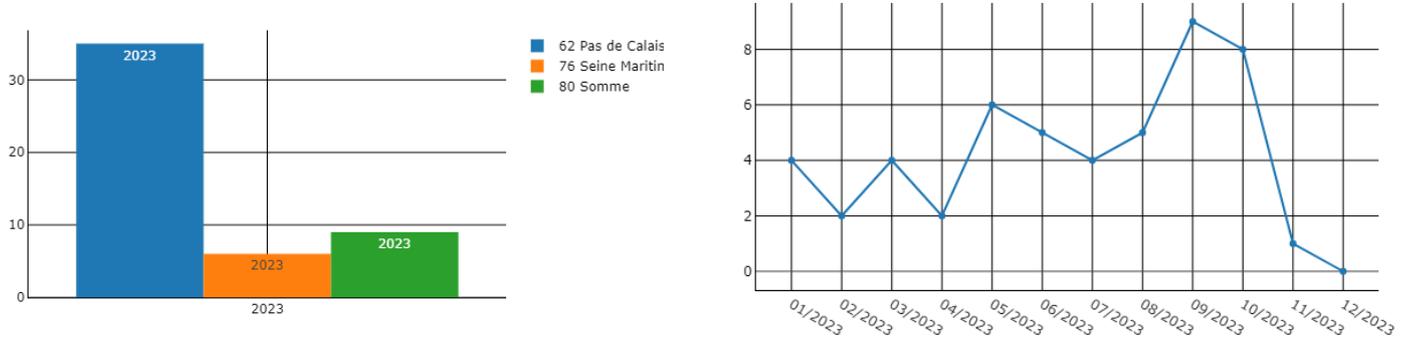
S'agissant des personnes, en dehors des situations indéterminées, **les faits générateurs majoritairement à l'origine des situations de détresse sont les suivants :**

- **isolement par la marée : 50 événements** au cours de l'année 2023 représentant **209** personnes impliquées (hors migrants isolés par la marée lors des opérations liées à des traversées) ;
- **problèmes médicaux et accidents corporels : 53 événements** au cours de l'année 2023 représentant **55** personnes impliquées ;
- **baignade : 28** personnes impliquées.



→ **FOCUS : isolement par la marée :**

Les situations d'isolement par la marée ont principalement été recensées dans le département du Pas-de-Calais (62) avec 35 événements, et notamment en baie d'Authie (Berck).

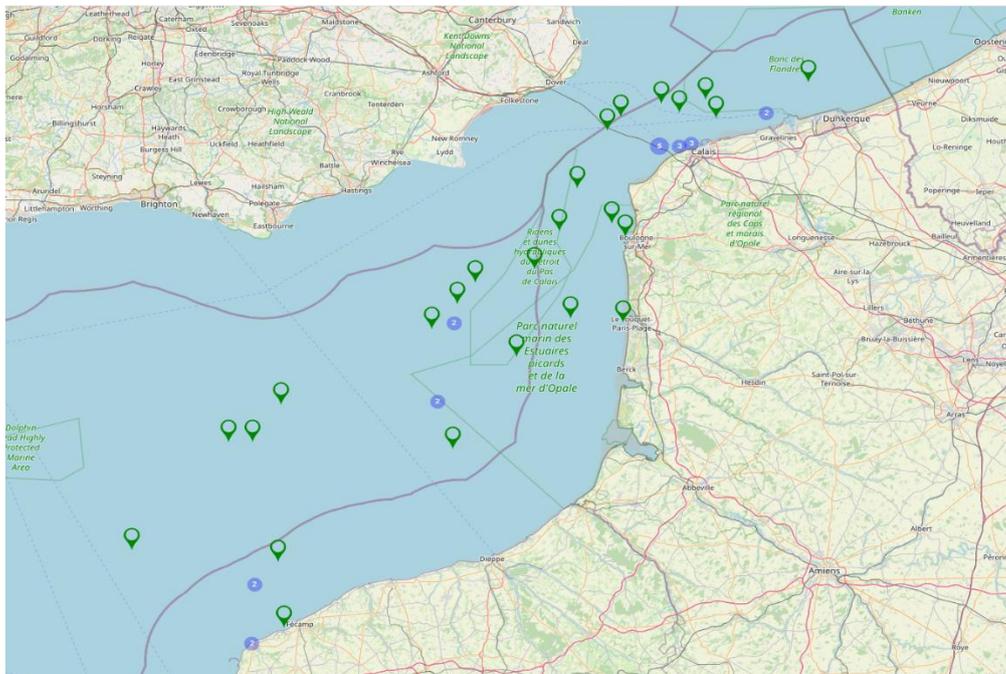


Carte de chaleur des opérations d'isolement par la marée en 2023



→ **Focus : problèmes médicaux et accidents corporels :**

Les problèmes médicaux et accidents corporels ont principalement été rencontrés sur des navires de pêche (12 événements) et des navires à passagers (16 événements). Les marins professionnels, dont les marins-pêcheurs, restent les principaux concernés avec 27 personnes impliquées.



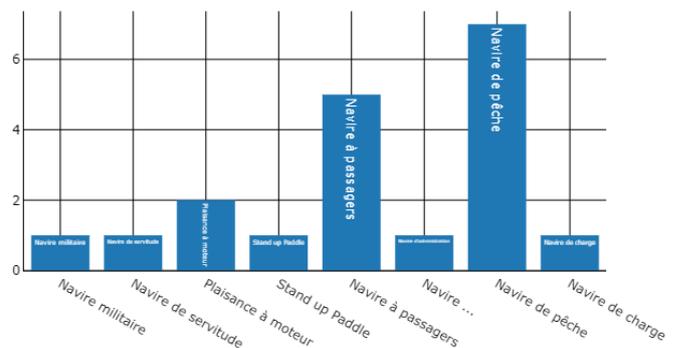
Carte des opérations d'aide médicale en mer (problème médical et accident corporel) en SRR Gris-Nez

Les problèmes médicaux et accidents corporels ont conduit à :

- 16 accueils à quai ;
- 8 évacuations sanitaires (EVASAN) ;
- 7 évacuations médicales (EVAMED).

Le reste des opérations a nécessité des soins à bord sans déroutement des navires.

S'agissant des accidents corporels uniquement, ils sont essentiellement recensés sur des navires de pêche (7 navires de pêche impliqués dans un accident corporel sur un membre d'équipage à bord).



Répartition des flotteurs impliqués dans des accidents corporels des personnes à leur bord



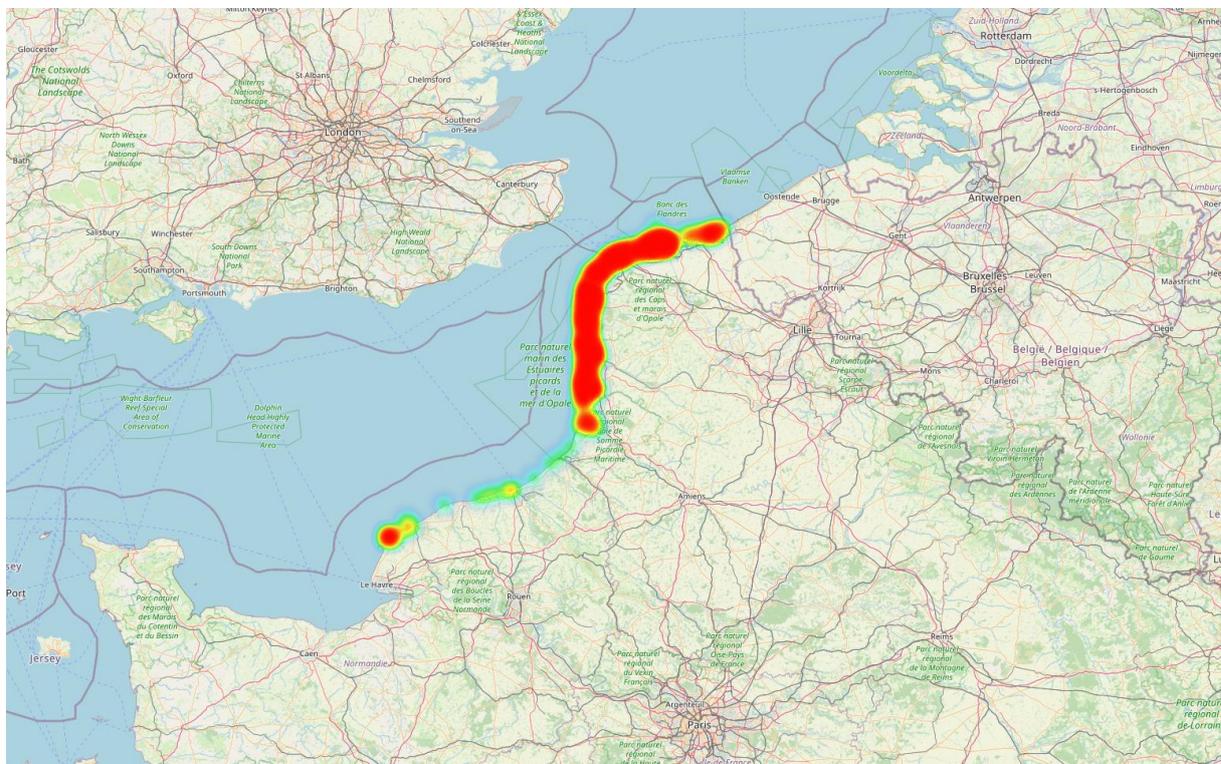
1.4. Répartition géographique

- **Répartition par zone maritime**

37,15 % des opérations se déroulent dans la bande littorale (plage et 300 m) ; **les deux tiers de ce pourcentage** sont relatifs à des départs d'embarcations de migrants. Les opérations dans les ports et accès portuaires sont, quant à elles, limitées et représentent **5 %** des opérations, **dont la moitié** relative à des départs d'embarcations de migrants.

