



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE

—

CROSS Jobourg

Inauguration de la passerelle

Modernisation du CROSS

12 Janvier 2010

—

Contact :

CROSS Jobourg – Hervé Goasguen Tél : 02 33 52 78 23

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

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

26 ans déjà	p.3
➤ Historique	p.3
➤ La surveillance du trafic maritime	p.3
➤ Les missions préventives	p.3
Le plan de modernisation du CROSS	p.5
➤ La rénovation immobilière	p.5
➤ De 2005 à 2009	p.5
➤ Le budget	p.6
Les nouveautés	p.7
➤ De nouveaux outils de travail	p.7
➤ De nouvelles méthodes de travail et de management	p.8
Rappel : Les missions des CROSS	p.9

26 ans déjà

Historique

Le CROSS Manche a été inauguré à Jobourg en juin 1971. Ce centre pionnier avait alors comme seule mission, la veille des appels de détresse, le déclenchement et la coordination des moyens de recherche et de sauvetage dans une zone de compétence qui s'étendait sur toute la Manche. Ce centre était alors logé dans des préfabriqués au milieu de la lande, sur le terrain actuellement occupé par le CROSS.

L'actuel bâtiment, a lui, été inauguré le 26 juin 1984, il y a 26 ans. Le CROSS avait alors été doté des moyens les plus modernes de l'époque pour accomplir ses missions.

Deux CROSS supplémentaires avaient par ailleurs été créés en Manche, à Gris Nez, au nord de Boulogne-sur-Mer et à Corsen à l'ouest de Brest. De ce fait, la zone de compétence en matière de recherche et de sauvetage du CROSS Jobourg était limitée à la Manche centrale. Elle débute sur le rivage, à l'ouest en incluant la baie du Mont Saint-Michel et prend fin à l'est, au cap d'Antifer, et elle s'étend en mer jusqu'à la limite de compétence avec les centres homologues du Royaume Uni de Portland et Solent. Elle comprend les îles anglo-normandes.

La surveillance du trafic maritime

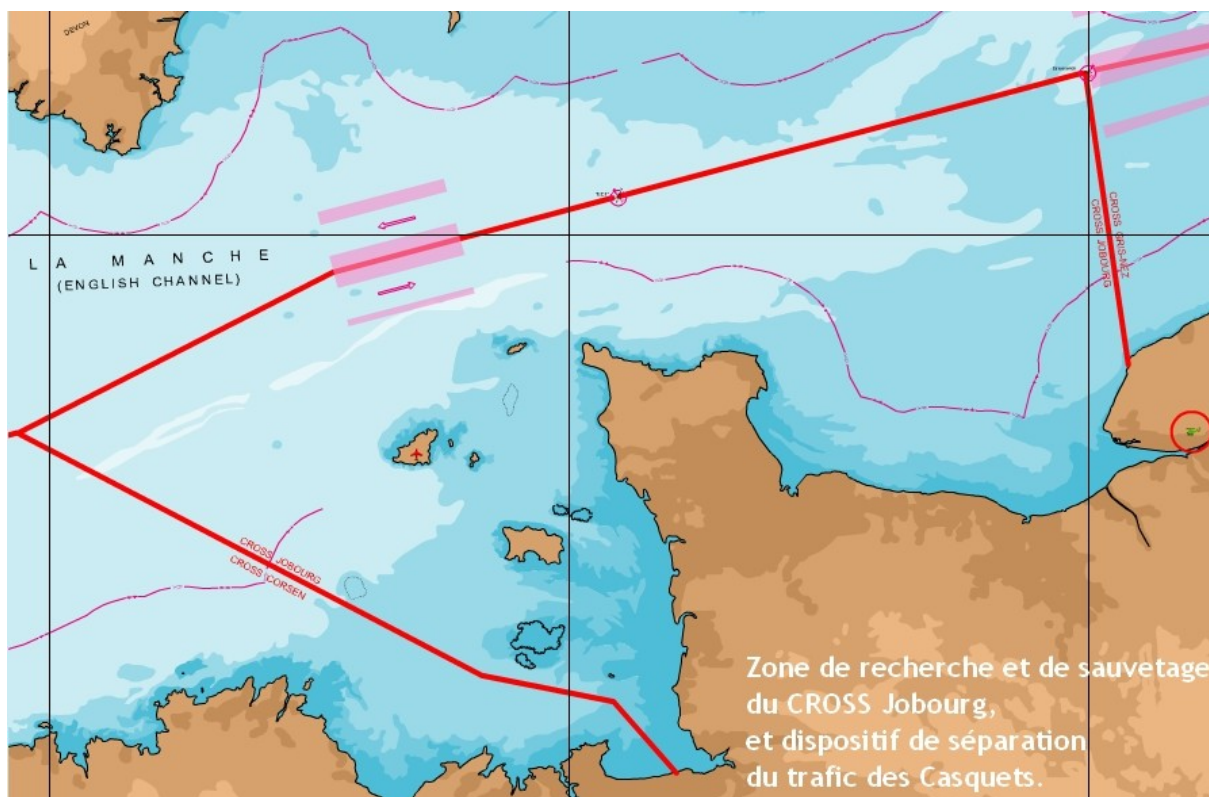
Une nouvelle mission commençait dès 1984 à prendre une importance qui a constamment cru depuis, sous l'impulsion de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) puis de l'Union Européenne : la surveillance du trafic dans les dispositifs de séparation de trafic (DST des Casquets pour Jobourg).

