

SAUVETAGE AUTOUR DU GLOBE

UN NAVIGATEUR EN SOLITAIRE SECOURU AU LARGE DES COTES SUD-AFRICAINES GRACE A SA BALISE MARITIME (EPIRB) COSPAS-SARSAT

Le Vendée Globe est la plus grande course de voile autour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance. Le 8 novembre 2020, 33 concurrents s'élancent des Sables d'Olonne, en France, pour la 9ème édition, certains à bord de voiliers équipés de la dernière génération de foils leur permettant littéralement de voler au-dessus des vagues à des vitesses vertigineuses.

Ce 30 novembre, les premiers concurrents entrant dans l'océan Indien au large de l'Afrique du Sud, rencontrent des conditions de navigation particulièrement difficiles.



Kevin Escoffier sur « PRB » lors du Vendée Globe © Jean-Marie Liot / Alea #VG2020

Le skipper français Kevin Escoffier à bord de « PRB » navigue alors à 27 nœuds à plusieurs centaines de milles marins du cap de Bonne-Espérance lorsque son navire se brise littéralement sur la crête d'une vague. Après avoir envoyé un bref message de détresse, le coureur n'a d'autre choix que d'évacuer ce qui reste de son voilier et de monter à bord de son radeau de survie, emportant avec lui sa balise EPIRB qu'il actionne rapidement à 13h48 UTC.

À 13h51 UTC, dès la réception par la station sol européenne MEOSAR (MEOLUT) située à Chypre d'un signal portant un code « France » et comprenant des données numériques correspondant au voilier « PRB » de Kevin Escoffier, le Centre de contrôle de mission (FMCC) français est alerté. À l'aide des charges utiles SAR de la constellation Galileo, la balise est localisée dans la zone de service sud-africaine. En suivant le plan de diffusion de Cospas-Sarsat, l'alerte est immédiatement relayée vers le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) de Gris-Nez, en France, point de contact



L'EPIRB de Kevin Escoffier à bord de « PRB » © <https://sport.prb.fr/en-mer/phototheque>

national des balises maritimes françaises dans le monde et en particulier de celles utilisées pour ce Vendée Globe. Le MCC australien (AUMCC), en tant que MCC nodal en charge de la distribution des données pour la région du Pacifique Sud-Ouest comprenant aussi le sud de l'océan Indien, transfère également l'alerte au MCC sud-africain (ASMCC). À 14h11 UTC, la position initiale est confirmée par la MEOLUT française à l'aide de relevés provenant d'une seconde configuration de satellites.



La salle OPS du MRCC Gris-Nez © <http://www.cross-grisnez.developpement-durable.gouv.fr/> / Mediatheque

À la réception de l'alerte, le CROSS Gris-Nez prend contact avec la direction de course du Vendée Globe, laquelle confirme à partir d'informations initialement transmises par le skipper via son téléphone satellite que la détresse est bien réelle.

SAUVETAGE AUTOUR DU GLOBE

Suivant les procédures SAR internationales en vigueur, le CROSS Gris-Nez se met en relation avec les garde-côtes sud-africains, responsables des recherches et du sauvetage dans la zone. Une collaboration entre ces deux organismes, la direction de course et le MRCC Cape Town s'établit rapidement.

Après avoir répertorié les différents moyens de sauvetage disponibles dans cette région peu fréquentée, plusieurs participants sont déroutés pour tente de retrouver le marin en détresse. L'agence Météo-France calcule la dérive du radeau de sauvetage et avise que la récupération sera complexe en raison de vents de force 6 et de conditions de mer très fortes.

Grâce aux coordonnées précises transmises par Cospas-Sarsat, le radeau de survie est retrouvé dans une mer très agitée par le concurrent Jean Le Cam. Après une manœuvre de récupération comportant un risque certain, Kevin Escoffier est finalement hissé sain et sauf à bord du voilier, 11 heures après le naufrage éclair de son navire.



Kevin Escoffier rejoignant à la nage le semi-rigide du « Nivose » depuis le voilier « Yes We Cam » © Marine Nationale / Défense #VG2020

Quelques jours plus tard, Kevin Escoffier est transbordé sur le « Nivose », navire de la Marine française en opération dans l'océan Indien, laissant son sauveteur Jean Le Cam, continuer la course.

Cette opération met en évidence la fiabilité et la précision du Système Cospas-Sarsat dans son intégralité. Elle montre également l'excellente coopération entre tous les acteurs de la chaîne de recherches et de sauvetage.



Opératrice du Centre de contrôle de mission français de Cospas-Sarsat © FMCC – CNES

Le nouveau système MEOSAR de Cospas-Sarsat, plaçant des charges utiles SAR sur les orbites à moyenne altitude des constellations de satellites européens Galileo, américains GPS et russes Glonass, a contribué au succès de l'opération de recherches et sauvetage. Les performances de détection et de localisation des nouvelles stations sol MEOLUT, et en particulier des MEOLUT européennes et française situées à plus de 8 500 km du théâtre d'opérations, promettent d'offrir un service optimal à tous les propriétaires de balises.