Plus de la moitié des opérations (**54,4%**) se déroulent au-delà des 300 m mais en deçà de la limite des eaux territoriales ; **près des deux tiers** se rapportent aux opérations liées à l'immigration clandestine.

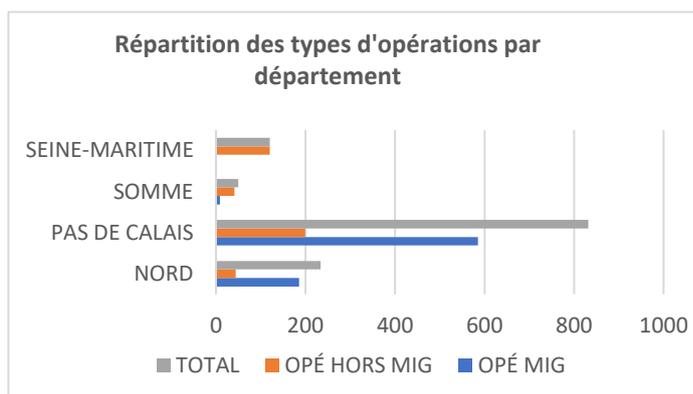
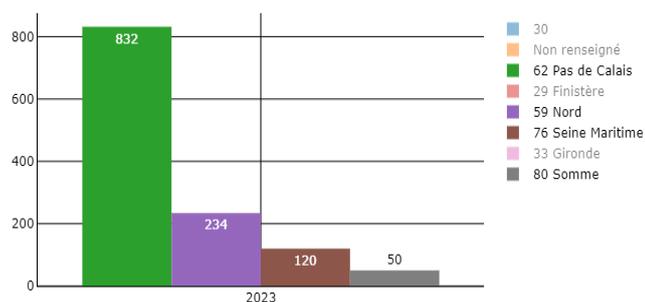
Enfin, seuls **5 %** des événements se produisent au-delà des eaux territoriales, dont une minorité liée aux traversées de migrants.



Carte de chaleur des opérations proche côtière (plage et bande des 300m)



- Répartition par départements



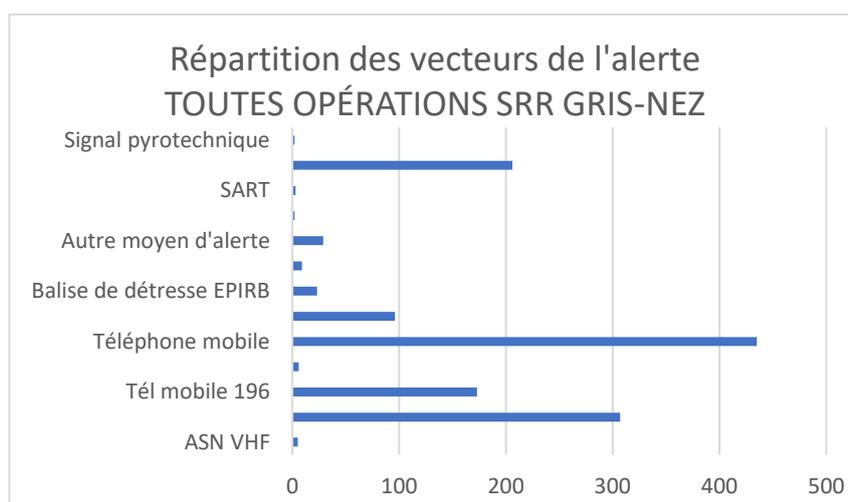
Compte tenu de son linéaire côtier et des multiples activités qui s’y exercent, le littoral du Pas-de-Calais concentre la majeure partie des opérations coordonnées par le CROSS Gris-Nez.

La surreprésentation du Pas-de-Calais dans la localisation des opérations est en outre sous-tendue par les traversées de *small-boats*, pour lesquelles les principaux lieux de départ sont situés sur la façade du département, propices aux activités des réseaux de passeurs.

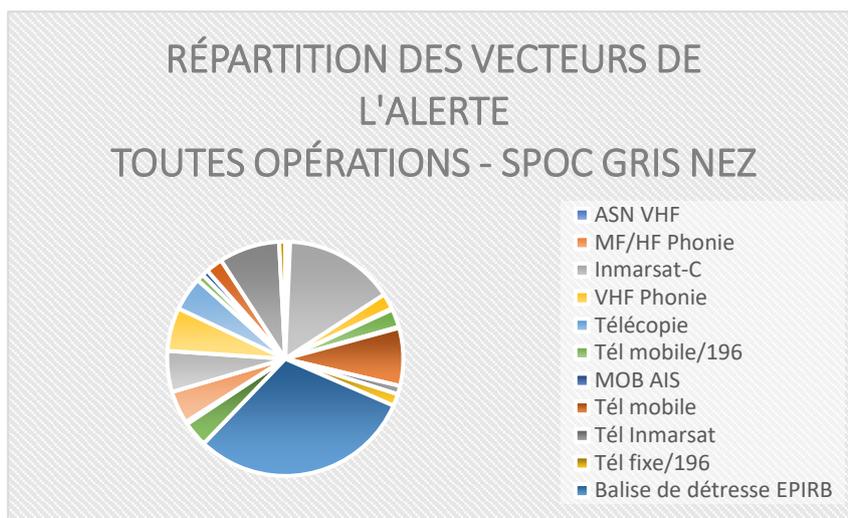
1.5. Moyens de transmission et d’alerte

Une distinction s’impose naturellement entre les alertes transmises pour des événements en zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez et les alertes transmises au CROSS dans le cadre de son rôle de SPOC.

- Dans la zone de responsabilité du CROSS Gris-Nez :



- **Au titre du rôle de SPOC :**

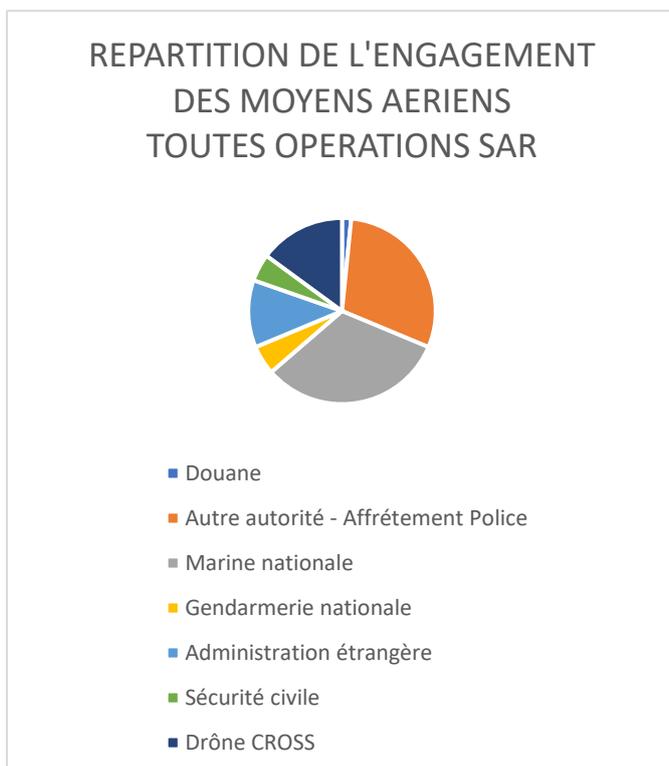


1.6. Bilan des moyens d'intervention mobilisés

Le bilan des moyens d'intervention mobilisés pour les opérations dans la SRR de Gris-Nez est là encore marqué par une prédominance des moyens de l'Etat intégrés au dispositif permanent mis en place par le Préfet maritime Manche/Mer du Nord afin de répondre au phénomène migratoire.

