



MINISTÈRE
CHARGÉ DE LA MER
ET DE LA PÊCHE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2025

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 2025 du CROSS AG

Rédacteurs et contributeurs :

A1AM Pierre-Marie DANIGO
A1AM Fabien MAROCCO
PM Renaud GOUELLO
PM Maël LE ROUX
PM Yoan ROUPIE
MT Florian GEMARD
MT Romain MASSON
MT Jérôme POGGI
SM Ali ABDOU
SM Florent APPLINCOURT

Relecteurs :

AC2AM Amaury de GUILLEBON
A1AM Pierre-Marie DANIGO
A1AM Fabien MAROCCO

Sommaire

Chiffres clés 2025 (page 2)

1- Recherche et sauvetage (page 4)

Opérations marquantes 2025 (page 20)

2 - Surveillance maritime (page 22)

3 - Surveillance des pollutions (page 31)

4 - Renseignements de sécurité maritime (page 35)

Annexes (page 36)



Chiffres-clés

1903 dossiers ouverts

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 (SECMAR / SURPOL / SURNAV).

192%

AUGMENTATION DEPUIS 2015

2 préfets

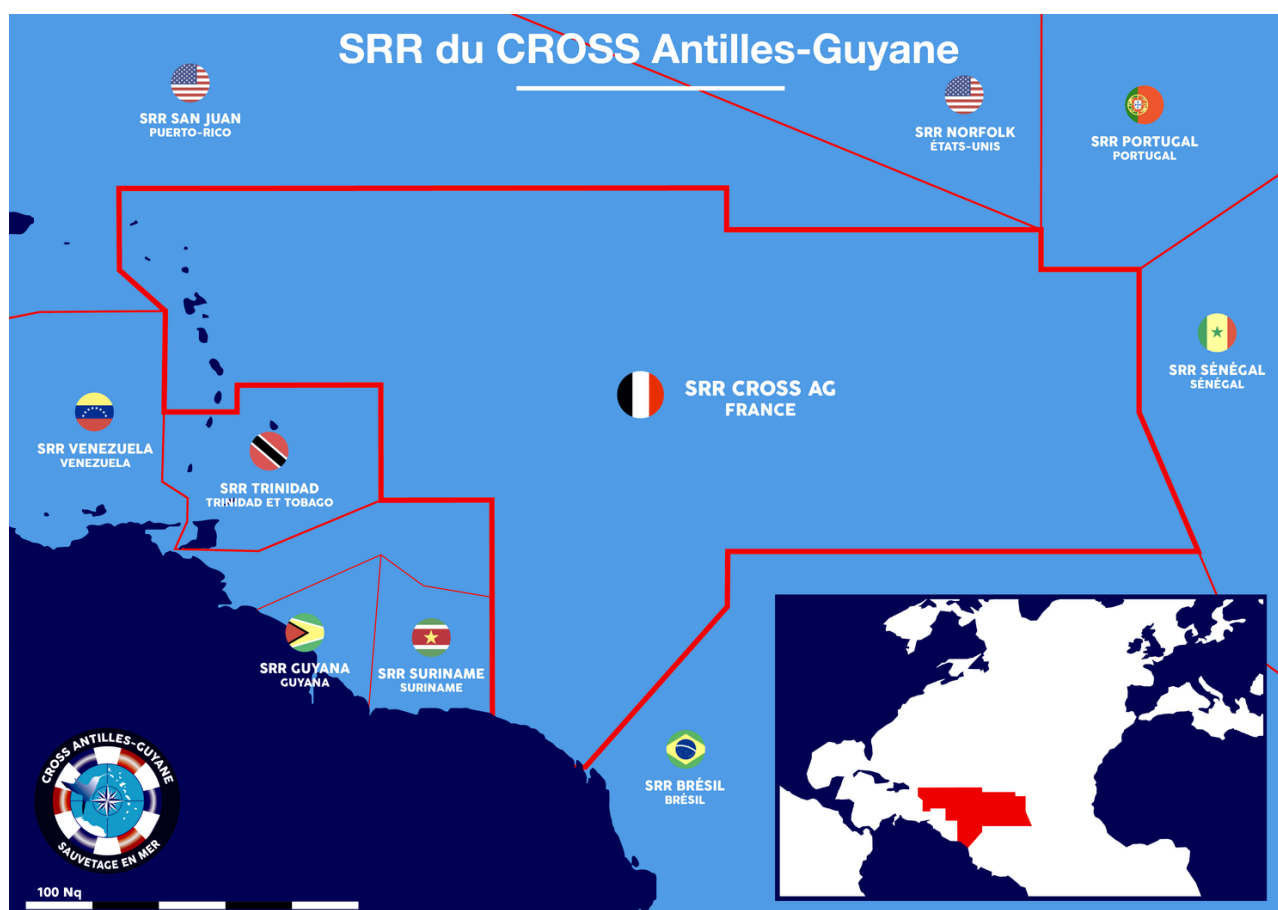
AUTORITÉS OPÉRATIONNELLES

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).

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.



Chiffres-clés

L'année 2025 a connu une évolution majeure dans le suivi des opérations avec la création des modules SURPOL et SURNAV dans SEAMIS, en plus du module SECMAR déjà existant.

Ces modules permettent de traiter distinctement les opérations par type.

Les chiffres relatifs à la pollution et la surveillance de la navigation sont donc clairement dissociés de la partie recherche et sauvetage.

Dans ce bilan, la partie surveillance maritime traite uniquement de la navigation commerciale et sa fonction de service d'assistance maritime aborde seulement les chiffres des avaries sur les navires ayant une jauge supérieur à 300 UMS (MAS-OMI) contrairement aux rapport des années précédentes.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre total d'évènements	1358	1846	1611	1560	1414	1368	1827	1995	2048	1903
Opérations coordonnées	1051	1207	1184	1188	1003	1025	1385	1475	1625	1505
Evènements SURPOL	41	20	24	33	33	24	28	34	35	45
Evènements SURNAV									54	47
Evènements suivis (DIV sans suites)	266	320	249	211	228	223	279	520	423	306

Nota Bene : Pour l'année 2025, le nombre total d'évènements reprend l'addition des opérations SECMAR coordonnées, des dossiers SURPOL, SURNAV et des opérations sans suite SECMAR.

L'activité générale du CROSS Antilles-Guyane a diminué par rapport à 2024, avec une baisse du nombre d'évènements de 7%.

Cette baisse doit cependant être relativisée: l'année 2024 était une année exceptionnelle pour le CROSS AG, avec un carême (saison sèche, de novembre à mai) particulièrement dense et un pic dû à la tempête Beryl au mois de juillet. Cette fluctuation dans l'activité opérationnelle illustre bien la sujétion particulière du CROSS AG à l'alternance saison sèche/saison cyclonique.

L'année 2025 s'est plutôt placée dans la continuité des années 2022 et 2023 en termes d'activité générale, tout en connaissant un nombre légèrement supérieur d'opérations coordonnées par rapport à 2023.

Il reste à voir si les chiffres des opérations se stabiliseront dans la durée autour de 1850 à 1950 évènements durant les prochaines années, comme les chiffres de 2022 à 2025 le laissent présager. Le CROSS AG reste en effet vulnérable à une augmentation brutale de son activité en cas de cyclone majeur, comme en 2017 où Irma et Maria avaient généré environ 20% du total annuel d'opérations en quelques semaines.

1 - Recherche et sauvetage

1.1 Synthèse de l'année 2025

Le CROSS AG coordonne toutes les opérations de sauvetage en mer et d'assistance maritime 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.

1.1.1. Évolution de l'activité depuis 2015

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

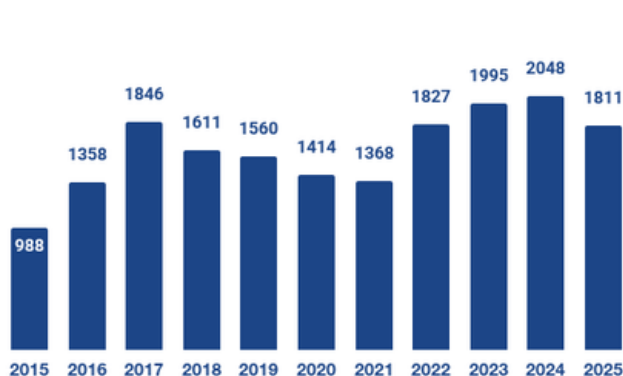
SAR : opérations de recherche et de sauvetage (notion de vie humaine ou d'intégrité physique en danger) ;

MAS : opérations d'assistance (notion d'avarie matérielle sans danger immédiat pour les personnes) ;

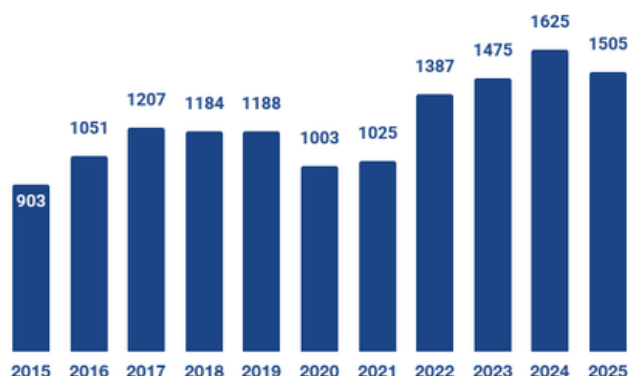
SUR : opérations liées à la sûreté des navires ou l'ordre public en mer ;

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.



Nombre d'événements SECMAR depuis 2015



Nombre d'opérations SECMAR coordonnées depuis 2015

1 - Recherche et sauvetage

1.1.2 Synthèse selon le type d'opérations

Le bilan global montre que la tendance à la croissance continue du nombre d'opérations observée depuis plusieurs années s'est inversée en 2025. Cette année enregistre une diminution d'opérations coordonnées de 5,3% par rapport à 2024. Le nombre d'opérations SAR a baissé de 11%, et celui des opérations MAS de 21%. Les raisons probables de la baisse d'activité ont été évoquées plus haut: distinction MAS/MAS-OMI, carême moins dense opérationnellement, saison cyclonique plus calme.

	2023	2024	2025
Opérations coordonnées	1441	1590	1505
Opération sauvetage (SAR)	810	944	838
Opération d'assistance (MAS)	235	270	212
Opération de sureté (SUR)	8	13	8
Opération diverses (DIV)	388	363	447

Les opérations de type SAR (sauvetage) représentent 56 % du volume total d'opérations coordonnées par le CROSS AG.

A noter qu'une opération due à la réception d'un message de détresse réglementaire (SMDSM, signal pyrotechnique) est systématiquement catégorisée en opération "SAR".

Une part également importante des opérations sont qualifiées en "DIV". Cela s'explique notamment par la veille opérationnelle permanente du CROSS AG, qui l'amène à assurer le suivi de nombreuses opérations (ruptures de mouillages, signalements maritimes divers...).