Kevin Escoffier à bord du « Nivose » © Marine Nationale / Défense #VG2020

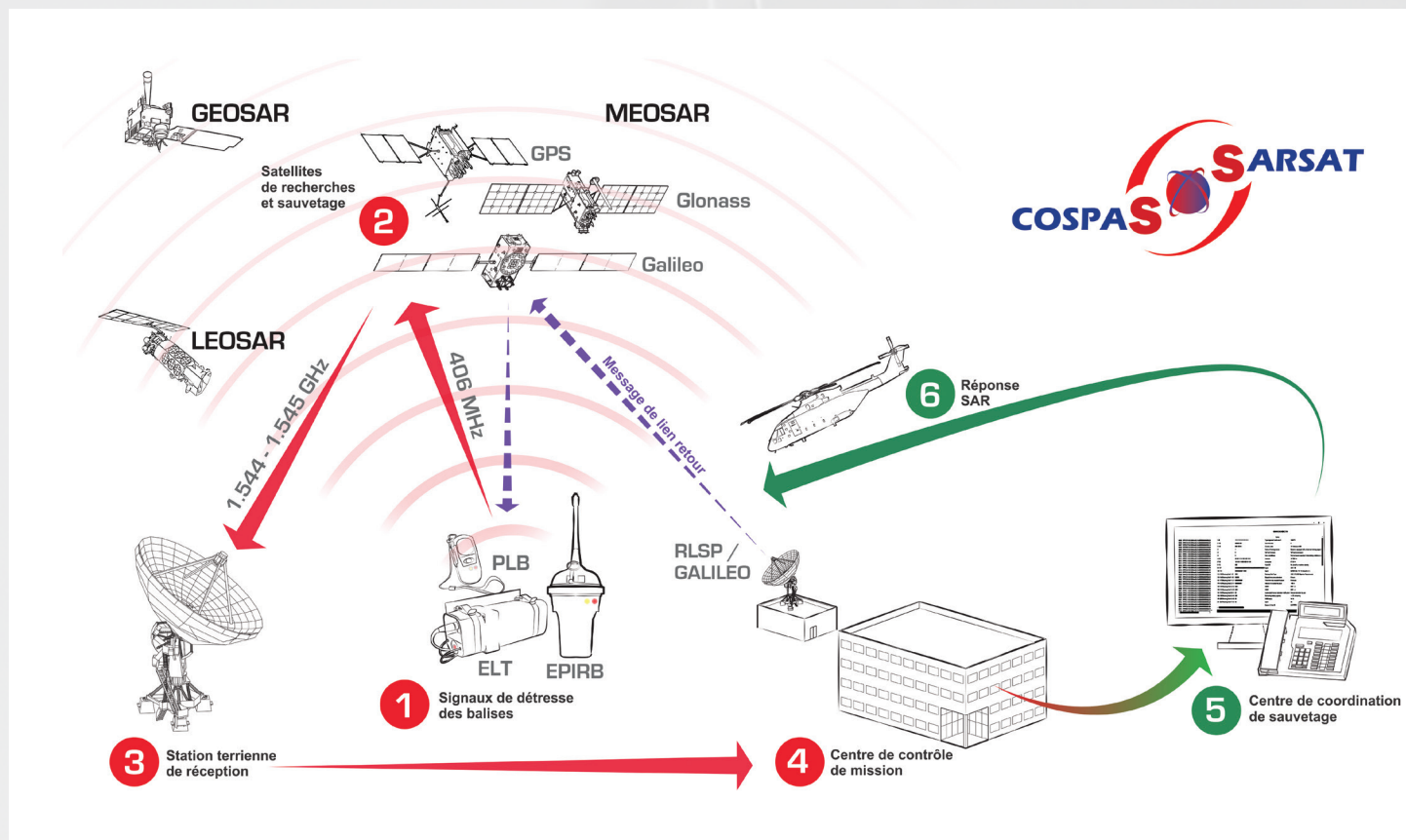
PAYS ET ORGANISATIONS PARTICIPANTS

2021

Afrique du Sud	Chili	Finlande	Japon	Pologne	Thaïlande
Algérie	Chine (R.P. de)	France	Malaisie	Qatar	Togo
Allemagne	Chypre	Grèce	Nigeria	Royaume-Uni	Tunisie
Arabie Saoudite	Corée (Rép. de)	Hong Kong (Chine)	Norvège	Russie (Féd. de)	Turquie
Argentine	Danemark	Inde	Nouvelle-Zélande	Serbie	Vietnam
Australie	Émirats arabes unis	Indonésie	Pakistan	Singapour	Total: 45
Brésil	Espagne	Italie	Pays-Bas	Suède	
Canada	Etats-Unis	ITDC	Pérou	Suisse	



COMMENT LE SYSTÈME FONCTIONNE



Le Système Cospas-Sarsat fournit des alertes de détresse et des informations de localisation des utilisateurs maritimes, aériens et terrestres aux services de recherches et de sauvetage (SAR) du monde entier. Le Système comprend :

- des satellites en orbite basse (LEOSAR), géostationnaire (GEOSAR) ou moyenne (MEOSAR) qui traitent et/ou relaient les signaux transmis par les balises de détresse.
- des centres de contrôle de mission (MCC) qui distribuent les alertes de détresse aux organismes SAR.
- des stations sol de réception appelées « terminaux d'utilisateurs locaux » (LUT), qui traitent les signaux provenant des satellites pour localiser la balise.

Le système Cospas-Sarsat détecte les balises de détresse qui fonctionnent sur 406 MHz.

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2020



DES INSPECTIONS RÉGULIÈRES DE L'EPIRB AURAIENT-ELLES PU SAUVER CE NAVIRE ?

5 VIES SAUVÉES

Le 7 mars 2020 à 17h50 UTC, le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) de Victoria, en Colombie-Britannique, au Canada, reçoit des informations selon lesquelles un bateau de pêche prend l'eau et a besoin d'aide.

Dans une mer agitée au nord de l'île Graham au large de la côte ouest du Canada et des conditions météorologiques dégradées, le navire Pacific Pearl de 70 pieds se retrouve avec sa transmission sous l'eau et sa dernière pompe en panne. Luttant pour atteindre le port, les 5 membres d'équipage se préparent toutefois à abandonner le navire.

Plusieurs bateaux se hâtent pour tenter de rejoindre le navire en train de couler et l'équipage est alors invité à activer son EPIRB pour faciliter sa localisation.

L'interrupteur de la balise est basculé mais celle-ci n'émet aucun signal vers le Système Cospas-Sarsat. Après avoir probablement percuté une pièce de bois flottant entre deux eaux sur sa proue bâbord, l'équipage se rend alors compte que la batterie de leur EPIRB a expiré depuis 10 ans et que la balise n'est plus d'aucune utilité. Le Pacific Pearl finit par sombrer. Même si l'équipage a pu être secouru sain et sauf, le risque de perdre des vies a été considérablement accru car l'entretien régulier de l'EPIRB a été négligé.

La réglementation canadienne exige que tous les petits navires de commerce de jauge brute entre 15 et 150 tonneaux soient inspectés et certifiés par Transports Canada tous les 1 à 4 ans, selon l'utilisation commerciale du navire. De plus, chaque petite embarcation transportant plus de 12 passagers doit être inspectée et certifiée.

Tous les propriétaires et exploitants de balises 406 MHz doivent veiller à ce que leur balise reçoive l'entretien recommandé par les fabricants.

Des vies en dépendent !



UNE POSITION PRÉCISE PERMET DE SAUVER RAPIDEMENT UN RANDONNEUR BIEN PRÉPARÉ

1 VIE SAUVÉE

Le 3 août 2020 vers midi, une alerte de détresse provenant d'une PLB et contenant des informations de position GPS près du lac Butte dans le parc provincial Strathcona, en Colombie-Britannique, est reçue par le Centre de contrôle de mission canadien (CMCC). La balise personnelle a été préalablement enregistrée par un randonneur bien préparé lequel avait détaillé son itinéraire tel que prévu dans l'arrière-pays.

Le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) de Victoria, au Canada, demande alors à un avion CC-115 Buffalo et à un hélicoptère CH-149 Cormorant, en mission d'entraînement dans le secteur, d'aller reconnaître la provenance du signal de détresse.

Les équipages décrivent les conditions météorologiques dans la zone de recherche comme « à risque » et le Buffalo ne peut descendre sous la couverture nuageuse. L'équipage de l'hélicoptère Cormorant quant à lui, profite de la grande précision de la position Cospas-Sarsat « faisant toute la différence » pour se rapprocher suffisamment de la balise, « capter facilement le signal sur 121,5 pourtant de faible puissance et se radioguider... directement vers lui. »

Le randonneur, souffrant d'une luxation de l'épaule, est retrouvé deux heures et demie après l'alerte initiale. Le patient est extrait et transporté à Comox en Colombie-Britannique où une ambulance l'attend.

Cospas-Sarsat a fourni la seule alerte.

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2020

EPIRB EN NZ : UN FRÈRE ET UNE SŒUR SAUVÉS APRÈS LEUR NAUFRAGE

2 VIES SAUVÉES



Le 2 septembre 2020, un frère et une sœur à bord de leur radeau de sauvetage sont sauvés après le naufrage de leur vedette de 29 pieds au large de la baie de Plenty, en Nouvelle-Zélande.

Voyant que leur bateau coule rapidement, le frère et la sœur activent leur balise maritime 406.

La première alerte de leur EPIRB australienne non enregistrée est reçue à 13h29 UTC. À 13h39 UTC, le Centre de coordination des opérations de sauvetage de Nouvelle-Zélande (RCCNZ) envoie un hélicoptère de sauvetage sur la position de la balise, à 18 milles nautiques au large de la côte de Tauranga.

Un navire des garde-côtes alors en sortie inaugurale est dérouté vers la zone à 14h47 UTC.

Le pilote de l'hélicoptère a déclaré que les deux personnes avaient eu le meilleur comportement possible : « Ils ont eux-mêmes créé leur chance d'être récupérés. Ils étaient très bien préparés. Leur EPIRB a vraiment facilité leur sauvetage ».

Lorsque leur bateau a commencé à sombrer, le frère et la sœur ont sauté dans l'embarcation de survie gonflable et ont activé leur balise de détresse puis ont allumé un fumigène lorsqu'ils ont aperçu l'hélicoptère afin de se signaler aux sauveteurs.

EN ALLEMAGNE, UN ULM RATE SON ATTERRISSAGE SUR UNE ALTISURFACE

1 VIE SAUVÉE

Le 12 juillet 2020, un ULM tente d'atterrir mais finit sa course le nez en bas dans une zone boisée proche de la petite altisurface.

Ne souffrant que de légères contusions, le pilote arrive à s'extraire de l'appareil mais n'ayant aucun moyen d'appeler à l'aide, il décide de déclencher sa balise personnelle.

À 18h27 UTC, quelques minutes après le crash, les positions MEOSAR précises sont reçues par le Centre de contrôle de mission français pour cette PLB allemande, suivies moins de sept minutes plus tard par une détection Doppler provenant du système LEOSAR permettant ainsi de confirmer la zone.

La position de la balise étant située en Allemagne et les données de l'appareil étant correctement renseignées dans le registre allemand des balises, l'alerte est rapidement diffusée au Centre de coordination de sauvetage aéronautique (ARCC) de Münster, lequel dépêche plusieurs équipes de recherches et de sauvetage sur zone.

Les équipes de secours trouvent le pilote sur les lieux et lui prodiguent l'assistance nécessaire.



SAUVETAGES MARQUANTS EN 2020



© Jean-Nicolas Louis / Gendarmerie

SECOURS DANS LES ALPES FRANÇAISES GRÂCE À SA TOUTE NOUVELLE BALISE

1 VIE SAUVÉE

Le 26 juin 2020, un randonneur s'égare seul dans les Alpes françaises et se trouve bloqué dans une zone enneigée. Il glisse sur une pente raide, se blesse et active sa balise personnelle (PLB).

Reçues grâce au système MEOSAR, l'alerte et les données associées sont immédiatement transmises depuis le Centre de contrôle de mission à Toulouse vers le Centre de coordination du sauvetage aéronautique (ARCC) de Lyon, premier responsable du traitement des alertes terrestres en France.

L'hélicoptère de secours en montagne de la Gendarmerie de Briançon décolle et, se basant sur la mise à jour de la position MEOSAR, trouve la personne lors de son second survol de la zone.

Pris en compte par les secouristes et le médecin de bord, le randonneur souffrant de blessures aux membres supérieurs est treuillé puis évacué vers l'hôpital.

Echappée par son propriétaire, la balise toute neuve a terminé sa glissade dans une faille entre des rochers et un névé et n'a pu être récupérée, émettant ainsi pendant 24 heures.

UNE PLB ENREGISTRÉE ET LA PRÉSENCE D'UN PHARE AIDENT DES PÊCHEURS

6 VIES SAUVÉES



Le 16 août 2020, leur bateau de pêche ayant chaviré, quatre marins se retrouvent sur la coque retournée à 9 milles marins (16 km) à l'est du cap Henry en Virginie aux États-Unis. Deux autres naufragés se sont eux accrochés au phare de Chesapeake à proximité.

Ils déclenchent leur balise de localisation personnelle 406 MHz. Dès le signal reçu, la Garde côtière arrive à joindre les contacts d'urgence enregistrés dans la base de données contenant les informations de la balise.



Ces derniers informent la Garde côtière que le propriétaire et son groupe sont partis pêcher et décrivent l'embarcation. Un hélicoptère s'entraînant à proximité est dérouté et un navire se rend également sur les lieux. Les six rescapés sont treuillés sains et saufs à bord de l'hélicoptère.

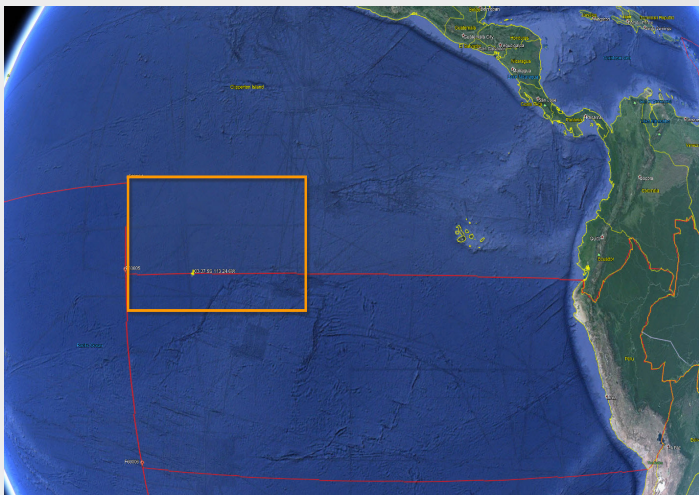
« Cette histoire aurait pu se terminer très différemment si le propriétaire n'avait pas fait l'acquisition d'une balise et ne l'avait pas enregistrée ! », note le porte-parole de la Garde côtière, louant l'utilisation par le propriétaire d'une PLB 406 MHz.

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2020

UNE BALISE EPIRB UTILISÉE APRÈS QU'UN YACHT FRAPPE UNE BALEINE

3 VIES SAUVÉES

Le 23 août 2020, une EPIRB est détectée 1 932 milles nautiques à l'ouest de la pointe nord-ouest du Pérou.



La balise est activée après que le voilier de 46 pieds « One Tree Island » avec trois personnes à bord a heurté une baleine. La coque s'est fissurée sur 60 cm de long et le bateau commence à prendre l'eau.



Les Garde-côtes américains reçoivent l'alerte de l'EPIRB et, après avoir concerté leurs efforts pour localiser un moyen nautique près de l'emplacement du navire en panne, arrivent à contacter un navire de pêche chinois à proximité.

Les pêcheurs se déroutent vers la position transmise par l'EPIRB et six heures après l'envoi du signal de détresse, les naufragés sont transférés en toute sécurité à bord du navire.