Les missions préventives

Jobourg, comme les autres CROSS, a vu s'ajouter d'autres missions préventives :

- la diffusion d'informations auprès des navigateurs, mission essentielle à la sécurité maritime (bulletins météorologiques côtiers large ou spéciaux, avis aux navigateurs...);
- la surveillance des pollutions maritimes qui s'appuie essentiellement aujourd'hui sur des images par satellites, envoyées après interprétation, par l'agence européenne de sécurité maritime.

Zone de compétence du CROSS Jobourg - Zone SAR Search and Rescue Zone



Le plan de modernisation du CROSS

Le plan de modernisation des CROSS a été lancé par le ministère des Transports et de la Mer en 2005 à l'issue du Comité Interministériel de la Mer du 16 février 2004.

Il s'est traduit au CROSS Jobourg par une profonde modernisation qui a touché, l'immobilier, le matériel technique, les modes de travail et de management. La remontée dans une passerelle rénovée, le 8 décembre 2009 n'est qu'une étape majeure dans ce long processus.

La rénovation immobilière

Elle était rendue nécessaire par la vétusté des locaux sur lesquels aucun investissement lourd n'avait été réalisé depuis 1984. Or ce bâtiment revêt un double aspect : il est d'abord un lieu de travail pour 52 personnes qui doivent assurer le service public 24h/24h et 365 jours par an, mais il est aussi un lieu où ces personnels doivent pouvoir se restaurer, se détendre et se reposer avant de reprendre leur quart ou d'intervenir dans le cadre d'une astreinte sur site.

De 2005 à 2009

La rénovation a été découpée en différentes tranches qui ont été réalisées de 2005 à 2009 avec l'appui technico-juridique des services de la direction départementale de l'Équipement de la Manche. La contrainte majeure était de maintenir l'activité opérationnelle, mais il convenait également de conserver un cadre de vie et de travail acceptable malgré la dégradation inévitable pendant les travaux.

Les principales étapes :

- **fin 2005** : modernisation et mise aux normes électriques des bureaux administratifs, des locaux de restauration collective et réalisation d'une salle de visioconférence;
- **2006** : modernisation de la première tranche composée de 11 chambres destinées au repos de l'équipage (électricité, circulation d'air, isolation thermique, décoration);
- **2007** : modernisation de la deuxième tranche composée de 20 chambres destinées au repos des chefs de quart, techniciens et officiers de permanence. Lors des travaux de ces deux tranches, l'amélioration des conditions d'accueil des personnels féminins a été une constante;
- **2008** : finalisation de l'étude sur la nouvelle passerelle et réalisation d'une passerelle de repli. Cette passerelle de repli était nécessaire à la continuité de l'accomplissement des missions dans des conditions acceptables tant pour le personnel que pour la sécurité des usagers de la mer. Elle a permis aussi la réalisation des travaux de la passerelle principale dans des conditions optimales pour les entreprises.