Nombre d'événements selon zone et type - 2025

		Martinique	Guadeloupe	Saint-Martin	Saint-Barthélemy	Guyane	SRR (zone de responsabilité)	Hors SRR	TOTAL
Nombre d'opérations coordonnées		461	349	67	60	53	296	219	1505
DONT	Opération de sauvetage (SAR)	198	160	36	36	31	205	172	838
	Opération d'assistance (MAS)	82	62	13	2	7	38	8	212
	Opération de sureté (SUR)	5	1	0	0	0	2	0	8
	Opération diverses (DIV)	176	126	18	22	15	51	39	447
Nombre total d'événements		461	349	67	60	53	296	219	1505

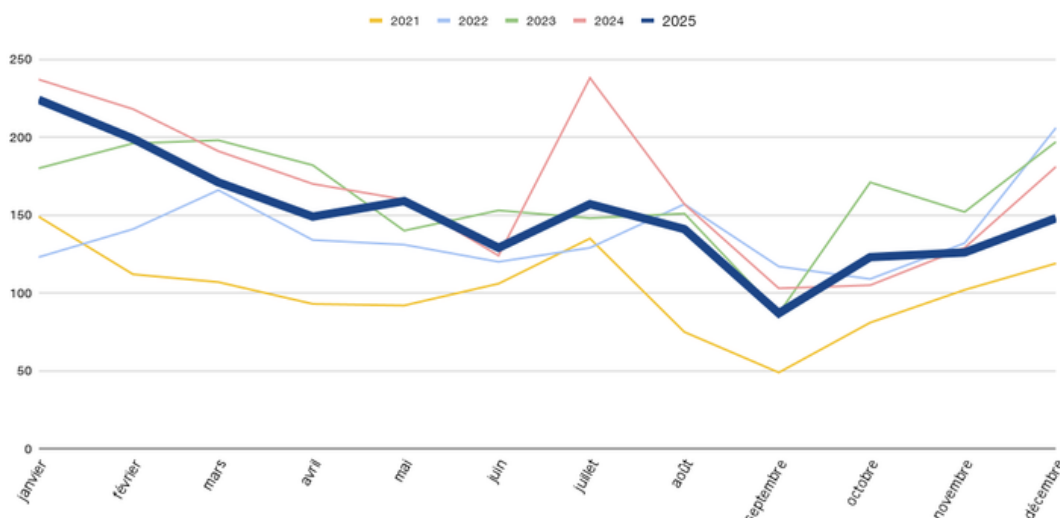
Les opérations en Martinique et en Guadeloupe représentent 54% de l'activité totale en 2025, mais seulement 43% des opérations SAR.

N.B.: Le terme de SRR dans le tableau ci-dessus se réfère à la zone de responsabilité du CROSS AG au-delà des eaux territoriales françaises.

1 - Recherche et sauvetage

1.1.3 Bilan mensuel

Evolutions mensuelle du nombre d'opérations



L'activité opérationnelle du CROSS AG est caractérisée par une **saisonnalité marquée** : dans les Antilles, l'année est partagée entre le carême, **saison touristique** plus sèche et soumise aux alizés, de novembre à mai et l'hivernage, **saison cyclonique** où la météo est plus turbulente, de mai à novembre.

L'essentiel de l'activité opérationnelle (1050 opérations, soit 58 % du total) se concentre sur les mois de décembre à mai. Cette période correspond à la saison touristique, qui amène une forte présence de navires de croisières dans la SRR du CROSS AG ainsi qu'un grand nombre de traversées transatlantiques à la voile en direction des petites Antilles.

Deux pics d'activité ont marqué l'activité du CROSS en 2025 (cf. p.19) :

- **le tour des yoles rondes de Martinique** (27/07-04/08) : 29 opérations coordonnées ;
- **la tempête tropicale "JERRY" en Guadeloupe** (09/10-10/10) : 13 opérations coordonnées.

1.2 Bilan humain

Le bilan humain pour 2025 demeure lourd. L'année a connue une **légère hausse des décès (43, +5% par rapport à 2024)**, mais une **forte baisse des disparus (11, -56% par rapport à 2024**, qui a connu une anomalie statistique sur une opération).

La zone Antilles-Guyane présente en effet des **facteurs aggravants significatifs** :

- **Sous-estimation du caractère accidentogène** de la zone Antilles / Guyane ;
- Alertes transmises tardivement, soit en raison d'une méconnaissance du CROSS AG par les usagers, soit par l'absence de moyens de communication à bord : ce **retard et ce manque d'informations** complexifient énormément les recherches ;
- **Absence de matériel de sécurité ou matériel non adapté aux navigations effectuées** (pêche, plaisance...) ;
- **Complexité des opérations coordonnées au profit des États étrangers** inclus dans la zone de responsabilité du CROSS AG aux Antilles.

1 - Recherche et sauvetage

Le nombre de requérants blessés et malades a quant à lui beaucoup diminué (261, -15% par rapport à 2024). Cette baisse est corrélée à une diminution du nombre d'opérations d'aide médicale en mer au profit de navires de croisière.

La zone présente des facteurs de risques :

- navires de croisière : moyenne d'âge élevée des passagers, poly-pathologies, distance à la côte ;
- plaisance : navigation hauturière, équipages restreints, matériel médical limité à bord.

	Évolution du nombre de victimes												
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
DÉCÉDÉS	24	20	18	32	36	26	36	15	14	36	50	41	43
DISPARUS	56	17	19	16	10	17	16	32	28	17	41	25	11
BLESSÉS / MALADES	58	83	84	69	125	114	149	120	111	140	232	306	261
TOTAL	138	120	121	117	171	157	201	167	153	193	323	372	315

La baignade reste l'activité la plus accidentogène (24% des décédés et disparus), ce qui peut être expliquée par plusieurs facteurs: sous-estimation de la dangerosité des conditions de mer, plages non surveillées, courants forts et parfois imprévisibles...

Bilan humain par fait générateur

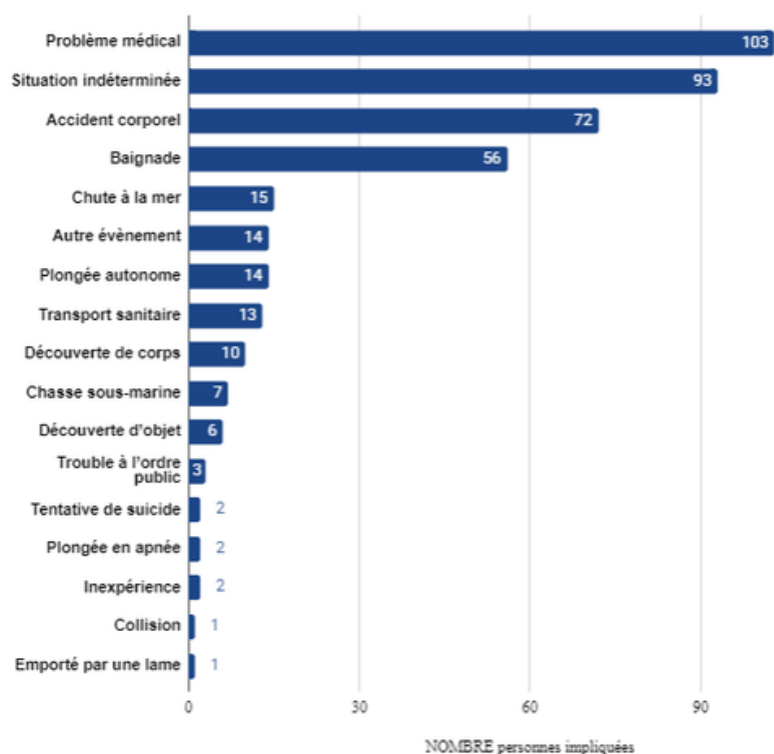
Fait générateur	Martinique		Guadeloupe		Saint-Martin		Saint-Barthélem		Guyane		SRR		Hors SRR		TOTAL (DCD+DSP)
	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	Décédés	Disparus	
Baignade	3		6	1			1		2						13
Découverte de corps	7		2										1		10
Chasse sous-marine			2			1									3
Chute à la mer	2		1	1										1	5
Situation indéterminée		2										4		1	7
Suicide															0
Chavirement									7						7
Plongée en apnée	1														1
Accident aéronautique											4				4
Accident corporel	1						1								2
Problème médical	1						1								2
Autre événement															0
TOTAL	15	2	11	2	0	1	3	0	9	0	4	4	1	2	54
TOTAL DCD															43
TOTAL DSP															11

1 - Recherche et sauvetage

1.3 Bilan par activité et fait générateur

Fait générateur pour les personnes

Faits générateurs sur les personnes

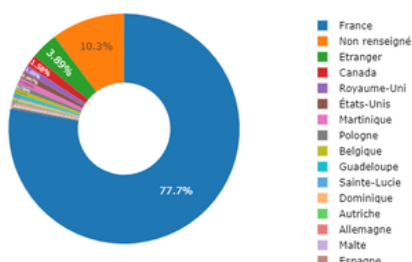
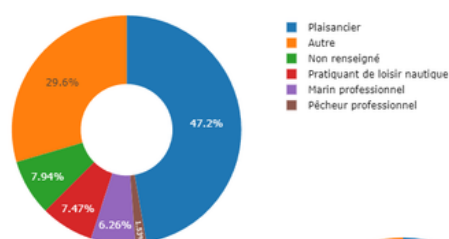


La répartition par fait générateur sur les personnes permet de montrer :

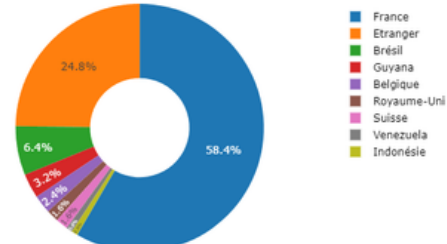
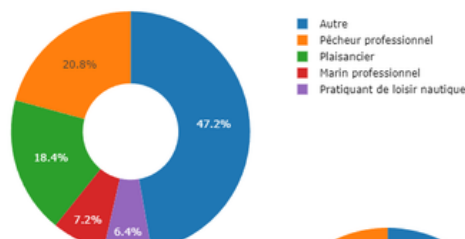
- Les **problèmes médicaux et accidents corporels** sont à l'origine de nombreuses opérations (175 soit 42% des opérations ayant un fait générateur sur la personne).
- Le nombre élevé de situations indéterminées peut recouper différents types d'opérations :
1. inquiétudes relayées par les proches ;
2. déclenchement par erreur de balises de détresse COSPAS-SARSAT (cf. p.13).
- En 2025, 56 opérations sont liées à des **baignades**, stable par rapport à 2024 (59 opérations). Cependant, cette activité reste à l'origine d'un lourd bilan humain.
- A noter une forte augmentation des transports sanitaires ile-continent (TSIC, +85%).

Catégorie et nationalité des requérants

Zone Antilles



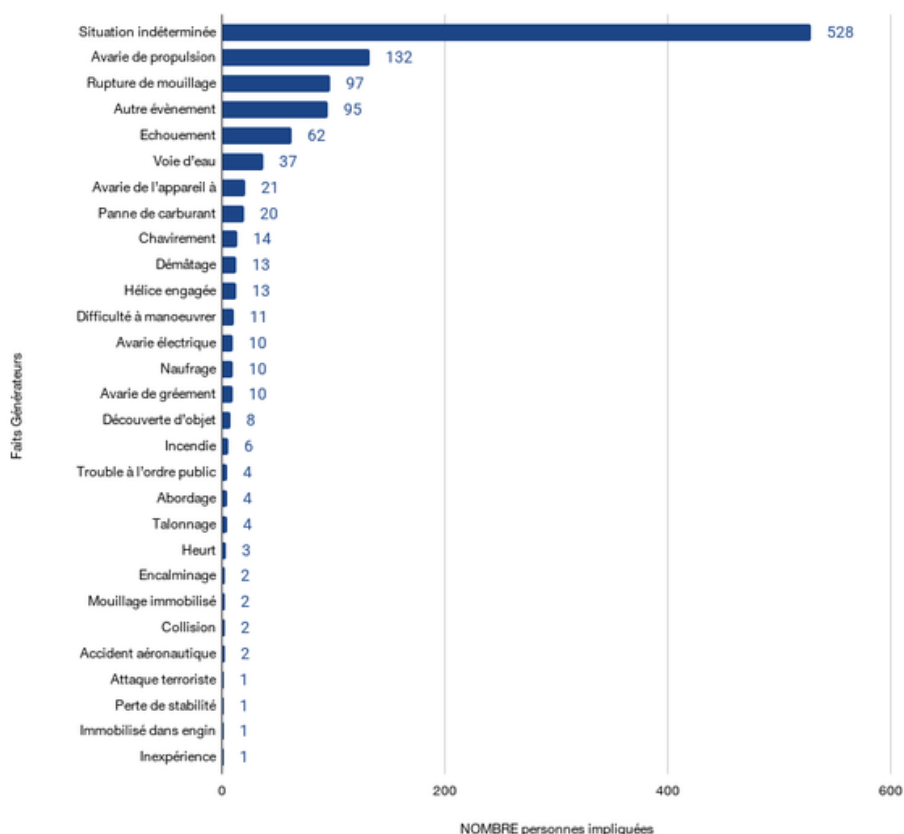
Zone Guyane



1 - Recherche et sauvetage

Fait générateur pour les véhicules

Faits générateurs sur les flotteurs



Les situations indéterminées constituent le fait générateur le plus fréquent pour les flotteurs. Cela peut être relié au rôle de SPOC du CROSS (cf. p.13).

