



# RAPPORT

# SUR L'ETUDE

# DES SITREP

## du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août 2004

Rapport rédigé par Gérard d'ABOVILLE, Président  
et Jacques THOMAS, Secrétaire Général  
du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques  
Décembre 2004

Compte tenu de la période relativement réduite qui a fait l'objet de cette étude, nous nous sommes contentés d'en exposer les résultats sans en tirer de conclusion, sauf pour relever les tendances les plus flagrantes.



## CONDITIONS DE L'ETUDE

L'étude a été réalisée à partir des "SITREP" (situation report) qu'a fourni le bureau enquête/accidents mer concernant uniquement la plaisance pour la période du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août 2004 au Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

1415 messages ont été compulsés. Cette masse de données constitue un matériau intéressant tant par le volume que par la période considérée.

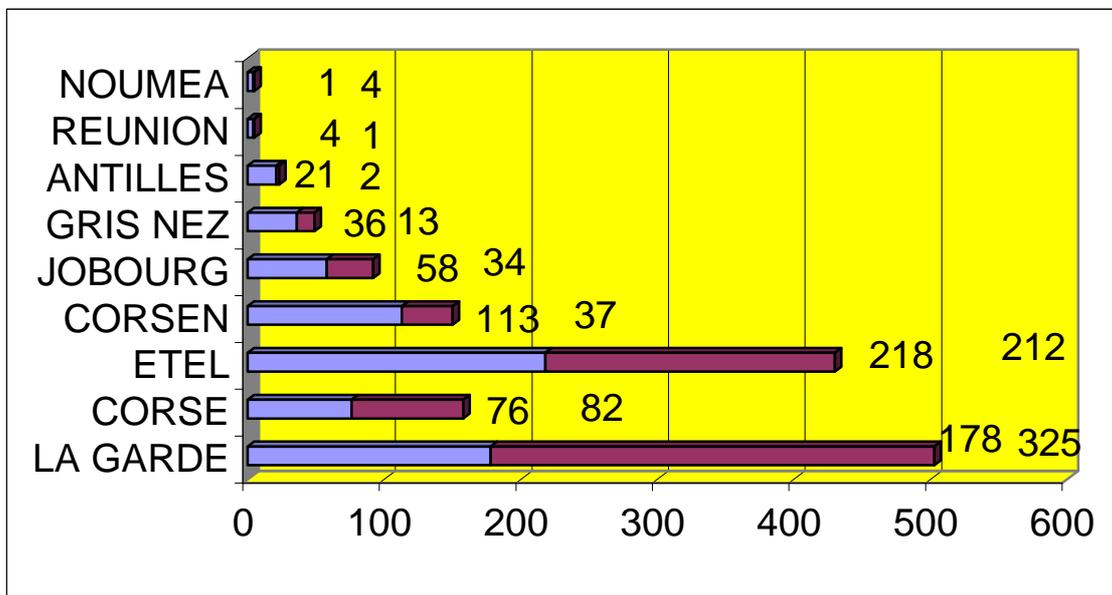
Les SITREP sont rédigés par les CROSS en guise de compte-rendu d'opérations. Malgré une grille de remplissage normalisée, on constate que ces documents sont diversement renseignés selon les CROSS et selon les jours (peut-être même en fonction du "chef de quart"). Certains SITREP étant même inexploitable dans le cadre d'un travail comme celui-ci.

Jusqu'à maintenant ceci n'avait pas une grande importance dans la mesure où les SITREP n'avaient jamais été exploités de la façon dont nous venons de le faire. Néanmoins, il pourrait être intéressant, compte-tenu de la masse d'informations disponibles, de recommander aux responsables des CROSS une vigilance accrue pour le remplissage de ces documents aux fins d'études et d'analyses systématiques. Par exemple, il y a 287 SITREP pour lesquels la météo n'est pas renseignée.

Cette étude ne prétend pas à l'exhaustivité, parce que certains documents ont pu échapper au BEA dans la mesure où l'on ne s'intéressait qu'à la plaisance, et le tri ayant été fait manuellement.

