



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Secrétariat général
de la mer**

Le Secrétaire général

Réf : 19 /SGMer

Paris, le 22 FEV. 2022

Le Secrétaire général de la mer

à

Monsieur le Premier président de la Cour des Comptes

Objet : sécurité de la navigation (« phares et balises » et CROSS).

Référence : votre lettre S2021-2214 du 27 janvier 2022.

Je vous remercie d'avoir sollicité mon avis sur vos observations définitives relatives à votre enquête sur la politique de sécurité de la navigation articulée autour des activités des phares et balises et des CROSS.

Les principales remarques que j'avais formulées auprès de la présidente de la deuxième chambre à la suite de la publication du relevé d'observations provisoires portaient sur la recommandation n° 1, qui préconisait d'engager une nouvelle étape de regroupement du CROSS Jobourg et du CROSS Gris-Nez. Sans rejeter totalement cette réflexion, j'avais néanmoins souligné le rôle primordial qu'offrait le maillage actuel des CROSS en Manche mer du Nord en matière de prévention des risques de catastrophe maritime de grande ampleur liés au trafic de la zone. Pour appuyer mes réserves, j'avais joint à ma réponse la première annexe du dispositif ORSEC maritime, révisé en 2020, qui analyse la nature des risques dont le réseau des CROSS assure la prévention.

Je constate que mes remarques ont été partiellement prises en compte et intégrées dans le rapport, et que vous avez modifié en conséquence la recommandation n° 1 en repoussant la réflexion d'un rapprochement des deux CROSS à l'horizon 2024. Si ceci nuance le caractère immédiat de cette fusion, l'objectif à long terme me semble rester le même. Pourtant, le drame récent du 24 novembre 2021, qui a vu 27 migrants trouver la mort suite au chavirement de leur embarcation, souligne les risques auxquels sont confrontés les embarcations et les marins de

la zone et par conséquent le danger d'une rationalisation qui viserait à « faire plus avec moins ». Tel que mentionné dans mon courrier précédent, les missions confiées au CROSS sont trop importantes pour que l'application des traditionnelles mesures d'optimisation/mutualisation ne s'accompagne d'une analyse des risques induits. S'il peut être retenu le principe d'une réflexion en la matière, le modèle actuel des deux CROSS conserve, à l'heure actuelle, toute sa pertinence.

Vous trouverez ci-dessous mes remarques complémentaires.

1. Intégration dans le dispositif de l'action de l'Etat en mer.

La plupart des remarques rapportées en annexe 1 de mon précédent courrier ont été prises en compte. Néanmoins, il reste encore une imprécision qu'il convient de corriger au chapitre 1.2.1 (en haut de la page 21) : « *Le secrétaire général de la mer (SGMer), représentant du Premier ministre, est chargé d'organiser la coordination des moyens à l'échelle nationale, avec l'appui du centre opérationnel de la fonction garde-côte (CoFGC) qui regroupe sept (au lieu de « huit ») représentants des administrations parties à l'AEM* ».

Toutes les corrections apportées dans le chapitre 1.2.1 nécessitent une correction identique dans l'annexe n°4 (page 92). Il conviendrait ainsi d'écrire : « *Dans ce paysage, le modèle de l'AEM adopté par la France est singulier. Cette politique régaliennne relève d'une organisation administrative et opérationnelle interministérielle intégrant sept (au lieu de « huit ») administrations placées sous la coordination (au lieu de « commandement ») unique en mer (...) avec l'appui du centre opérationnel de la fonction garde côte (CoFGC) qui lui est rattaché et qui regroupe sept (au lieu de « huit ») représentants des administrations parties à l'AEM* ».

2. Projet de recommandation n°1 : engager au plus tard en 2024 une nouvelle étape de rapprochement des CROSS de Jobourg et Gris-Nez.

Le projet de recommandation initiale n°1 proposé dans le relevé d'observations provisoires avait fait l'objet de mes principales remarques. Elles ont d'ailleurs été synthétisées à la fin du paragraphe 1.3.1 (page 32), au même titre que les réponses apportées par la secrétaire générale des ministères de la Transition écologique, de la Cohésion des territoires et de la mer et par le directeur des affaires maritimes.

Je prends acte de l'engagement effectué de la « *première étape avec un objectif d'interopérabilité technique entre les deux CROSS, pour permettre un soutien de l'un par l'autre en cas de gestion simultanée de multiples opérations de sauvetage ou de défaillance opérationnelle* ». Je soutiens le fait qu'un « *retour d'expérience significatif de cet adossement sera utile pour évaluer le nouveau potentiel et la viabilité du système actuel réparti sur deux sites* » et que « *cette viabilité ne peut [...] être réduite à un ratio km² / nombre d'opérations, mais implique une évaluation des risques nautiques que comporte chaque zone de compétence concernée* ».

Par ailleurs, je reconnais l'intérêt du projet expérimental d'intelligence artificiel EWS (*Early Warning System*) de surveillance assistée, « *qui devrait permettre d'étendre les espaces sous protection au-delà des passages les plus exposés* ». Par conséquent, je souhaite que le SGMer

soit évidemment associé à la direction des affaires maritimes pour analyser « dans les deux années à venir les retours d'expérience tirés des initiatives de rapprochement entre les deux CROSS et du projet EWS en matière de surveillance pour repenser et construire un maillage des CROSS optimisé, robuste et valorisant les progrès technologiques. »

Cependant, sans reprendre l'ensemble des remarques déjà évoquées lors du relevé d'observations provisoires, je rappelle que la fusion des CROSS Jobourg et Gris-Nez comporte des risques opérationnels du point de vue de la chaîne de direction des opérations de secours, pour un gain visiblement limité. Par conséquent, je considère que la recommandation n°1 « d'engager au plus tard en 2024 une nouvelle étape de rapprochement des CROSS Jobourg et Gris-Nez » n'est pas cohérente avec les éléments fournis lors de mon dernier courrier et va même à l'encontre de ma vision. En effet, la situation de forte tension actuelle dans la Manche, tant vis-à-vis du phénomène migratoire que des enjeux et des risques liés à la sécurité maritime soulignés dans la première annexe du dispositif ORSEC maritime de la Manche mer du Nord, révisé en 2020, invite à une certaine prudence.

Je trouverais donc la formulation suivante plus adaptée :

Projet de recommandation n° 1 : A partir de 2024, au terme d'un retour d'expérience partagé entre les administrations de tutelle, confirmer la pertinence d'un éventuel rapprochement des CROSS Jobourg et Gris-Nez.



Denis ROBIN