- **2009** : Les équipes de quart ont passé 8 mois dans la passerelle de repli en 2009 avant de remonter le 8 décembre dans la nouvelle passerelle.

Pendant ce temps, la nouvelle passerelle a pu être mise en place avec les objectifs suivants :

- réaliser six postes de travail évolutifs permettant une montée en charge immédiate sur une opération lourde et une évolution dans le temps;
- moderniser la salle de crise activée dans le cadre du dispositif ORSEC maritime par une meilleure intégration de ses moyens de communication;
- minimiser le bruit ambiant pour améliorer les conditions de veille;
- assurer un niveau de lumière satisfaisant sur tous les postes de travail quelque soit la luminosité extérieure de jour comme de nuit.

Budget

La réalisation de ces travaux a été favorisée par la qualité architecturale initiale du bâtiment très propice à ce travail par tranche géographiquement isolées. L'ensemble des travaux réalisés pendant cinq ans a coûté 2M€. Il reste moins d'1 M€ à investir pour finaliser cette modernisation notamment dans la mise aux normes sécurité incendie de certains locaux et l'amélioration de la sûreté, protection du centre.

Les conditions de vie et de travail des personnels armant le CROSS ont d'ores et déjà été profondément améliorées et leur permettent de remplir leur missions dans d'excellentes conditions.

Depuis 2005, tous ces travaux ont été menés dans un souci de réduction de la consommation d'énergie. L'isolation thermique des pièces rénovées a été soignée, une ventilation sans échange thermique vers l'extérieur a été choisie, des chauffe-eaux solaires ont été installés pour constituer un appoint calorique sur une installation sanitaire rénovée.

Les nouveautés

De nouveaux outils de travail

Les outils de travail qui permettent la surveillance de la navigation ont été sérieusement modernisés.

- Certaines évolutions ont été imposées par une directive européenne :

Octobre 2004 : le système d'information national de suivi du trafic maritime, partagé entre les CROSS, les grands ports maritimes et les préfectures maritime, **Trafic 2000** est devenu opérationnel. Jobourg a un rôle clef dans la vie de ce système d'information puisqu'il accueille depuis cette date dans ses locaux la cellule nationale d'information sur le trafic maritime. Elle a pour mission d'administrer et de faire évoluer ce système d'information essentiel. Elle est par ailleurs le point d'entrée national de l'agence européenne de sécurité maritime pour les liens avec le système d'information européen **Safeseanet**.

Septembre 2006 : les CROSS de Manche sont dotés d'un service d'identification automatique émission réception (**AIS**) des navires de commerce qui complète avantageusement les acquisitions des pistes par le radar pour la surveillance du trafic.

- D'autres évolutions ont été imposées par l'obsolescence du matériel, parmi lesquelles il faut retenir :

Septembre 2007 : les radars principal et secours du CROSS ont été changés dans le cadre d'un programme national piloté par le CETMEF. Les précédents radars datait de 1984, même si le système de traitement avait été renouvelé à mi-vie. Ces nouveaux radars, situés comme les anciens à 220m au dessus de la mer permettent de surveiller en continu les 200 navires de commerce qui transitent chaque jour dans le DST des Casquets.

2006 : les deux groupes électrogènes du CROSS ont été changés pour fiabiliser l'alimentation électrique. Grâce à ces nouveaux groupes, couplés à un onduleur, le CROSS ne peut être privé du courant électrique indispensable à son fonctionnement.

Décembre 2009 : Jobourg est choisi comme site pilote pour l'expérimentation d'un système national structurant pour les nouvelles passerelles des CROSS, le Système de Gestion des Voies de Transmission (SGVT). Ce SGVT équipe la nouvelle passerelle et donne parfaitement satisfaction à ses utilisateurs.