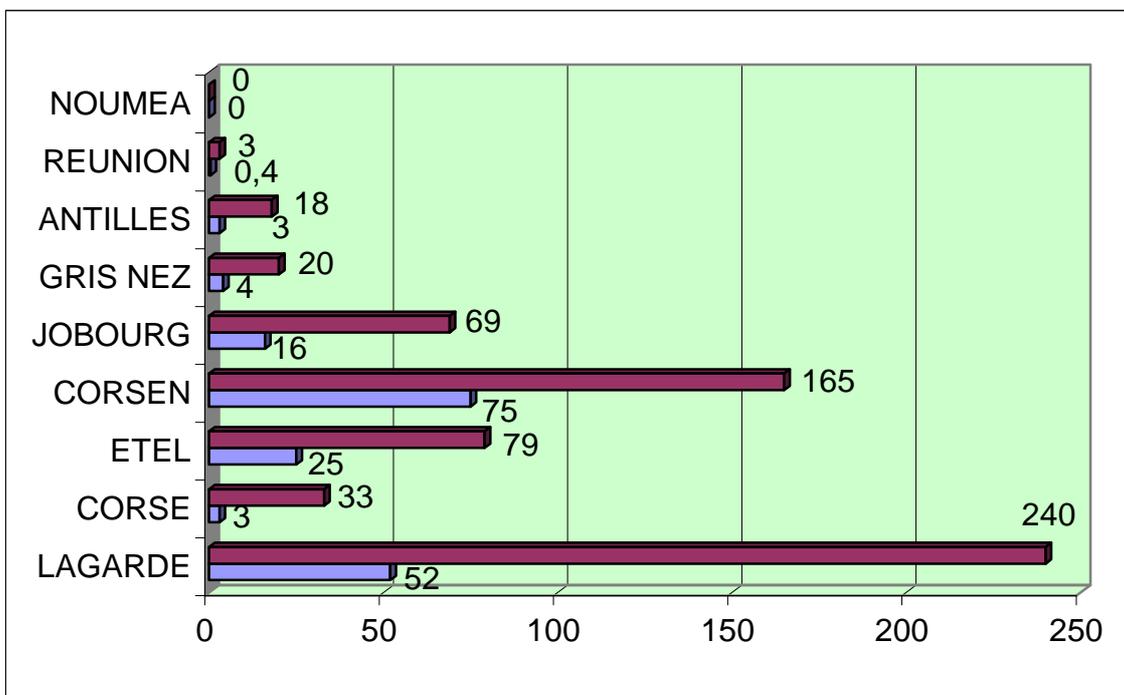
## Répartition géographique des alertes

Les documents qui nous ont été transmis, se répartissent de la façon suivante :



Nombre de SITREP traités par les CROSS  
(voiliers : lilas – moteurs : bleu)

## Parc des navires

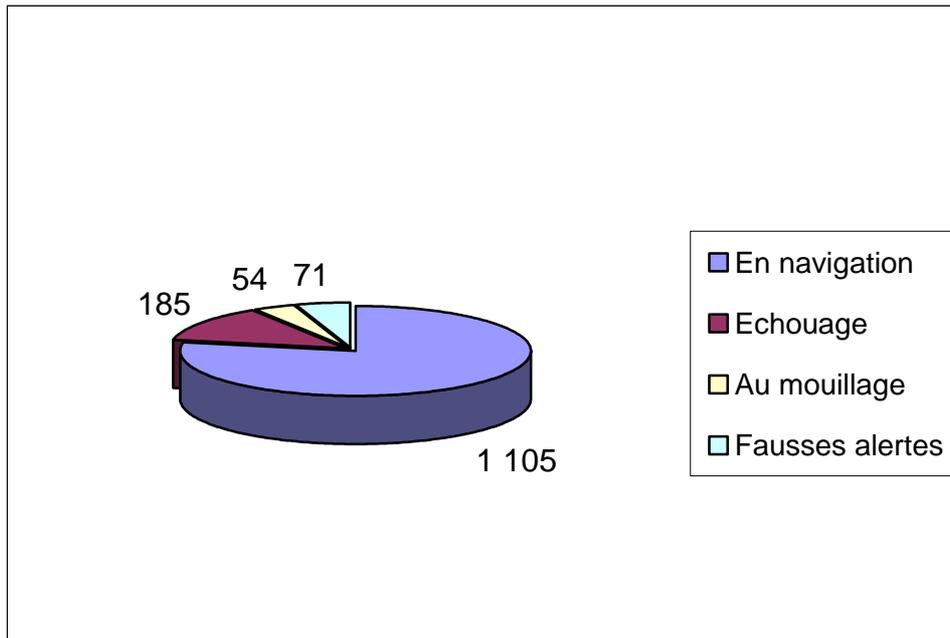


Nombre approximatif de bateaux par CROSS (en milliers)  
(voiliers : lilas – moteurs : bleu)

## Circonstances

Les messages d'alerte reçus concernent :

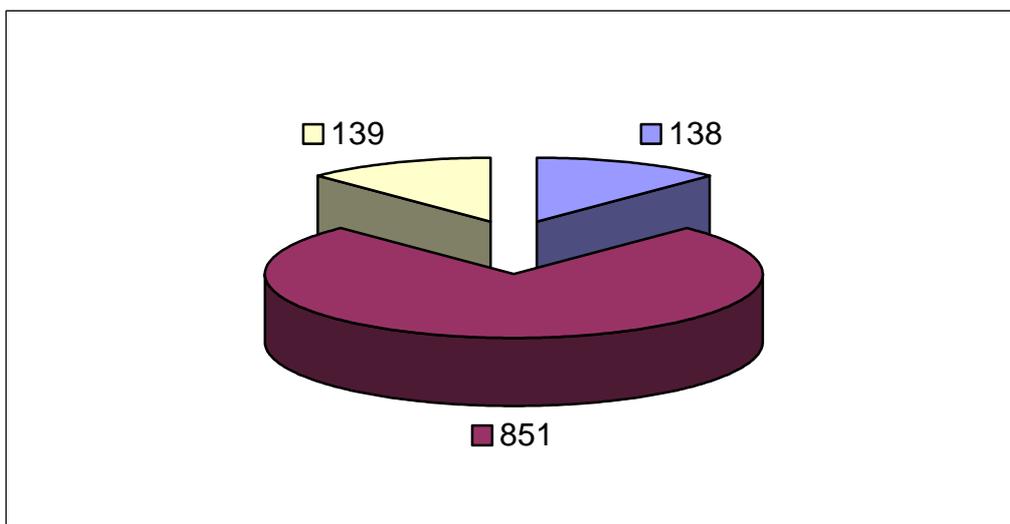
- 1105 incidents ou accidents en cours de navigation,
- 185 navires échoués,
- 71 fausses alertes,
- 54 navires au mouillage.



## Météo

Sur les 1128 SITREP pour lesquels la rubrique "météo" était renseignée :

- 851 messages ont été émis par météo navigable (comprise entre 3 et 6 Beaufort inclus),
- 138 par météo très faible (inférieur à 3 Beaufort),
- et 139 par météo supérieure à 6 Beaufort.



## Messages d'alerte en navigation et hors navigation

Nombre d'appels par façades maritimes et par types de navires :

	NOMBRE TOTAL D'APPELS	VOILIERS	MOTEURS
Manche Atlantique	721	425	296
Méditerranée	661	254	407
TOTAL	1382	679	703

Composition de la flotte et répartition :

	TOTAL FLOTTE X 1000	VOILIERS X 1000	MOTEURS X 1000
Manche Atlantique	453	120	333
Méditerranée	328	55	273
TOTAL	781	175	606

Pourcentage d'appels par façade maritime en fonction des flottes :

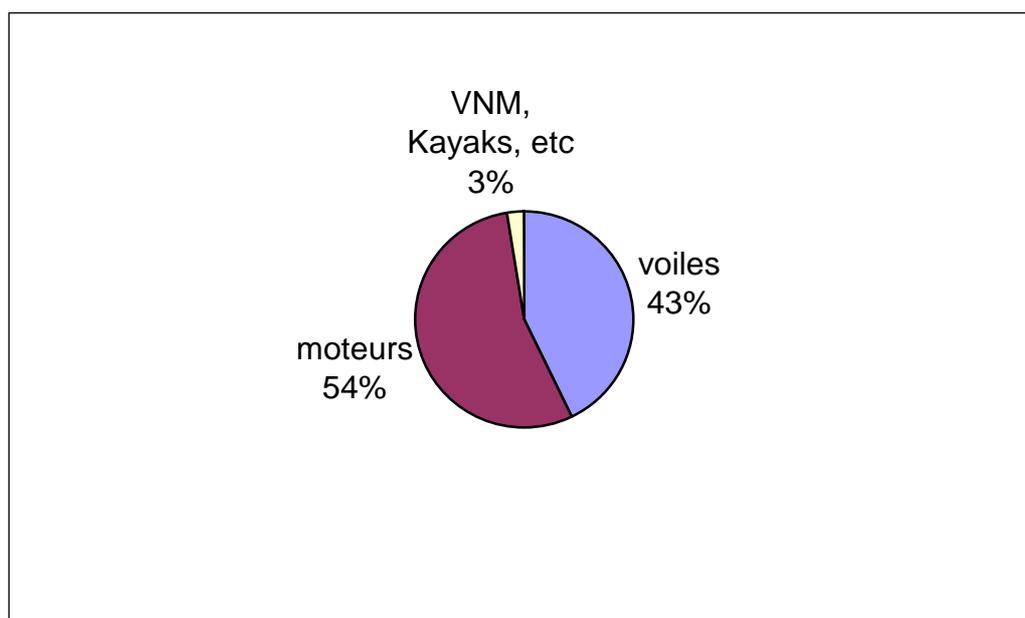
	% FLOTTE	% VOILIERS	% MOTEURS
Manche Atlantique	0.16	0.35	0.08
Méditerranée	0.20	0.46	0.15
TOTAL	0.18	0.44	0.11

## Incidents et accidents en navigation

### Répartition

Ceci concerne 1105 bateaux qui ont demandé assistance en cours de navigation. On peut les répartir de la façon suivante :

- 474 voiliers (soit 43 %),
- 602 bateaux à moteur,
- et 29 kayak, VNM et autres petites embarcations.