1.6.1 : Toutes opérations SAR

- **Bilan global de l'engagement des moyens aériens (comprenant les interventions réalisées au titre du « SAR migrants ») des traversées de migrants) :**

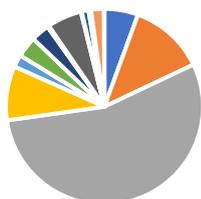


MOYENS AERIENS	NBRE DE MISSIONS	%
Douane	5	1,58
Autre autorité – Affrètement Police	94	29,75
Marine nationale	102	32,28
Gendarmerie natio- nale	16	5,06
Administration étrangère	37	11,71
Sécurité civile	15	4,75
Drone CROSS	47	14,87
TOTAL	316	100



- **Bilan global de l'engagement des moyens nautiques (comprenant les interventions réalisées au titre des traversées de migrants) :**

REPARTITION DE
L'ENGAGEMENT DES
MOYENS NAUTIQUES
TOUTES OPERATIONS
SAR



- SDIS
- SNSM
- Marine nationale
- Gendarmerie maritime
- Gendarmerie nationale
- Armateur
- Police nationale / municipale
- Autorité portuaire
- Douane
- Pilotage maritime
- Privé /Particulier
- Entreprise d'assistance maritime
- Administration étrangère
- Affaires maritimes
- Autre autorité

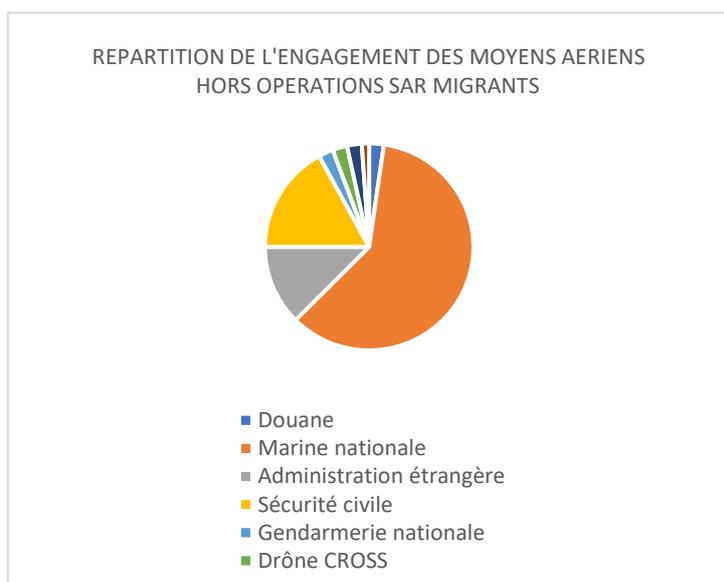
MOYENS NAUTIQUES	NBRE DE MISSIONS	%
SDIS	79	5,53
SNSM	177	12,39
Marine nationale	783	54,83
Gendarmerie maritime	128	8,96
Gendarmerie nationale	29	2,03
Armateur	49	3,43
Police nationale / municipale	43	3,01
Autorité portuaire	4	0,28
Douane	81	5,67
Pilotage maritime	2	0,14
Privé /Particulier	16	1,12
Entreprise d'assistance maritime	3	0,21
Administration étrangère	3	0,21
Affaires maritimes	30	2,1
Autre autorité	1	0,07
TOTAL	1428	100



1.6.2 : Focus sur l'engagement des moyens en dehors des opérations SAR migrants liées aux traversées de migrants

En dehors des opérations liées au phénomène migratoire, on observe une plus grande diversité dans les moyens engagés par le CROSS, notamment sur les vecteurs nautiques où les stations SNSM réparties le long du littoral demeurent le partenaire majeur du CROSS en opérations SECMAR.

- **Bilan de l'engagement des moyens aériens en dehors des opérations liées aux traversées de migrants :**

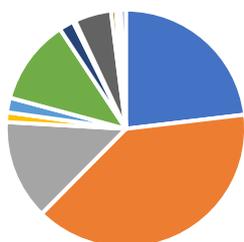


MOYENS AERIENS	NBRE DE MISSIONS	%
Douane	2	2,27
Marine nationale	53	60,23
Administration étrangère	11	12,5
Sécurité civile	15	17,05
Gendarmerie nationale	2	2,27
Drone CROSS	2	2,27
Affrètement - Police nationale	2	2,27
Privé /Particulier	1	1,14
TOTAL	88	100



- **Bilan de l'engagement des moyens nautiques en dehors des opérations liées aux traversées de migrants :**

REPARTITION DE L'ENGAGEMENT DES MOYENS AERIENS HORS OPERATIONS SAR MIGRANTS



■ SDIS	■ SNSM
■ Armateur	■ Autorité portuaire
■ Gendarmerie maritime	■ Marine nationale
■ Douane	■ Pilotage maritime
■ Privé /Particulier	■ Entreprise d'assistance maritime
■ Affaires maritimes	■ Autre autorité
■ Gendarmerie nationale	

MOYENS NAUTIQUES	NBRE DE MISSIONS	%
SDIS	70	23,1
SNSM	119	39,27
Armateur	41	13,53
Autorité portuaire	4	1,32
Gendarmerie maritime	6	1,98
Marine nationale	35	11,55
Douane	6	1,98
Pilotage maritime	1	0,33
Privé /Particulier	15	4,95
Entreprise d'assistance maritime	2	0,66
Affaires maritimes	1	0,33
Autre autorité	1	0,33
Gendarmerie nationale	2	0,66
TOTAL	303	100

I.7. Faits marquants

Naufrage d'une embarcation de migrants le 12 août 2023

Plusieurs naufrages d'embarcations de migrants sont à déplorer lors de tentatives de traversées de la Manche d'avril à novembre 2023, parfois sans faire de victime en raison de l'immédiateté de l'action des moyens sur zone et de conditions favorables (port de gilet, événement survenant de jour, découverte immédiate de l'événement) ou au contraire le plus souvent, aux lourdes conséquences en raison de configurations moins favorables, et surtout de la dangerosité inhérente à la surpopulation de ces embarcations et de leur extrême précarité.

Ainsi le 12 août 2023, le CROSS assure déjà la surveillance de deux embarcations de migrants parties d'Ambleteuse et de Calais lorsqu'à 2h21 UTC, le navire « Côte des Flandres » reporte une embarcation de migrants probablement en panne moteur.

Le patrouilleur de service public (PSP) Flamant est aussitôt engagé sur cette embarcation nommée « MIG2 » ; il se trouve alors à 8 nautiques de la position, en fin de surveillance de l'embarcation « MIG 13 » partie la veille. Plusieurs navires de commerce signalent ensuite de faibles lumières à la surface de l'eau.

A **3h30** UTC, le PSP Cormoran arrive sur zone et localisation l'embarcation avec sa caméra optronique. A **3h47** UTC, le PSP Cormoran signale de nombreuses personnes à la mer. Immédiatement, le CROSS diffuse un MAYDAY RELAY.



Le MRCC Douvres est informé de la situation et le CROSS lui formule une demande de soutien hélicoptère. Le PSP Pluvier ayant passé le relai à la RNLI 17-09 est engagé dans l'opération et se dirige sur la position du naufrage.

Une minute plus tard, le canot tous-temps de Calais, la SNS 077 Notre Dame du Risban, est engagé, ainsi que l'hélicoptère de service public du Touquet « Rescue Guépard Whiskey ».

Le MRCC Douvres engage également le navire affrété « MCS Taku » et la RNLI 17-09 de Douvres (transportant encore les occupants de l'embarcation « MIG 1 »).

Enfin, le SCMM du Havre est informé de la situation et du risque de nombreux blessés.

Le ferry « P&O Pioneer » assurant les liaisons Calais/Douvres est également engagé par le CROSS pour rechercher des personnes à la mer.

Par la suite, les récupérations se poursuivent ainsi que la prise en charge médicale immédiate des cas les plus graves (arrêt cardiaque), tant par le CROSS Gris-Nez que par le MRCC Douvres. Des zones de recherche sont communiquées aux différents moyens présents, ainsi qu'à l'Abeille Normandie et au Falcon 50 de la Marine nationale venus renforcer le dispositif. L'avion de patrouille de la Police aux frontières (PAF) est également engagé pour un vol côtier.

Au total – le bilan dépendant toutefois des incertitudes sur le nombre de migrants au départ et le nombre recueillis par les moyens britanniques - 64 naufragés sont retrouvés, dont 5 déclarés décédés.

2 naufragés sont comptabilisés comme disparus.

L'embarcation MIG2 n'a pas été signalée au CROSS lors de son départ de la côte française. Aucun appel n'a été reçu de cette embarcation pendant son transit dans la SRR française.

Durant l'été 2023, peu de créneaux s'étaient ouverts pour les traversées, conduisant à des tentatives de traversées même par météo changeante et ainsi peu favorable à la bonne conservation d'embarcations surchargées.

Sauvetage d'un kite-surfeur disparu à Dunkerque le 13 novembre 2023

Le 13 novembre 2023 à 18h10 (heures locales), le CROSS Gris-Nez reçoit un appel d'un témoin sur la plage du grand pavois à Dunkerque signalant deux pratiquants de kite-surf dont un seul est rentré sur la plage équipé de son matériel et de celui de son partenaire. Il n'y a plus aucun visuel sur le deuxième kite-surfeur. Les conditions météorologiques sur zone sont difficiles avec une mer forte et un vent supérieur à 25 nœuds.

Compte tenu de la nuit tombante et des conditions météo, l'hélicoptère NH90 de la base aérienne belge de Coxyde est immédiatement engagé pour recherche et sauvetage. Le canot tous temps SNS 087 « Jean Bart II » de la station SNSM de Dunkerque est également engagé en soutien pour recherche et sauvetage.

Après avoir réussi à entrer en contact avec le premier kite-surfeur rentré sain et sauf sur la plage, le CROSS obtient une description détaillée du kite-surfeur disparu. Equipé d'un gilet, sa combinaison est bleue et orange. Il dispose également d'un casque jaune et vert fluo. Ces informations sont transmises aux deux moyens sur zone en cours de recherche.



A 19h05 (heures locales), la SNS 087 indique au CROSS avoir repéré la victime qui semble consciente. L'hélicoptère assure l'éclairage de la zone pour faciliter la récupération.

Après un premier bilan secouriste effectué par les équipiers du canot tous temps de Dunkerque, la victime souffre d'une légère hypothermie.

Le CROSS informe alors le CODIS du Nord qui envoie un VSAV à quai pour assurer la prise en charge à terre du rescapé.

A l'issue de l'opération et après échange avec le SNSM de Dunkerque, c'est bien le casque jaune et vert de l'impliqué qui a permis de le localiser dans la nuit.

1.8. Conclusion bilan SAR.

Si la baisse notable du nombre d'opérations et de migrants concernés par les traversées l'année dernière - (environ 30%, principalement liée à l'action des forces de sécurité intérieure sur le littoral pour faire échouer les départs -) doit être soulignée, il convient dans le même temps :

- de souligner le fort impact du nombre de traversées sur les statistiques opérationnelles du CROSS. Les traversées de migrants représentent en effet jusqu'à deux tiers des opérations et 80% des personnes impliquées,
- de rester mesuré car l'année 2023 a également été marquée par plusieurs naufrages d'embarcations de migrants au départ des côtes françaises. Certains d'entre eux n'avaient pas été signalés ou détectés par le CROSS, ce qui témoigne de l'extrême précarité des conditions de ces traversées.

Ainsi, la baisse des flux ne se traduit pas par une diminution de la dangerosité du phénomène migratoire maritime en Manche.

Au contraire, de nouvelles limites ont été franchies - jusqu'à 89 personnes à bord d'une même embarcation et jusqu'à 81 personnes récupérées lors d'une demande d'assistance formulée en SRR française vers les sauveteurs français.

Les risques importants pris par les migrants durant l'embarquement à bord des *small boats* sont à souligner. Ces moments particulièrement confus peuvent aller jusqu'à générer le décès de certains migrants, piétinés ou refoulés par-dessus bord en quittant la plage.

Enfin, les services de secours sont confrontés à une modification permanente des modes opératoires et comportements des migrants en mer, comme le phénomène des *taxi-boats*¹ ou du *surbooking*², notamment. Cumulée au caractère hautement imprédictible des naufrages et autres incidents affectant les traversées de migrants, tout ceci rend l'action du CROSS et des sauveteurs en mer particulièrement délicate

1 Mise à l'eau d'une embarcation par un petit nombre de personnes et à un endroit différent de l'embarquement des migrants finalement réalisé, ce qui rend son suivi particulièrement complexe par les forces de sécurité à terre et par le CROSS en mer.

2 Convocation par le passeur de plus de passagers que ne peut en contenir raisonnablement l'embarcation, ce qui conduit à des tensions lors de l'embarquement et à une accidentologie spécifique (étouffement, piétinement).



II. Surveillance maritime (SURNAV)

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

Le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime confie aux CROSS, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, la mission de surveillance de la navigation maritime. Cette mission se compose :

- du suivi du trafic maritime
- du service de trafic maritime « côtier » dans le dispositif de séparation de trafic (DST) du Pas-de-Calais
- du service d'assistance maritime (MAS).

II.2. Synthèse générale de l'activité opérationnelle SURNAV

- 37 744 passages de navires de jauge brute > 300 UMS dans la voie montante du DST du Pas de Calais, soit 103 navires par jour en moyenne et 1,25 % de plus par rapport à 2022 (37 277, soit 102 navires par jour en moyenne en 2022)
- 19 322 autres reports dont 17 947 MOUVINF, 1 228 SURNAV, 147 WETREP
- 728 millions de tonnes de marchandises transportées en hausse de 0,4 % (725 millions tonnes et hausse de 0,4 % en 2023), parmi lesquelles 292 millions de tonnes de marchandises dangereuses et/ou polluantes (239 millions tonnes et hausse de 22,4 % en 2023).
- 95 situations dangereuses, c'est à dire susceptibles d'aboutir à un accident
- 1 presqu'accident
- 7 procès-verbaux de constatation d'infraction
- 53 avaries signalées comme telles par les navires ou détectés par le CROSS, dont 33 supérieurs à 30 minutes
- 147 autorisations de mouillage
- 316 traversées de nageurs

II.3. Suivi du trafic maritime

Chaque jour, environ **200** navires empruntent l'une des voies de circulation pour franchir le détroit du Pas de Calais. À cela s'ajoutent le trafic traversier des ferries (près de 100 liaisons quotidiennes), l'activité des navires de pêche, la navigation des navires de plaisance, les traversées de nageurs et d'embarcations de migrants.

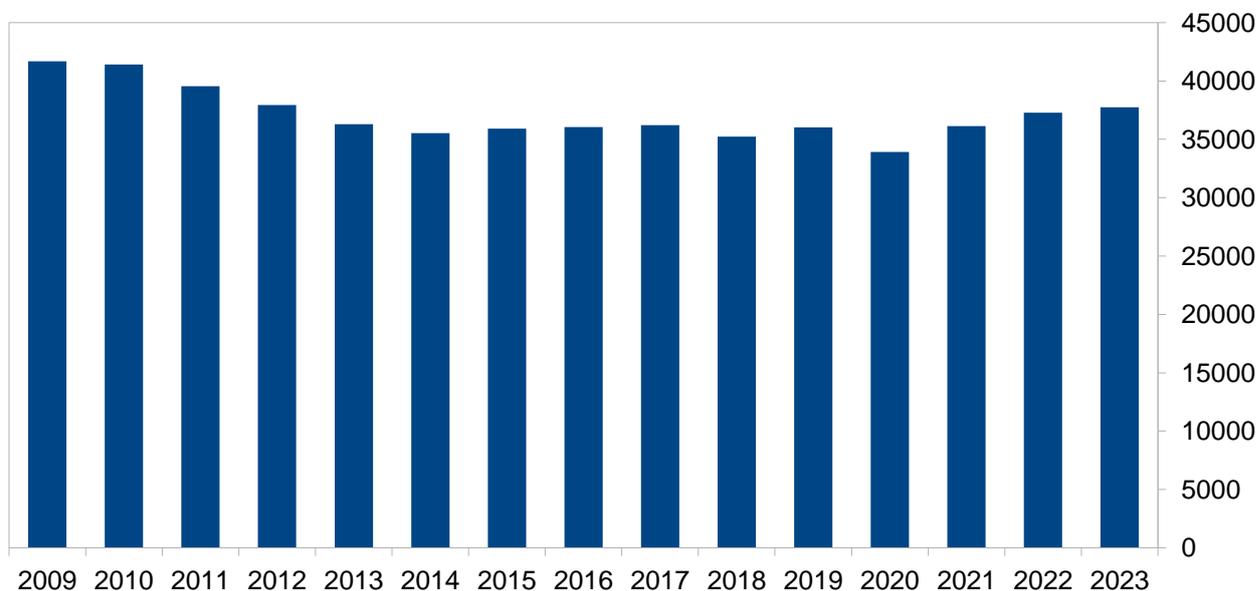
En 2023, pour la seule voie montante du DST du pas de Calais, **37 744** navires se sont signalés au CROSS. Le trafic dans la voie Nord-Est a donc connu une hausse de de **1,25 %** en nombre de navire par rapport à 2022 .

Le diagramme ci-dessous présente l'évolution du nombre de comptes-rendus obligatoires que le CROSS Gris-Nez a exploité pour la seule voie montante depuis 2009.

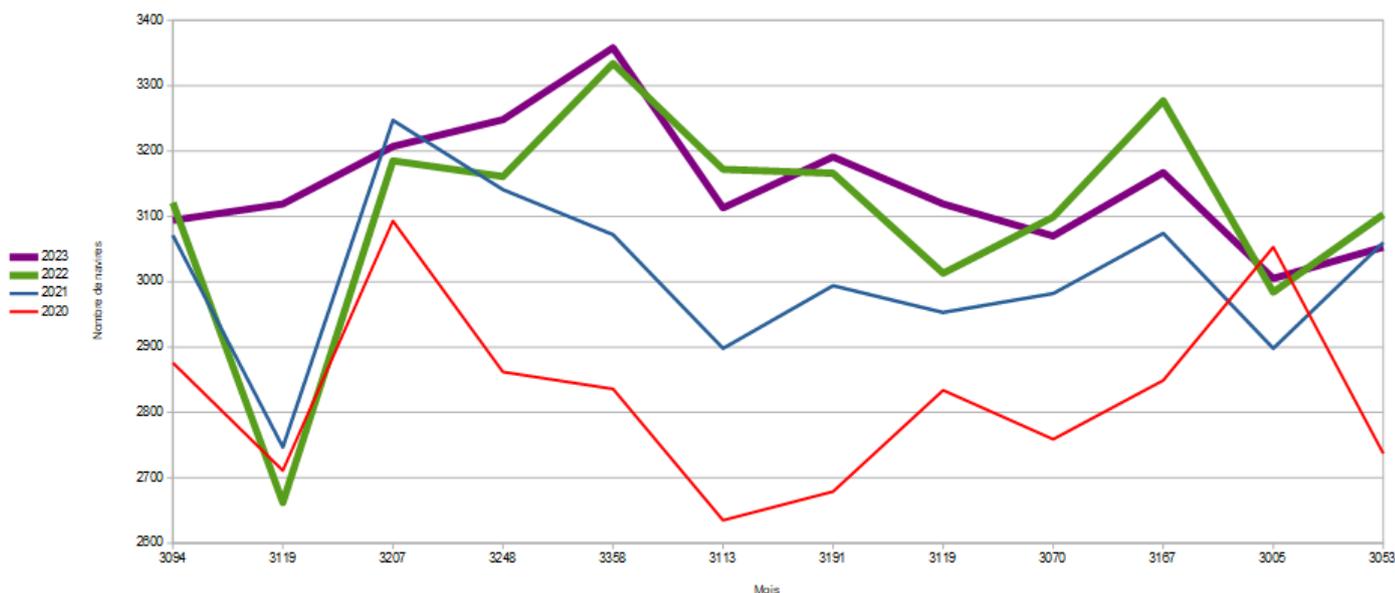


Le ralentissement du trafic constaté depuis 2010 s'explique par la tendance à l'augmentation de la capacité d'emport des navires puisque, dans le même intervalle de temps, les volumes de marchandises transportées ont augmenté chaque année.

Nombre de comptes rendus obligatoires en voie montante 2009-2023



Nombre de navires en voie montante par mois



Le CROSS a traité **17 947 comptes-rendus « MOUVINF »**. Ces messages concernent les navires appelés à effectuer leur CRO à *Dover Coastguard* mais dont le transit intéresse aussi la France (navires en provenance de la voie Sud-Ouest mais à destination de ports français de la zone, comme Dunkerque, ou inversement).



Dans le cadre de la résolution MSC.190 (79) du 6 décembre 2004 relative au système de comptes-rendus des navires pétroliers d'un port en lourd supérieur à 600 TJB naviguant dans la zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) des eaux d'Europe occidentale, le CROSS Gris-Nez a recueilli **147 déclarations WETREP** (*Western European Tanker Report*) contre 107 en 2022, en cohérence avec la hausse des quantités de marchandises dangereuses.

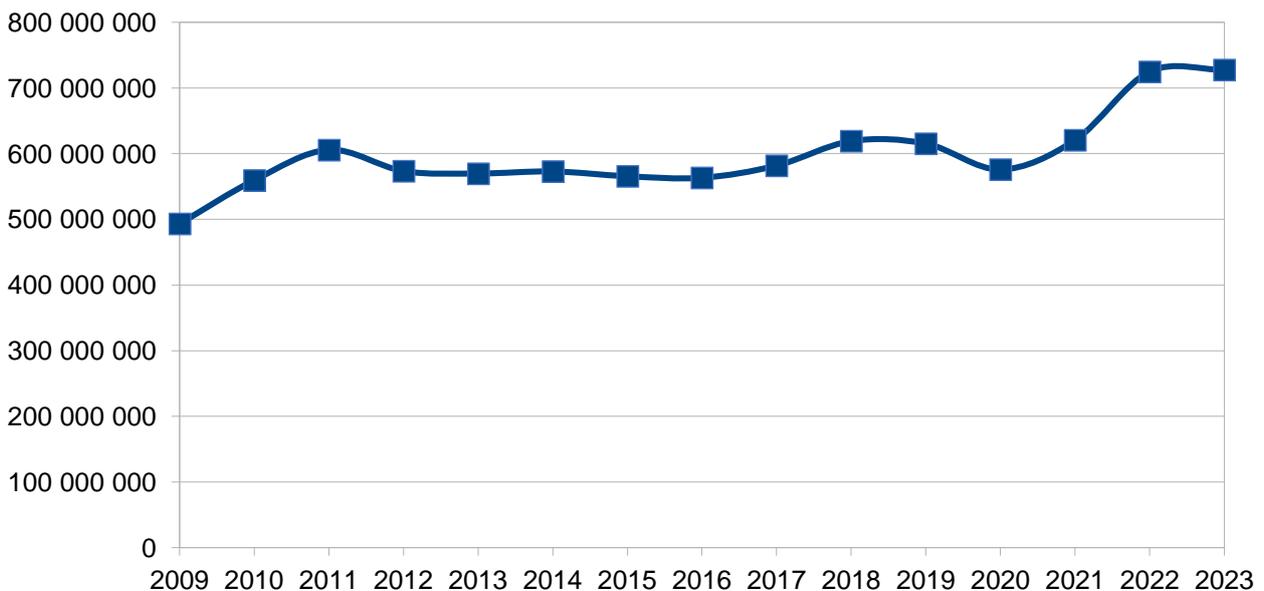
Le CROSS a enfin traité 1 228 messages SURNAV au profit des préfectures maritimes. (1 457 en 2022, 1 978 en 2021, 1 780 en 2020 ; 1 569 en 2019 ; 1 498 en 2018).

Volume de marchandises transportées

Les navires ayant transité dans la voie montante en 2023 ont transporté un volume d'environ **728 millions de tonnes de marchandises** (+0,4 % en 2023, après +17% en 2022), dont **292 millions de tonnes de matières dangereuses** (+22,4 % après +36% en 2022).

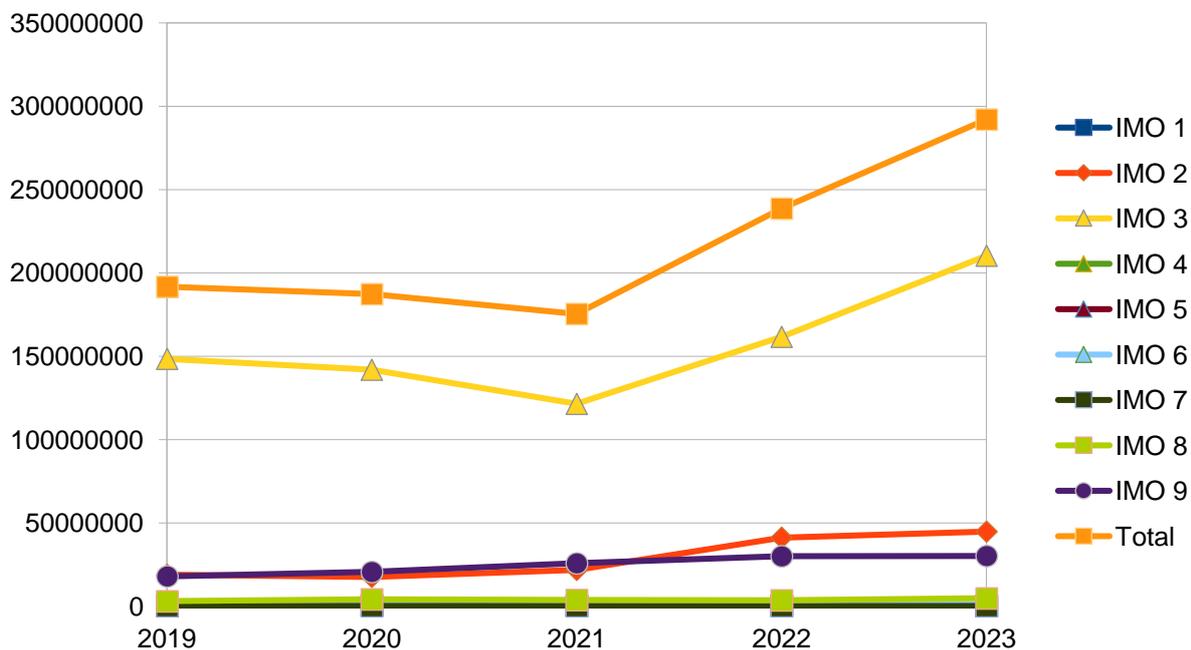
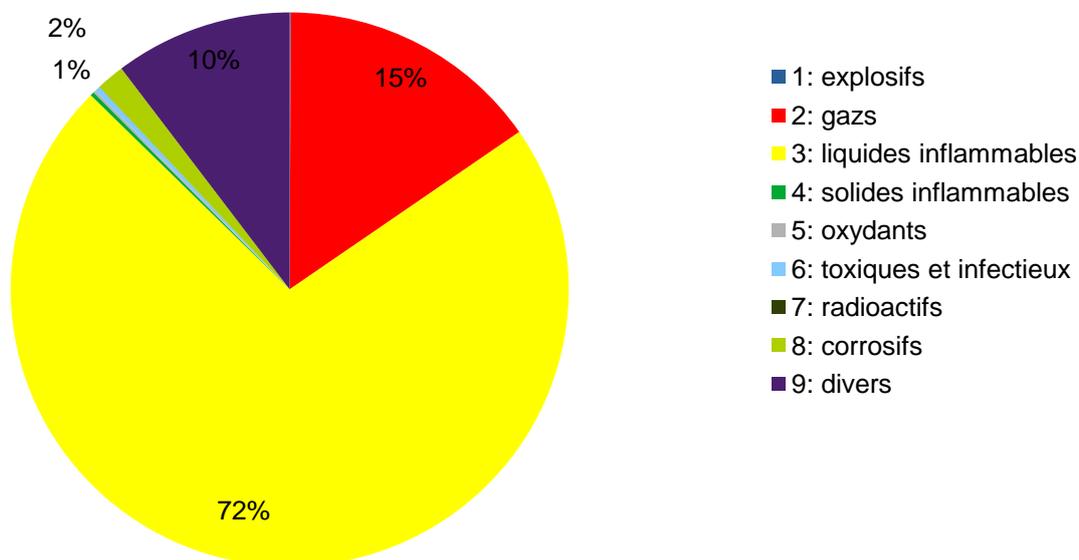
Le diagramme ci-dessous présente l'évolution du volume de marchandises transportées dans la voie montante du DST depuis 2009.

Total de marchandises transportées dans la voie montante du DST (en T)



La répartition par classe OMI des matières dangereuses transportées est illustrée par le graphique suivant :

Produits dangereux ayant transité dans la voie N-E par classe OMI (en millions de tonnes) en 2023



On observe de 2019 à 2021, une stabilité en volume absolu des matières dangereuses due principalement à la stagnation du volume des matières inflammables. En 2022, on observe une augmentation de 88 % du volume de gaz (IMO2) et de 33 % des liquides inflammables.



En 2023, on observe une hausse de 22,4 % du total de marchandises dangereuses, porté par une augmentation de 30 % des quantités de liquides inflammables et de 8,8 % du volume de gaz.

Les suivis particuliers

Dans l'ensemble du détroit, le CROSS Gris-Nez exerce un suivi particulier pour certains navires au regard de la sensibilité de leur profil ou de leur cargaison.

Ainsi, en 2022, une attention spécifique a été portée à :

- **146** convois de remorquage (146 en 2022) ;
- **65** navires transportant des matières radioactives (OMI Class. 7) – (52 en 2022) ;
- **159** navires de guerre (219 en 2022) ;
- **355** navires à grand tirant d'eau (349 en 2022) - A noter en 2023 : passage du critère GTE de 16,50 m à 17,00 m pour harmonisation avec CHANNEL VTS et JOBOURG TRAFFIC ;
- **604** navires à passagers (625 en 2022) et l'ensemble des **ferries** ayant traversé les deux voies.

La gestion des mouillages

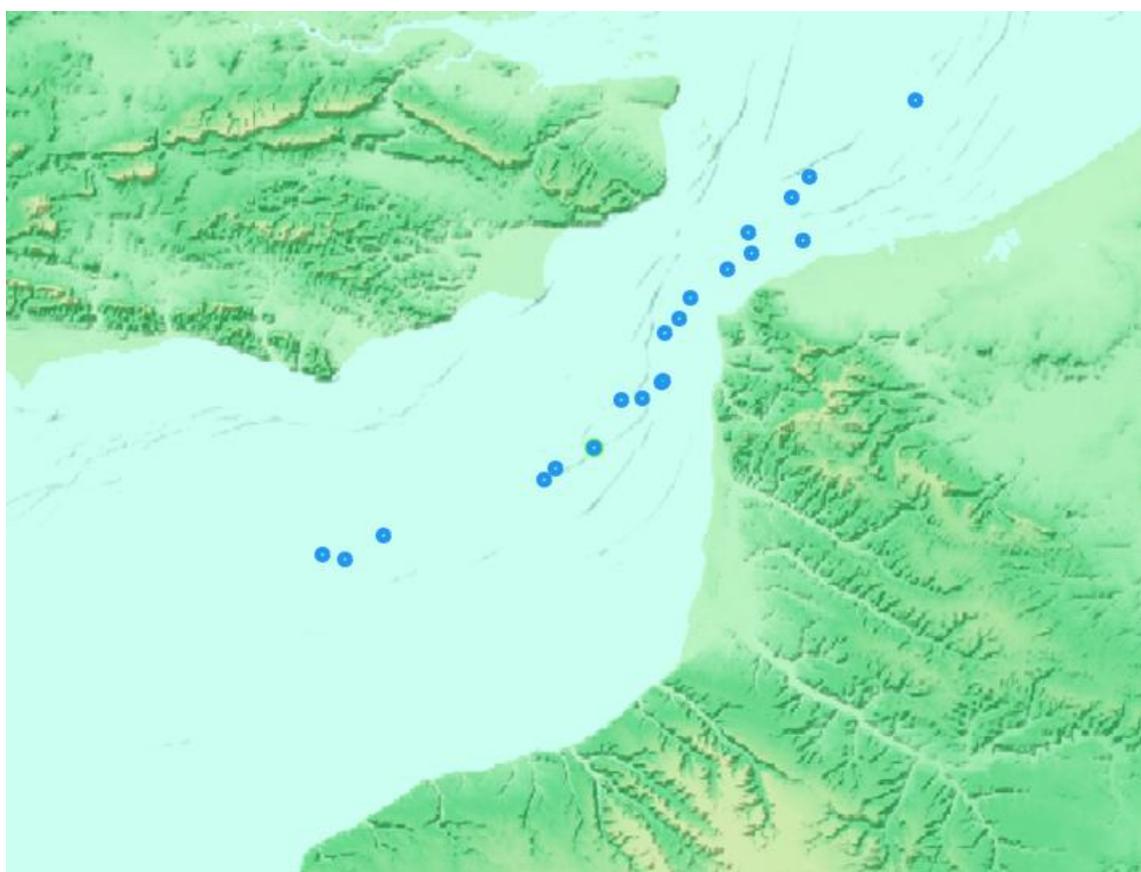
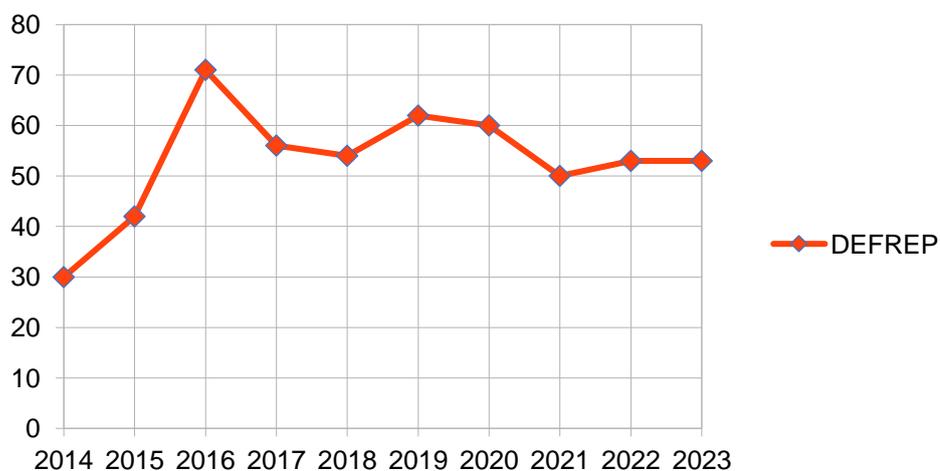
En 2023, le CROSS Gris-Nez a autorisé et surveillé le mouillage de 147 navires de commerce dans sa zone de compétence, principalement aux abords des ports de Dieppe et Fécamp. Les mouillages en zone du Dyck (mouillage d'attente du grand port maritime de Dunkerque) et en zone du Tréport ne sont pas gérés par le CROSS, mais respectivement par la capitainerie de Dunkerque et la capitainerie du Tréport.

II.4. Service d'assistance maritime (MAS)

En tant que STM, le CROSS Gris-Nez dispose d'une image très précise du trafic 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 (DEFREP : *deficiency report*). En 2023, **53 navires de commerce** de plus de 300 UMS ont rencontré une telle situation. Le nombre de ces événements (52 cas en 2022), 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.

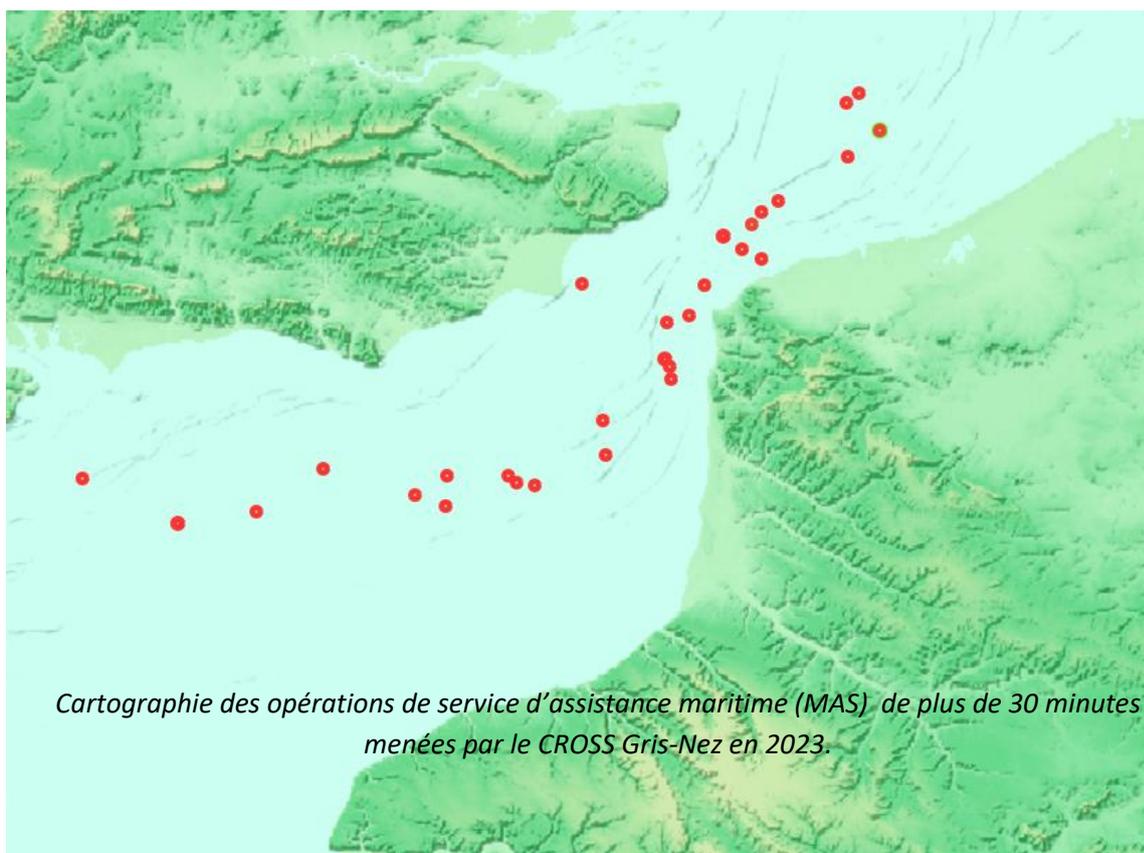


Tendance DEFREP 2014-2023



Cartographie des opérations de service d'assistance maritime (MAS) de moins de 30 minutes menées par le CROSS Gris-Nez en 2023.





Actions engagées

Les informations recueillies permettent de mettre en œuvre des mesures préventives ou d'assistance au profit du préfet maritime de la Manche – Mer du Nord. Ainsi, ce dernier peut décider de la constitution et de l'envoi d'une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) à bord du navire. De même, le préfet maritime dispose du remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) Abeille Normandie, basé à Boulogne-sur-Mer. Les conditions de dérive et la proximité permanente des côtes exigent du dispositif de l'action de l'État en mer (AEM) une forte réactivité. De fait, le RIAS est régulièrement pré-positionné dans le DST.

Synthèse 2014-2022	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DEFREP	30	42	71	56	54	62	60	50	52	53
Mises en œuvre d'une EEI	0	0	3	2	1	2	2	1	0	0
Remorquages par RIAS	1	1	2	2	0	1	2	1	0	0
Remorquages par un autre moyen	0	1	2	1	1	1	1	2	4	1
Escortes par RIAS	4	2	5	2	0	4	2	0	1	1



II.5. Service de trafic maritime

À l'aide de ses outils, le STM de Gris-Nez identifie et surveille l'évolution des **situations dangereuses**, c'est-à-dire les situations dans lesquelles un navire, du fait de son comportement, peut mettre en danger sa propre sécurité ou celle des navires situés aux alentours. Afin de prévenir tout risque d'abordage, les rapprochements jugés à risque provoquent une intervention du STM.

Parmi ces situations dangereuses, le STM distingue les **situations présentant un risque d'abordage** des **situations anormales**.

Les **situations présentant un risque d'abordage** sont caractérisées selon des critères décidés par le CROSS :

Une situation nautique est considérée comme rapprochée (**SITRAP**) dès que deux navires se trouvent à un point d'approche minimal de moins de 0.5 milles (*Closest Point of Approach* : $CPA < 0,5$ milles) et de moins de 10 min (*Time of CPA* : $TCPA < 10$ min). Une situation nautique est dite anticipée (**SITANT**) lorsque le STM détecte un risque d'abordage sans que les critères de CPA et TCPA ci-dessus ne soient remplis.

Le STM de Gris-Nez s'est chargé du suivi et de la résolution de **38 situations rapprochées** en 2023. Il a également participé à la prévention des situations rapprochées en détectant **14 situations anticipées**.

Les situations anormales (**SITANOR**) englobent tout comportement exigeant du STM une vigilance particulière (trajectoire erratique, absence de réponse aux appels, décélération brutale). **43 situations anormales** ont été suivies et gérées par le STM en 2023. Ces situations génèrent la plupart du temps un rappel à la réglementation applicable dans le DST voire un constat d'infraction. Les situations dangereuses trouvent parfois leur origine dans le non-respect du Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM/COLREG, 1972).



II.6. Synthèse sur les contrevenants

En 2023, **7** navires ont été observés comme contrevenants au règlement international pour la prévention des abordages en mer (RIPAM) :

- 1 navire de pêche français
- 1 navire de plaisance à la voile russe
- 2 yachts à moteur (Allemagne, Pays-Bas)
- 3 navires de commerce (Marshall, Liberia, Lituanie).

4 infractions ont eu lieu en eaux territoriales, **2** dans le DST hors des eaux territoriales et **1** à proximité d'un parc éolien en mer à Fécamp hors DST.

Les **7** navires ont contrevenu à la règle 5 du RIPAM imposant une veille visuelle et auditive. **5** contrevenants ont également contrevenu à la règle 10 principalement pour navigation en ZNC non autorisé et route à contre-sens au sens général du trafic.

II.7. Faits marquants

MSC NIKOLETA

Le lundi 1er mai 2023 à 16:03 UTC le navire de commerce MSC NIKOLETA réduit sa vitesse dans le DST. Immédiatement après prise de contact, ce dernier confirme un black-out à son bord. Le navire est non maître de sa manœuvre mais est en capacité de mouiller. Le CROSS effectue ainsi les actions nécessaires dont la diffusion de message de sécurité et DOVER est directement informé. Après près de deux heures d'investigation, à 17:19 UTC le capitaine du navire informe le CROSS que l'avarie viendrait de son générateur et que 3 heures sont nécessaires pour la réparation. Le CROSS en informe directement l'Abeille Normandie qui est engagée pour une sécurisation à 19:00 UTC. Suite aux différentes tentatives de réparation, le MSC NIKOLETA informe sa compagnie ne pas être en capacité de réparer, et demande un remorquage. Le CROSS est informé à 20:56UTC que le remorqueur VB TORNADE s'apprête à rejoindre le MSC NIKOLETA. A 22:16UTC le remorqueur VB TORNADE informe le CROSS prendre en remorque le MSC NIKOLETA vers le port d'Anvers. L'Abeille Normandie est maintenue sur zone jusqu'à ce que la prise de remorque soit effectuée.

AQUILLA MAJOR

Le 16 décembre 2023, le navire AQUILLA MAJOR signale au CROSS ne plus être maître de sa manœuvre dans la voie N-E non loin du cap gris-Nez. Le CROSS réalise les actions nécessaires dont la diffusion de messages de sécurité. A 09:49UTC, le navire AQUILLA MAJOR est stoppé et dérive au milieu de la voie N-E. Il tente de réparer sa machine tout en continuant à dériver vers le sud à 1 nœud. A 10 :29UTC, le capitaine signale être en capacité de mouiller si nécessaire et ne demande pas assistance. L'Abeille Normandie est engagée par le CROSS à 10:41UTC pour la sécurisation du navire. Étant dans l'incapacité de réparer directement, le MV AQUILLA MAJOR propose de mouiller dès sa sortie de la voie. A 11:12 UTC, le navire indique avoir réussi à réparer et reprend ainsi sa route vers les Pays-Bas.



II.8. Conclusion bilan SURNAV.

L'année 2023 a été marquée par une augmentation des quantités de marchandises transitant dans le DST, en particulier des matières dangereuses (+22,4%). Cette hausse est dans la continuité de celle de 2022. Si le nombre d'avaries de navire de commerce reste stable, la hausse des quantités de marchandises en transit augmente le risque en cas de d'incident.

Le nombre toujours important de traversées d'embarcations de migrants impose une veille renforcée du quart Navigation et un contact étroit avec les navires de commerce afin d'éviter les situations rapprochées dangereuses avec les embarcations ou avec les moyens d'Etat engagés dans les opérations SAR.

La détection d'un navire de pêche, en défaut de veille, en route de collision avec le parc éolien de Fécamp changeant de cap in extremis illustre le besoin de renforcer la surveillance de la navigation sur l'ensemble de la zone. A cette fin, l'expérimentation au sein du CROSS Gris-Nez de nouveaux systèmes de surveillance de la navigation (EGIDE-EWS, ELMAN VTS) a été un point fort de l'année. En permettant des alertes automatisées, réglées et adaptées à la zone, le STM de Gris pourra intervenir plus facilement en cas de situation anormale en dehors de sa zone de surveillance du DST.



III.RSM

III.1. Bilan général

Le CROSS assure la diffusion des bulletins météorologiques suivants :

- Bulletins côtiers trois fois par jour sur VHF (soit annuellement 3285 vacations) à partir des émetteurs de Saint Valéry-en-Caux, Saint Frieux et Dunkerque.
- Bulletin large et bulletin large à trois jours, 1 diffusion par jour.
- Bulletins météorologiques spéciaux (BMS) atteignant ou dépassant force 7

L'intégralité des bulletins est désormais vocalisée par Météo-France.

III.2. Nombre de bulletins diffusés

Dans le cadre du service d'information aux navigateurs, le STM Gris-Nez a diffusé, au cours de l'année 2023 :

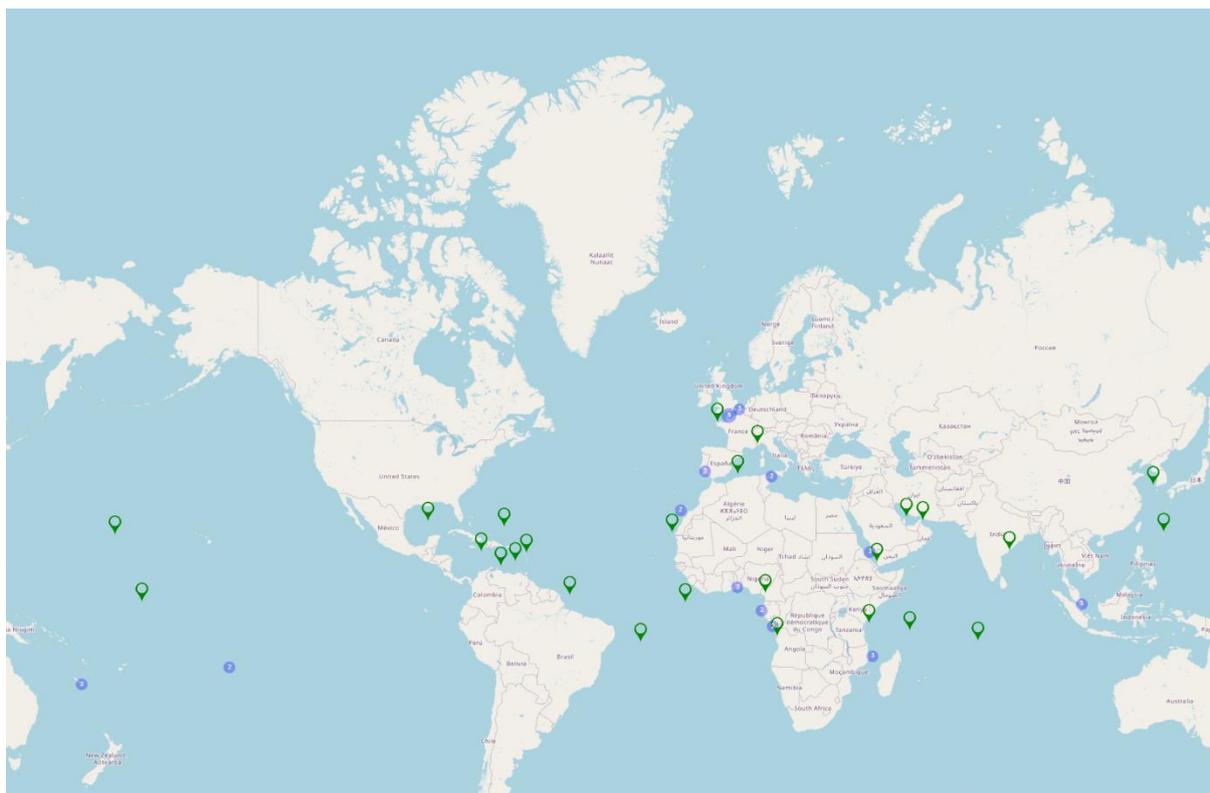
- 8 664 bulletins intitulés « Channel Navigation Information Service » (CNIS) et diffusés une fois par heure, à heure fixe ;
- 109 bulletins de visibilité, diffusés dès que la visibilité est réduite.
- 26 bulletins spéciaux de navigation, diffusés en fonction de certains événements dans le DST.



IV. Sureté

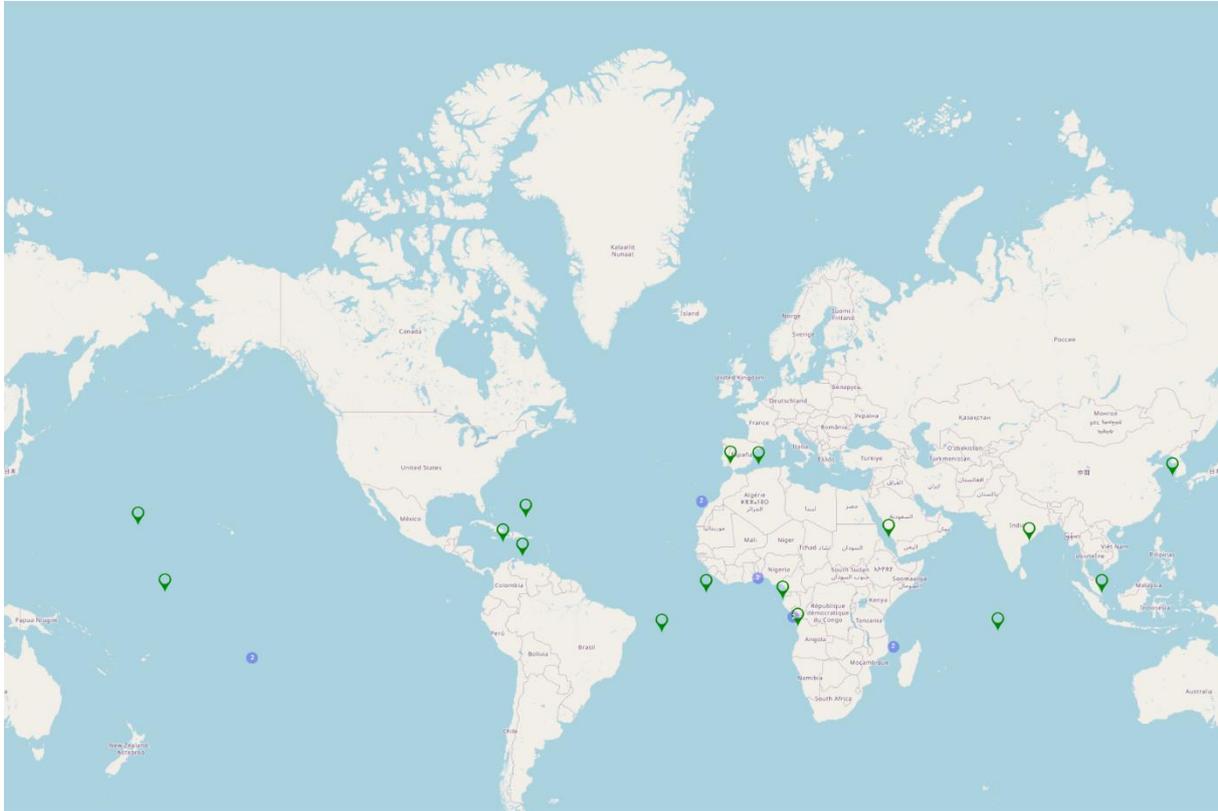
IV.1. Evénements sûreté

Au cours de l'année 2023, le CROSS Gris-Nez a été amené à connaître de 60 événements de sûreté. Ces derniers recouvrent plusieurs types d'incidents comme le report de clandestin à bord de navire de commerce, le déclenchement d'alerte SSAS ou encore la remontée d'alerte de sûreté non discrète.

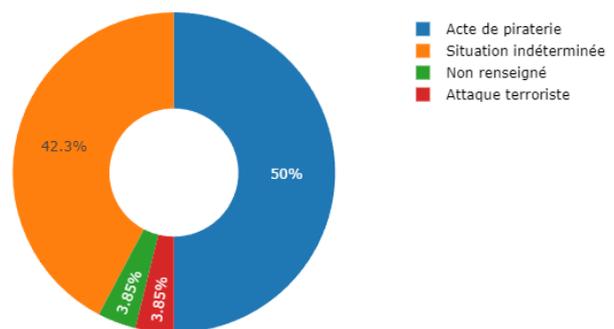


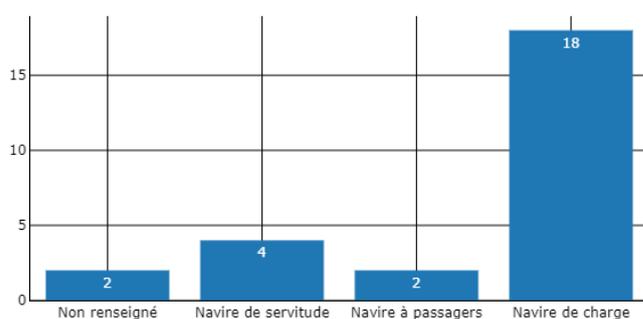
IV.2. SSAS (ship Security Alert System)

Point de contact français pour le déclenchement d'alerte de sûreté discrète par le canal SSAS, le CROSS Gris-Nez a reçu 26 alertes de ce type en 2023. Aucune de ces alertes ne concernaient de navires dont la position était en SRR française.



Les faits générateurs associés à ce type d'alerte étaient pour la moitié spécifiés par un acte de piraterie.





Les navires de charge sont les principaux flotteurs concernés par l'émission de ce type d'alerte compte tenu de la densité de la flotte équipée par ce système en comparaison des autres segments.

L'intégralité des événements se sont avérés être des fausses alertes dont les explications sont variables. Elles peuvent être dues à des mauvaises manipulations ou à l'absence d'information préalable du CROSS quant à la réalisation d'un test de l'équipement.