D'autres évolutions sont en cours et vont bénéficier au CROSS Jobourg comme aux autres CROSS, notamment la modernisation des stations radio VHF déportées.

Par ailleurs, l'ergonomie de cette nouvelle passerelle permettra l'accueil dans d'excellentes conditions d'un nouveau système national d'aide informatisé à l'exploitation baptisé **Marylin** dont les développements ont débuté mi 2009

De nouvelles méthodes de travail et de management

Dès 2005, le directeur des Affaires maritimes a choisi d'engager l'administration de la sécurité maritime sur la voie de la certification ISO9001/2000 afin de se préparer aux audits de l'OMI et de l'Union européenne.

Dans la chaîne de la sécurité maritime, les CROSS ont été désignés pour ouvrir la voie et Jobourg nommé site pilote national.

Jobourg a donc été le premier CROSS en France à être certifié par l'AFAQ en décembre 2005. Il a subi avec succès son audit de renouvellement triennal en décembre 2008.

Cette démarche d'amélioration de la qualité du service a profondément changé le management, les méthodes et outils de travail du CROSS.

Désormais, le plan d'action biennal est connu de tous et fait l'objet d'un suivi. Par ailleurs, tous les processus opérationnels et de soutien sont pilotés par les cadres pour chercher et mettre en œuvre des pistes d'amélioration. Le développement du site informatique interne du CROSS est un exemple d'outil d'amélioration de la connaissance des règles de travail par l'ensemble du personnel.

Les audits internes et externes bi-annuels « poussent » le personnel à tendre constamment vers une amélioration du service public.

Les missions des CROSS

Les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage - CROSS

Les CROSS sont des services spécialisés des Affaires maritimes qui relèvent de la direction des Affaires maritimes (DAM).

Ces services sont placés sous l'autorité organique des directeurs régionaux des Affaires maritimes. Il existe cinq CROSS métropolitains (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde, qui dispose d'un sous-CROSS en Corse) et deux CROSS outre-mer (Antilles-Guyane et La Réunion).

Ils sont chargés, dans les limites de leur zone de compétence, de l'exécution de six missions:

- *recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer;*
- *surveillance de la navigation maritime;*
- *surveillance des pêches maritimes;*
- *surveillance des pollutions marines;*
- *diffusion des renseignements de sécurité maritime;*
- *veille des alertes de sûreté des navires.*

Les CROSS sont certifiés ISO 9001-2008, de la sorte, le dispositif français est performant et d'un rapport coût/efficacité excellent au regard des dispositifs existants dans les autres Etats membres.

Les CROSS exercent leurs responsabilités opérationnelles conformément aux règles internationales (plusieurs conventions de l'OMI, outre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer) et communautaires.

Il faut relever l'importance accrue des règles communautaires dans les domaines de la surveillance maritime, de la surveillance des pollutions, de la sûreté maritime et de la police des pêches.

Pour mettre en œuvre sa législation, l'Union européenne a mis en place l'Agence européenne de sécurité maritime, qui dispose de systèmes d'information lui permettant de surveiller le trafic maritime, la sécurité des navires et les pollutions en mer. Les Etats membres doivent disposer de systèmes d'information répondant à ces exigences communautaires.

Les systèmes d'information sont donc au coeur de la sécurité maritime. Un effort particulier est maintenu depuis plusieurs années afin que les CROSS disposent de systèmes conformes aux normes européennes.

En outre, les CROSS utilisent des équipements spécifiques de détection (radars de surveillance, radiogoniomètres et stations AIS), ainsi que de transmission et de communication. Les moyens satellitaires prennent de plus en plus d'ampleur que ce soit pour le sauvetage en mer, la surveillance maritime et la surveillance des pollutions.

Pour l'exercice de leurs missions, les CROSS disposent des moyens navals et aériens des administrations concourant à l'action de l'Etat en mer (Marine nationale, Armée de l'air, Gendarmerie nationale, Douanes, Sécurité civile, Affaires maritimes), ainsi que des moyens de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM).