



SECRÉTARIAT D'ÉTAT
CHARGÉ DE LA MER

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2022

Bilan Annuel

DIRECTION DE LA MER MARTINIQUE

CENTRE RÉGIONAL OPÉRATIONNEL
DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE
ANTILLES-GUYANE



CROSS Antilles-Guyane
16, boulevard de la Marne
97200 Fort-de-France

Standard et urgences au "196"
Radio VHF canal 16
fortdefrance.mrcc@mer.gouv.fr

Bilan annuel 2022 du CROSS AG

Rédacteurs et contributeurs :

A1AM Hélié Montané de La Roque

A2AM Mona Runfolà

PM Thomas Rolland

MT Thomas Hervieux

SM Arthur Barbier

SM Tanguy Le Coq

Relecteurs :

APAM Nicolas de Roland

A1AM David Girier

- avril 2023 -

Sommaire

Le mot du directeur (page 2)

Chiffres clés 2022 (page 4)

Le CROSS AG en 4 chiffres (page 5)

Opérations marquantes 2022 (page 6)

1- Sauvetage et assistance (page 11)

2 - Surveillance de la navigation (page 29)

3 - Surveillance des pollutions (page 38)

4 - Renseignements de sécurité maritime (page 44)

Annexes (page 47)



Le mot du directeur

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles-Guyane (CROSS AG) agit sous l'autorité opérationnelle des délégués du Gouvernement pour l'action de l'État en mer aux Antilles et en Guyane. Il a pour mission principale d'assurer la coordination des opérations de sauvetage et d'assistance en mer dans une zone incluant une grande partie des petites Antilles, les eaux de la Guyane et une vaste zone en Atlantique, au total 2,5 millions de km².

En complément de cette mission principale, le CROSS AG exerce la surveillance de la navigation dans la même zone, avec une vigilance accrue dans les eaux sous juridiction française, permettant d'anticiper les situations à risque et de prévenir les impacts éventuels sur l'environnement. La diffusion des renseignements de sécurité maritime participe également de cette mission de prévention.

L'activité globale du centre est en augmentation constante ces dernières années. Après avoir naturellement marqué le pas en 2020 et 2021, du fait de l'impact de la crise du covid-19 sur la fréquentation maritime et touristique en général, l'année 2022 a vu l'activité du CROSS AG augmenter de façon très significative (+33 % d'évènements par rapport à 2021), dépassant même largement le niveau des années 2018 et 2019 (+17 % par rapport à 2019). En moins de 10 ans, de 2014 à 2022, l'activité opérationnelle du CROSS AG a doublé.

En tant que centre opérationnel du secrétariat d'État chargé de la Mer, le CROSS AG remplit également une mission de préservation de l'environnement marin au travers de la surveillance des pollutions marines.

La préparation et la conduite de toutes ces missions reposent sur une équipe basée à Fort-de-France et constituée de 24 agents, civils et militaires.

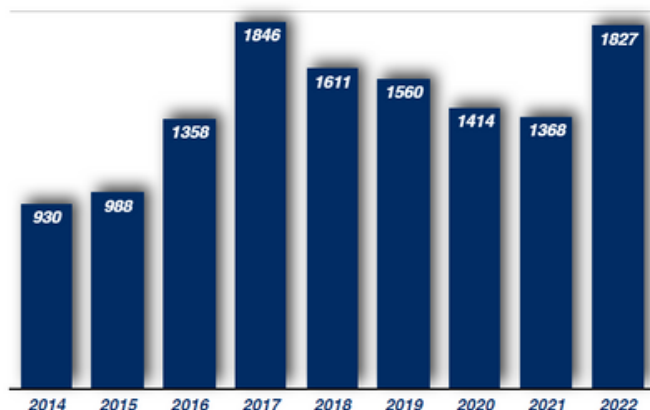
Le mot du directeur

Pour mener à bien ces missions, les équipes de quart exploitent un réseau de 15 stations déportées de radiocommunications présentes dans les départements français des Amériques. Elles permettent de communiquer avec les navires à la mer et de recevoir les informations émises par les stations « AIS » embarquées à bord des navires de commerce et de plaisance. Elles permettent également d'obtenir en temps réel la situation du trafic maritime autour des îles françaises.

Enfin, l'action du CROSS AG repose essentiellement sur l'engagement des usagers de la mer et de ses institutions partenaires, françaises et étrangères. La solidarité des gens de mer est une réalité, régulièrement constatée par le CROSS AG dans l'exercice de ses missions.

APAM Nicolas de Roland
Directeur du CROSS Antilles Guyane

Évolution du nombre d'événements depuis 2014



Évolution du nombre d'opérations depuis 2014



Chiffres-clés 2022

L'année 2022 est caractérisée par une augmentation notable du volume opérationnel du CROSS AG, suite à deux années marquées par la diminution des activités nautiques liée à la pandémie du COVID-19.

1807 mains courantes

ÉVÉNEMENTS MARITIMES

Tout événement maritime porté à la connaissance du CROSS AG et pour lequel il réalise un suivi, une transmission d'informations ou la coordination d'une opération.

196%

AUGMENTATION DEPUIS 2014

L'activité a donc doublé en 10 ans.

L'année 2022 a vu une augmentation significative par rapport à deux années (2020,2021) marquées par le Covid.

1387 opérations

SAUVETAGE ET ASSISTANCE

Le coeur de métier du CROSS AG.



Le CROSS AG en 4 chiffres

2 préfets

AUTORITÉS OPÉRATIONNELLES

Le CROSS AG exerce ses missions sous l'autorité des préfets délégués du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer aux Antilles (préfet de la Martinique) et en Guyane (préfet de la Guyane).

24 agents

CIVILS ET MILITAIRES

L'équipage du CROSS AG est composé de 4 administrateurs des affaires maritimes, 16 officiers marins de la marine nationale, et 4 agents civils du ministère de la Mer.

24/7

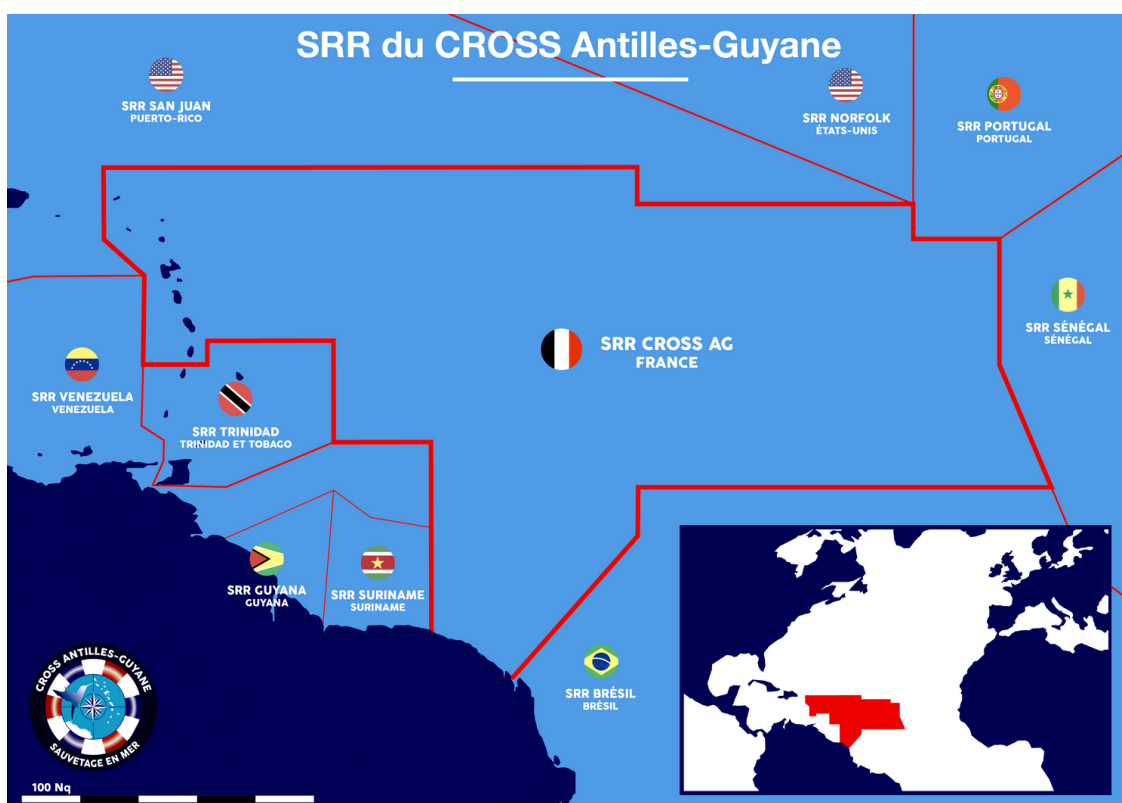
DISPONIBLE EN TOUT TEMPS

Le CROSS AG est le service responsable des urgences en mer, accessible 24h/24, toute l'année.

2,5 millions de km²

SEARCH AND RESCUE REGION

La zone de compétence du CROSS AG s'étend sur 2,5 millions de km² et inclut 14 Etats et territoires d'outre-mer.



Opérations marquantes 2022

La section "opérations marquantes" vise à présenter, à titre d'exemples, quelques opérations conduites par le CROSS AG en 2022.

17 février - navire de plaisance WATER BABY- Saint Martin - Opération SAR/221

Le 17 février 2022, la station SNSM de Saint Martin relaie au CROSS AG une alerte concernant le WATER BABY, un navire de plaisance en situation d'avarie. L'alerte a été transmise en espagnol. La brigade nautique de St Martin confirme l'information ainsi que la position recueillie lors de l'alerte et appareille avec le semi-rigide LA DOLENT. Mais une fois arrivés à la position indiquée, les moyens nautiques ne trouvent aucun navire, et ne parviennent plus à entrer en contact avec le requérant.

Le CROSS AG fait alors une demande de dérive MOTHY et déroute le navire de commerce NADJA, présent à proximité. Il engage également la SNSM de Saint Martin avec leur embarcation RESCUE STAR. Des zones de recherche sont transmises à la DOLENT et à la RESCUE STAR.

Le navire NADJA rapporte alors apercevoir des lumières à environ 5 miles nautiques de sa position. Arrivé sur zone, il confirme être au contact du WATER BABY, deux personnes à bord.

Le NADJA remorque alors le WATER BABY jusqu'au port de Philipsburg.

22 février - voilier ZAMOUR - Large Atlantique - Opération MAS / 238

Le 21 février, le International Rescue Coordination Center, situé au Texas, rapporte une voie d'eau à bord du voilier ZAMOUR, due à une attaque de globicéphales (dauphin-pilote).

Le navire se trouve au milieu de l'océan Atlantique. L'équipage tente de colmater la brèche, mais l'inspection sous coque s'avère impossible en raison de la présence des cétacés. La coordination de l'opération est assumée par le CROSS Gris-Nez, qui effectue du suivi de navigation du 21 au 27 février. L'équipage procède à des réparations partielles permettant de stopper la voie d'eau, et parvient à semer les cétacés. Dès l'arrivée du ZAMOUR dans sa zone de responsabilité, le CROSS AG récupère le suivi de navigation. Les réparations de fortune effectuées par l'équipage tiennent jusqu'à l'arrivée du ZAMOUR à Degrad des Cannes en Guyane, le 09 mars.



Opérations marquantes 2022

28 juillet - navire de pêche MANO LIOPO - Guyane - Opération SAR/ 991

Le 28 juillet, un contact à terre informe le CROSS AG d'un problème médical à bord du navire de pêche vénézuélien MANO LIOPO. Le contact est établi avec le navire, qui se situe à 51 miles nautiques de Cayenne. Un pêcheur est gravement blessé à la jambe et paralysé. Le MRCC Madrid est contacté pour effectuer la traduction de la conférence médicale mise en œuvre avec le TMAS espagnol. Ce dernier recommande une évacuation médicale avec la contrainte d'une altitude maximale de vol de 100m.

Le CROSS AG contacte les Forces Armées en Guyane afin d'engager l'hélicoptère PUMA. Les FAG confirment la disponibilité de l'hélicoptère mais l'engagement doit se faire au plus tôt afin de pouvoir effectuer le treuillage avant la nuit.

L'hélicoptère décolle, une équipe médicale militaire embarquée à son bord.

Une fois sur zone, l'hélicoptère PUMA treuille d'abord le plongeur puis l'équipe médicale à bord afin de faire un point de situation. Il récupère ensuite l'équipe médicale et le blessé, qui sera pris en charge à l'hôpital de Cayenne.



16 novembre- Navire de plaisance à moteur CORALIA - Guadeloupe- Opération SAR/ 1507

Le 16 novembre, un navire sur zone signale au CROSS AG le chavirement du navire de plaisance CORALIA. Onze personnes sont à la mer. Le CROSS AG diffuse immédiatement un message MAYDAY RELAY. L'accident a lieu dans la zone d'arrivée des navires de la route du rhum. De nombreux moyens sont donc sur l'eau dans le cadre du dispositif de sécurité.

Dans les minutes suivant le signalement, un navire de plaisance signale avoir récupéré trois personnes à son bord. Le CROSS AG engage le semi-rigide de la brigade nautique de Pointe à Pitre avec des plongeurs. La vedette SNS 263 FOTIS G. POULIDES, déjà sur zone, rapporte avoir récupéré 4 personnes à son bord.

Le CROSS AG engage le semi-rigide du patrouilleur Antilles Guyane P 734 LA RESOLUE, avec un plongeur à son bord. Le navire de plaisance signale avoir récupéré une personne supplémentaire.

Le semi-rigide de la brigade nautique de Pointe à Pitre arrive sur la zone de l'accident, et met le plongeur à l'eau afin qu'il débute les investigations. La SNS 263 nous informe avoir pris à bord une personne en arrêt cardio-respiratoire (ACR), récupérée par le plongeur. Une autre personne, également en ACR, est récupérée par le semi-rigide de LA RESOLUE.

Les navires ayant récupéré des victimes rentrent à quai, tandis que 04 véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV) sont engagés par les pompiers pour la prise en charge des victimes. La SNS 263 remorque ensuite l'épave du CORALIA.

Opérations marquantes 2022

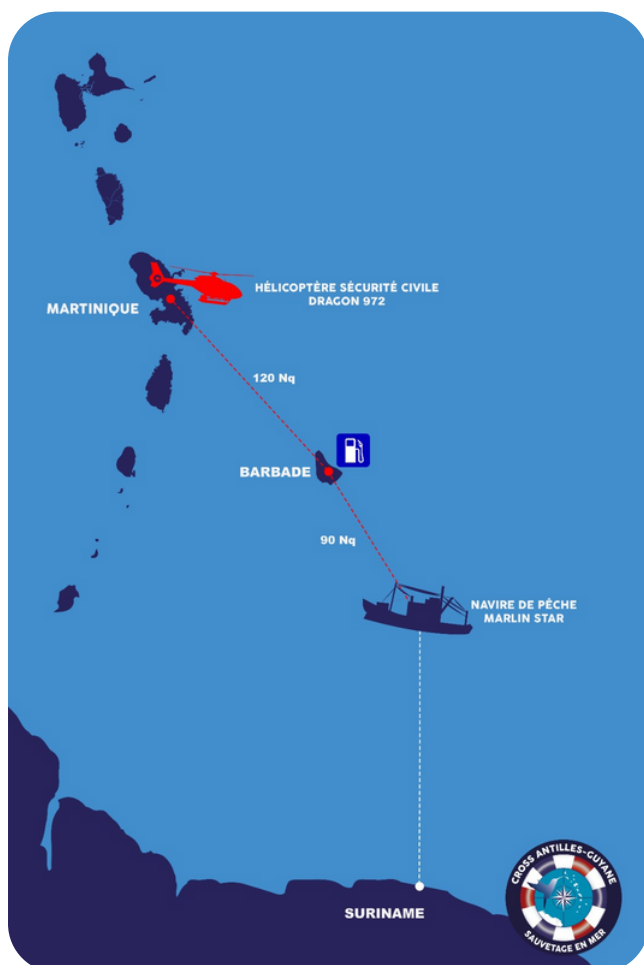
18 novembre- Navire de pêche MARLIN STAR - Guyane - Opération SAR/ 1516

Le 18 novembre, le CROSS AG reçoit l'alerte d'un navire de pêche, le MARLIN STAR, informant d'un marin malade à bord. A l'issue de la conférence médicale avec le centre de consultation médicale maritime (CCMM), la décision est prise de faire toute vers la Martinique, tout en continuant d'apporter au malade des soins à bord.