Alertes en navigation

### Analyse

	Nombre d'alertes	Total flotte	% d'alerte
Voiliers	474	175 000	0,271
Moteurs	602	606 000	0,009
TOTAL	1 076	781 000	0,137

On constate donc que, proportionnellement à leur flotte, les voiliers demandent assistance trois fois plus que les bateaux à moteur.

Il convient de pondérer cette indication en tenant compte du temps moyen passé sur l'eau par un voilier et par un bateau à moteur. Pour ce faire, nous disposons des indications de l'enquête de la Fédération des Industries Nautiques 2002 (question n°58/59, utilisation moyenne du bateau rapportée à la population totale) qui nous indique pour les voiliers 287 milles par saison et pour les bateaux à moteur 247 milles par saison.

Si on adopte une vitesse moyenne de 6 nœuds pour les voiliers, et de 15 nœuds pour les bateaux à moteur, on obtient le nombre d'heures suivant :

Voiliers	$287/6 = 47,83$ heures
Moteurs	$247/15 = 16,46$ heures

Les voiliers passent donc 2,9 fois plus de temps en mer que les bateaux à moteur.

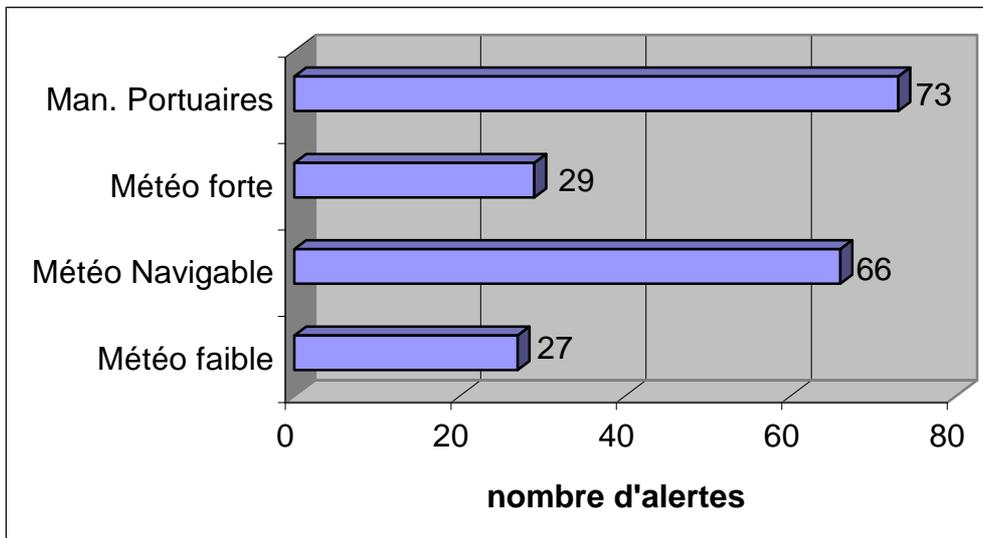
**Ce qui nous montre que le pourcentage d'alerte des voiliers et celui des bateaux à moteur, pondérés par le temps passé en mer, est quasiment identique.**

## Analyse des alertes voiliers

En ce qui concerne les 474 voiliers :

- 195, soit 42 %, signalait une panne moteur, dont :
  - o 27 avec une météo inférieure à force 2,
  - o 29 avec une météo égale ou supérieure à force 7,
  - o 73 ont demandé une assistance uniquement pour les manœuvres portuaires.

**Les 66 restants, soit 34 % des voiliers en panne de moteur, malgré une météo favorable, ont sollicité des secours pour un remorquage de longue durée.**



voiliers en "panne moteur"

Enfin, pendant la période considérée, nous avons recensé 38 blessés, plus ou moins graves, et 4 morts dont un apnéiste.

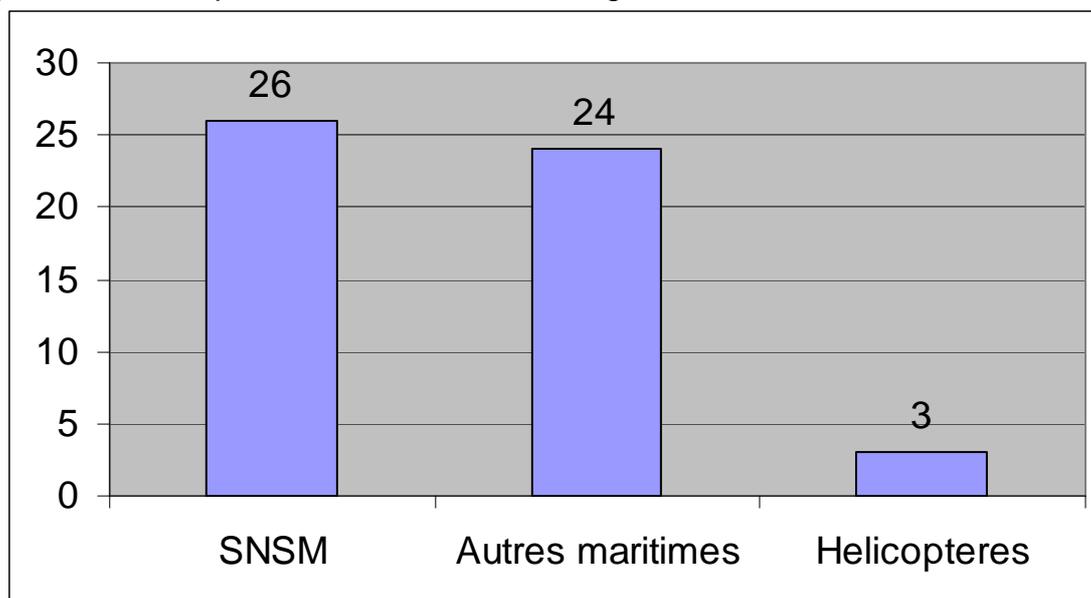
## Incidents hors navigation

Il s'agit principalement de bateaux ayant rompu leur mouillage, chassant sur leur ancre, ou ayant l'hélice engagée dans un mouillage. Nous en avons recensé 54 qui ont mobilisé :

- 26 moyens SNSM, pour 40 heures 45,
- 24 moyens maritimes autres, pour 30 heures,
- 3 hélicoptères, pour 1 heure 30.

50 % de ces incidents correspondent à des ruptures de mouillage.

Moyens mobilisés pour les incidents hors navigation



## Echouages

Sur les 185 échouages recensés (en et hors navigation), **62 % ont eu lieu malgré une météo clémente** et 21 % dans des conditions météo difficiles, supérieures à force 7.

## Fausses alertes

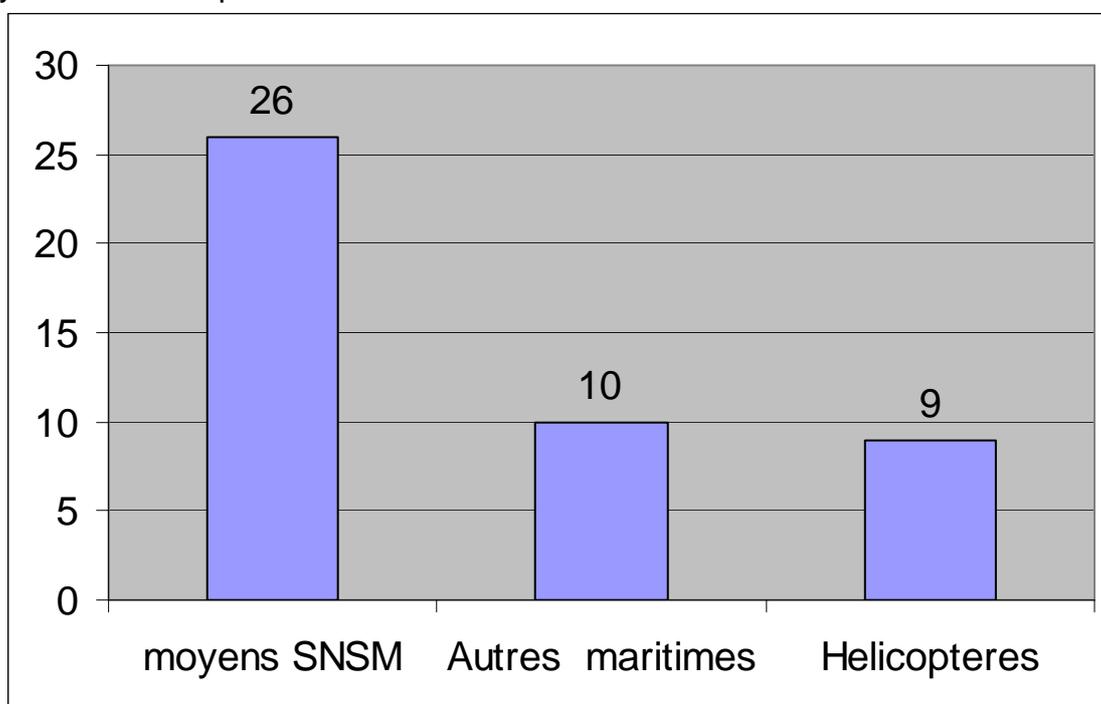
Dans la période considérée, sur tout le littoral, il y aurait eu 71 fausses alertes avérées (soit 5 % des SITREP étudiés).

Ces 71 fausses alertes ont mobilisé :

- 26 moyens SNSM, pour un total de 14 heures 55
- 10 moyens maritimes autres, pour un total de 10 heures 25,
- 9 hélicoptères pour un total de 4 heures 25.

A titre de comparaison, pour plus de 3.727.000 appels, les pompiers recensent un peu moins de 48.600 fausses alertes, soit 1,3 %.

Moyens mobilisés pour les fausses alertes



Elles ont été déclenchées pour les motifs suivants :

- 21 inquiétudes familiales,
- 3 tirs de moyens pyrotechniques intempestifs,
- 6 messages VHF infondés,
- 5 balises canal 406 défectueuses.

## Moyens d'alerte

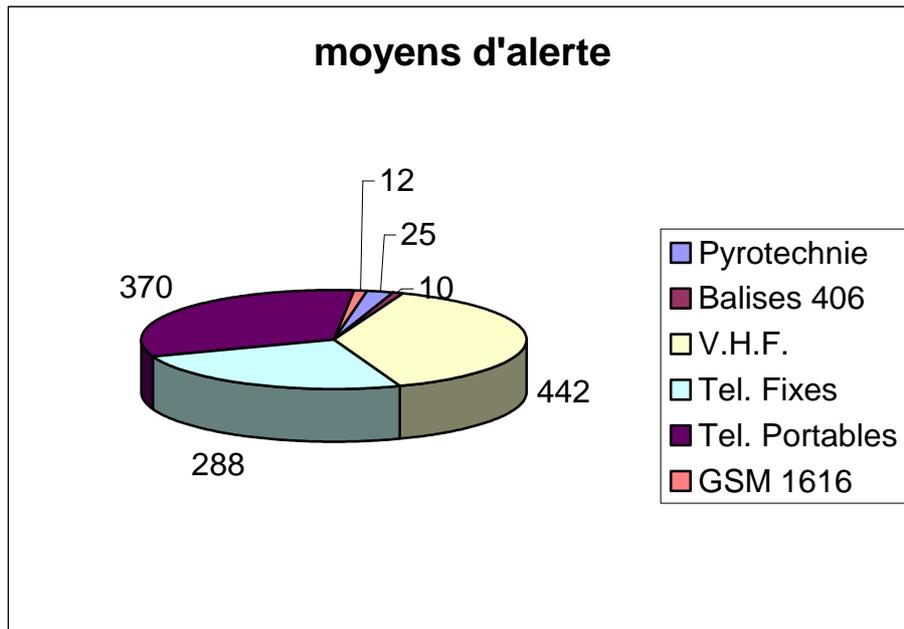
La VHF considérée, à juste titre, comme le moyen de communication et de sécurité par excellence, est à l'origine de 39 % des alertes. Dans plusieurs cas, l'appel VHF a permis l'intervention immédiate de bateaux qui étaient sur zone.

Le téléphone portable, hors numéro abrégé, représente quant à lui 22 % des appels. Les numéros abrégés de type 112 en représentent 10 %. Les appels à partir d'un poste de téléphone fixe, un peu moins de 25 %. Quant au numéro 16-16, il n'apparaît dans les 1415 fiches étudiées, que pour 1 % de cas.

Les moyens pyrotechniques de sécurité correspondent à 2 % des déclenchements.

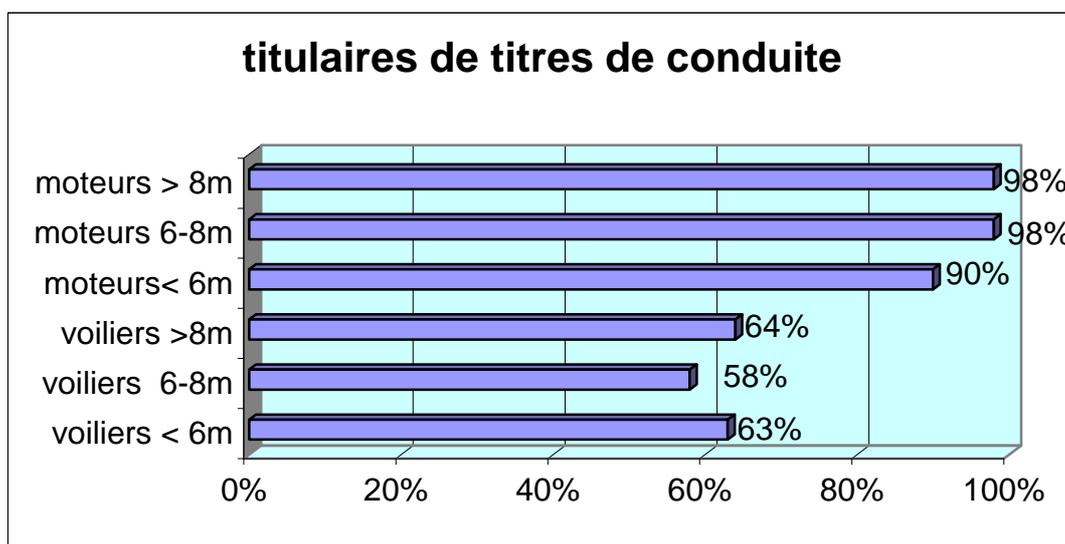
Les balises canal 406, peu répandues dans le monde de la plaisance, sauf chez les hauturiers, représentent moins de 1 % des alertes.

Sur les 1147 messages qui en font mention, voici la répartition des moyens d'alerte :



## Titres de conduite

Comme le démontre le tableau ci-dessous, la majorité des plaisanciers est titulaire d'un titre de conduite :



Source : FIN/CSNPSN

En Conclusion :

22,8 appels par jour.

La VHF reste le moyen de communication et de sécurité par excellence avec 39 % des alertes.

Le téléphone portable devient incontournable avec 32 % des alertes, mais le numéro simplifié 16.16, reste encore quasiment inconnu.

Les moyens pyrotechniques sont peu utilisés dans le déclenchement des alertes : 2 %.

La flotte méditerranéenne demande en général plus fréquemment assistance que la flotte Atlantique.

Les voiliers ne demandent pas plus fréquemment assistance que les bateaux à moteur (en nombre d'heures de navigation équivalent).

La demande des voiliers, pour une assistance "de confort", est considérable : au moins 34 % des voiliers en panne de moteur auraient pu s'approcher du port par leurs propres moyens.

Le nombre de fausses alertes représente 5 % des messages étudiés.



## **PRECONISATION**

**Le remplissage des SITREP déjà largement informatisé, pourrait être amélioré sans pour autant alourdir la charge de ceux qui les remplissent :**

- obligation de remplir tous les champs,**
- codification des rubriques,**
- transmission informatisée à un serveur centralisé,**

**...**

**ce qui permettrait d'alimenter une base de données à partir de laquelle tous les services autorisés pourraient connaître :**

- l'évolution de "l'alertologie" au fil de la saison,**
- la situation générale, voire même la situation par CROSS, soit à un moment déterminé, soit pour l'année,**
- les "pics" d'intervention voire la saturation certains jours et leur relation éventuelle avec des facteurs tels que la météo,**
- le décompte des moyens engagés par type et en temps d'intervention.**

**On disposerait alors d'un éclairage utile pour adopter certaines mesures et d'un suivi pour en mesurer l'efficacité.**



## ANNEXES

1. Méthode de codification des SITREP
2. Exemple de SITREP peu exploitable
3. Exemple de SITREP manquant manifestement d'information
4. Exemple de SITREP erroné



## Annexe 1

# METHODE DE CODIFICATION DES SITREP

- A Identité du navire
- B Position
- C Situation (description succincte et mode d'alerte)
- D Nombre de personnes concernées
- E Assistance demandée
- F Centre coordinateur
- G Caractéristiques du navire
- H Météorologie
- J Mesures initiales prises
- K Zones de recherches (si nécessaire)
- L Instructions pour la coordination
- M Plans futurs (Décisions du propriétaire ou des personnes assistées)
- N Conclusions



## Annexe 2

### EXEMPLE DE SITREP PEU EXPLOITABLE

R 31 1647Z AOU 04  
FM CROSS .....  
TO RFF.. /PREMAR ...  
ZEN/SECMAR  
INFO ZEN/DAMGM/SM/SM1  
ZEN/LN2  
ZEN/BEA MER  
ZEN/DRAM .....  
ZEN/DDAM ....  
ZEN/SAM ....ZEN/SG.MER/SECMAR  
ZEN/SNSM PARIS  
ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM ....

BT  
NON PROTEGE  
MCA SECMAR  
NMR/0023 NP/3108 - OPS  
OBJ/SITREP SAR 1659/UNIQUE  
TXT  
DATE / 31/08/04 – TOUTES HEURES UTC.  
A – MAEVA II – IMM : ..... – PAVILLON BELGE  
B – Z / PHARE DE / 3 NTQS ..... - BAIE DE .....  
C – 1525 : SNS ... DE RETOUR D'ENTRAINEMENT INFORME AVOIR PRIS EN REMORQUE  
LA VEDETTE « MAEVA II » EN PANNE MOTEUR.  
/PANNE MOTEUR

D – 4  
E - REMORQUAGE  
F - CROSS. ...  
G - VEDETTE A MOTEUR  
N – 1750 : CONVOI A QUAI AU PORT DE .....  
FIN D'OPERATION.

BT  
NNNN



### Annexe 3

## EXEMPLE DE SITREP MANQUANT MANIFESTEMENT D'INFORMATION

R 26 2045Z AOU 04  
FM CROSS .....  
TO RFF.. /PREMAR ...  
ZEN/SECMAR  
INFO ZEN/DAMGM/SM/SM1  
ZEN/LN2  
ZEN/BEA MER  
ZEN/DRAM .....  
ZEN/DDAM ....  
ZEN/SAM ....ZEN/SG.MER/SECMAR  
ZEN/SNSM PARIS  
ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM ....

BT  
NON PROTEGE  
MCA SECMAR  
NMR/0016 NP/2608 - OPS  
OBJ/SITREP SAR 1607/UNIQUE  
TXT  
DATE / 26/08/04 – TOUTES HEURES UTC.  
A – ROEMI – IMM : .....  
B – FACE A LA PLAGE DE ..... - BAIE DE .....  
C – 1822 : UN PLAISANCIER SE SIGNALE EN PANNE MOTEUR.  
/PANNE MOTEUR

D – 2  
E - REMORQUAGE  
F - CROSS. ...  
G - VEDETTE A MOTEUR 4.15 M - 1.28 TX  
J – 1827 : MISE EN OEUVRE SNS ....  
L – 1857 : APPAREILLAGE SNS ...  
1922 : DEBUT DE REMORQUAGE VERS .....  
N – 2007 : CONVOI A QUAI.  
FIN D'OPERATION.

BT  
NNNN



Annexe 4

**EXEMPLE DE SITREP ERRONE**

R 15 1830Z AOU 04  
FM CROSS .....  
TO RFF.. /PREMAR ...  
ZEN/SECMAR  
INFO ZEN/DAMGM/SM/SM1  
ZEN/LN2  
ZEN/BEA MER  
ZEN/DRAM .....  
ZEN/DDAM ....  
ZEN/SAM ....ZEN/SG.MER/SECMAR  
ZEN/SNSM PARIS  
ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM ....

BT  
NON PROTEGE  
MCA SECMAR  
NMR/0028 NP/1507 - OPS  
OBJ/SITREP SAR 0796/UNIQUE  
TXT  
DATE : 15/07/2004 – TOUTES HEURES BRAVO.  
A – AVARIE MOTEUR – **VOILIER** "MAOKE"  
B – 0 ..°..' ..N – 0..°..' .. W - BAIE DE .....  
C – 15/07/2004 A 10:30 FIL DU SEMAPHORE DE .....RELAYA NT INFO DU REQUERANT  
D – 1  
E - REMORQUAGE  
F - CROSS. ...  
G - **VOILIER** « MAOKE » - LONG : 10.65 M – IMMAT : .....  
H – VENT 045/06NDS – MER 2 – VISI 30 KM  
J – 10:35 : DIFFUSION MESSAGE PAN  
10:36 : INTERCEPTION MESSAGE PAN PAR VOILIER « VOLIA » AU PHARE DE ..... SE  
REND SUR ZONE  
10 :38 : VOILIER « MAOKE » NE DEMANDE PLUS ASSISTANCE. ATTEND « VOLIA » SUR  
MOUILLAGE  
13 :11 :« VOLIA » SERA SUR ZONE DANS 1 HEURE  
15 :25 : « MAOKE » SIGNALE PANNE DE DEMARREUR. DEMANDE ASSISTANCE  
15 :27 : DIFFUSION MESSAGE PAN  
15 :35 : ENGAGEMENT VEDETTE SNS .....  
15 :58 : APPAREILLAGE SNS ....  
16 :26 : SNS .... SUR ZONE  
16 :40 : PASSAGE DE REMORQUE EFFECTUE – CONVOI FAIT ROUTE  
17 :41 : **VEDETTE** A QUAI AU PORT DE .....- SNS ... FAIT ROUTE SUR LE PORT DE .....  
18 :00 : SNS ... A QUAI AU PORT DE .....

N – **UNE VEDETTE REMORQUEE** – UNE PERSONNE SECOURUE : LE PROPRIETAIRE  
RESIDANT A .....  
FIN D'OPERATION.

BT  
NNNN