Les faits générateurs identifiés les plus courants restent les **avaries de propulsion**, les **ruptures de mouillage**, les **échouements** et les **voies d'eau**.

Même s'ils représentent un nombre bien plus faible, certains faits générateurs font d'emblée craindre une opération d'ampleur présentant un risque pour la sauvegarde de la vie humaine (chavirement, heurt, naufrage, incendie...).

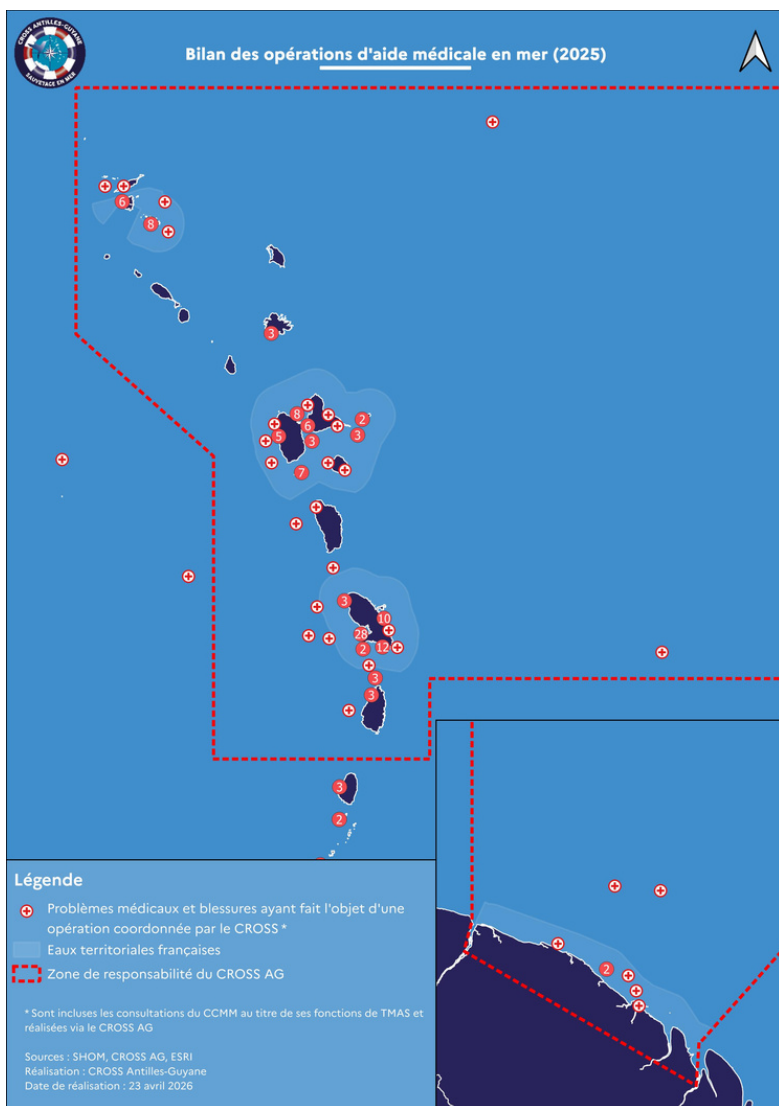
Certaines opérations peuvent passer de l'assistance aux biens à de l'assistance aux personnes, du fait de facteurs aggravants :

- faible nombre de moyens "lourds" dans la zone capables d'assurer un remorquage loin des côtes ;
- forte fréquentation de plaisanciers, parfois peu expérimentés ;
- conditions de navigation dégradées (avarie importante, conditions météorologiques compliquées...).

Deux opérations ont été liées à des accidents aéronautiques, dont une entraînant 4 décès.

1 - Recherche et sauvetage

Focus sur les opérations d'aide médicale en mer



En 2025, le CROSS AG a coordonné 175 opérations d'aide médicale en mer (-16% par rapport à 2024). 89 de ces opérations ont eu lieu dans les eaux territoriales françaises.

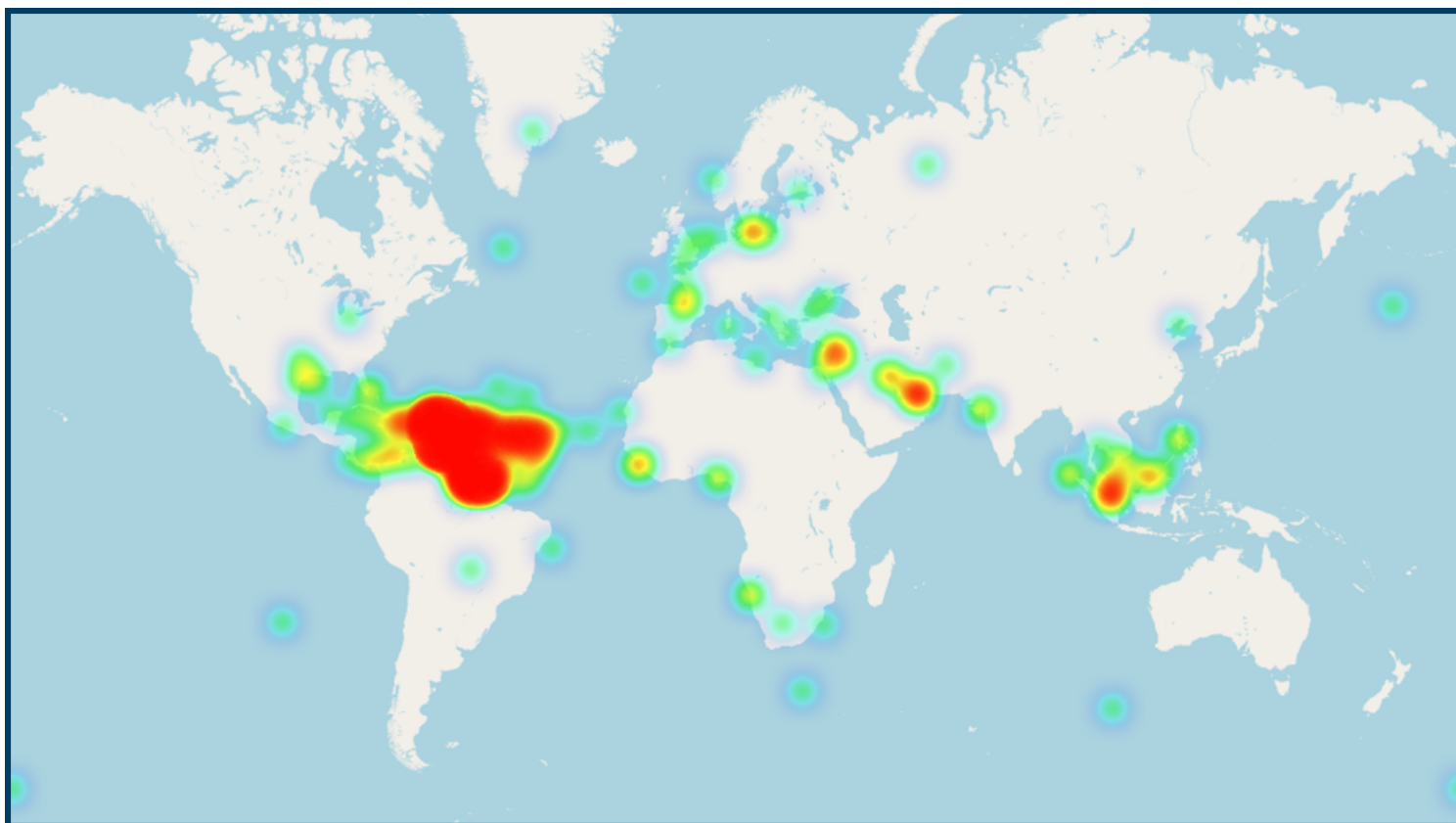
Les opérations d'aide médicale en mer sont soumises à une forte saisonnalité due aux rotations des navires de croisière : les mois de janvier à avril et de décembre comptent en moyenne 18 opérations, chiffre qui est divisé par trois pour le reste de l'année (à l'exception de juillet et août, qui en comptent une douzaine chacun).

Si le nombre d'aides médicales en mer a diminué en 2025, le sujet reste préoccupant pour le CROSS AG. En effet, un certain nombre de comportements pouvant être qualifiés d'"opportunistes" de la part des compagnies de croisière ont été constatés : choix de la zone de transmission de l'alerte selon le MRCC compétent, navire parfois peu coopératif dans l'accompagnement et la facilitation de la mission des moyens engagés.

1 - Recherche et sauvetage

1.4 Répartition géographique des opérations

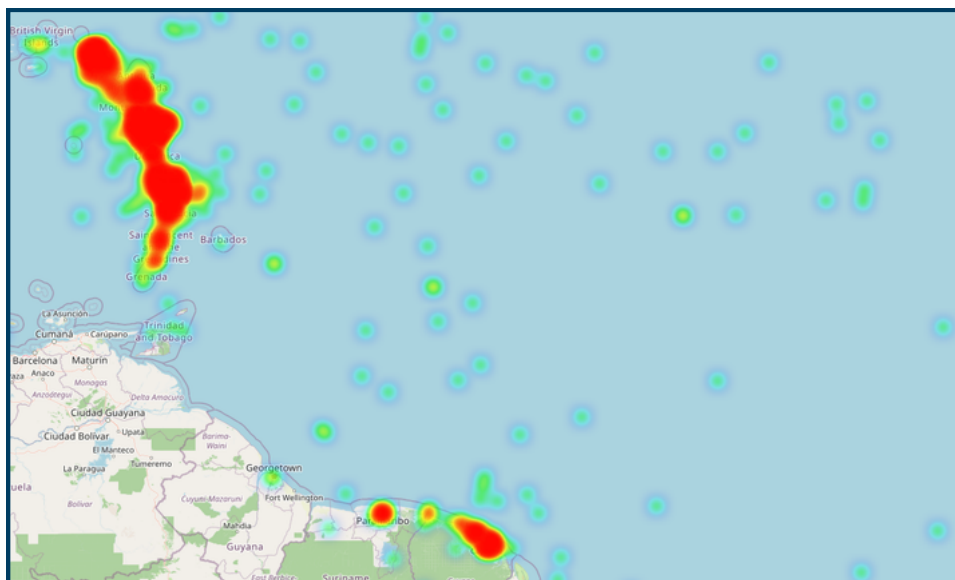
Les territoires français des Antilles et de la Guyane concentrent la grande majorité des opérations. Les alertes localisées dans les eaux des îles étrangères et en haute mer constituent également une sollicitation importante. Sa mission de **SPOC de pavillon** (cf. p.14) pour les balises COSPAS-SARSAT des territoires français et des 9 territoires étrangers de sa SRR conduit le CROSS AG à coordonner des **opérations dans le monde entier**.



14% des opérations du CROSS AG se situent en dehors de sa SRR (10% en 2024), en grande partie suite à la réception d'alertes de balises de type EPIRB enregistrées sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis ou Antigua-et-Barbuda.

Certaines opérations se situent à terre (déclenchement de balises ELT, PLB ou d'EPIRB en chantier naval, en déchetterie ou au domicile des propriétaires nécessitant malgré tout une levée de doute par le CROSS...).

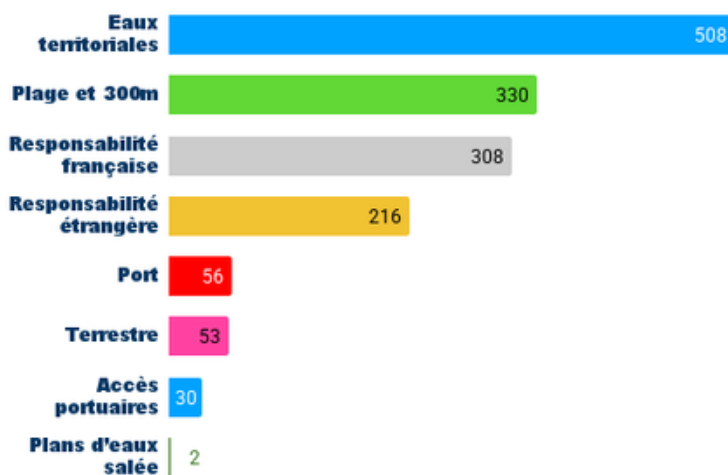
1 - Recherche et sauvetage



Si la **zone Antilles concentre la majorité des opérations**, les opérations situées à une grande distance des côtes sont également fréquentes. Cela permet d'expliquer l'importance de la part de moyens privés, dits d'opportunité, engagés lors des opérations SAR.

La **zone Guyane génère moins d'opérations que la zone Antilles**. Cependant, ces dernières cumulent souvent des **facteurs aggravants** : difficulté de mise en œuvre des moyens nautiques due aux caractéristiques du littoral guyanais, faible nombre de moyens d'opportunité, relais tardif des alertes, absence de matériel de sécurité à bord des navires impliqués...

Nombre d'opération selon la zone de responsabilité



La majorité des opérations se situe dans les eaux territoriales françaises (56%, identique à 2024), dont **22% du total des opérations dans la bande des 300m**.

Les opérations **dans la SRR du CROSS AG en dehors des eaux territoriales françaises** représentent **20% des opérations**.

14% des opérations sont hors de la SRR, sous responsabilité étrangère (10% en 2024).

1 - Recherche et sauvetage

1.5 Bilan par moyen de transmission et d'alerte

La part des moyens du Système Mondial de Détresse et de Sauvetage en Mer [SMDSM] dans le déclenchement des opérations a **augmenté de 12% par rapport à 2024**. Les moyens SMDSM comprennent notamment les balises de détresse, la VHF ASN et phonie et les signaux pyrotechniques.

A noter que les **applications de communications** sont utilisées largement en opération, en particulier pour communiquer avec les partenaires locaux étrangers (cf. p.19). Elles présentent l'avantage d'être largement répandues et se sont montrées très utiles (partage de positions ou de photos/vidéos, échanges en groupe...). En revanche, elles sortent de tout cadre réglementaire et le CROSS n'en assure pas la veille. Leur utilisation intensive pourrait mener à une sursollicitation des équipes de quart

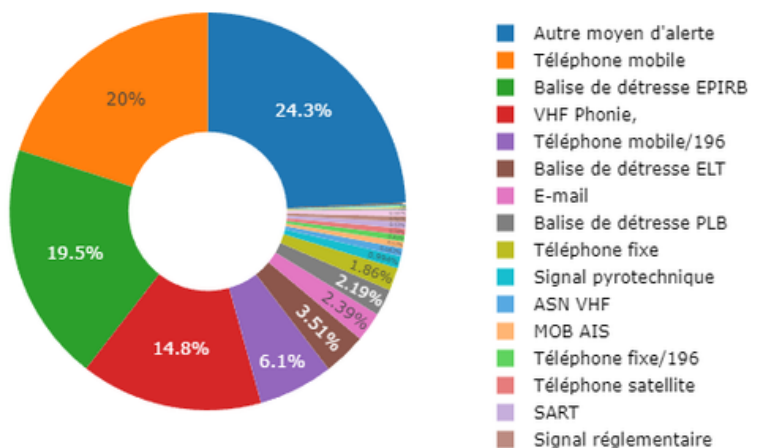
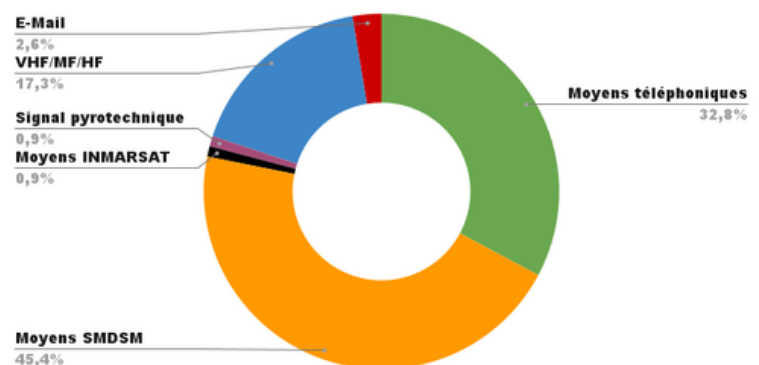
L'emport par les requérants de **moyens de communication inadaptés** au type de navigation pratiqué (éloignement des côtes, sortie hors du réseau téléphonique français) peut conduire au signalement d'inquiétudes de la part des proches, et constituer un facteur aggravant lors des opérations.

La **téléphonie reste le premier moyen d'alerte** : 33% des alertes (34% en 2024).

Le **numéro d'urgence 196 ne représente en revanche que 21% du total des alertes reçues par téléphone**. Cela s'explique à la fois par la méconnaissance du numéro d'urgence au niveau local malgré les campagnes de sensibilisation, et par le fait que ce dernier n'est utilisable que depuis les îles françaises.

Les **balises de détresse EPIRB représentent 19.5% des alertes**.

La **VHF phonie représente 15% des alertes**. Elle est cependant assez peu utilisée dans la zone, qui est par ailleurs classée en zone A3.



1 - Recherche et sauvetage

Bilan de la mission SPOC COSPAS-SARSAT

Le CROSS AG est désigné par le FMCC comme **SPOC de zone et SPOC de pavillon**.

A ce titre, il est destinataire des messages d'alertes émanant de trois types de balises : EPIRB (nautiques), ELT (aéronautiques) et PLB (terrestres ou nautiques) dans sa zone de responsabilité COSPAS-SARSAT et pour l'ensemble des navires dont la balise est enregistrée chez l'un des États de sa SRR.

77% des alertes de balises reçues par le CROSS AG sont émises par des EPIRB.

Pour les EPIRB, **le pavillon influe sur le type d'opération** : si les pavillons français, américains ou locaux ramènent souvent à des navires de plaisance ou de pêche, les pavillons de Saint-Kitts-et-Nevis et d'Antigua-et-Barbuda sont majoritairement associés à des navires de commerce.

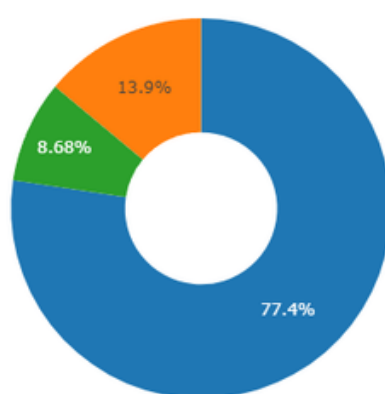
Le CROSS AG est régulièrement en contact avec les ARCC et ARSC de sa zone lors de la réception de balises ELT (14% des balises). Ces derniers sont chargés de la responsabilité générale des opérations SAMAR : à ce titre, ils doivent investiguer les alertes et, le cas échéant, fournir une zone probable d'accident au CROSS AG, ainsi que toutes les informations nécessaires à la conduite de l'opération.

Les réceptions de balises de type PLB sont plus rares et peuvent être associées à un aéronef ou un navire.

Seules 6 réceptions de balises (5 EPIRB et 1 ELT) provenaient de détresse avérées, soit **99% de fausses alertes**. La plupart des opérations impliquant des balises ont comme fait générateur une situation indéterminée.

**Nombre d'opérations
liées à des balises COSPAS-SARSAT
selon le pavillon**

France	75
St Kitts et Nevis	47
Antigua et Barbuda	38
Etats Unis	32
Martinique	11
Guadeloupe / Montserrat	8
Royaume Uni / Sainte Lucie	6
Panama / Dominique	5
Anguilla / Comores	4
Autriche / Belize / Allemagne / Pays Bas / Saint Vincent les Grenadines / Tanzanie	3
Norvège / Libéria / Iles Marshall / Suriname / Cameroun	2
Australie / Belgique / Canada / Gibraltar / Grèce / Guyana / Guyane Française / Croatie / Chine / Philippines / Portugal / Venezuela / St Pierre et Miquelon / St Marin / Italie / Hongrie	1



■ Balise de détresse EPIRB
■ Balise de détresse ELT
■ Balise de détresse PLB

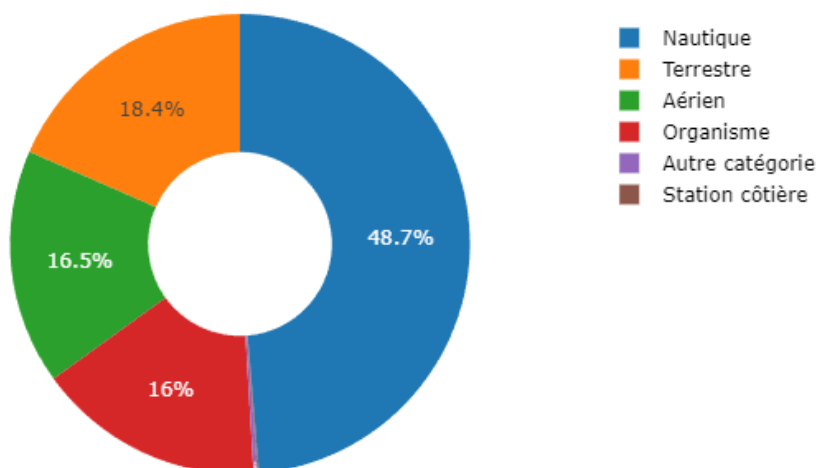


1 - Recherche et sauvetage

1.6 Bilan des moyens d'intervention mobilisés

Singularité de l'organisation française de la sécurité maritime, les CROSS ne disposent pas de moyens propres. **Le CROSS AG s'appuie sur l'ensemble des usagers de la mer en vertu du principe de solidarité des gens de mer, ainsi que sur les 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 ce que l'opération soit close ou jusqu'au moment où liberté de manœuvre est donnée au moyen.



49 % des moyens engagés pour porter assistance sont des moyens nautiques.

16.5% sont des moyens aériens, principalement pour répondre à l'éloignement des côtes et l'urgence de la situation (EVASAN/EVAMED notamment).



1 - Recherche et sauvetage

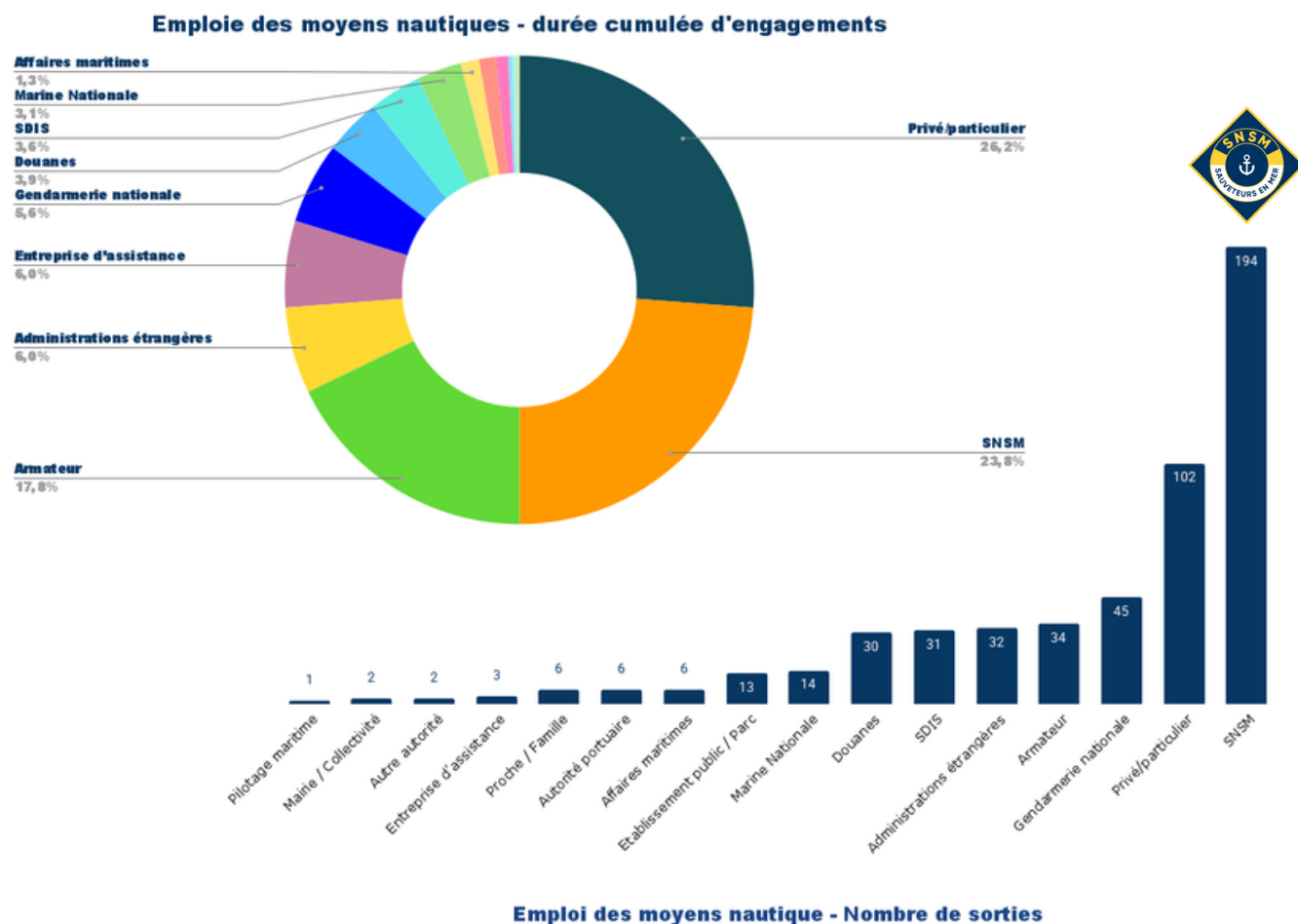
1.6.1 Moyens nautiques engagés

En termes de durée d'engagement, les **moyens privés** (professionnels et particuliers) constituent le premier vecteur d'intervention du CROSS AG.

Ils sont suivis par la société nationale de sauvetage en mer (**SNSM**), seule association 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 dispersion des stations SNSM sur les îles et 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.

Les moyens nautiques des administrations étrangères arrivent en troisième position : il s'agit des **moyens nautiques des partenaires étrangers de la zone** (cf. p.19).

En revanche, en termes de nombre de sorties, **la SNSM est le premier partenaire du CROSS AG**. Les moyens privés arrivent en deuxième position. **La Gendarmerie nationale, les moyens étrangers, des SDIS et des Douanes réalisent un volume de sorties relativement similaire.**



1 - Recherche et sauvetage

1.6.2 Moyens aéronautiques engagés

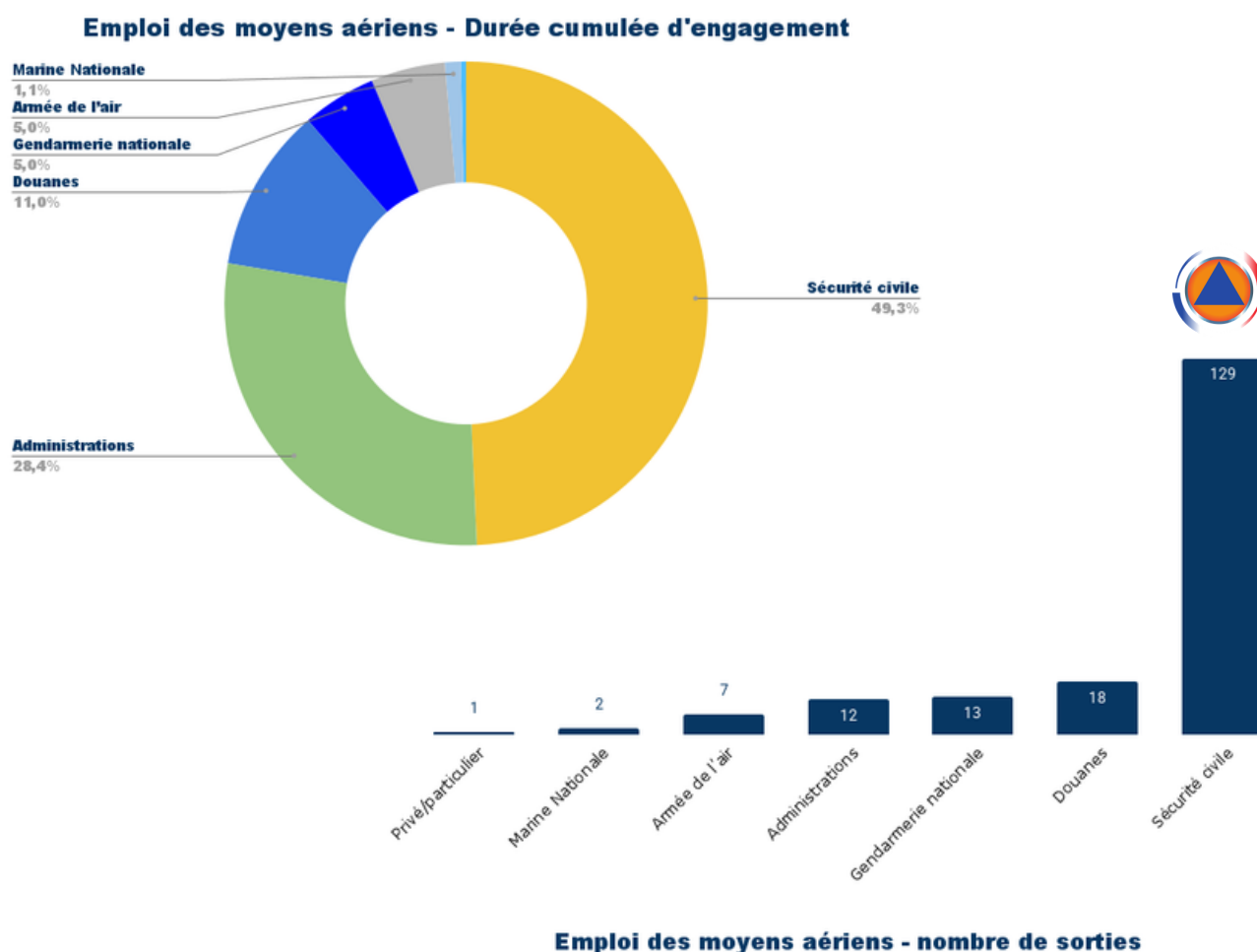
Les hélicoptères DRAGON 971, DRAGON 972 et DRAGON 973 de la sécurité civile arrivent en première place des moyens aéronautiques engagés par le CROSS AG avec 72% des missions par moyens aériens. Cette répartition est conforme aux ordres zonaux régissant l'emploi des hélicoptères d'État.

Les moyens aériens des Douanes et de la Gendarmerie Nationale sont aussi souvent mobilisés sur des opérations.

En Guyane, les moyens aériens de l'Armée de l'air sont également régulièrement sollicités.

En termes de durée d'engagement, les moyens aériens étrangers arrivent en deuxième place. Ces moyens sont l'avion DASH 8 des gardes-côtes néerlandais (basés à Curaçao), les RAVEN d'Antigua-et-Barbuda, et l'avion du Regional Security System (basés à la Barbade).

Le grand nombre d'EVASAN et d'EVAMED dans la SRR du CROSS AG conduit à une **forte sollicitation des moyens aériens**, seuls adaptés au vu de la nature des navires, de leur éloignement de la côte et du degré d'urgence des opérations. Ces opérations concernent généralement des navires de commerce ou de pêche en zone Guyane, et des navires de croisière en zone Antilles.



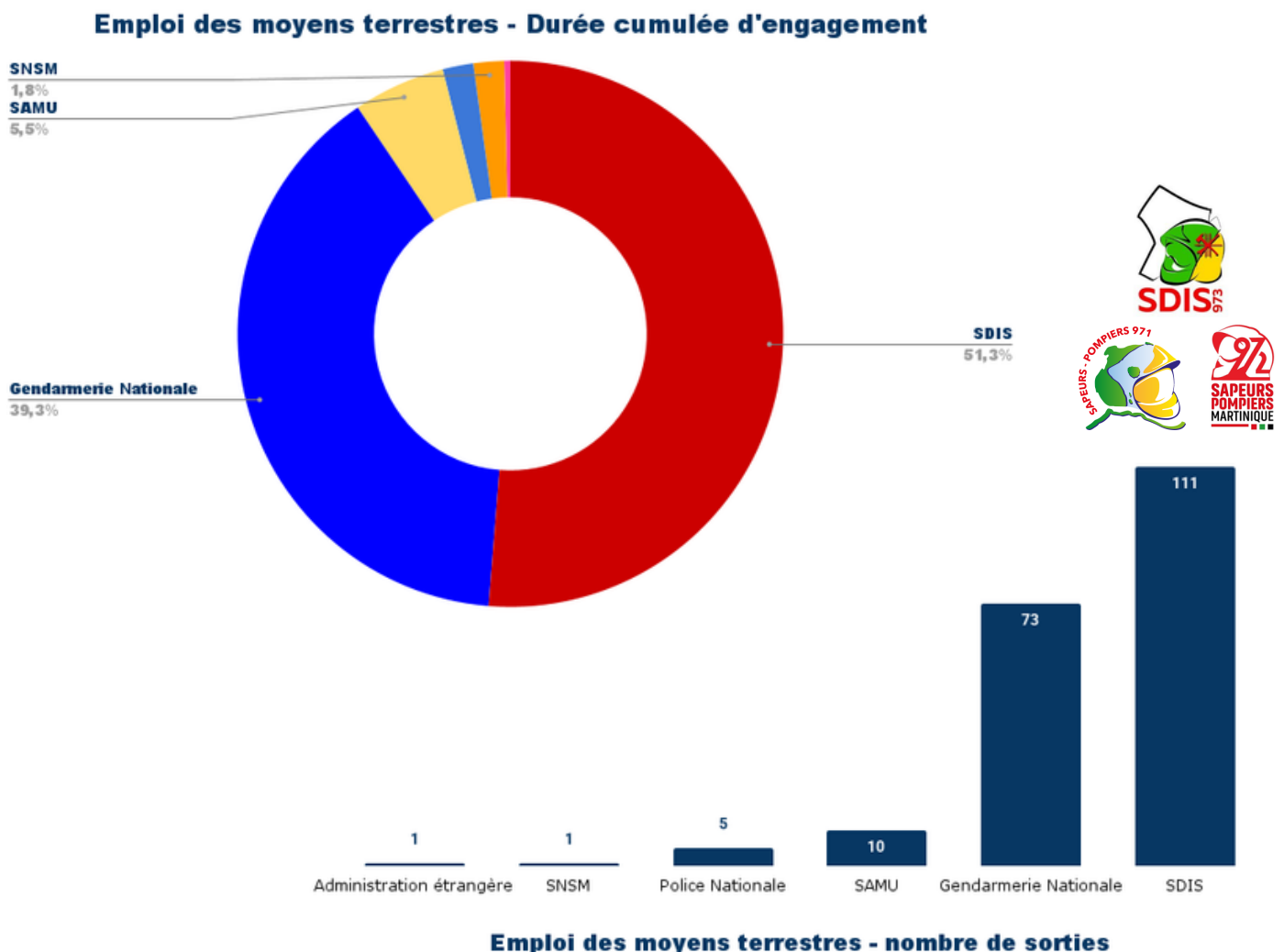
1 - Recherche et sauvetage

1.6.3 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 d'incendie et de secours (**SDIS**) et la **gendarmerie nationale** constituent les principaux relais à terre du CROSS AG, grâce à leur **réactivité et à leur maillage territorial**. 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**).

Les échanges avec ces partenaires sont essentiels dans le cadre d'une action cohérente et d'une interface terre-mer efficace.



1 - Recherche et sauvetage

1.6.4 Moyens étrangers

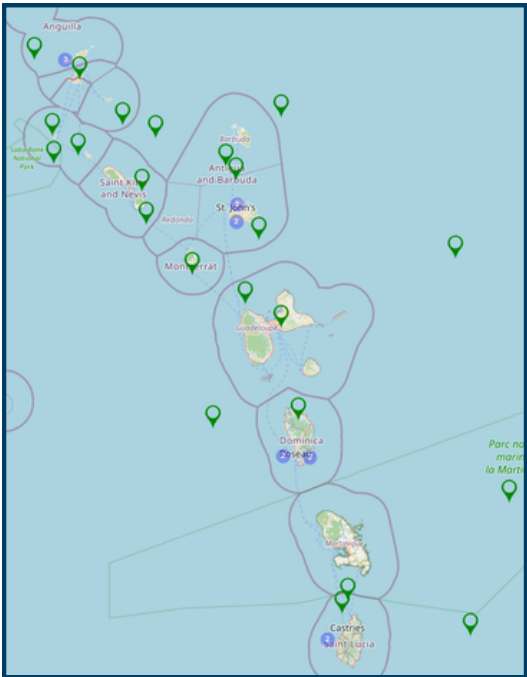
La SRR du CROSS AG englobe 9 territoires étrangers, appartenant à 7 États.

Le CROSS AG s'appuie sur un interlocuteur unique dans chacun de ces territoires, appelé poste d'alerte central ou **central alerting post [CAP]**. Les échanges opérationnels entre le CROSS AG et les CAP sont fréquents, en phase d'incertitude, d'alerte ou de détresse avérée.

Les moyens nautiques et aériens des CAP sont ainsi engagés de manière régulière par le CROSS AG, qui peut en retour être sollicité par ces États partenaires dans le cadre d'une opération SAR.

En 2025, les moyens nautiques, aériens et terrestres des CAP ont effectué **41 opérations (55 en 2024 soit -25%)**. La typologie des opérations est très **variable** : levée d'inquiétude, remorquage, ou recherches dirigées concernant des inquiétudes ou des naufragés.

Du fait de la **complexité** de certaines situations, une seule opération peut conduire à de multiple sorties de moyens aériens et nautiques, parfois sur une période de plusieurs jours.



Nombre d'opérations par CAP (SRU CAP)

Pays	CAP (Central Alerting Post)	Nombre d'opérations
Antigua & Barbuda	Antigua & Barbuda Defence Force Coast Guard	9
Sint Marteen / Saba/ Statia	Dutch Caribbean Coast Guard	11
Saint-Lucie	Sainte-Lucia Marine Police Unit	5
Anguilla	Anguilla Fire and Rescue Service	3
Montserrat	Montserrat Marine Police Unit	1
Dominique	Dominique Marine Police Unit	6
Saint-Kitts-et-Nevis	Saint-Kitts-and-Nevis Defence Force Coast Guard	6
TOTAL		41

Moyens Administration étrangère

Pays	Nombre de sorties	Temps cumulé (h)
Moyens aériens	12	80
Moyens nautiques	32	84
Moyens terrestres	1	1
Total	45	165



1 - Recherche et sauvetage

1.7. Opérations marquantes

OP SAR 0380 - 23/02 au 28/02/2025 - Situation indéterminée concernant le navire de pêche **MOYA** (pavillon Antigua et Barbuda) - Nord Antigua - Recherche par moyens aériens et nautiques étrangers - navire de pêche disparu avec trois pêcheurs à son bord.

OP SAR 0804 - 13/05/2025 - Naufrage du navire de pêche **ALISHA** - Large Guyane - Recherches **DRAGON 973**, **La Résolue** (Marine nationale), **Charente** (Gendarmerie maritime), **Alizé** (Douanes) - 4 pêcheurs secourus, navire de pêche coulé.

OP SAR 0937 - 10/06/2025 - Baignade - Rémire-Montjoly, Guyane - Disparition de 2 baigneuses - Recherches par **DRAGON 973** - 1 personne secourue et 1 personne décédée retrouvée après recherche.

OP SAR 1119- 19/07/2025 - Voie d'eau sur le voilier **AREVA MANU** - SRR CROSS AG - Naufragée secourue par navire de commerce puis par **SNS 256** (Le Marin) - 1 personne secourue, voilier laissé à la dérive après tentative de remorquage par navire de commerce.

Tour des Yoles Rondes de Martinique - 27/07 au 04/08/2025 - Manifestation nautique phare en Martinique - Contexte accidentogène en particulier lors des fêtes "After Yole" - 29 opérations directement en lien avec le TYRM.

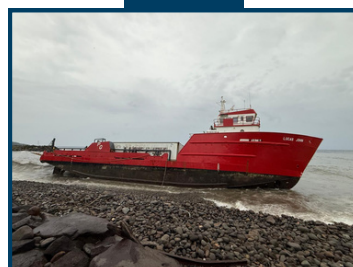
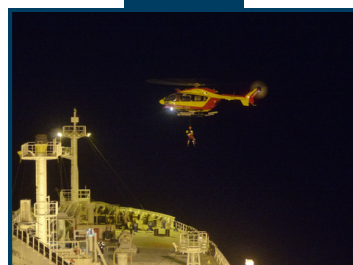
OP SAR 1167- 28/07/2025 - Baignade - Sainte Anne, Martinique - Noyade lors d'une fête "After Yole" pendant le TYRM - Recherches effectuées par **DRAGON 972**, **DF 291** (Douanes), **Yemaya** (brigade nautique Gendarmerie), **SNS 663** (Le Marin) et **Karibine** (SDIS 972) - 1 personne décédée retrouvée après recherche.

Tempête tropical JERRY - nuit du 09/10 au 10/10/2025 - 13 opérations directement en lien avec la tempête, principalement en Guadeloupe.

OP SAR 1450 - 10/10/2025 - Avarie de propulsion du supply **LUCAS JOHN** (55m) - Basse-Terre, Guadeloupe - Échouement du **LUCAS JOHN** - Équipage récupéré sain et sauf par la SNSM de Basse-Terre - Renfloué le 15/12/2025

OP SAR 1496 - 22/10/2025 - Chute à la mer sur le voilier **VOILACTUS** - Nord-Ouest Guadeloupe - Recherches effectuées par **DRAGON 971**, **DRAGON 972** et **GALAXY** (Douanes), **SNS 711** (Pointe à Pitre), **SNS 268** (Basse Terre) et moyens privés - 1 personne disparue et 10 secourues, 1 voilier assisté.

OP SAR 1562 - 08/11/2025 - Panne de carburant sur le navire **PSAUME 23** - Ilet Chevalier, Martinique - Échouement du navire sur les cayes, impossible d'évacuer par la **SNS 9-002** (Le François) - Treuillage par **DRAGON 972** - 12 personnes secourues, 1 navire détruit.



1 - Recherche et sauvetage

1.8. Conclusion bilan SAR

Les spécificités de sa zone de responsabilité s'inscrivent en creux dans l'activité opérationnelle du CROSS Antilles-Guyane en 2025 :

- La zone Antilles concentre la majorité des opérations. Ces dernières sont de nature très diverses, la zone se caractérisant par une forte fréquentation touristique en saison (activités nautiques près des côtes et croisières au large), des traversées inter-îles et transatlantiques, et une pratique traditionnelle de la pêche. La saison cyclonique peut ponctuellement apporter un pic d'activité intense sous préavis très court. Une tendance nette se dégage sur les communications : la démocratisation de moyens de communication non-SMDSM chez les voiliers en transatlantiques permet au CROSS AG de suivre des opérations beaucoup plus lointaines qu'il y a quelques années. La présence d'activités illégales dans la zone a une influence certaine, en augmentant la partie consacrée à la phase d'enquête (INCERFA) lors des opérations de recherche.
- Le nombre d'opérations en zone Guyane est moins élevé. Cependant, ces dernières cumulent souvent des facteurs aggravants : alertes tardives et incomplètes, absence de matériel de sécurité à bord, faible nombre de moyens sur zone, géographie du littoral guyanais limitant l'accessibilité de certaines zones par des moyens terrestres et nautiques. Les moyens aériens, notamment Dragon 973 et les Forces Armées en Guyane, sont donc fortement sollicités.
- Après un pic en 2024, le nombre d'opérations d'aide médicale en mer a légèrement baissé en 2025 pour retrouver un niveau similaire à 2023. Malgré cela, ce type d'opérations pèse lourd dans l'activité opérationnelle et le CROSS ne constate pas de réels progrès par rapport à ses conclusions de l'année dernière. Cet état de fait est partagé par les partenaires de la zone Antilles : les United States Coast Guard et les Dutch Caribbean Coast Guard, avec qui le CROSS AG a signé en 2023 un mémorandum d'entente, relèvent les mêmes comportements "opportunistes" des compagnies de croisière évoqués p.10.
- La responsabilité internationale du CROSS AG est un enjeu majeur. Elle est une réalité d'abord de part son rôle de SPOC de zone et de pavillon. Elle est également visible à deux niveaux :
 - Dans la SRR du CROSS Antilles-Guyane, les échanges opérationnels avec les postes d'alertes centraux de la zone sont quotidiens. Maintenir la bonne connaissance de la zone et des moyens des partenaires est donc un enjeu de court terme permettant de dénouer de nombreuses situations complexes.
 - Au niveau de la zone Caraïbes, le CROSS AG est amené à participer régulièrement à des séminaires sur les thématiques spécifiques du SAR maritime et aéronautique. En particulier, le British Overseas Territories SAR Workshop, organisé chaque année en février par la Maritime & Coast Guard Agency, est devenu un rendez-vous incontournable.

2 - Surveillance maritime

La surveillance de la navigation maritime, a pour objectif de prévenir les accidents et d'assurer la protection de l'environnement marin. Elle s'exerce sur les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 UMS, quel que soit leur pavillon, dans les eaux sous souveraineté (eaux intérieures ou mer territoriale), mais également sous juridiction (zone économique exclusive) et responsabilité françaises (SRR).

Au titre de cette mission, le CROSS AG dispose de deux grands rôles :

- **Suivi du trafic maritime** – il recueille et exploite toute information utile 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. C'est également à ce titre qu'il instruit et autorise les demandes de mouillage.
- **Assistance maritime** – il réalise le suivi des situations à risque détectées ou signalées par les navires impliqués.

Le CROSS exerce cette mission sous l'autorité opérationnelle des délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer aux Antilles et en Guyane. Le directeur du CROSS est leur représentant permanent. Dans cette fonction, le CROSS est identifié comme « french west indies trafic ».

2.1 Spécificités réglementaires de la zone

Dans la zone maritime Antilles, **l'arrêté « SURNAV » du 18 décembre 2017** régit 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 ») ;
- transiter à une certaine distance de la côte, notamment à plus de 2 milles nautiques de la côte pour les navires à passagers et 7 milles nautiques pour les navires transportant des marchandises dangereuses ;
- 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) ;

L'arrêté « mouillage » du 22 novembre 2018 organise le mouillage le long du littoral de la Martinique et créer notamment 18 zones de mouillage en dehors desquelles le mouillage des navires de plus de 50 mètres est interdit.

L'arrêté « mouillage » du 18 décembre 2024 (entré en vigueur au 1^{er} juin 2025) régit le mouillage de l'ensemble des navires de plus de 50 mètres le long du littoral des îles de la Guadeloupe, créant 9 zones dédiées. Sa mise en œuvre a amené à une augmentation sensible du nombre de demandes de mouillages suivi par le CROSS. Le mouillage dans les îles du Nord (Saint-Martin et Saint-Barthélemy) n'est, à ce jour, pas organisé.

Dans la zone maritime Guyane, **l'arrêté du 22 novembre 2018** régit la navigation. Les dispositions qu'il contient sont similaires à celles applicables aux Antilles. Il contient aussi des dispositions réglementant le mouillage et créer 7 zones dédiées.

2 - Surveillance maritime

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. Un long travail de révision débuté fin 2024 devrait s'achever à l'été 2026 et permettre une révision de l'arrêté « mouillage » de Guyane. De même, un important travail a été réalisé en lien avec la direction de la mer de la Guadeloupe et les acteurs maritimes locaux en vue de mettre en œuvre l'arrêté « mouillage » pour la Guadeloupe de manière concertée et harmonisée.

2.2 Synthèse générale de l'activité opérationnelle SURNAV



2682

MESSAGES "SURNAV" ENVOYÉS

par le CROSS AG via l'application Trafic 2000.

1388

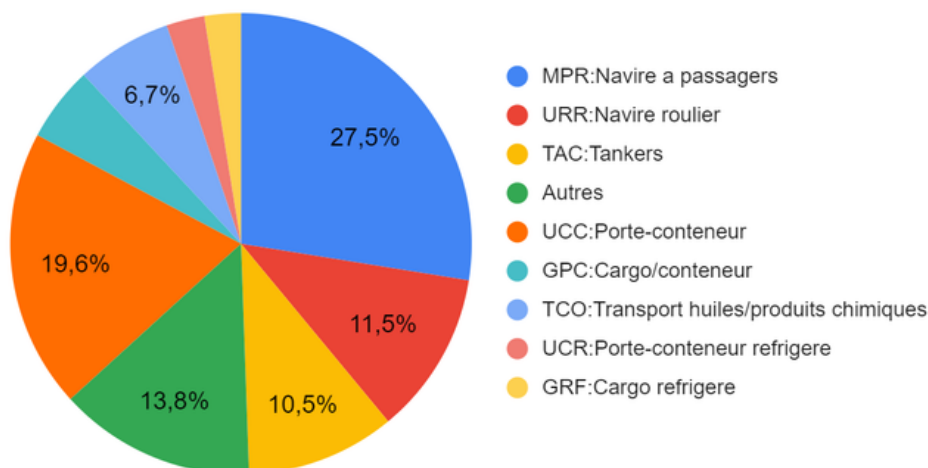
MESSAGES "SURNAV"

ont concerné des navires à destination d'un port français.

15 MAS-OMI

POUR L'ANNÉE 2025

Répartition du trafic maritime par type de navire



2 - Surveillance maritime

2.3 Suivi du trafic maritime

2.3.1 La veille

Le CROSS AG assure une veille attentive grâce aux différents outils mis à sa disposition. La veille est réalisée 24h/24 et 7j/7 par le personnel de quart. Le recrutement d'un réserviste présent en heures ouvrables pour appuyer le personnel a été réalisé en 2025.

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

SEG (SafeSeaNet Ecosystem Graphical User Interface)

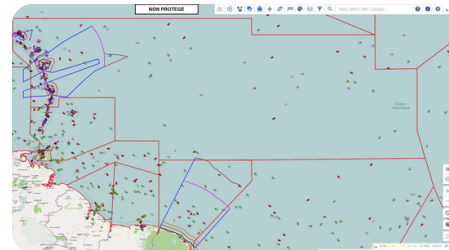
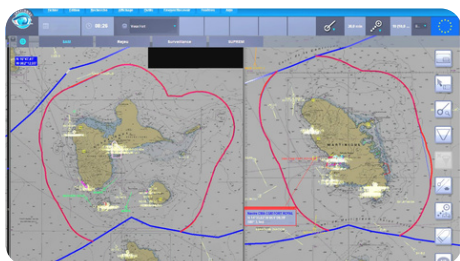
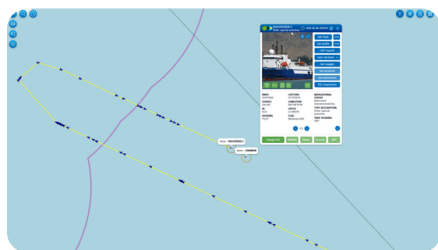
Interface web commune de l'agence européenne de sécurité maritime (AESM/EMSA) permettant notamment au CROSS AG de suivre via la donnée AIS l'ensemble de la navigation maritime dans sa zone de compétence.

SPATIONAV

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

ANAIS

Outil étatique adapté aux acteurs du monde maritime comprenant une cartographie complétée d'un ensemble de données (pistes AIS des navires, différents fonds de cartes, zones maritimes etc).

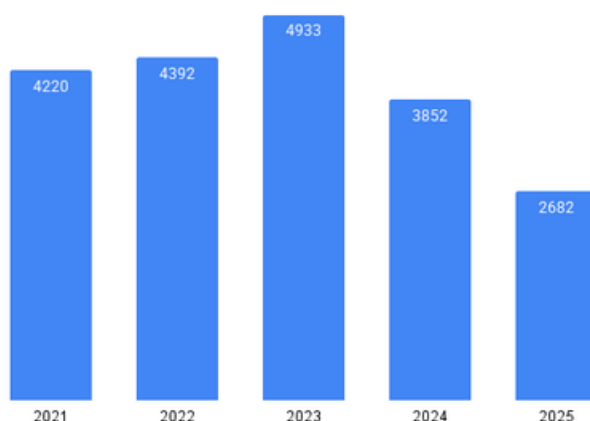


2 - Surveillance maritime

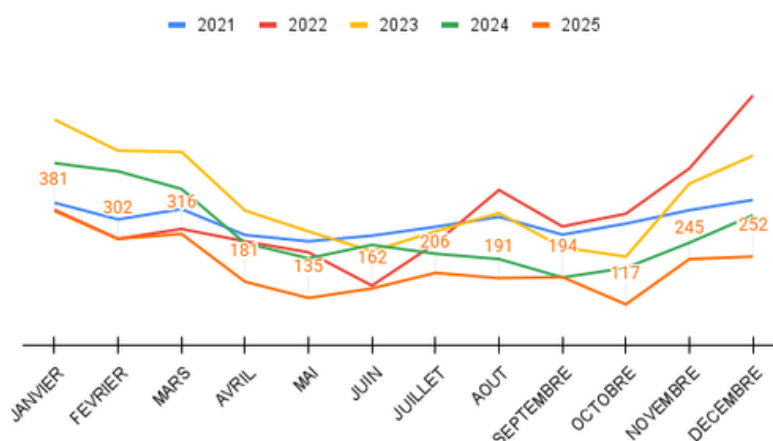
2.3.2 Traitement des déclarations obligatoires

En 2025, le CROSS AG a enregistré **2682 messages « SURNAV, MOUVINF »**, une baisse de 30 % par rapport aux 3852 messages de l'année précédente. Le pic d'enregistrement du nombre de messages peut être corrélé avec la saison des croisières aux Antilles, globalement de novembre à mars.

La baisse globale du nombre de messages « SURNAV, MOUVINF » a plusieurs explications possibles. Tout d'abord, les navires en transit dans les Antilles doivent passer dans les eaux territoriales de plusieurs États et tendent à envoyer des messages SURNAV par prévention, sans forcément transiter par les eaux françaises. La montée en compétence du personnel et une meilleure analyse des messages a permis de rejeter ceux qui n'étaient pas pertinents. Il est également possible que certains navires évitent les eaux françaises pour ne pas se voir appliquer certaines réglementations ou restrictions.



Evolution mensuelle du nombre de message SURNAV & MOUVINF

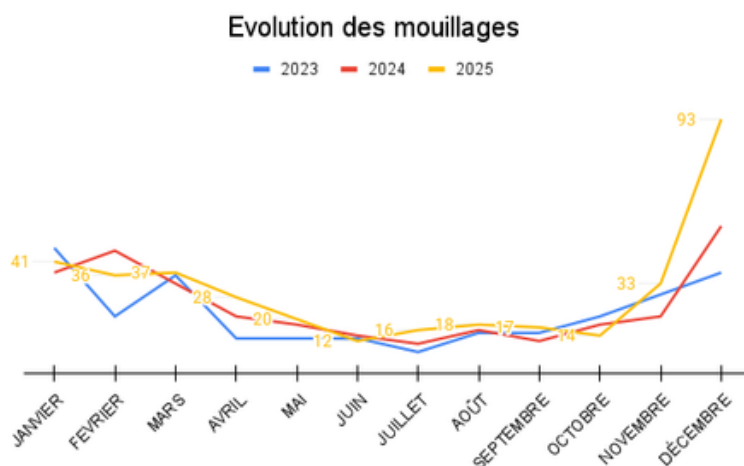


2 - Surveillance maritime

2.3.3 Gestion des demandes de mouillage

En 2025, **365 demandes de mouillage** ont été traitées, soit une **augmentation de 17%** par rapport à 2024. Cette évolution marquée est en grande partie due à l'entrée en vigueur du nouvel arrêté réglementant le mouillage sur le littoral de la Guadeloupe (63 demandes).

142 navires ont effectivement mouillé en zone maritime Guyane, 181 navires en zone Antilles. Ces chiffres évolueront fortement en 2026 et 2027 du fait de la comptabilisation des mouillages en Guadeloupe sur l'ensemble de l'année. Pour la zone Antilles, les mouillages en dehors des zones régulées par les autorités portuaires concernent principalement les navires de croisière et la grande plaisance, hors période cyclonique.



2.3.4 Liste des pavillons ayant des intérêts dans la zone

Les navires de 33 pavillons différents ont transité dans la zone de responsabilité du CROSS AG.

Le pavillon français occupe toujours la troisième place de ce classement malgré un léger recul. Ce maintien s'explique notamment du fait de la desserte régulière des porte-conteneurs aux Antilles et en Guyane.

Les suivants sont des acteurs plus locaux, respectivement :

6 % pour Saint-Vincent et les Grenadines, et 2 % pour Antigua et Barbuda.

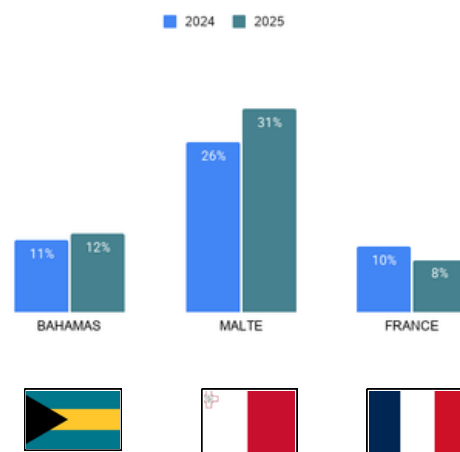
Les types de navires varient en fonction du pavillon :

Malte - 31 % - fort pourcentage de navires à passagers, portes-conteneurs, transports d'hydrocarbures ;

Bahamas - 12 % - fort pourcentage de navires à passagers et cargos réfrigérés ;

France - 8 % - fort pourcentage de rouliers et porte-conteneurs.

PRINCIPAUX PAVILLONS



2 - Surveillance maritime

2.4 Service d'assistance maritime (MAS)

Le service d'assistance maritime a pour objet le suivi des situations à risque détectées ou rapportées au CROSS ou signalées directement par les navires impliqués et l'établissement d'une liaison entre le capitaine et les autorités françaises.