L'état du marin se dégrade pendant la nuit, nécessitant une évacuation médicalisée. Le navire est désormais à mi-chemin entre la Guyane et la Martinique. L'hélicoptère DRAGON 972 de la sécurité civile confirme pouvoir effectuer la mission, à condition de pouvoir se ravitailler en carburant à l'aller et au retour.

Le 20 novembre, au lever du jour, l'hélicoptère DRAGON 972 de la sécurité civile, l'équipe médicale à son bord, décolle à destination de la Barbade, où il se recharge en carburant. Une fois arrivé au navire, l'équipe médicale récupère le malade, puis tous sont treuillés dans l'hélicoptère.

DRAGON 972 effectue le second ravitaillement en carburant, puis redécolle à destination du CHUM de Fort-de-France, où le patient est pris en charge.



Opérations marquantes 2022

23 novembre - trimaran JESS - Large Atlantique - Opération SAR / 1546

Le 23 novembre, le CROSS AG reçoit une alerte de détresse COSPAS-SARSAT, correspondant à l'EPIRB du voilier JESS, trimaran engagé dans la course de la route du rhum. Le CROSS AG informe le directeur de course, qui, après avoir contacté le navire, confirme la situation de détresse : le navire a chaviré au milieu de l'Océan Atlantique. Le navire est à l'envers, sans voie d'eau pour le moment. Le skipper s'est réfugié dans la zone de survie. Il a un téléphone iridium avec lui mais doit en économiser la batterie. Le CROSS AG déroute alors les navires sur zone : le trimaran LODIGROUP, participant également à la route du rhum, le CMA CGM FORT DE FRANCE, et le chimiquier CHEM PATRIOT.

Le CHEM PATRIOT arrive en vue du JESS et contacte le CROSS AG pour signifier que la mise à l'eau d'un rescue boat est trop risquée au vu des conditions météorologiques. Le CHEM PATRIOT tente malgré tout une manœuvre de récupération ardue qui s'avère couronnée de succès. Le CHEM PATRIOT propose de changer sa route initiale (Rotterdam) pour se rapprocher autant que possible de la Guadeloupe et y déposer le skipper. Un point de rendez-vous est convenu avec la SNSM de Pointe-à-Pitre afin qu'un transbordement puisse se faire. Le skipper est récupéré par la vedette FOTIS G. POULIDES de la SNSM de pointe à pitre.



21 novembre - Voilier "ALIKA" - Large Atlantique - Opération SAR /1532

Le 21 novembre, le CROSS AG est informé par le MRCC PONTA DELGADA de l'arrivée prochaine dans sa zone de responsabilité du navire ALIKA, en transatlantique. Le navire a subi des dommages matériels. Neuf passagers sont à bord, dont deux blessés. Le TMS britannique a déjà fait une régulation et a recommandé une évacuation médicale. Le yacht PLANET NINE, qui se trouvait à proximité, a été engagé pour assistance.

Le 22 Novembre, le navire ALIKA entre dans la zone de responsabilité du CROSS AG. Le navire ALIKA est en contact VHF régulier avec le PLANET NINE, qui le suit en restant à 2 nautiques. Du 22 au 25 novembre, le PLANET NINE va suivre le ALIKA en attendant des conditions météorologiques propices à un transbordement des blessés à bord du yacht, qui pourra les amener à terre plus rapidement. Le 25 novembre, un examen est réalisé par le CCMM afin d'étudier les modalités médicales du transbordement des blessés à bord du PLANET NINE.

Le 26 novembre, le transbordement est effectué avec succès, mais l'un des blessés a souhaité rester à bord de l'ALIKA. Du 26 au 28 novembre, le CROSS AG, en lien avec les hélicoptères DRAGON, le CCMM et l'équipage du PLANET NINE évalue les solutions potentielles d'évacuation médicalisée.

Le 28 novembre, le CROSS AG planifie une évacuation médicale en lien avec le CCMM, le SCMM et l'hélicoptère DRAGON 972 de la sécurité civile. Un point de rendez-vous est fixé entre DRAGON 972 et le PLANET NINE.

Le 29 novembre, DRAGON 972 est engagé, une équipe médicale à son bord. Le patient est treuillé à bord et transféré au CHUM.

Le CROSS AG continue le suivi du voilier ALIKA jusqu'à son arrivée et organise la prise en charge du second blessé à Antigua le 01 décembre.

Opérations marquantes 2022

14 décembre - catamaran "STAR ONE" - Large Atlantique - Opération SAR /1677

Le 14 décembre, vers 7h du matin, le CROSS AG est informé par un contact à terre du chavirement du catamaran STAR 1. L'information lui a été transmise par le skipper via un message iridium, sans position GPS. La dernière position transmise remonte à 23h avant l'accident.

Le CROSS AG diffuse alors un EGC dans la zone, et envoie un message Inmarsat C aux navires dans la zone pour leur demander de se dérouter vers la position estimée de l'accident. La LKP étant en SRR San Juan, les US coastguard sont prévenus et engagent l'avion C-130 HERCULES.

Le navire de commerce EVGENIA P, ainsi que les yachts VICTORIOUS et LION sont dérottés par le CROSS AG et des zones de recherche leur sont attribuées.

Le C-130 effectue sa zone de recherche, sans trouver d'élément nouveau.

Un polling iridium permet d'affiner la zone probable d'accident. De nouvelles zones de recherche sont alors communiquées aux moyens, prenant en compte les prévisions de dérive effectuées à partir de la nouvelle position.

Le 15 décembre, aux alentours de minuit, le navire VICTORIOUS rapporte un tir de fusée rouge à 1 mile nautique au nord est de sa position. Il se dirige alors vers la position et trouve un radeau de survie avec les cinq membres d'équipage du STAR 1 à bord. Le VICTORIOUS les récupère à son bord. Ces derniers sont sains et saufs et ne présentent que des blessures mineures. Ils sont débarqués le lendemain à Saint Maarten.



Visite au CROSS AG d'un des membres d'équipage

1 - Sauvetage et assistance

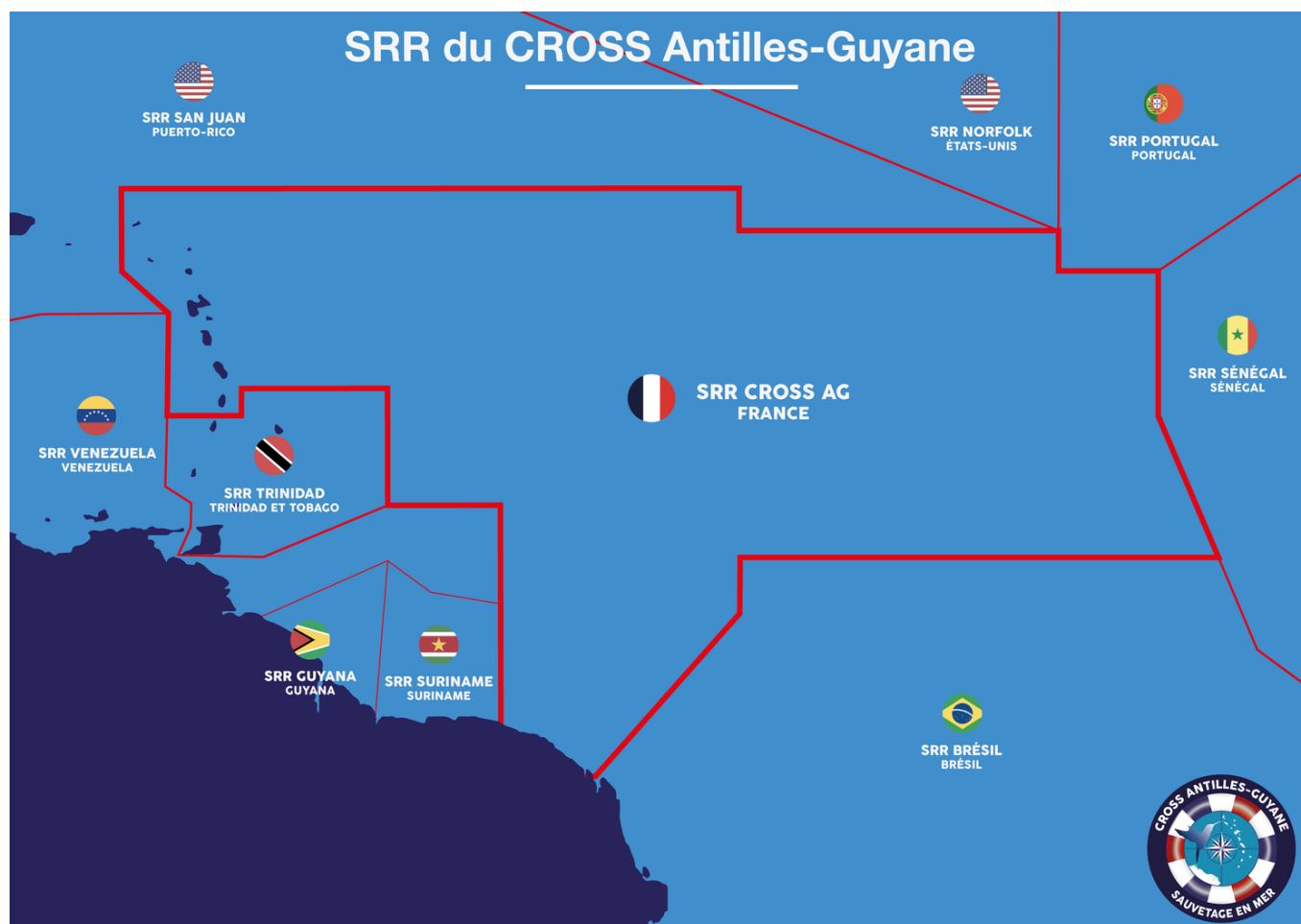
1.1 Cadre réglementaire

Le CROSS AG coordonne toutes les opérations d'assistance maritime et de sauvetage en mer dans sa zone de compétence. Cette zone (*Search and Rescue Region, SRR*) est définie au niveau international, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le CROSS AG exerce sa mission sous l'autorité des préfets délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDGAEM) aux Antilles (préfet de la Martinique) et en Guyane (préfet de la Guyane).

Le directeur du CROSS AG est le représentant permanent des deux préfets DDGAEM pour la conduite des missions d'assistance maritime et de sauvetage en mer (R742-6 du Code de la sécurité intérieure).

Le CROSS AG est un élément central du dispositif ORSEC maritime aux Antilles et en Guyane.



1 - Sauvetage et assistance

1.2 Bilan synthétique de l'activité

Les opérations coordonnées par le CROSS AG sont classées en quatre catégories :

- SAR : opérations de recherche et de sauvetage (notion de vie humaine ou d'intégrité physique en danger) ;
- MAS : opérations d'assistance (notion d'avarie matérielle sans danger immédiat pour les personnes) ;
- SUR : opérations liées à la sûreté des navires ou l'ordre public en mer ;
- DIV : autres situations maritimes n'appartenant pas aux catégories précédentes.

Les « événements suivis » concernent les événements maritimes intéressant ou sollicitant directement le CROSS AG sans qu'ils ne relèvent de ses attributions propres ou de sa zone de compétence.

Le bilan global fait apparaître une forte augmentation du nombre d'événements maritimes traités par le CROSS AG , ainsi qu'une nette augmentation du nombre d'opérations coordonnées (sauvetage et assistance).

La baisse significative du nombre d'opérations en 2020 et 2021 reflétait la baisse de la fréquentation du plan d'eau et des flux touristiques liée au Covid.

L'augmentation du nombre d'opérations, notamment à partir de la saison estivale 2022, témoigne de la reprise des activités nautiques et touristiques.

Évolution du nombre d'opérations depuis 2014



1 - Sauvetage et assistance

	Activité générale du CROSS AG en 2022									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre d'événements	869	930	988	1358	1846	1611	1560	1414	1368	1827
Opérations coordonnées	826	879	903	1051	1207	1184	1188	1003	1025	1385
Événements suivis	18	10	63	266	320	249	211	228	223	279
Événements SURNAV	/	/	/	/	226	96	87	112	71	46
Événements SURPOL	25	41	22	41	20	24	33	33	24	28
Événements RSM	/	/	/	/	73	48	41	38	25	89

1.2.1 Evolution de l'activité par zone de responsabilité

L'effet de la pandémie apparaissait plus notable aux Antilles qu'en Guyane. les opérations en Guyane étant essentiellement liées aux activités de pêche et d'immigration illégale, qui n'ont pas été affectées au même titre que la navigation de plaisance, prédominante aux Antilles. La reprise d'activité est donc également plus sensible dans les Antilles. Les opérations classées "DIV" y ont connu une forte augmentation, avec notamment de nombreuses ruptures de mouillage signalées par les usagers. Les opérations de sauvetage (SAR) sont également en hausse en 2022.

		Zone de responsabilité du Délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM) aux Antilles										
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NOMBRE D'OPÉRATIONS COORDONNÉES		762	781	831	867	1002	1137	1119	1148	969	972	1335
DONT	OPÉRATIONS DE SAUVETAGE (SAR)	391	456	546	556	657	735	708	718	603	605	778
	OPÉRATIONS D'ASSISTANCE (MAS)	161	137	142	191	228	267	265	259	210	196	259
	OPÉRATIONS DE SÛRETÉ (SUR)	3	4	3	2	5	7	10	8	6	3	3
	OPÉRATIONS DIVERSES (DIV)	207	184	140	108	112	128	136	163	150	168	295
ÉVÈNEMENTS SUIVIS		9	16	6	56	240	307	238	211	214	204	267

		Zone de responsabilité du Délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM) en Guyane										
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NOMBRE D'OPÉRATIONS COORDONNÉES		39	45	48	46	39	70	65	40	34	53	50
DONT	OPÉRATIONS DE SAUVETAGE (SAR)	21	25	36	35	33	53	48	31	21	41	40
	OPÉRATIONS D'ASSISTANCE (MAS)	8	5	10	7	13	14	14	8	8	10	4
	OPÉRATIONS DE SÛRETÉ (SUR)	0	0	0	2	0	2	2	0	2	0	0
	OPÉRATIONS DIVERSES (DIV)	10	15	2	2	3	1	1	1	3	2	6
ÉVÈNEMENTS SUIVIS		6	2	4	7	26	13	13	0	14	18	11

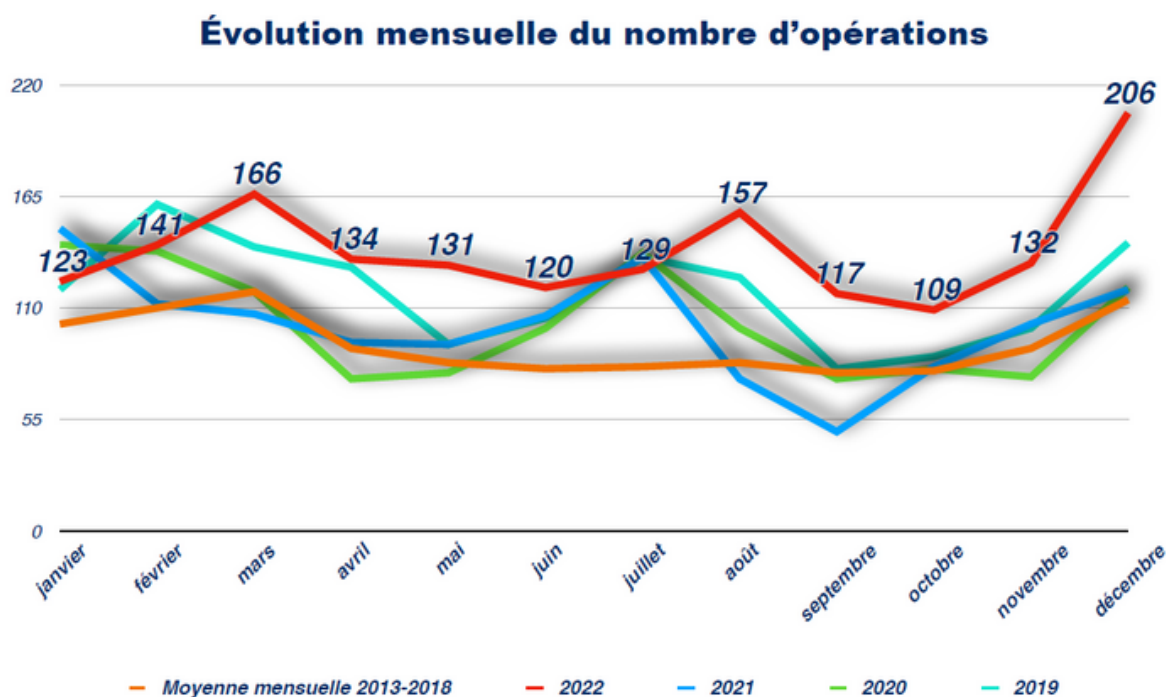
1 - Sauvetage et assistance

1.2.2 Évolution saisonnière et par catégorie de mobile

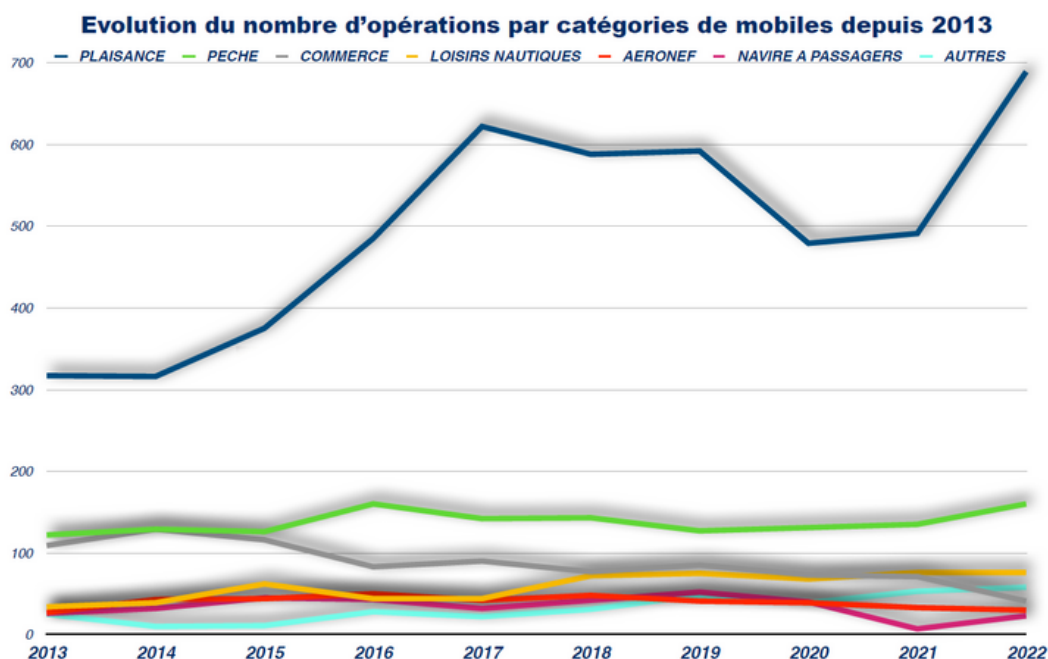
L'activité opérationnelle du CROSS AG demeure marquée par une certaine saisonnalité. Les pics d'activité se situent normalement entre novembre et mars et en été. "Une période creuse" est constatée de septembre à octobre.

On note une hausse très significative à partir de novembre, avec un mois de décembre 2022 présentant le plus fort nombre d'opérations.

La plaisance constitue de loin la première source d'activité du CROSS AG, suivie par la pêche professionnelle. L'activité liée aux navires à passagers, pratiquement réduite à zéro en 2021, a repris à partir d'octobre 2022.



1 - Sauvetage et assistance



1.3 Bilan humain

Une part importante des décès constatés au cours des opérations coordonnées par le CROSS AG survient à l'occasion de baignades ou de loisirs nautiques en zone côtière :

Les facteurs aggravants sont :

- Les inquiétudes concernant des baigneurs ou pratiquants de loisir nautiques sont souvent signalées en fin de journée, ce qui complique les conditions de recherche, notamment en termes de visibilité, pour les moyens nautiques et aériens engagés.
- Une certaine sous-estimation de la dangerosité de certaines plages (forts courants...) des Antilles.

En zone hauturière, les décès sont notamment liés aux deux facteurs suivants :

- La complexité des opérations liées à des activités illégales : les inquiétudes sont relayées tardivement par les proches à terre, les informations transmises sont parcellaires, ce qui complique la mise en oeuvre des opérations de recherche.
- la complexité des opérations coordonnées au profit des Etats étrangers inclus dans la zone de responsabilité du CROSS AG aux Antilles.

1 - Sauvetage et assistance

1.3.1 Evolution du bilan humain par zone de responsabilité



1 - Sauvetage et assistance

	Évolution du nombre de victimes - Antilles									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DÉCÉDÉS	19	15	13	32	35	24	36	15	13	36
DISPARUS	28	15	19	16	9	17	16	27	13	11
BLESSÉS / MALADES	52	78	82	61	114	93	137	118	99	132
TOTAL	99	108	114	109	158	134	189	160	125	179

	Évolution du nombre de victimes - Guyane									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DÉCÉDÉS	5	5	5	0	1	2	0	0	1	0
DISPARUS	28	2	0	0	1	0	0	5	15	6
BLESSÉS / MALADES	6	5	2	8	11	21	12	2	12	8
TOTAL	39	12	7	8	13	23	12	7	28	14

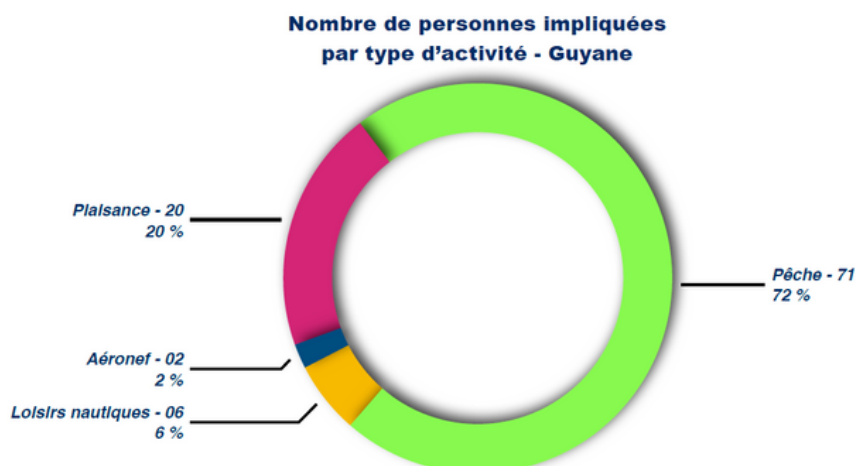
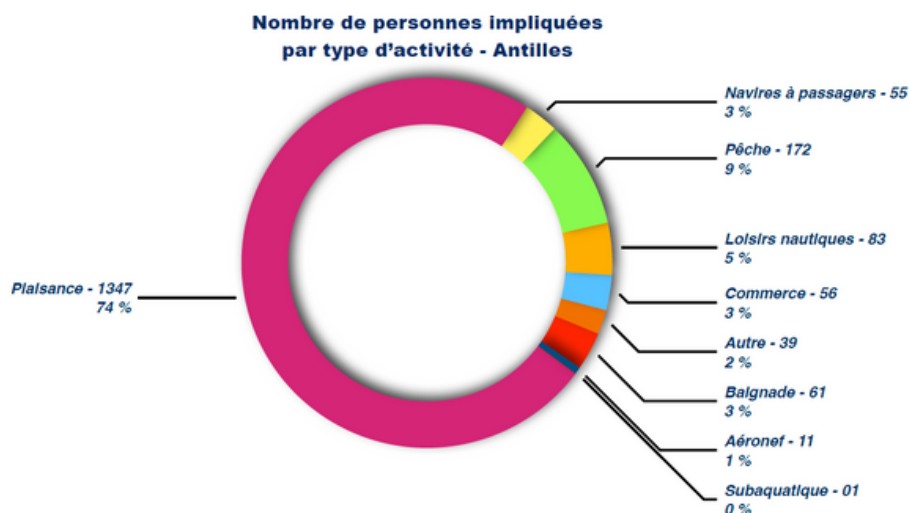


1 - Sauvetage et assistance

1.3.2 Evolution du bilan humain par type d'activité et nombre de personnes impliquées

ACTIVITÉ NAUTIQUE	Victimes par type d'activité - Antilles et Guyane								
	TOTAL	MALADES		BLESSÉS		DISPARUS		DÉCÉDÉS	
		ANTILLES	GUYANE	ANTILLES	GUYANE	ANTILLES	GUYANE	ANTILLES	GUYANE
PLAISANCE	91	31	0	44	0	2	1	13	0
N.A.P.	14	12	0	0	0	1	0	1	0
PÊCHE	13	0	5	0	2	2	2	2	0
PLONGÉE	4	0	0	3	0	0	0	1	0
COMMERCE	12	6	0	6	0	0	0	0	0
BAIGNADE	17	0	0	0	0	3	0	14	0
LOISIRS NAUTIQUES	1	0	0	0	0	0	0	1	0
AUTRES	41	10	1	20	0	3	3	4	0
TOTAL	193	59	6	73	2	11	6	36	0

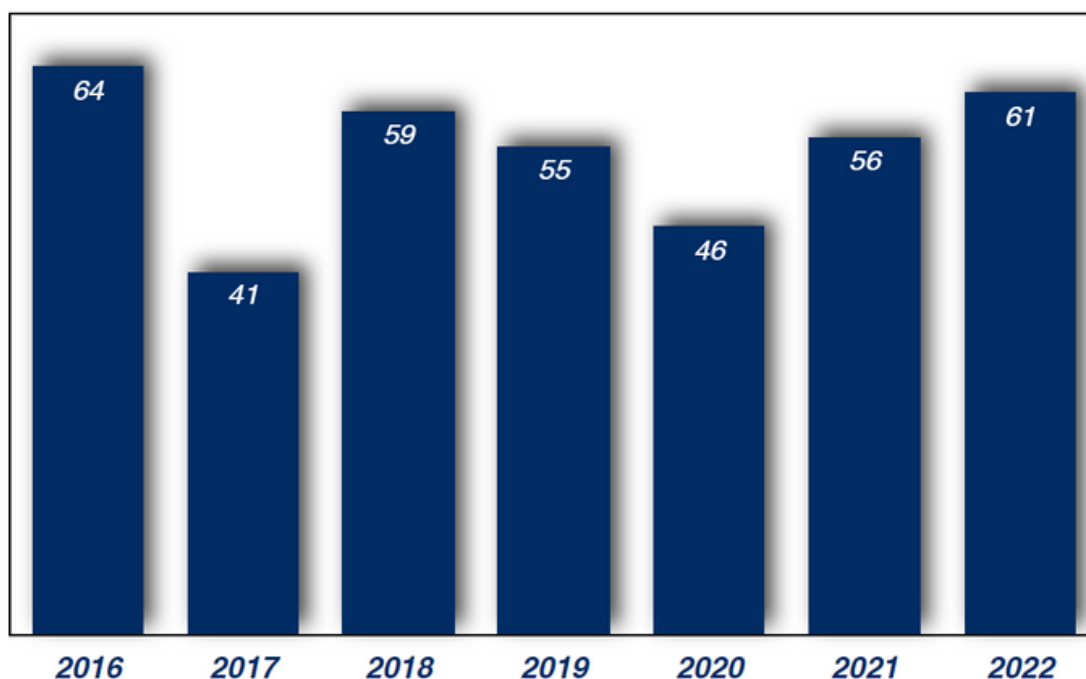
*N.A.P = Navires à passagers



1 - Sauvetage et assistance

Les opérations de recherche et de sauvetage impliquant des navires de pêche étrangers demeurent une activité récurrente pour le CROSS AG, mobilisant fréquemment des moyens importants (vols d'aéronefs de plusieurs heures). La précocité des alertes et la bonne coordination avec les services locaux (*central alerting posts*) sont cruciales pour la réussite de ces opérations complexes.

Évolution du nombre d'opérations impliquant des navires de pêche étrangers



1 - Sauvetage et assistance

1.4 Répartition géographique des opérations

Les territoires français des Antilles et de la Guyane concentrent la grande majorité des opérations. Les alertes localisées dans les eaux des îles étrangères et en haute mer constituent également une sollicitation importante. L'augmentation générale du nombre d'opérations se répartit de manière similaire entre les DOM-COM et les îles étrangères localisées dans la SRR du CROSS AG. La mission de point de contact (SPOC) pour les balises COSPAS-SARSAT des territoires français et de 7 territoires étrangers de sa SRR conduit le CROSS AG à coordonner des opérations partout dans le monde. L'augmentation du nombre d'opérations hors SRR est ainsi en partie due à la réception de messages émis par les balises COSPAS-SARSAT.

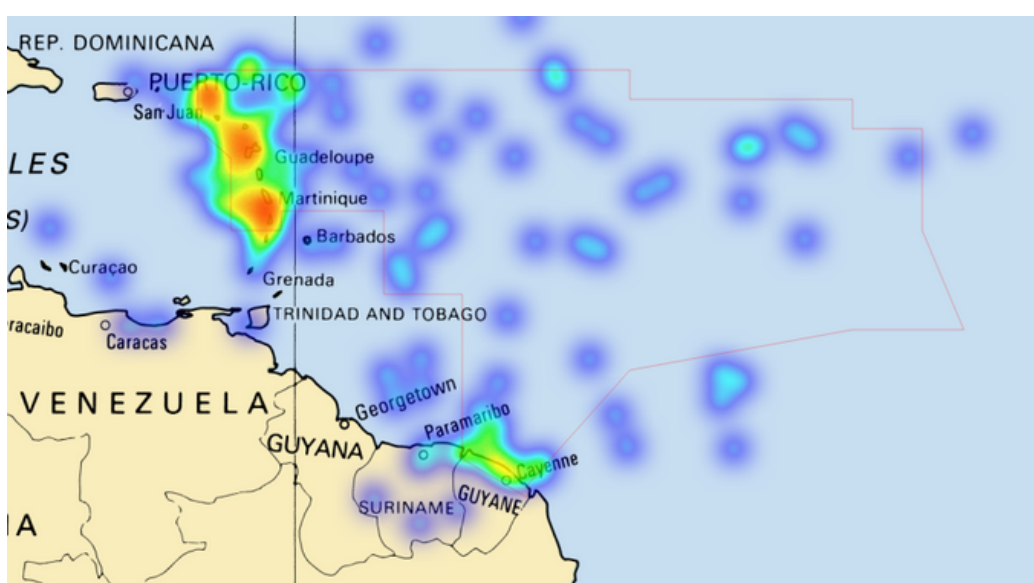
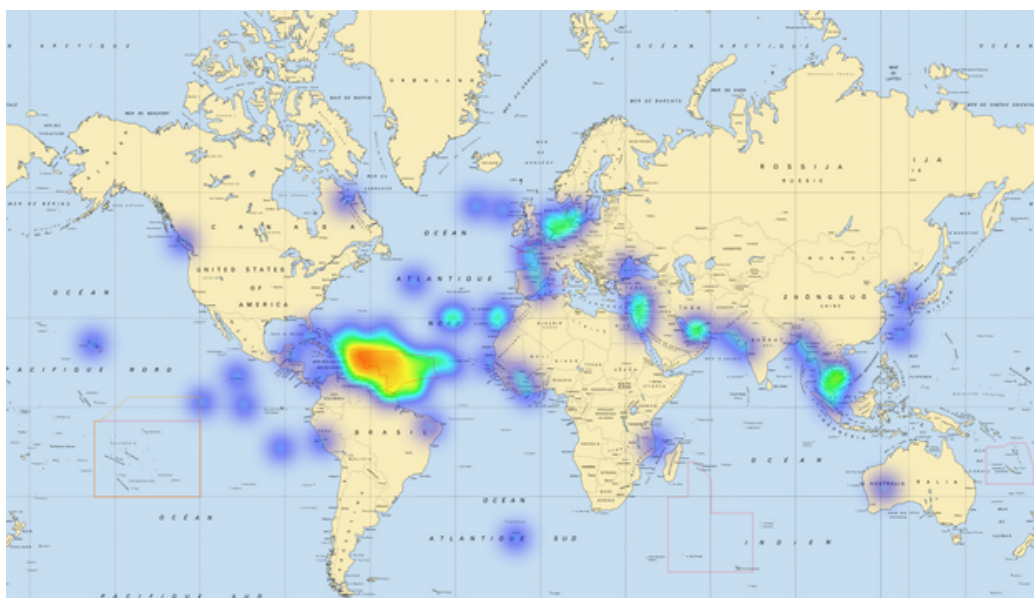
Répartition géographique et évolution du nombre d'opérations			
ZONE	NOMBRE D'OPÉRATIONS EN 2022	ÉVOLUTION DU NOMBRE D'OPÉRATIONS PAR RAPPORT À 2021	PART DANS LE NOMBRE TOTAL D'OPÉRATION
SRR	1211	37,77 %	82,89 %
DÉPARTEMENTS ET COLLECTIVITÉS FRANÇAISES	964	39,31 %	65,98 %
MARTINIQUE	449	43,91 %	30,73 %
GUADELOUPE	359	38,08 %	24,57 %
ÎLES DU NORD	116	43,21 %	7,94 %
GUYANE	40	2,56 %	2,74 %
ÎLES ÉTRANGÈRES	54	31,71 %	3,70 %
SINT MAARTEN	3	-40,00 %	0,21 %
SAINTE LUCIE	11	22,22 %	0,75 %
ANTIGUE & BARBUDA	12	0,00 %	0,82 %
DOMINIQUE	5	-28,57 %	0,34 %
ANGUILLA	12	200,00 %	0,82 %
SAINT EUSTACHE ET SABA (NL)	3	200,00 %	0,21 %
SAINT KITTS & NEVIS	7	600,00 %	0,48 %
MONTSERRAT	1	-50,00 %	0,07 %
ZONE DE RESPONSABILITÉ AU-DELÀ DES 12 NQ	193	32,19 %	13,21 %
ANTILLES	184	39,39 %	12,59 %
GUYANE	9	-35,71 %	0,62 %
HORS SRR	193	78,70 %	13,21 %
NON LOCALISÉES	57	50,00 %	3,90 %
TOTAL	1461	42,54 %	100,00 %

Répartition des opérations par zone et pavillon - Balises COSPAS-SARSAT				
PAVILLON	TOTAL	LOCALISATION		
		SRR AG	HORS SRR	INCONNUE
FRANCE	106	99	5	2
ST KITTS ET NEVIS	25	0	24	1
ANTIGUA ET BARBUDA	13	2	11	0
DOMINIQUE	5	0	5	0
USA	14	11	3	0
PANAMA	2	1	1	0
ANGUILLA	6	4	1	1
AUTRES	42	24	18	0
INCONNUS	113	42	22	49
TOTAL	165	183	90	53

1 - Sauvetage et assistance

En complément de ce bilan chiffré, une interface cartographique développée par le SNOSAN (système national d'observation de la sécurité des activités nautiques) permet de consulter avec précision la localisation et la nature des opérations coordonnées par le CROSS AG depuis 1992. Cette interface est consultable en ligne : snosan.fr

Les cartes de chaleur présentées ci-dessous donnent une vue générale de la répartition géographique de l'activité du CROSS AG.



1 - Sauvetage et assistance

1.5 Bilan des moyens engagés

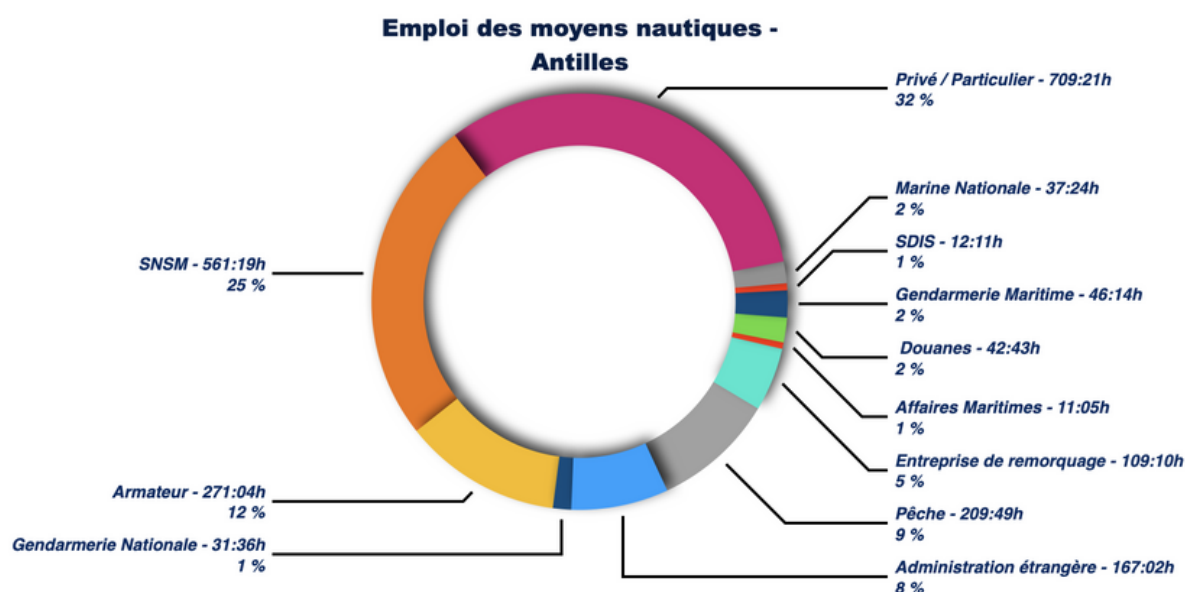
Singularité de l'organisation française de la sécurité maritime, les CROSS ne disposent pas de moyens propres. Le CROSS AG s'appuie donc sur l'ensemble des usagers de la mer et des administrations et institutions concourant à la "fonction garde-côte".

Dès lors qu'un moyen est engagé par le CROSS AG, celui-ci en assure le contrôle opérationnel jusqu'à la clôture de l'opération ou au moment où il donne liberté de manoeuvre au moyen.

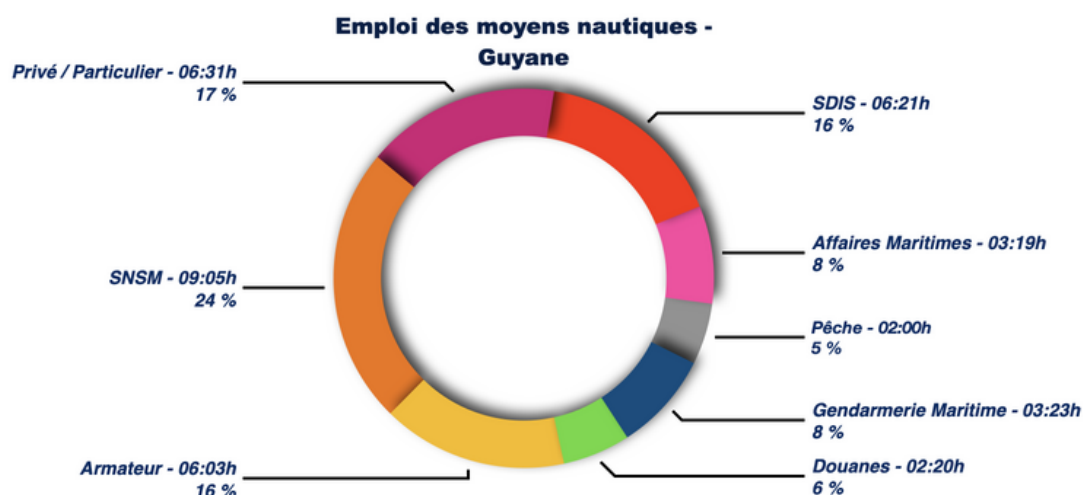
1.5.1 Répartition des moyens nautiques engagés

Comme chaque année, les moyens privés (professionnels et particuliers) constituent le premier vecteur d'intervention du CROSS AG, suivi de près par les embarcations des bénévoles de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), seule institution dédiée exclusivement au sauvetage et à l'assistance en mer.

Cette répartition, qui diffère de celles de nombreux CROSS métropolitains est notamment due à la superficie de la SRR. La zone au large se situe hors de portée de nombreux moyens nautiques, ce qui implique de faire appel à des moyens d'opportunité, souvent privés.



1 - Sauvetage et assistance

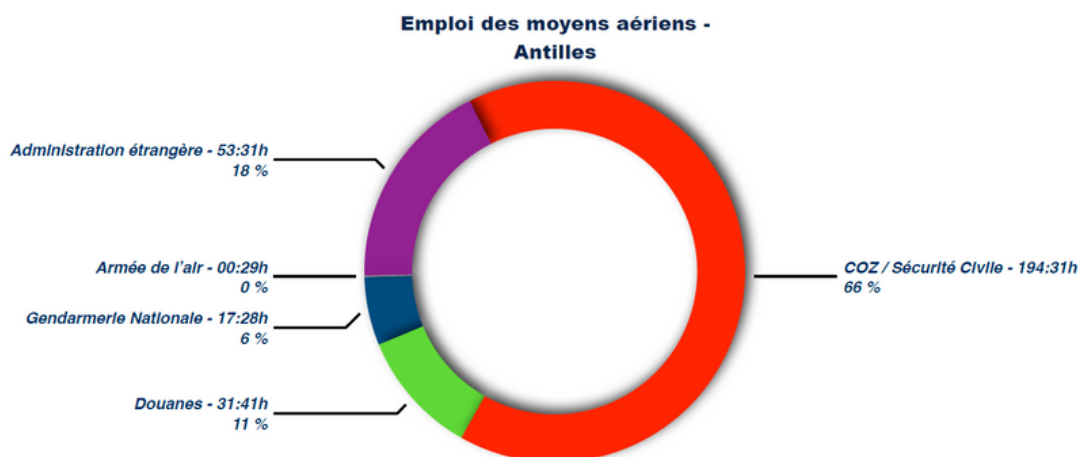


1.5.2 Répartition des moyens aéronautiques engagés

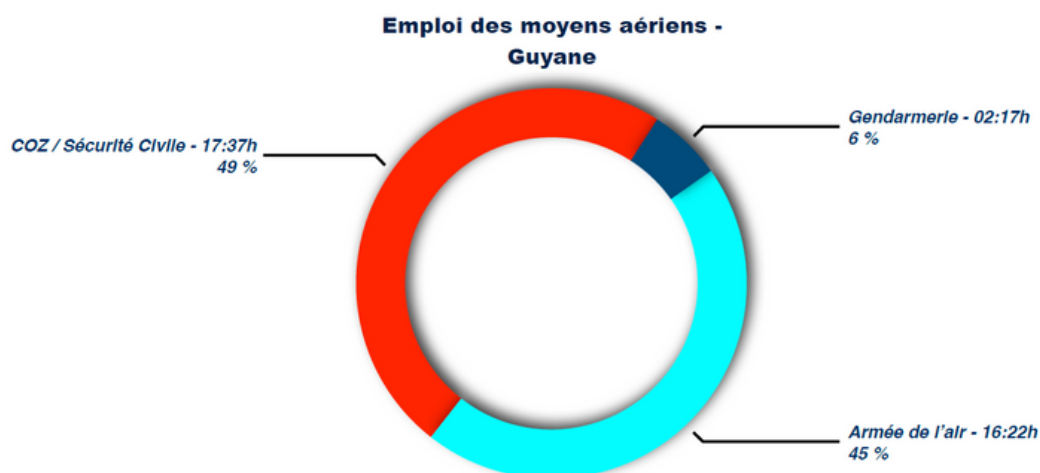
Les hélicoptères DRAGON de la sécurité civile de Martinique, Guadeloupe et Guyane arrivent en première place des moyens aéronautiques engagés par le CROSS AG, conformément aux ordres zonaux régissant l'emploi des hélicoptères d'Etat. Les hélicoptères GRIFFON de la gendarmerie nationale, l'avion GALAXY et les hélicoptères RACAM des Douanes sont aussi souvent mobilisés sur des opérations.

Les moyens aériens de l'Armée de l'air en Guyane sont également régulièrement sollicités.

Une particularité est la forte sollicitation des avions des gardes-côtes néerlandais (basés à Curaçao), du C-130 des gardes-côtes américains basé à San Juan et des avions du *Regional Security System* (basés à la Barbade), dans le cadre d'opérations nécessitant de couvrir de vastes zones de recherche.

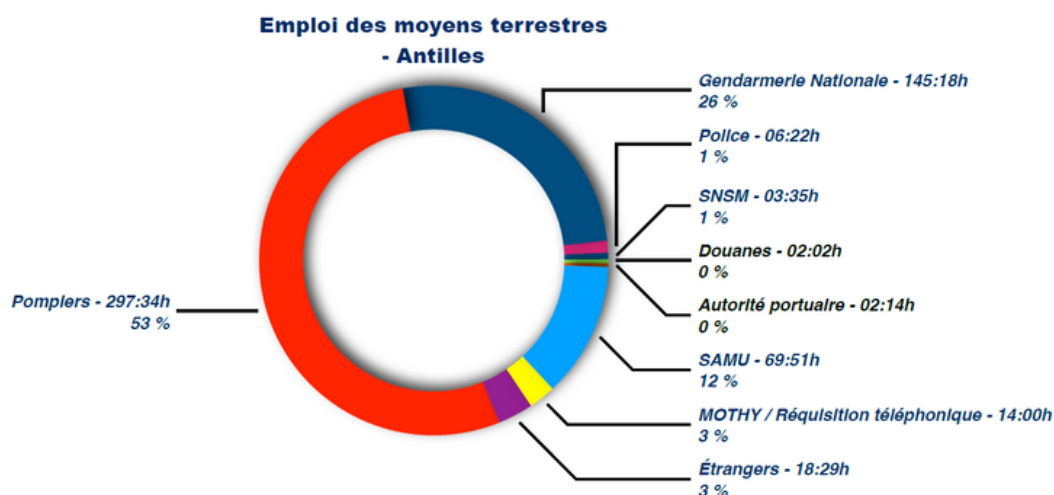


1 - Sauvetage et assistance

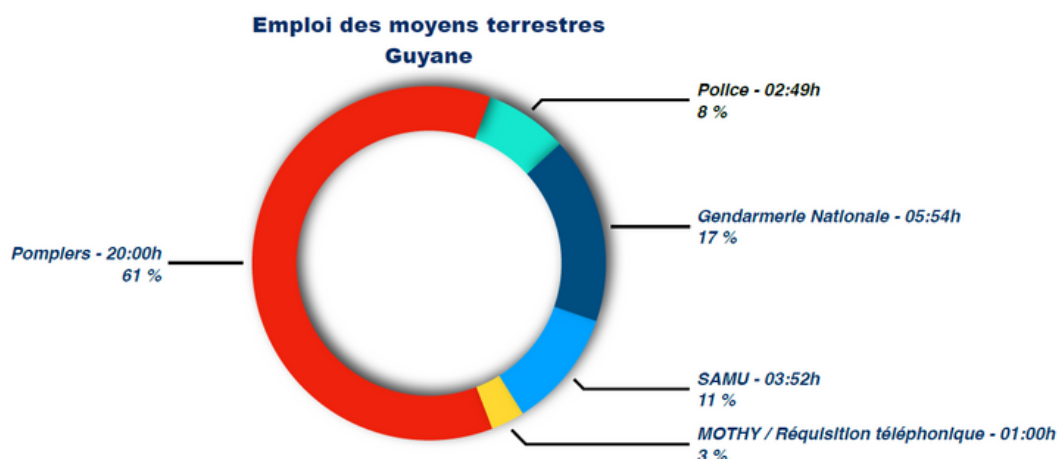


1.5.3 Répartition des moyens terrestres engagés

L'engagement de moyens terrestres (patrouilles côtières, investigations au domicile ou dans les marinas, etc.) représente un vecteur d'action essentiel du CROSS AG, notamment dans le cadre des levées de doute. Les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) et la gendarmerie constituent les principaux relais du CROSS AG, de par leur réactivité et leur maillage sur le territoire. Les équipes du SDIS interviennent également dans la chaîne opérationnelle de l'aide médicale en mer, lorsque des victimes sont débarquées pour une prise en charge à quai par un VSAV, selon les préconisations du Centre de consultation médicale maritime (CCMM) et les orientations du SAMU de coordination médicale maritime (SCMM).



1 - Sauvetage et assistance



1.5.4 Bilan des concours techniques

Le CROSS AG s'appuie sur un certain nombre de partenaires fournissant 24h/24 une expertise technique indispensable à la conduite des opérations de recherche et de sauvetage ou d'assistance. Parmi ces partenaires, peuvent notamment être signalés :

- Le centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse et le SAMU de coordination médicale maritime (SCMM) de Fort-de-France, qui fournissent respectivement des diagnostics et des capacités médicales dans le cadre de l'aide médicale en mer ;
- Météo-France, qui fournit des calculs de dérive via son interface MOTHY ;
- les opérateurs privés de téléphonie, qui fournissent des éléments de localisation sur la base des réquisitions téléphoniques du CROSS AG.

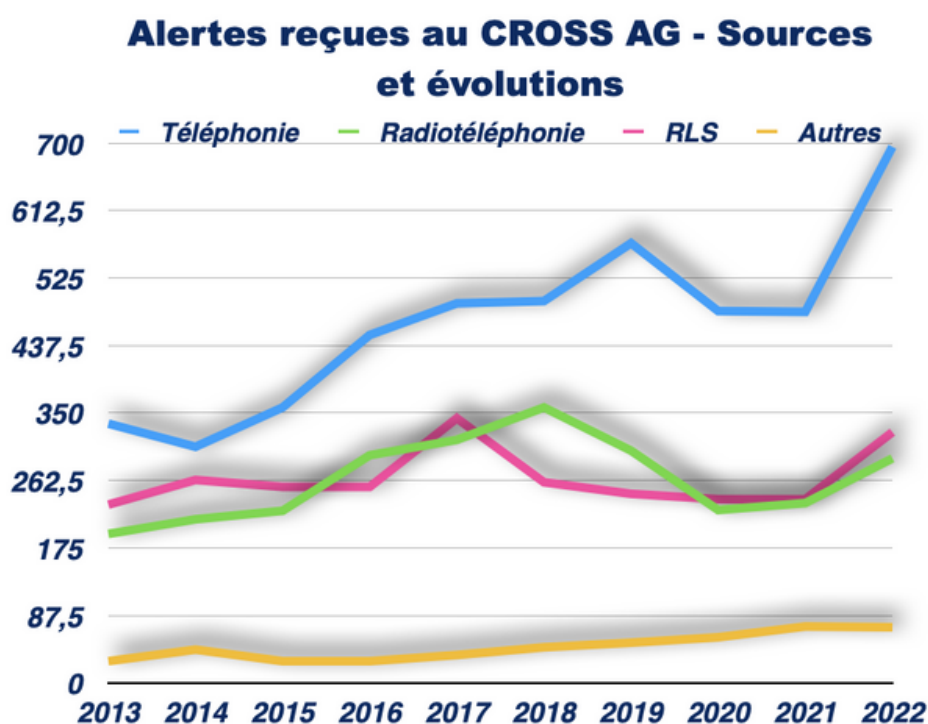
Concours Techniques - Zone Antilles										
SERVICES	2018		2019		2020		2021		2022	
	Nbr	Durée	Nbr	Durée	Nbr	Durée	Nbr	Durée	Nbr	Durée
CONFÉRENCES MÉDICALES	150	25h 10min	143	23h 50min	139	23h 10min	90	14h 50min	148	25h 40min
MOTHY	46	23h 0min	31	15h 30min	21	10h 30min	22	11h 0min	27	13h 30min
RÉQUISITIONS TÉLÉPHONIQUES	16	8h 0min	6	3h 0min	2	1h 0min	2	1h 0min	3	1h 30min
POLLING	2	1h 0min	2	1h 0min	1	0h 46min	0	0h 0min	0	0h 0min
AUTRE	2	1h 0min	1	0h 30min	0	0h 0min	0	0h 0min	0	0h 0min
SURPIC AMVER	1	0h 30min	1	0h 30min	0	0h 0min	0	0h 0min	0	0h 0min
SAROPS	9	4h 30min	0	0h 0min	0	0h 0min	1	0h 30min	1	0h 0min
TOTAL	226	63h 10min	184	44h 20min	163	35h 26min	115	27h 20min	179	40h 40min

1 - Sauvetage et assistance

Concours Techniques - Zone Guyane										
SERVICES	2018		2019		2020		2021		2022	
	Nbr	Durée	Nbr	Durée	Nbr	Durée	Nbr	Durée	Nbr	Durée
CONFÉRENCES MÉDICALES	20	3h 20min	14	2h 20min	4	0h 40min	9	1h 30min	10	1h 40min
MOTHY	1	0h 30min	0	0h 0min	1	0h 30min	2	1h 0min	2	1h 0min
RÉQUISITIONS TÉLÉPHONIQUES	1	0h 30min	0	0h 0min	0	0h 0min	0	0h 0min	0	0h 0min
TOTAL	22	4h 20min	14	2h 20min	5	1h 10min	11	2h 30min	12	2h 40min

1.6 Bilan par moyen d'alerte

Les alertes parviennent principalement au CROSS AG via la téléphonie. A noter le développement des échanges via l'application Whatsapp, qui permet d'obtenir aisément des requérants une géolocalisation ou des photographies, et d'effectuer des suivis d'opérations.



1 - Sauvetage et assistance

1.7 Conclusion du bilan "sauvetage et assistance"

L'activité du CROSS Antilles-Guyane demeure marquée par les spécificités de ses responsabilités et de sa zone de compétences :

- **Un bassin de navigation caractérisé par des flux spécifiques** : croisières privées à la voile sur un axe Nord-Sud, courses transatlantiques, pêche et navigations inter-îles sur des embarcations traditionnelles, trafics de stupéfiants, immigration illégale par voie maritime. Ce type de fréquentation a tendance à alimenter des opérations de type "inquiétude". Le CROSS AG doit alors réaliser un véritable travail d'enquête auprès d'interlocuteurs variés (capitaineries, autorité locales, armateurs...) afin de clarifier le caractère d'urgence de la situation.
- **Une aire archipélagique** impliquant une part importante de missions réalisées au profit de ressortissants et d'États étrangers, et nécessitant l'emploi de moyens de ces derniers, engagés sous la coordination du CROSS AG.
- **Une responsabilité internationale** en tant que point de contact pour les balises de détresse des navires battant pavillon des États et territoires de la zone, quelle que soit leur position dans le monde.



Opération SAR / 314 - St Martin

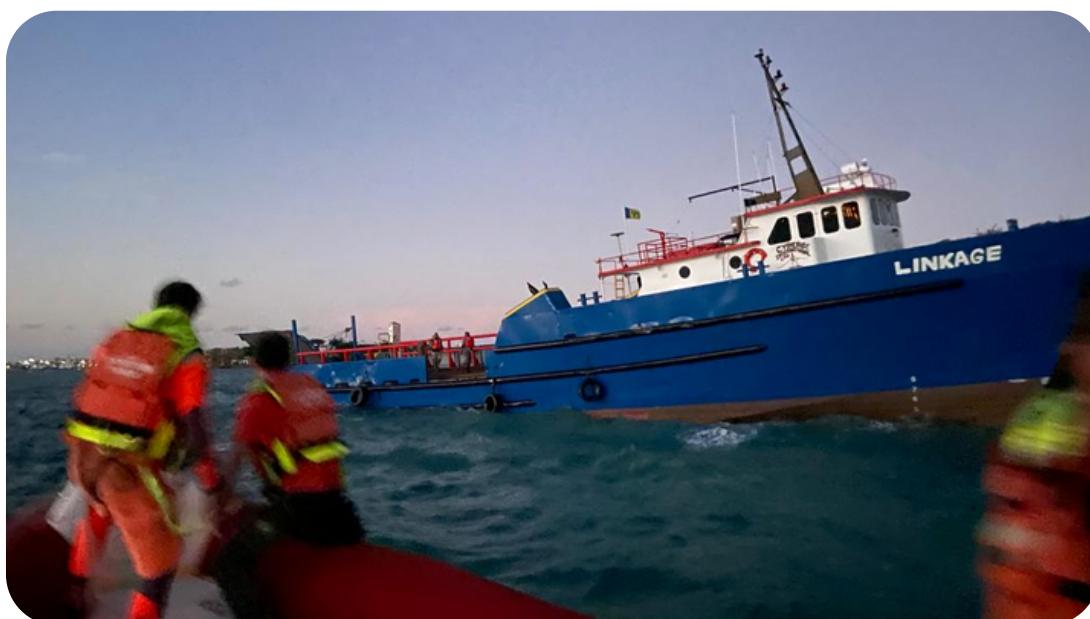


Opération SAR/ 1377 - Guadeloupe

1 - Sauvetage et assistance



Opération SAR / 1214- Martinique



Opération SAR / 1306 - St Martin

2 - Surveillance de la navigation

2.1 Cadre réglementaire

Conformément aux dispositions du décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 modifié, le CROSS AG est chargé du **suivi du trafic maritime** dans l'ensemble de la SRR. A ce titre, il recueille et exploite toute information utile et accessible relative aux conditions de navigation, aux navires et aux marchandises transportées, afin de disposer d'une connaissance permanente aussi complète que possible de la circulation maritime dans la zone.

Service de trafic maritime côtier, le CROSS AG préserve la sécurité de la navigation et facilite l'écoulement du trafic maritime. **Service d'assistance maritime**, le CROSS AG suit les situations à risque.

Dans la **zone maritime Antilles**, l'arrêté du 18 décembre 2017 dit **arrêté « SURNAV »** réglemente la navigation afin de prévenir les pollutions en mer et pour garantir la sécurité des personnes et des biens. Intégré par l'ensemble des acteurs du trafic maritime régional, l'arrêté oblige notamment certains types de navires à :

- **se signaler** au CROSS AG **avant toute entrée/sortie** des eaux territoriales françaises (message « SURNAV ») ;
- **informer** sans délai le CROSS AG **en cas d'évènement sanitaire** susceptible de constituer un risque pour la santé publique (déclaration maritime de santé - DMS) ;
- **transiter à une certaine distance de la côte**, notamment à plus de 2 milles nautiques de la côte pour les navires à passagers.

Il constitue enfin un arrêté cadre pour l'adoption des arrêtés des préfets de département réglementant le **mouillages** des navires en dehors des zones régulées par les autorités portuaires.

L'arrêté du 22 novembre 2018 organise le mouillage le long du littoral de la Martinique en application de l'arrêté « SURNAV » et crée notamment **18 zones de mouillage** en dehors desquelles le mouillage des navires de plus de 50 mètres est interdit. Le mouillage le long du littoral de la Guadeloupe et des îles du Nord (Saint-Martin et Saint-Barthélemy) n'est à ce jour pas organisé mais il est à l'étude par la direction de la mer de la Guadeloupe, en concertation avec les différents acteurs du trafic maritime régional.

Dans la **zone maritime Guyane**, l'arrêté du 22 novembre 2018 réglemente la navigation et les mouillages et s'est pleinement imposé pour la régulation du trafic dans cette zone, à l'instar des Antilles.

Pour autant, ces textes ne sont pas figés et peuvent faire l'objet d'une mise à jour à la lumière de l'expérience tirée de leur mise en œuvre. C'est notamment le cas de l'arrêté du 22 novembre 2018 réglementant le mouillage le long du littoral de la Martinique, pour lequel, après plus de cinq ans d'application, une réflexion est en cours sur les améliorations pouvant y être apportées.

2 - Surveillance de la navigation

2.2 Tenue de situation maritime

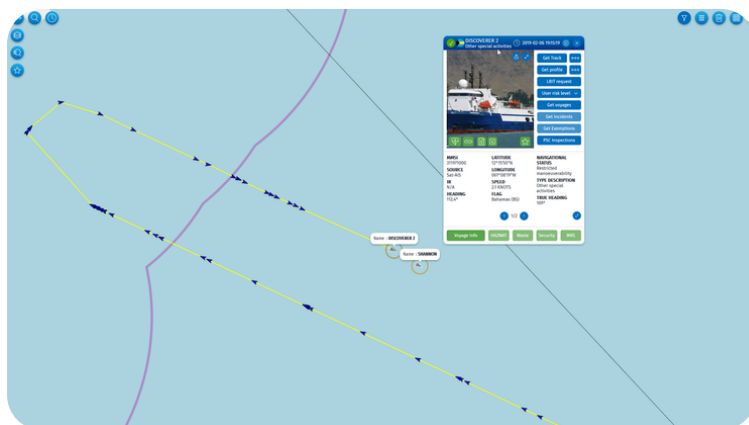
La mission de surveillance de la navigation maritime se décline par des actions de contrôle à plusieurs niveaux :

- Surveillance du trafic au large pour détecter les navires en avarie et surveiller ceux placés sous vigilance ;
- Surveillance du trafic dans les ZEE françaises pour détecter toute atteinte à la souveraineté française ;
- Réception et contrôle des messages déclaratifs des navires entrant et sortant des eaux territoriales françaises ;
- Surveillance par la couverture AIS côtière du CROSS du respect des distances limites de transit et des routes dangereuses par les navires faisant route à proximité des côtes françaises ;
- Attribution et enregistrement des mouillages en Martinique et en Guyane, et suivi en Guadeloupe et dans les Îles du Nord ;
- Suivi d'activités soumises à déclaration (campagnes de recherches scientifiques marines, travaux sous-marin, clapage, etc.) ou de navires d'intérêt au profit d'autres administrations.

Pour ce faire, le CROSS AG s'appuie principalement sur deux outils :

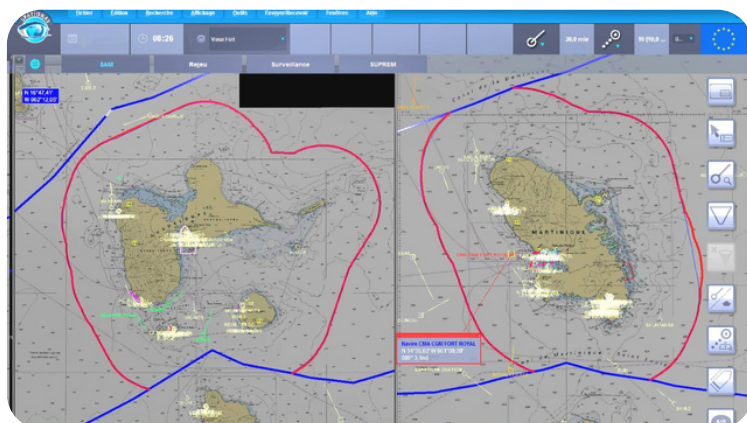
SEG (SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface)

Interface web commune de l'agence européenne de sécurité maritime (AESM/EMSA) permettant notamment au CROSS AG de suivre via la donnée AIS l'ensemble de la navigation maritime dans sa zone de compétence.



SPATIONAV

Système national de surveillance permettant un suivi exhaustif et en temps réel de la situation surface dans les eaux territoriales françaises des navires de commerce et autres navires équipés AIS grâce au réseau des récepteurs du CROSS AG déployés dans la zone Antilles-Guyane.



2 - Surveillance de la navigation

Le CROSS AG recueille via le système d'information maritime « TRAFIC 2000 » les informations relative au trafic maritime, au transport de marchandises dangereuses et polluantes ainsi qu'aux accidents et pollutions maritimes.

Depuis fin 2017, un poste est armé de 09h00 à 17h00, en semaine, afin d'assurer cette mission de surveillance de la navigation maritime. Des alarmes électroniques ont été paramétrées pour accompagner la veille des opérateurs. Le plan d'armement du CROSS AG ne permettant pas d'armer ce poste de manière permanente et continue, la mission de surveillance est assurée le reste du temps par l'équipe de quart.

2.3 Signalement des navires en transit dans les eaux territoriales

Les navires transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses ou polluantes, les navires à passagers et les navires de plaisance d'une longueur supérieure ou égale à 80 mètres sont tenus de se signaler au CROSS AG par un message « SURNAV » avant de transiter dans les eaux territoriales françaises. Ces navires doivent communiquer leurs intentions de mouvement, leur cargaison et l'état de leurs capacités de manœuvre et de navigation (carburant et huiles notamment).

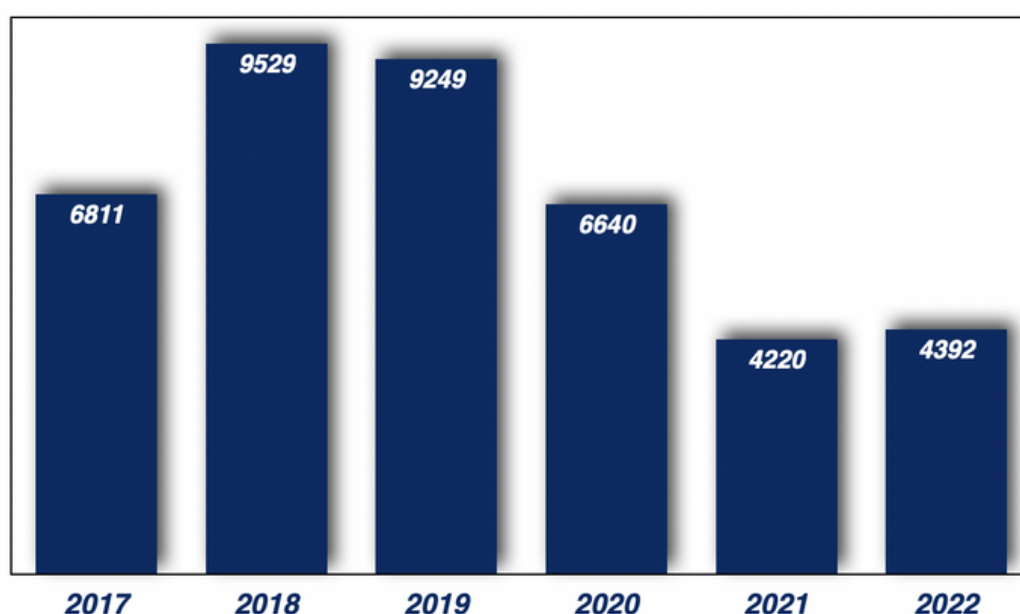
Les navires non soumis à cette obligation peuvent transmettre de façon facultative, ou à la demande du CROSS AG, un message d'information sur le mouvement de leur navire (message « MOUVINF »).

2 - Surveillance de la navigation

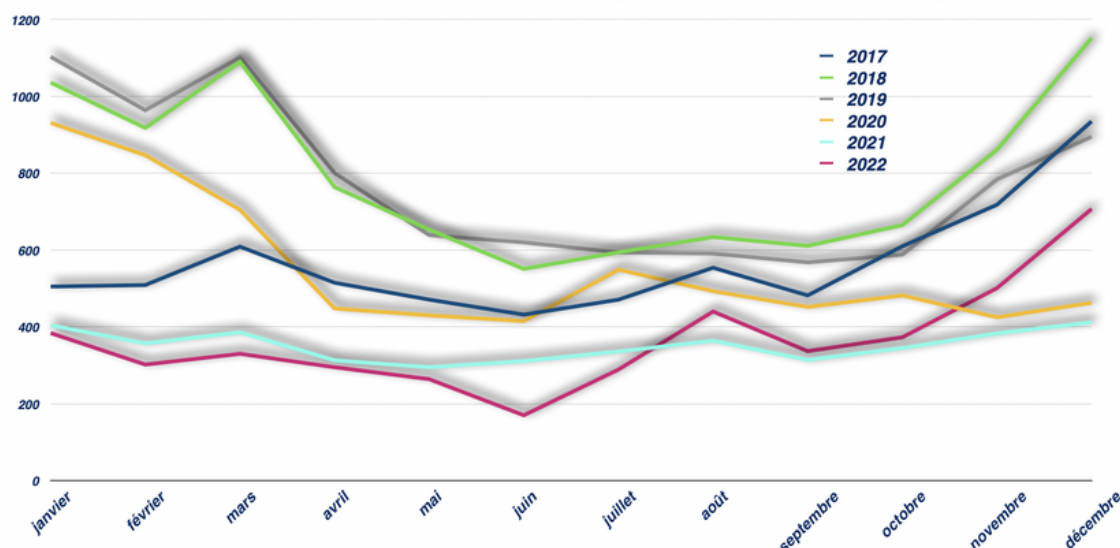
2.3.1 Bilan des messages "SURNAV" et "MOUVINF"

En 2022, le CROSS AG a enregistré 4392 messages « SURNAV et « MOUVINF contre 4220 l'année précédente. Le nombre total de messages traités par le CROSS AG a ainsi connu une hausse de 4 % par rapport à 2021, conséquence notamment d'une reprise de la navigation de croisière dans la Caraïbe.

Évolution du nombre de messages transmis - Antilles et Guyane



Évolution mensuelle du nombre de messages SURNAV & MOUVINF envoyés

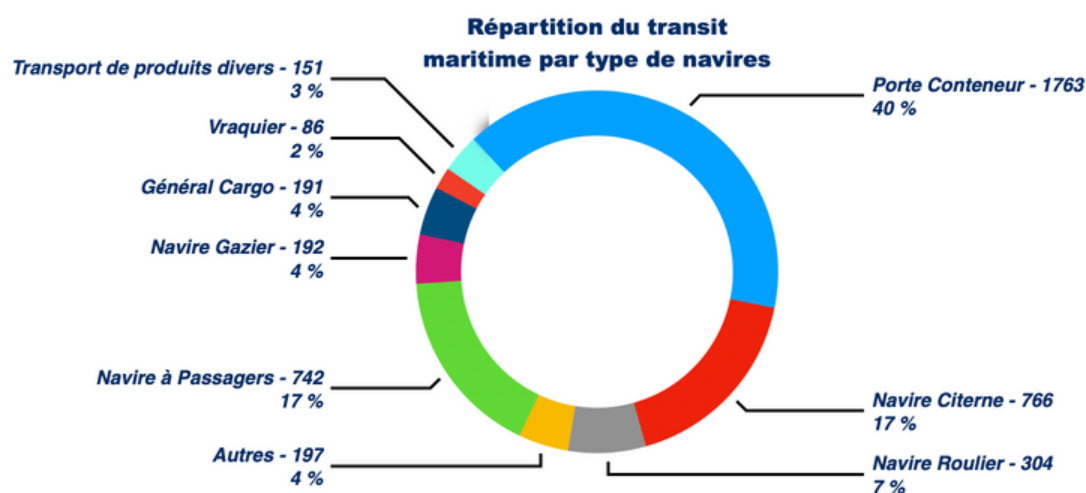


2 - Surveillance de la navigation

2.3.2 Analyse du transit maritime par type de navires

L'année 2022 a marqué la reprise de la navigation de croisière après deux ans d'interruption :

- 742 navires à passagers ont transité dans les eaux territoriales des zones maritimes Antilles et Guyane contre 335 en 2021, soit une augmentation de plus de 100% ;
- La répartition par type de navire reste stable avec, comme pour les années précédentes, aux avant-postes, les portes-conteneurs qui représentent près de 40 % du flux maritime dans les deux zones.



Répartition du transit maritime par type de marchandises dangereuses

CLASSES IMO	QUANTITÉS	%
IMO CLASSE 1 - MATIÈRES ET OBJETS EXPLOSIFS	87429	0,33 %
IMO CLASSE 2 - GAZ	2349053	8,94 %
IMO CLASSE 3 - LIQUIDES INFLAMMABLES	16414968	62,44 %
IMO CLASSE 4 - SOLIDES INFLAMMABLES	4918	0,02 %
IMO CLASSE 5 - MATIÈRES COMBURANTES	29372	0,11 %
IMO CLASSE 6 - MATIÈRES TOXIQUES ET INFECTIEUSES	20166	0,08 %
IMO CLASSE 7 - MATIÈRES RADIOACTIVES	169	0,00 %
IMO CLASSE 8 - MATIÈRES CORROSIVES	759825	2,89 %
IMO CLASSE 9 - DIVERS DANGEREUX	6624254	25,20 %
TOTAL	26290154	100,00 %

Le trafic maritime enregistré est spécifique au contexte archipélagique des petites Antilles. On y compte de nombreuses unités de taille intermédiaire ravitaillant les îles en produits manufacturés ou produits pétroliers dans des volumes modérés. Les navires à passagers comptent essentiellement les navires de croisière, à l'exclusion des navires à passagers effectuant les liaisons inter-îles.

2 - Surveillance de la navigation

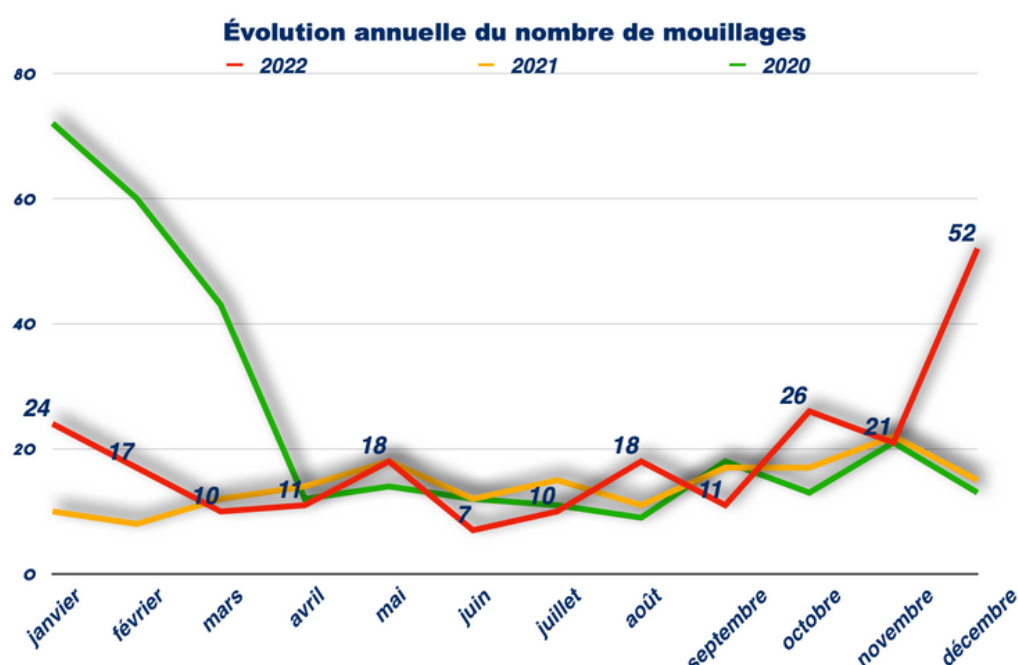
2.4 Gestion des mouillages

Le CROSS AG autorise ou refuse le mouillage de certains types de navires dans des zones prévues à cet effet par arrêté. Des messages « ARMOUIL » et « DEPMOUIL » sont enregistrés aux arrivées et départs des navires.

En 2022, 195 prises de mouillage ont été enregistrées. Celles-ci concernent principalement les navires de commerce en attente portuaire à Dégrad-des-Cannes en Guyane.

Pour la zone Antilles, les mouillages en dehors des zones régulées par les autorités portuaires concernent majoritairement les navires de croisière et la grande plaisance hors période cyclonique. Leur nombre a presque doublé par rapport à 2021 du fait d'une situation sanitaire plus favorable.

L'absence d'arrêté réglementant le mouillage en dehors des zones régulées par les autorités portuaires en Guadeloupe et dans les îles du nord explique le faible nombre d'enregistrement.



2 - Surveillance de la navigation

2.5 Suivi des campagnes scientifiques et travaux sous-marins

Le CROSS AG suit les campagnes de recherche scientifique marine et les travaux sous-marin. Il est sollicité pour avis en amont des opérations par le commandant de zone maritime (27 dossiers instruits en 2022). Il veille à leur bon déroulement dans les conditions prévues par les arrêtés d'autorisation : déclaration de début et de fin de travaux, vérifications des procédures de sécurité, vérification des positions de clapages de sédiments, etc.

2.6 Suivi des navires en avarie ("MAS OMI")

Sur un total de 17 signalements d'avarie (contre 14 en 2021), un événement se distingue :

- Le 21 mars 2022, le navire de charge « SPUIGRACHT » s'échoue sur un haut fond en baie du Marin en quittant son mouillage. Le commandant du navire, assisté par le pilote maritime, effectue un déballastage afin d'alléger le navire. Le navire finira par se déséchouer sans dégâts apparents. Un suivi de navigation sera ensuite effectué par le CROSS AG.

2.7 Suivi des navires en infractions - Situations anormales

Au cours l'année 2022, les navires en non-conformité ont systématiquement fait l'objet de rappels à l'ordre. Aucun procès-verbal n'a été établi par le CROSS AG.

Les rappels à l'ordre avaient très fortement augmenté en 2017 du fait de l'évolution de la mission de surveillance de la navigation du CROSS AG. Depuis, les chiffres sont dégressifs et illustrent une bonne appropriation par les navires de la réglementation nouvellement en vigueur.

2 - Surveillance de la navigation

2.8 Navigation de croisière dans les Antilles - Saison 2022

La saison 2022 a marqué la reprise de la croisière dans la Caraïbe, et notamment dans la zone Antilles, avec un trafic qui a connu un regain significatif. Au total, ce sont 742 voyages répartis sur une flotte de 78 navires qui ont transporté 854 093 passagers dans les eaux territoriales françaises. Ces navires ont pu de nouveau faire escale dans les îles françaises (130 mouvements enregistrés dont escales portuaire et mouillages).



2 - Surveillance de la navigation

2.9 Conclusion du bilan "surveillance de la navigation"

Le cadre réglementaire mis en place pour la surveillance de la navigation et la gestion des mouillages est toujours aussi bien intégré par l'ensemble des acteurs du trafic maritime régional.

En augmentation depuis plusieurs années, la mission de surveillance de la navigation du CROSS AG a connu une baisse significative en 2020 et 2021 du fait des conséquences de la crise sanitaire liée à la covid-19. En 2022, l'amélioration de la situation sanitaire a permis une reprise de la navigation de croisière à compter du mois de novembre : le nombre d'escales de navires de croisières dans les ports français de la zone Antilles a augmenté, de même que le transit de ces navires dans les eaux territoriales françaises s'est densifié. Le trafic commercial est quant à lui resté relativement stable, dans la continuité des précédentes années. Aussi, la mission de surveillance de la navigation s'est intensifiée pour regagner les standards des années précédentes.

Cette intensification est un enjeu majeur du CROSS AG sur un plan organisationnel et opérationnel.

Pour faire face à la hausse du trafic maritime, le CROSS AG a repensé son organisation en armant un poste dédié à la mission de surveillance de la navigation, avec toutefois une limite capacitaire, liée au dimensionnement du plan d'armement, qui ne permet pas d'armer ce poste en permanence et qui nécessite de la confier aux opérations en charge du sauvetage et de l'assistance. En outre, parce que les flux de navires en transit dans ou à proximité des eaux territoriales françaises sont significatifs, ils nécessitent, afin de prévenir les pollutions et pour garantir la sécurité des personnes et des biens, une vigilance accrue de la part du CROSS AG.

3 - Surveillance des pollutions

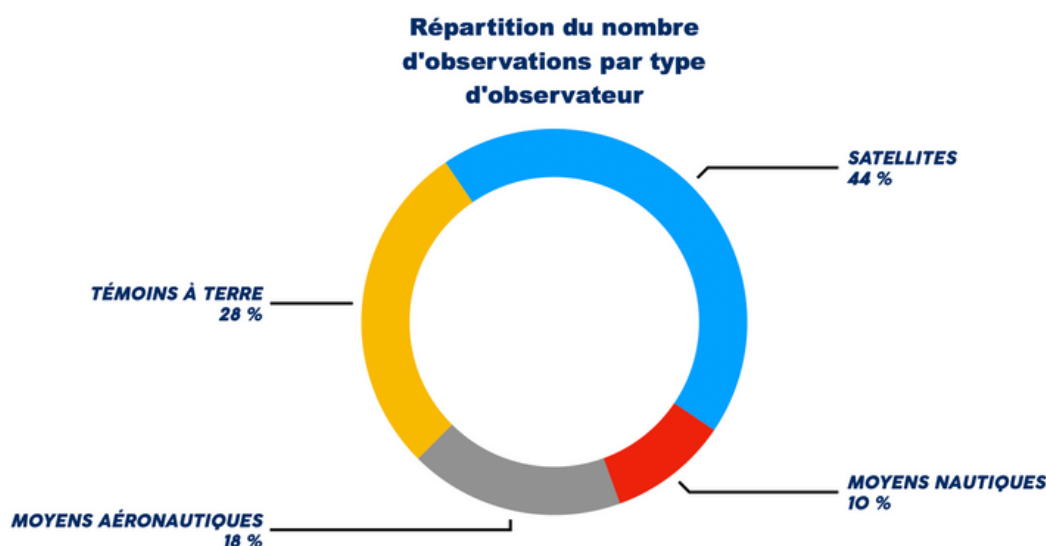
3.1 Cadre réglementaire

L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes confie au CROSS AG « *le soin de centraliser [dans les eaux sous juridiction française] les informations recueillies, quelle que soit leur origine, et d'assurer [...] la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions nécessaires pour engager des poursuites* ».

Les instructions permanentes dites « *REPREPOL* » (répression de la pollution) élaborées par les préfets DDGAEM des zones maritimes Antilles et Guyane déclinent ces instructions dans leurs zones de compétence respectives. Elles précisent notamment la procédure de recherche et de constat des pollutions (champs d'application, agents habilités, preuves de l'infraction) et le mode opératoire d'information des autorités, notamment judiciaires.

3.2 Bilan général des observations

En 2022, 28 signalements de pollution ont été rapportés au CROSS AG, contre 22 pour l'année 2021, dont 2 en dehors de la zone économique exclusive française. 44% des signalements proviennent des rapports de passages satellitaires du programme *CleanSeaNet*, le service européen de détection satellite des nappes d'hydrocarbures de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (*European Maritime Safety Agency - EMSA*). Ce système a transmis 85 rapports relevant 12 détections, concernant 13 potentielles nappes de pollution, dont la superficie moyenne oscillait autour de 32 MN² (contre 11 MN² en 2021).



3 - Surveillance des pollutions

Dans ses attributions, le CROSS AG a notamment pour mission d'engager des moyens afin d'investiguer les signalements rapportés et de constater, le cas échéant, une pollution ; étant entendu que seuls des observateurs habilités peuvent constater la réalité d'une pollution et en établir les caractéristiques principales.

Sur les 28 signalements rapportés au CROSS AG en 2022, des moyens ont pu être engagés pour 12 d'entre eux (3 nautiques, 4 aéronautiques et 5 terrestres). Ce sont ainsi 11 pollutions par hydrocarbures qui ont pu être confirmées et 3 infirmées. En outre, parmi les 12 détections satellitaires rapportées, aucune n'a pu être confirmée et 2 ont été infirmées par des moyens aériens.

Pour les signalements restants, la superficie négligeable du signalement rapporté, l'éloignement à la côte, l'absence de menace directe et immédiate pour les territoires ou l'indisponibilité de moyens sont autant de facteurs qui permettent d'expliquer l'absence de reconnaissance par un agent habilité. Ces signalements sont alors classifiés comme probables ou douteux selon leur origine.

Répartition des observations par classification

CLASSIFICATION	2019	2020	2021	2022
CONFIRMÉE	8	10	6	11
PROBABLE	20	7	3	7
DOUTEUSE	2	6	11	7
INFIRMÉE	3	9	4	3
TOTAL	33	32	24	28

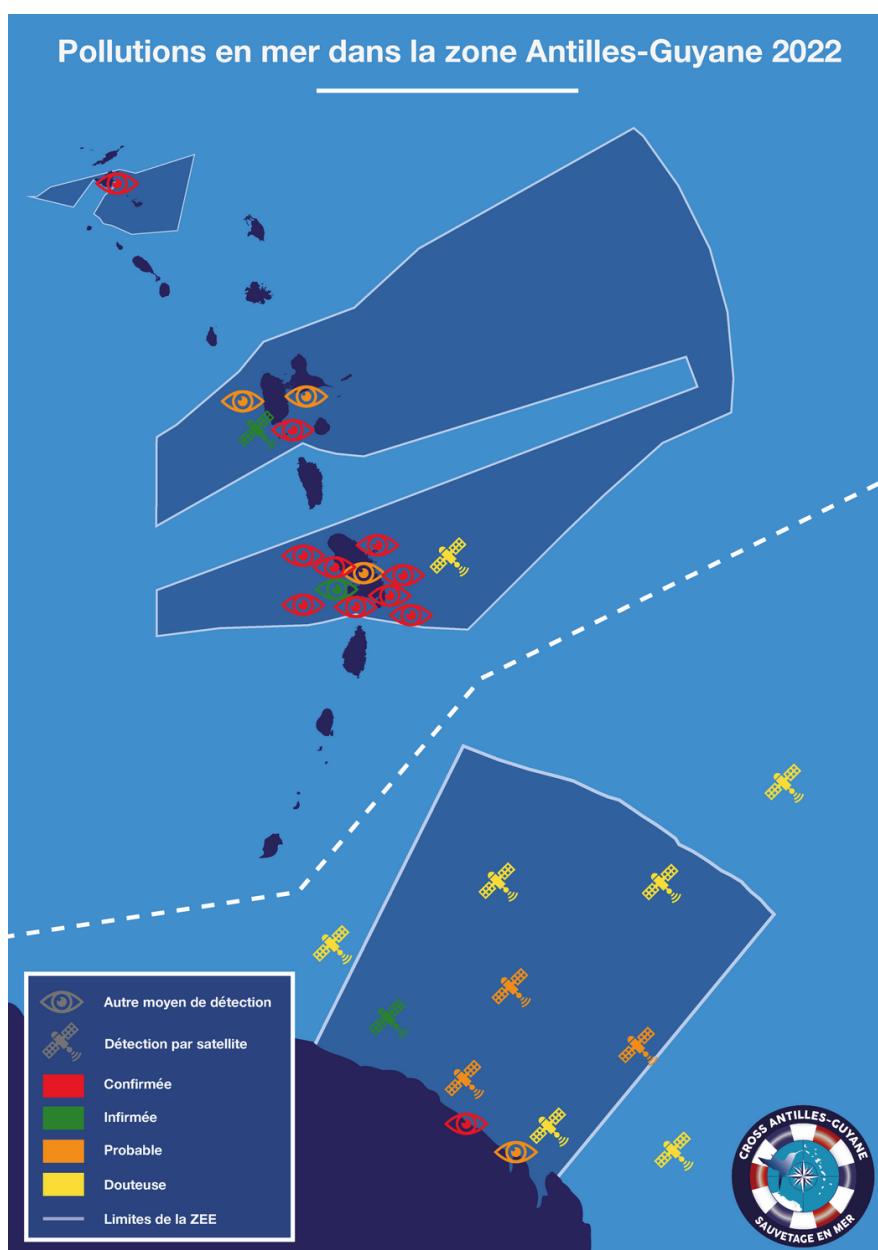


3 - Surveillance des pollutions

3.3 Bilan géographique des observations

3.3.1 Vue générale des pollutions

Certaines détections satellites couvrent des surfaces dépassant strictement les zones sous juridiction française. Dans ce cas, le CROSS AG relaie les informations vers l'État côtier concerné, au Brésil essentiellement.



3 - Surveillance des pollutions

3.3.2 Zone maritime des Antilles

En Martinique, 11 pollutions (contre 3 en 2021) ont été signalées, dont 8 confirmées à proximité immédiate de la côte. En Guadeloupe, 4 pollutions ont été signalées (contre 4 en 2021), dont 1 confirmée et 1 infirmée. Dans les Îles du Nord, 1 seule pollution a été signalée (contre 2 en 2021).

- Le 12 février 2022, un plaisancier signale une pollution provenant d'un navire de plaisance à moteur. Ce dernier, à l'état d'épave, aurait rompu son mouillage et commencé à prendre l'eau de manière importante. La vedette de la brigade nautique de la Gendarmerie nationale de Saint-Martin confirmera la pollution par hydrocarbure émanant de la poupe du navire.

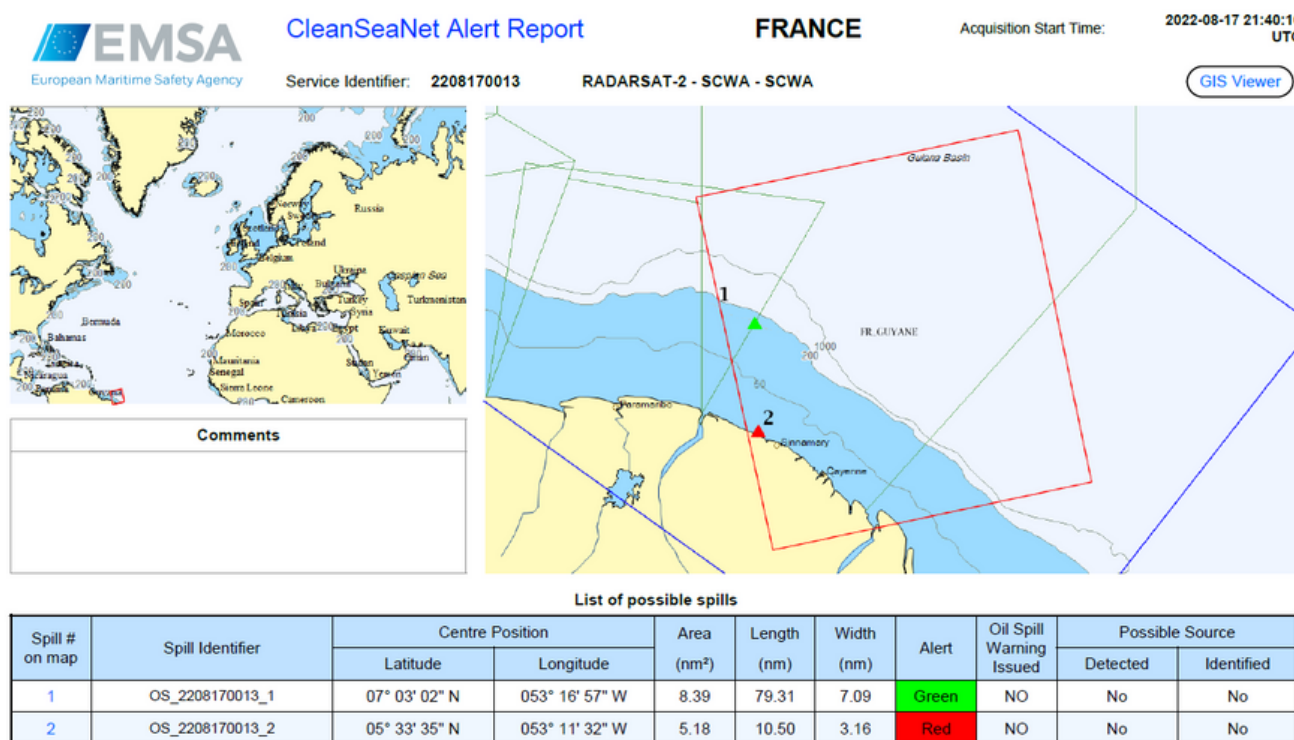


3 - Surveillance des pollutions

3.3.3 Zone maritime de Guyane

En Guyane, 10 pollutions ont été signalées (contre 9 en 2021), dont 8 issues de détections satellitaires. Sur l'ensemble des pollutions rapportées, 1 a été confirmée et 1 autre infirmée par un observateur habilité. La majorité des pollutions demeure de nature indéterminée, 1 seule concernait des hydrocarbures.

- Le 18 août 2022 : un satellite de la constellation *CleanSeaNet* détecte la présence de 2 nappes (une au large et la seconde plus proche de la côte, en face d'Iracoubo). Un avion militaire de type « CASA » des forces armées en Guyane est alors envoyé sur la position "2" en priorité, pour investigation et levée de doute. Ce dernier ne trouvera rien de probant dans la zone.



3 - Surveillance des pollutions

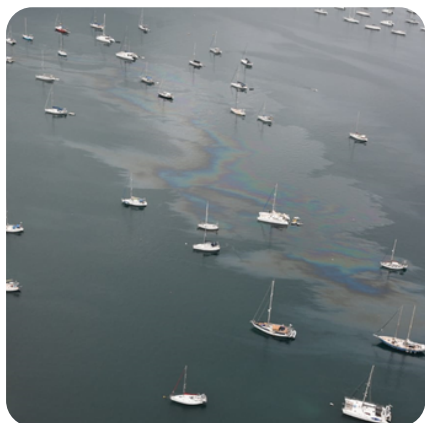
3.4 Conclusions du bilan "surveillance des pollutions"

Aucune pollution maritime majeure n'a été signalée cette année. Les pollutions signalées au CROSS AG et investiguées se répartissent en deux catégories :

- **Des pollutions par hydrocarbures légers (gasoil, kérosène) de faible ampleur en zone côtière**, généralement liées à des accidents ou à la submersion d'épaves. Ces pollutions peuvent être constatées par des agents habilités et dispersées par brassage naturel ou mécanique.
- **Des pollutions d'origine organique, essentiellement dues à la prolifération des algues sargasses**. Ces pollutions généralement détectées au large ne peuvent pas systématiquement être confirmées par un agent habilité.

A noter que le CROSS AG a participé le 8 décembre 2022 à un exercice maritime de niveau 3 de lutte contre les pollutions marines. Organisé par la division "Action de l'État en mer" de la préfecture, cet exercice, largement couvert par les médias locaux, a mobilisé des moyens étatiques aériens et maritimes et a impliqué plusieurs centres opérationnels dont le CROSS AG. Le scénario reposait sur la réception par le CROSS AG d'un appel d'un avion de ligne signalant une nappe de pollution au large de la baie de Fort-de-France ; le CROSS devait alors solliciter des moyens afin de confirmer et analyser cette probable pollution.

Le CROSS AG a également participé à une journée de formation à la recherche et la répression de la pollution en mer le 02 décembre 2022. Organisée par la division "Action de l'État en mer", cette journée a été l'occasion de réunir l'ensemble des acteurs des différentes administrations présentes aux Antilles et de redéfinir les rôles et obligations de chacun dans ce domaine.

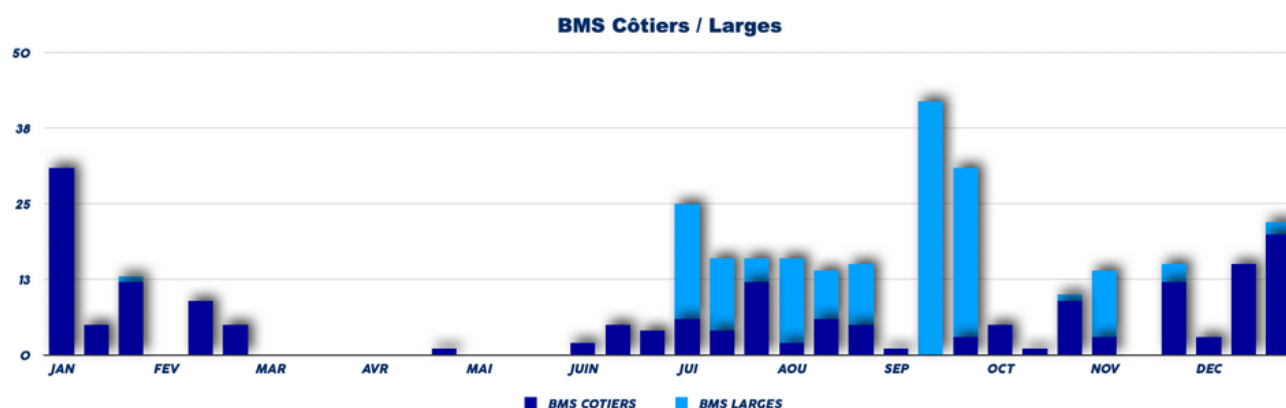


4 - Renseignements de sécurité maritime

4.1 Diffusion météorologique

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles Guyane (CROSS AG) publie chaque jour quatre bulletins météorologiques côtiers à partir de ses stations VHF, réparties dans l'arc antillais (10 émetteurs / récepteurs) et en Guyane (5 émetteurs / récepteurs). Pour la zone large des Antilles, le CROSS AG diffuse également deux bulletins quotidiens via son émetteur/récepteur MF/HF. Au cours de l'année 2022, ce sont 21 170 radiodiffusions qui ont été effectuées.

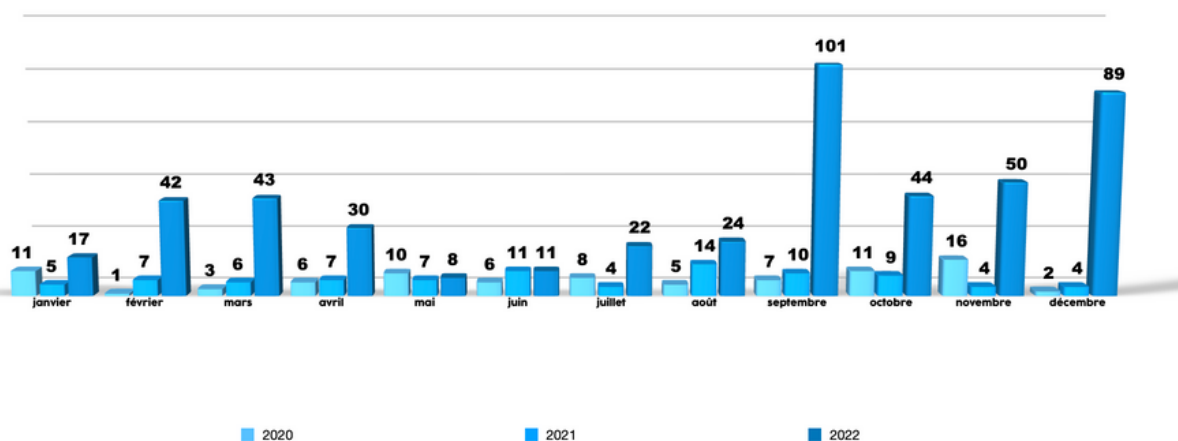
En cas de conditions météorologiques défavorables, des bulletins météorologiques spéciaux (BMS) sont diffusés en plus des bulletins habituels. En 2022, un total de 132 BMS ont été émis, soit une augmentation de 23% par rapport à 2021, qui elle-même avait connu une hausse de 10% par rapport à 2020. Cette croissance est particulièrement visible dans le nombre de BMS larges, qui s'élève à 49 bulletins (37,13%), en réponse à l'activité cyclonique de la période août-septembre. Les BMS côtiers, quant à eux, se sont établis à 83 bulletins (62,87%), reflétant la dynamique classique des ouragans dans l'Atlantique nord.



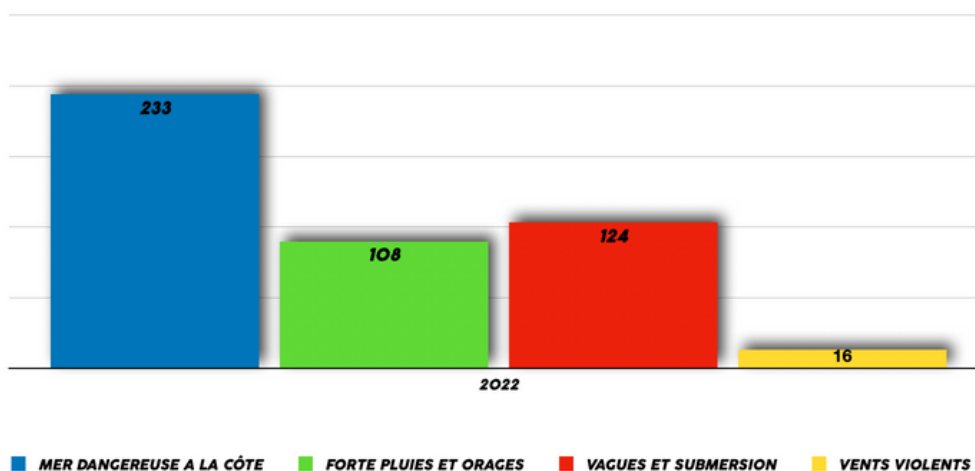
4 - Renseignements de sécurité maritime

En outre, les messages de vigilance sont également repris dans les bulletins côtiers. Le nombre de vigilance a augmenté en 2022 pour s'établir à 481.

Vigilances toutes zones



Types de vigilance



4 - Renseignements de sécurité maritime

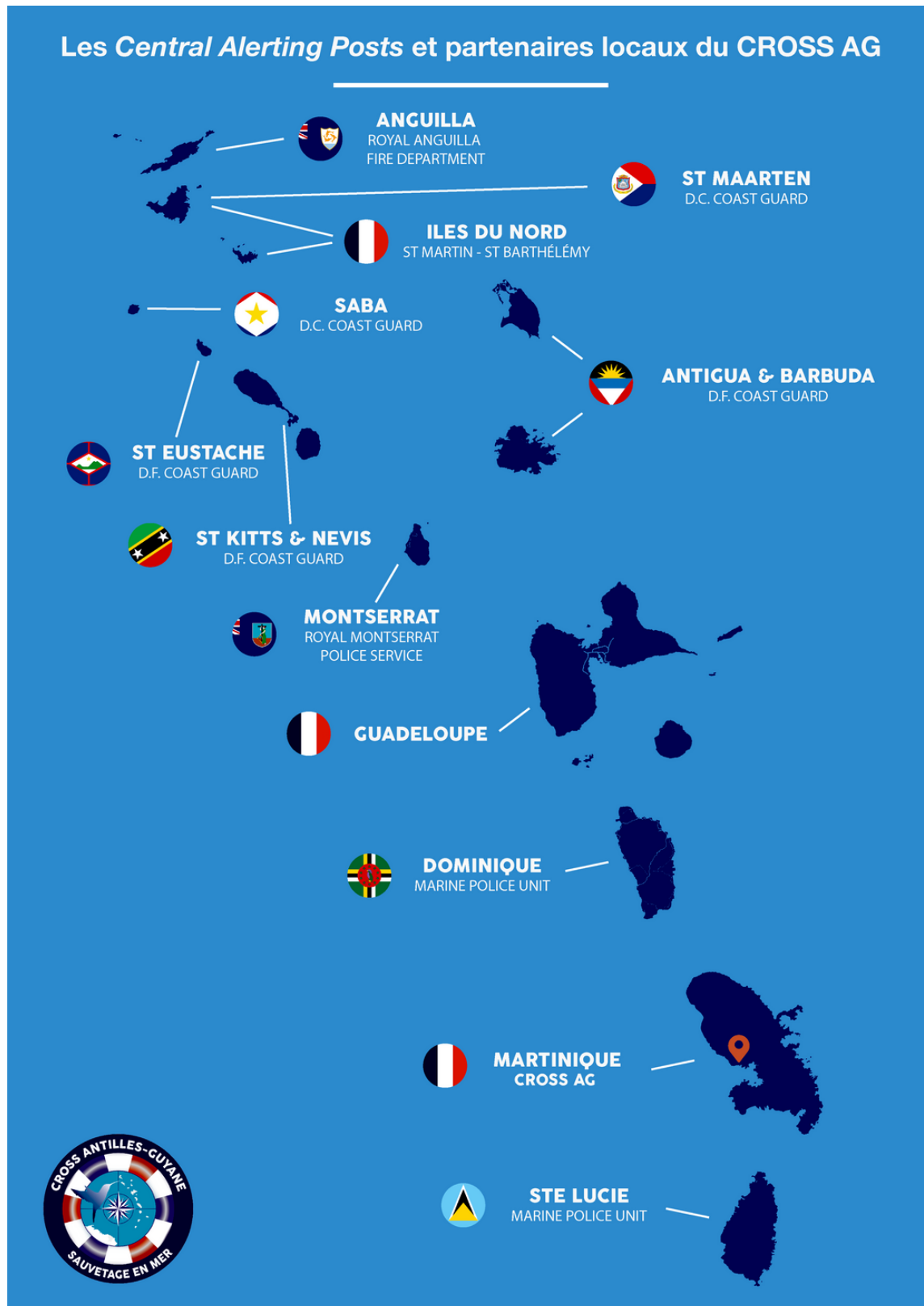
4.2 Information nautique

Chaque émission de bulletin météorologique est suivie de la diffusion des informations nautiques (AVURNAV), c'est-à-dire des messages informant les navigateurs de toute situation susceptible de représenter un danger pour la navigation, que cela soit accidentel (objet à la dérive, feu éteint, bouée déradée, etc) ou programmé (chantier maritime, entraînement, etc.). À ces diffusions s'ajoutent des messages dits « sécurité », d'information générale des navigateurs.

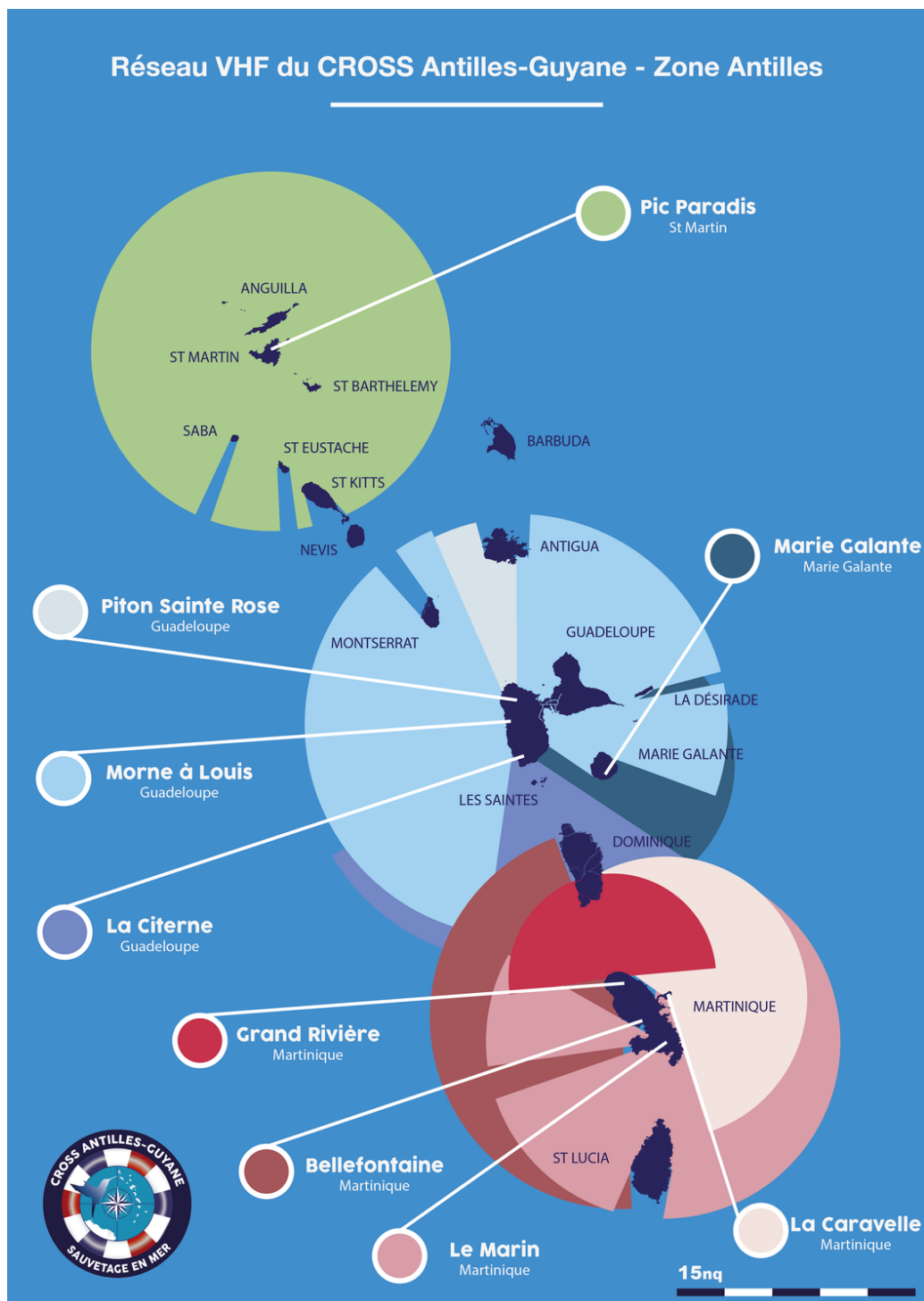
Pour l'année 2022, ce sont 263 messages (+ 5,6 % par rapport à 2021), qui ont été reçus et relayés auprès des usagers de la mer, sur l'ensemble de la zone Antilles-Guyane.

La diminution particulièrement perceptible entre 2019 et 2020 (baisse de 35 %) du nombre de messages d'information nautique était due à la baisse de fréquentation du plan d'eau, et donc du nombre de témoins en mesure de signaler des dangers à la navigation.

Annexes

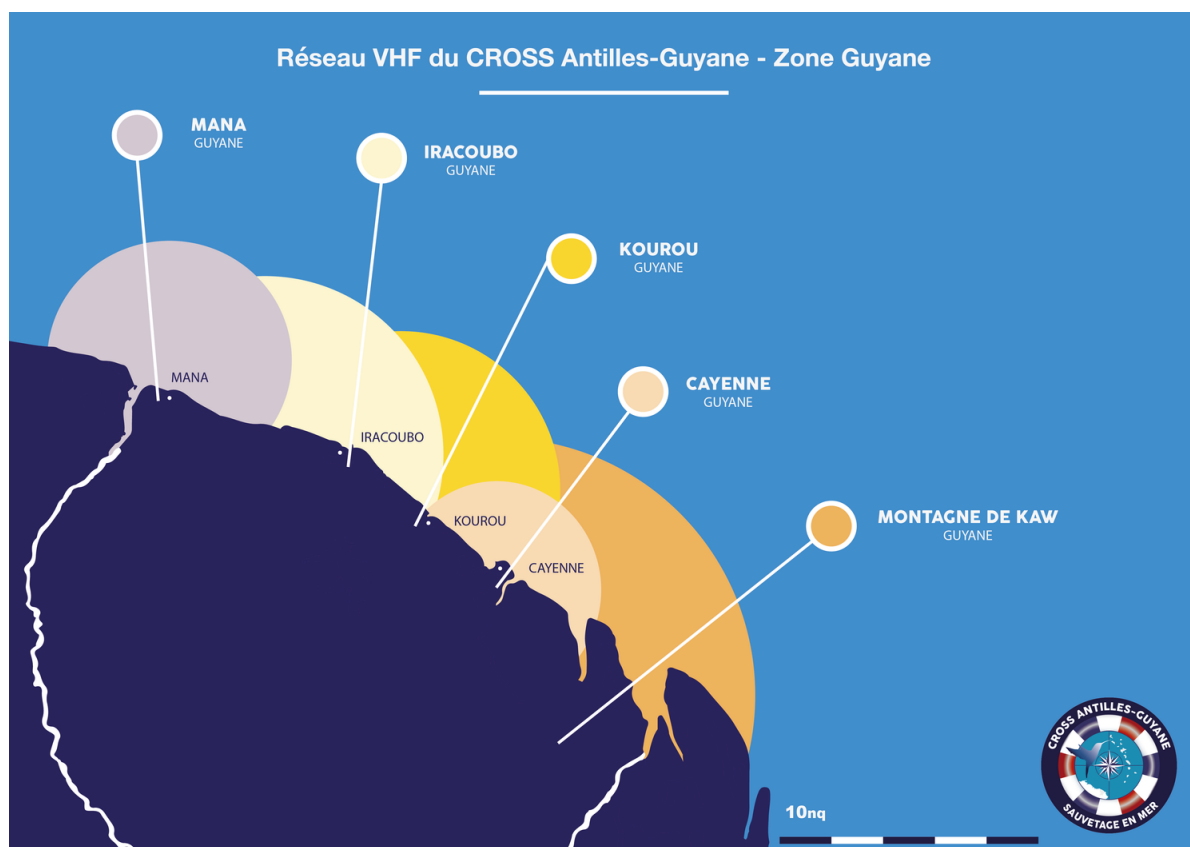


Annexes



AVERTISSEMENT : Les portées représentées sur cette carte sont des portées théoriques. Par ailleurs, la zone représentée est une zone A3 du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Annexes



AVERTISSEMENT : Les portées représentées sur cette carte sont des portées théoriques. Par ailleurs, la zone représentée est une zone A3 du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