Les trois membres d'équipage du voilier étant citoyens néo-zélandais, le Centre de coordination des opérations de sauvetage de Nouvelle-Zélande prend alors les mesures pour assurer leur rapatriement.

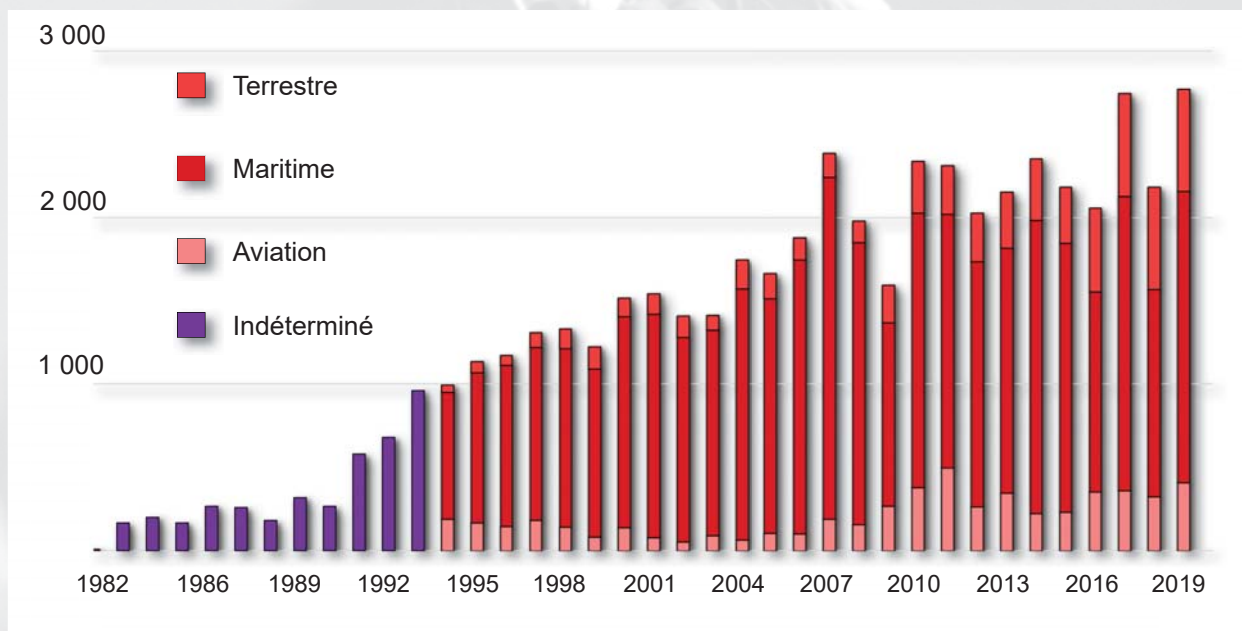
NOUS SAUVONS DES VIES

2019

1 032 opérations SAR



CROISSANCE CONSTANTE ET RÉUSSITE EXPONENTIELLE

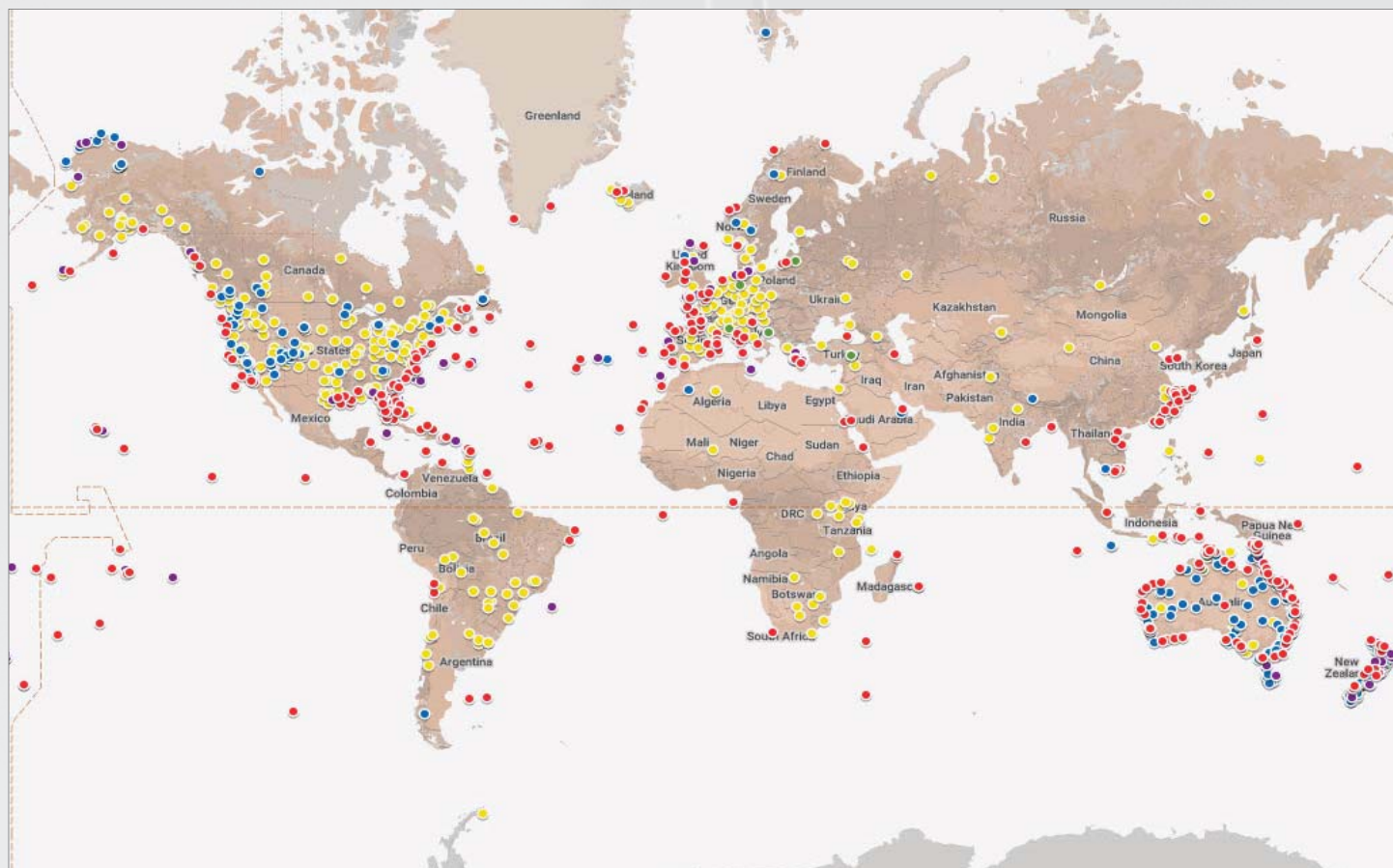


Depuis septembre 1982, le Système Cospas-Sarsat a participé à l'assistance d'au moins 51 512 personnes lors de 15 563 opérations SAR.

NOUS SAUVONS DES VIES

OPÉRATIONS SAR EN 2019

Légende : ELT en jaune, EPIRB en rouge, PLB terrestres en bleu, PLB aéronautiques en vert, PLB maritimes en violet.



Opérations SAR (Année 2019)

De janvier à décembre 2019, le System Cospas-Sarsat a permis de secourir 2 774 personnes lors de 1 032 opérations de sauvetage.

Aviation	212	411
Maritime	431	1 747
Terrestre	389	616
TOTAL	1 032	2 774

À PROPOS DE NOUS



Les technologies permettant de sauver des vies sont omniprésentes, par exemple dans les milieux hospitaliers ou intégrées aux dispositifs de sécurité des voitures modernes. Parfois, elles sont peu connues ou difficiles à appréhender par le public. Néanmoins, ELLES SAUVENT DES VIES !

Il en est de même pour le Programme international Cospas-Sarsat. Bien qu'ayant un nom curieux et pas toujours connu, NOUS SAUVONS DES VIES ! Jusqu'à ce jour, en 2019, **nous avons contribué au secours de plus de 50 000 personnes lors de 15 000 opérations de recherches et de sauvetages (SAR).**

Les vrais chiffres sont sûrement supérieurs car ces données statistiques n'incluent que les cas pour lesquels un rapport fiable a été soumis au Secrétariat de Cospas-Sarsat, la branche administrative du Programme située à Montréal (Québec, Canada).

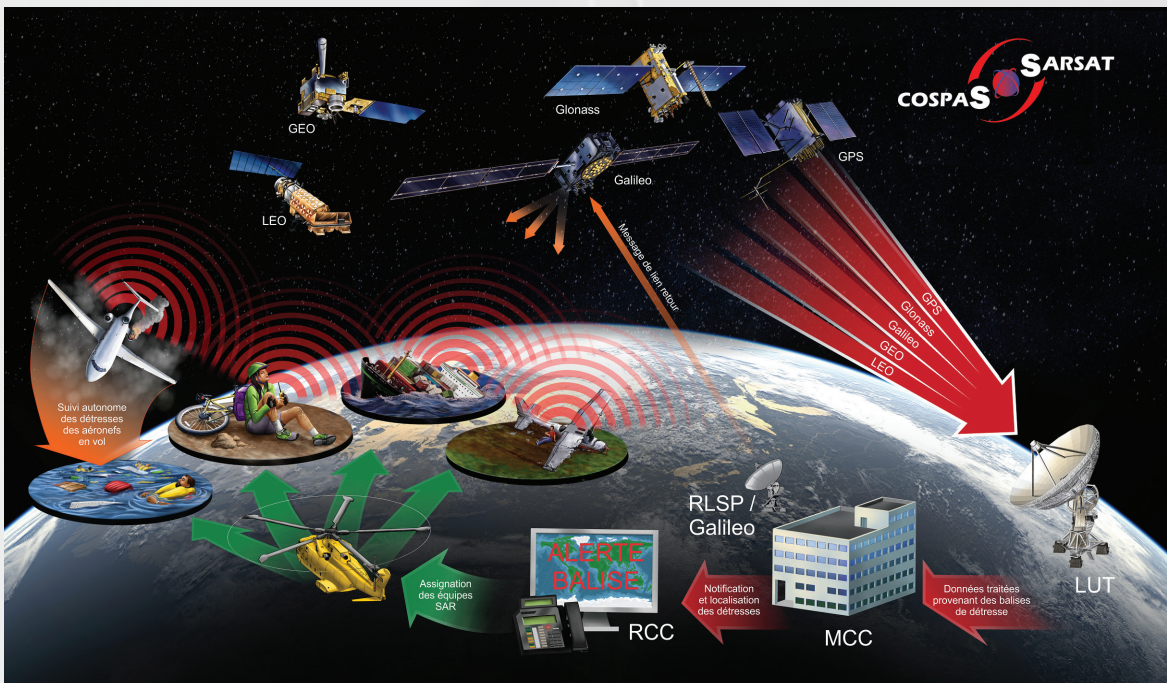
Comment Cospas-Sarsat fait-il cela ? Quarante-cinq pays et agences se sont associés dans une coopération sans précédent pour lancer dans l'espace des récepteurs satellite SAR et exploiter des stations sol pour écouter les signaux de détresse des balises compatibles partout sur la Terre. Les alertes de détresse sont transmises aux organismes gouvernementaux en charge du sauvetage ainsi qu'aux pays « d'origine » des balises.

Les balises de détresse Cospas-Sarsat sont partout même si vous ne les remarquez pas toujours. Elles sont dans les cockpits d'avions, dans des radeaux de survie. Elles équipent les navires traversant les eaux internationales et souvent les gilets de sauvetage. Elles sont à bord de nombreuses embarcations de plaisance, parfois imposées par les gouvernements. Elles sont emmenées dans les régions isolées dans les sacs des randonneurs, par les alpinistes et les motoneigistes, conscients qu'une balise Cospas-Sarsat peut être le seul moyen de signaler un cas d'urgence vitale.

Les balises compatibles (celles qui émettent sur 406 MHz), produites par des dizaines de fabricants différents, sont disponibles auprès de détaillants, en ligne, ou déjà intégrées à l'équipement d'un aéronef ou d'un navire. Cospas-Sarsat ne fabrique ni ne vend ces balises. Toutefois, nous passons en revue les méthodes de test qu'utilisent les laboratoires indépendants pour s'assurer qu'ils respectent nos spécifications rigoureuses.

En tant que pays fondateurs, le Canada, la France, la Fédération de Russie (reprenant les engagements de l'Union soviétique) et les États-Unis ainsi que les 41 autres États et organismes participants, se sont consacrés à la mission humanitaire consistant à détecter et distribuer gratuitement ces alertes de détresse vers chacun des 200 pays et territoires de la planète afin de sauver des vies.

À PROPOS DE NOUS



Si vous avez lu jusqu'ici, ces quelques détails supplémentaires pourraient vous intéresser.

Les récepteurs satellite Cospas-Sarsat sont généralement des charges utiles « secondaires » placées par des gouvernements et agences inter-gouvernementales à bord de satellites météo ou de navigation. Il y en a plus de 50. Le partage de ces plates-formes permet de limiter les coûts.

La plupart des États et agences participants installent et mettent en œuvre à leurs propres frais des récepteurs terrestres pour capter les signaux de détresse relayés par les satellites. Ces stations sol, ou « terminaux d'utilisateur local », reçoivent les messages de détresse (et les positions de balise pouvant être encodées dans le message) et sont aussi équipées de puissants ordinateurs capables de localiser une balise en fonction des caractéristiques provenant du signal lui-même. Cospas-Sarsat est le seul à pouvoir localiser avec précision une balise de détresse grâce aux informations de localisation transmises par certaines balises mais aussi de façon indépendante grâce aux caractéristiques du signal.

Les États et les organismes dotés de stations sol partagent les données traitées par les ordinateurs et le personnel de leur centre de contrôle de mission (MCC). Le réseau des MCC garantit que l'alerte et ses données sont bien transmises au point de contact de recherches et de sauvetage le plus proche de la situation d'urgence ainsi qu'au pays « d'origine » de la balise.

Ces opérations sont illustrées dans le diagramme ci-dessus.

Cospas-Sarsat non seulement augmente considérablement les chances d'être sauvé mais aussi, grâce à la précision de la localisation de la balise, permet une meilleure utilisation des ressources publiques qui autrement pourraient être utilisées lors de vaines recherches et de réduire l'exposition des sauveteurs lors des recherches effectuées dans des environnements dangereux.

C'est grâce à cette extraordinaire coopération entre des gouvernements dans le monde entier que Cospas-Sarsat est capable de détecter, localiser et agir en réponse à toute alerte de détresse venant d'une balise compatible Cospas-Sarsat. C'est ainsi que COSPAS-SARSAT SAUVE DES VIES.

LE MOT DU PRÉSIDENT

QUELQUES MOTS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



MICHAEL DONALD

Canada

Président du Conseil 2020

Ma principale préoccupation au moment où j'écris ces lettres est que chacun de vous, ainsi que vos familles, puissiez traverser en bonne santé la pandémie de COVID-19 en cours.

C'est un euphémisme de dire que le monde a changé depuis notre dernier bulletin d'information. En premier lieu, l'avènement de cette épidémie mondiale nous a tous obligés à repenser notre mode de vie et notre façon de travailler. Il en a ainsi été de même pour le Programme, sur lequel les conséquences de la pandémie sont apparues immédiatement.

S'adaptant, le Programme a conduit sa 63ème session du Conseil virtuellement, par correspondance électronique et par téléconférence. En plus de décider des modifications nécessaires portées aux documents dans le but de faire progresser le Programme sur les sujets prioritaires, le Conseil a dû élaborer et mettre à exécution un plan de continuité des séances tenant compte de la pandémie. De nombreuses semaines ont été nécessaires pour organiser cette session du Conseil, la diriger et la conclure, et je suis reconnaissant à mes collègues du Conseil et au Secrétariat pour leur adaptation et leur patience ayant permis d'en faire un succès.

Lors de nos discussions, le Conseil a notamment reconnu que le Programme devrait non seulement s'adapter et travailler à court et peut-être à moyen terme à l'aide de plates-formes virtuelles, mais devrait aussi ajuster le calendrier de ses réunions et ses objectifs. Cela exigerait de préciser clairement mais aussi de limiter les ordres du jour des réunions du Programme. Il faudrait donc plus de temps et déployer plus d'efforts pour traiter moins de points. Cela dit, cette situation reste temporaire, et nous attendons avec impatience de pouvoir à nouveau nous rencontrer et revenir à notre programmation habituelle.

Faisant face aux nombreux obstacles soulevés par cette pandémie, je suis fier que le Programme ait répondu présent pour surmonter l'adversité, et qu'il ait trouvé les moyens provisoires pour poursuivre son action humanitaire. Cela a été possible grâce à chacun de vous, aux participants et au Secrétariat.

Sur une note personnelle, mon mandat de président a pris fin, rôle dans lequel j'ai eu le plaisir de servir. Je vous remercie tous pour votre soutien pendant certaines des plus intéressantes périodes du Programme. Sur ce, je souhaite la bienvenue à M. Bruno Chazal, représentant la France, en tant que prochain président du Conseil.

NOTES DU CHEF DU SECRÉTARIAT

QUELQUES MOTS DU CHEF DU SECRÉTARIAT



STEVEN LETT
Chef du Secrétariat

En cette période des plus exceptionnelles due à la pandémie de COVID-19, permettez-moi de vous présenter ainsi qu'à votre famille et à vos proches, mes meilleurs vœux de bonne santé. Alors que nous attendons avec impatience que 2021 apporte ses vaccins, et avec eux la perspective de mettre fin à cette calamité et d'un retour à une vie normale, il convient de revenir sur les enseignements de cette année 2020.

Nous avons beaucoup appris sur nous-mêmes, sur quelles sont vraiment les choses importantes et qui sont les êtres qui nous sont chers, sur nos forces et nos faiblesses. Mais nous avons également beaucoup appris sur Cospas-Sarsat en tant qu'organisation, et sur la mission de recherche et le sauvetage en général. Et je veux me joindre au président du Conseil pour souligner que nous pouvons être fiers de ce que nous avons accompli.

En 2020, le Programme devait tenir 26 jours de réunion en présence. Mais, comme nous le savons, il n'a été possible de se réunir que cinq jours en février pour l'EWG-2/2020. Tous les autres travaux ont dû être convertis en visio-conférence. Et c'est là que le Programme a démontré sa résilience. En 2020, les Participants et le Secrétariat ont organisé et participé à

27 jours de réunion de groupe de travail d'experts qui ont notamment débouché sur des recommandations pour la mise en service de dix stations terrestres et/ou antennes LUT, fait progresser de manière significative les travaux de mise en service des centres de contrôle de mission compatibles avec le système MEOSAR, et amélioré le déploiement et les capacités du service de lien retour et des ELT (DT).

Outre les travaux des groupes de travail d'experts, la réunion à huis clos du Conseil s'est tenue par visio-conférence pendant cinq jours, ce qui a permis l'approbation des modifications urgentes des documents Système et, comme l'a noté le président du Conseil, de décider de procéder aux ajustements nécessaires pour travailler en dépit de la pandémie. Parmi les plus grandes réalisations sur cette période, le Programme a organisé sur trois semaines la 34^{ème} réunion du Comité Conjoint, accomplissant avec succès une quantité de travail en tout point comparable à celle réalisée lors d'autres assemblées de même type, sans pratiquement aucune interruption technique. Au total, nous avons effectué 44 journées en visio-conférence pour la plupart non-programmées. De plus, d'innombrables journées supplémentaires de travail de groupes informels par visio-conférences ont permis de ne laisser aucun travail critique de côté. Malgré des horaires de réunion tentant de s'adapter au mieux aux fuseaux du monde entier, nos collègues d'Extrême Orient et du Pacifique se sont joints à bon nombre d'entre-elles à des heures tardives. Pour leur dévouement et leur indulgence, nous leur en sommes profondément reconnaissants.

L'ingéniosité et la flexibilité des Participants au Programme, des organisations affiliées, de la direction du Conseil, des présidents de réunion et du Secrétariat sont de brillants exemples de comment parvenir, dans les circonstances les plus extraordinaires et les plus difficiles, à des progrès cruciaux sur ces avancées permettant de sauver des vies que sont le système MEOSAR, les balises de deuxième génération, les émetteurs de localisation d'urgence pour le suivi des aéronefs en détresse, et le service de lien retour.

De même, il est essentiel de noter l'effort des Participants au Programme qui ont maintenu en parfait état de fonctionnement pendant la pandémie leurs contributions opérationnelles si cruciales au Programme, avec une maintenance réussie des LUT, une veille opérationnelle dans les centres de contrôle de mission et la distribution de messages de détresse à ceux qui pourraient participer au sauvetage des personnes en péril.

Dans ces pires moments, Cospas-Sarsat s'est mobilisé de la meilleure des manières pour remplir efficacement sa mission humanitaire.

De cela, chacun peut être très fier !