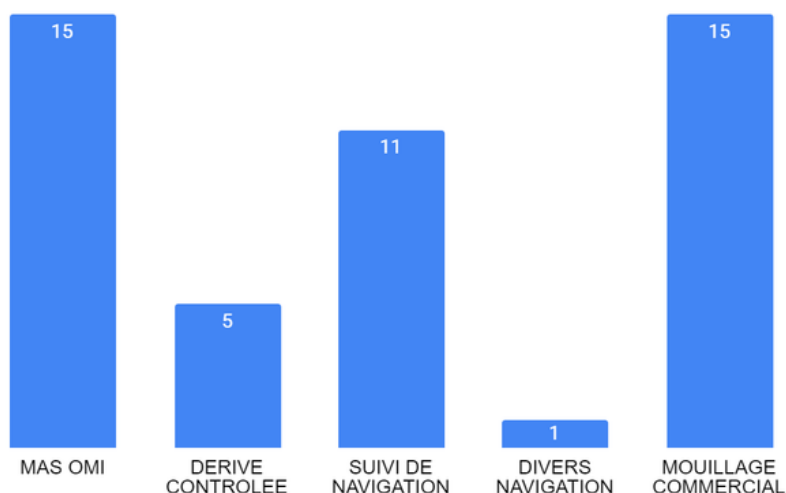
2.4.1 Évènements de navigation

En 2025, **47 opérations** ont été enregistrées au titre de la navigation. Une **baisse de 13 %** par rapport à 2024 qui s'explique en partie par la clarification de la doctrine de classification des opérations MAS OMI, ainsi que la doctrine d'enregistrement des mouillages. En outre, il convient de noter que le logiciel de traitement des événements de navigation a changé en cours d'année avec la mise en œuvre du module surveillance de la navigation du logiciel SEAMIS.

Ces opérations, spécifiques aux navires supérieurs à 300 UMS, ont nécessité une attention particulière du CROSS AG sans nécessairement faire l'objet d'une intervention d'un tiers.

A noter, dans les mouillages traités au point 2.3.3, ne sont comptabilisés que les mouillages dits "commerciaux" ou liés à l'exploitation des navires : relèves d'équipage, avitaillement, chargement ou déchargement de yachts, etc. Les mouillages dits commerciaux sont principalement des chargement ou déchargement de yachts qui suivent le cycle des saisons.

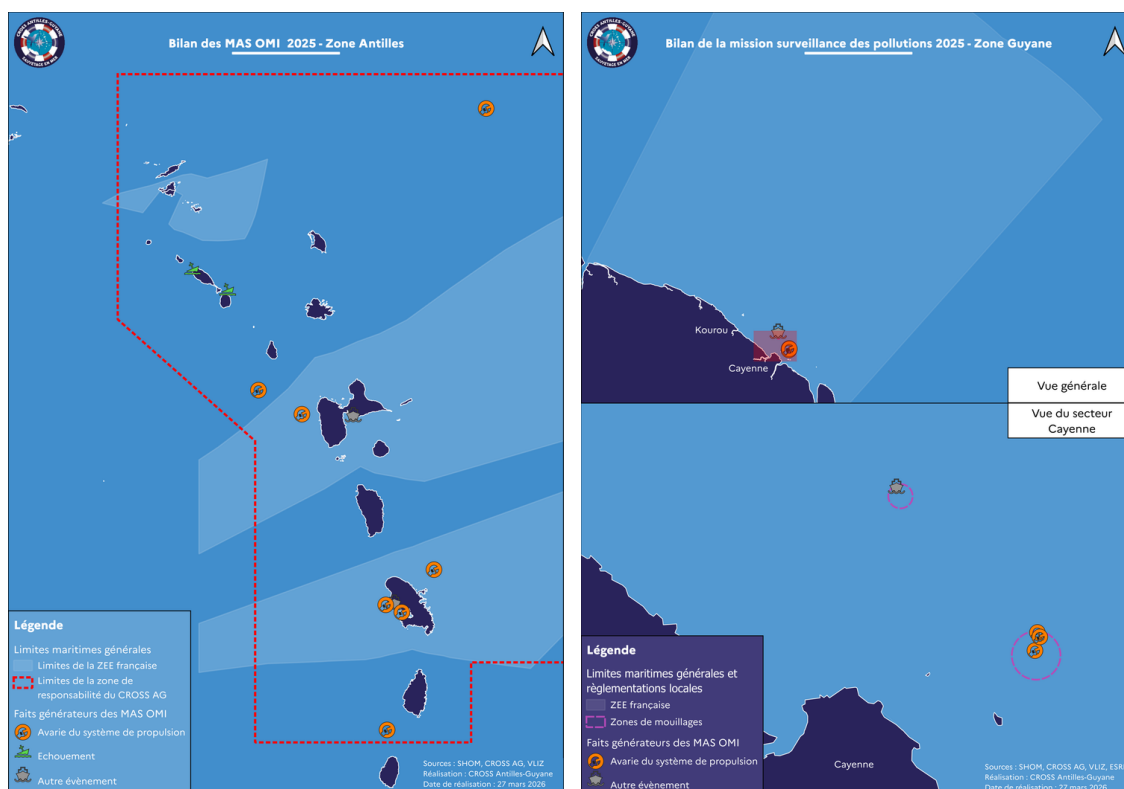
Répartition des opérations NAVIGATION en 2025



2 - Surveillance maritime

2.4.2 Analyse des événements de type MAS OMI

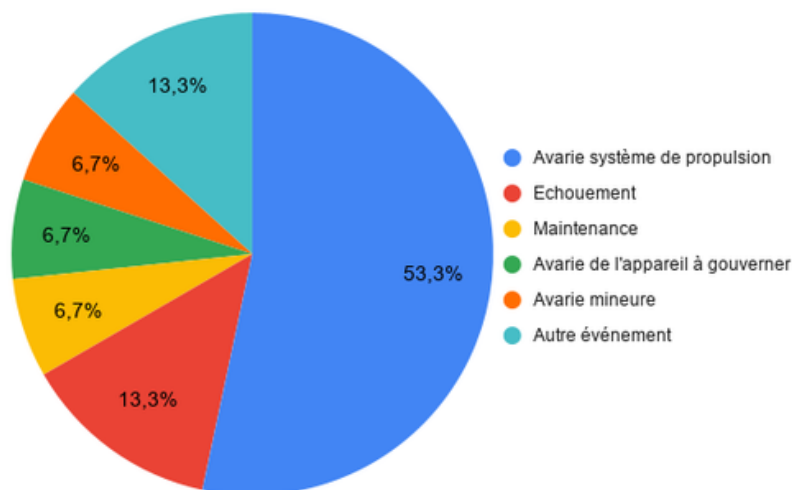
En 2025, le CROSS AG a traité **15 opérations “MAS OMI”**, soit une **augmentation de 400%** par rapport à 2024.



Le CROSS a été majoritairement informé par le bord de la situation. Cependant, l'information a pu être transmise par l'agent maritime, l'armateur ou un CAP.

L'élément déclencheur a été dans 53,3 % des cas un problème de propulsion. La grande majorité des opérations n'ont pas nécessité d'intervention particulière de la part du CROSS, si ce n'est un suivi de situation. Une équipe d'évaluation et d'intervention a été déployée en Martinique avec mise en œuvre d'office de moyens (voir infra 2.6.1) et deux engagements de remorqueurs via un CAP ont été réalisés. Deux navires ont fait l'objet de trois opérations chacun dans l'année.

2 - Surveillance maritime



2.5 Synthèses sur les contrevenants

En 2025, les navires en non-conformité ont fait l'objet de rappels à l'ordre, et aucun procès-verbal n'a été dressé par le CROSS AG.

2.6 Fait marquants

2.6.1 - Assistance à un navire en difficulté - Opération marquante – AG 2025 MIC 0013 – CHL Venus - 14/07 au 22/07/2025

Le CROSS a constaté la présence d'un navire mouillé sans autorisation dans les eaux territoriales française, au large de la Martinique. Après interrogation du navire, celui-ci a déclaré être en avarie et en cours de réparation. Une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) a été déployée. A la suite de son analyse, il a été demandé au navire de s'adjoindre les services d'un remorqueur à l'issue des réparations pour quitter les eaux territoriales.

Contre toute attente le navire a tenté de quitter le mouillage avant la fin des réparations. Il a alors été mis en demeure de se conformer aux prescriptions transmises par le CROSS et le bureau action de l'État en mer.

Face à l'absence de réponse de l'amateur, le préfet, délégué du gouvernement pour l'action de l'état en mer, a décidé d'agir d'office et a réquisitionné un remorqueur. Cette action a amené le commandant à être plus coopératif. Il est retourné au mouillage, a réparé et respecté par la suite les ordres de l'autorité maritime. Son départ s'est fait quelques jours plus tard sans encombre sous escorte d'un remorqueur engagé par l'armateur.

2 - Surveillance maritime

2.6.2 Navires à passagers

Sur la base des déclarations faites par les navires (messages « SURNAV ») pour l'année 2025, **343 navires à passagers ont fait escale dans des ports français**, soit une **diminution de 9 %** par rapport à 2024.

En 2025, ce sont **743 navires de croisières qui ont transité dans les eaux territoriales françaises** dont le CROSS AG assure la surveillance, soit une **diminution de 11 %** par rapport à 2024.

Sur la base des mêmes déclarations, **565 411 passagers de croisières et équipages** ont été déclarés dans les messages SURNAV comme étant à destination d'un port français en 2025. Ce chiffre est sujet à caution tant la qualité du remplissage de cet item était variable.

Bien qu'un grand nombre de navires de croisières transitent ou font escale dans les îles françaises, aucun navire de ce type n'a demandé une assistance de type MAS-OMI en 2025.

2.7 Conclusion bilan SURNAV

De manière globale, si le trafic maritime a diminué dans la zone au vu des messages SURNAV reçu, l'activité de la mission surveillance de la navigation n'a pas pour autant été réduite, elle a même augmenté.

Le nombre de détections et de suivi d'évènement de navigation a été plus conséquent et nécessité un travail accru parfois sur plusieurs jours, y compris pour appuyer les partenaires étrangers du CROSS.

La gestion des mouillages représente la majeure partie de la mission et nécessite toujours une forte mobilisation du personnel du CROSS, tant en matière de conception réglementaire et procédurale, que de mise en œuvre. Le traitement des demandes de mouillage a augmenté de 17 %, principalement du fait de l'entrée en vigueur de l'arrêté mouillage en Guadeloupe. Les demandes ont été essentiellement concentrées sur la saison des croisières avec un pic marqué en décembre-janvier, occasionnant de fortes surcharges de travail pour les opérateurs qui assurent également la mission sauvetage en mer. Le recrutement d'un opérateur surveillance de la navigation a été réalisé mais a un impact limité et ponctuel.

De manière globale, le CROSS Antilles-Guyane a atteint les limites de ses capacités en matière de surveillance de la navigation au vu de son armement et des capacités techniques actuelles.

3 - Surveillance des pollutions

3.1 Cadre réglementaire

L'**Instruction du premier ministre du 15 juin 2023 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes** charge le CROSS-AG de « coordonner, sous l'autorité du représentant de l'Etat en mer et du parquet, les interventions de prévention, de recherche et de constatation des infractions [relatives aux pollutions en mer]. [...] A cette fin, il doit recueillir et centraliser toutes les informations relatives aux pollutions provoquées par les navires [...] ». »

Les **instructions permanentes « 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

45

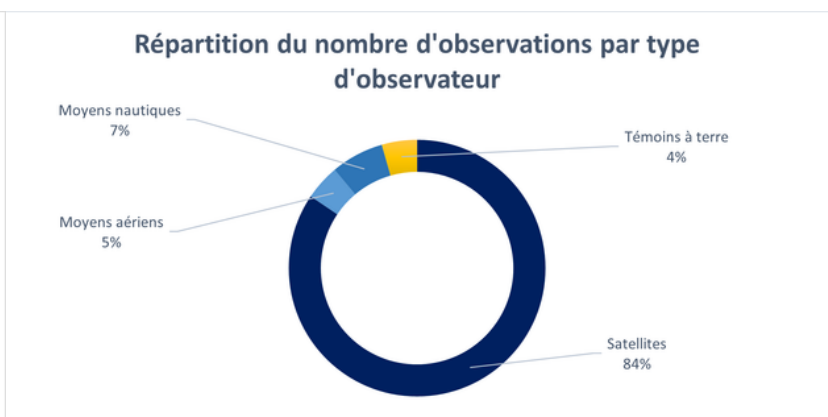
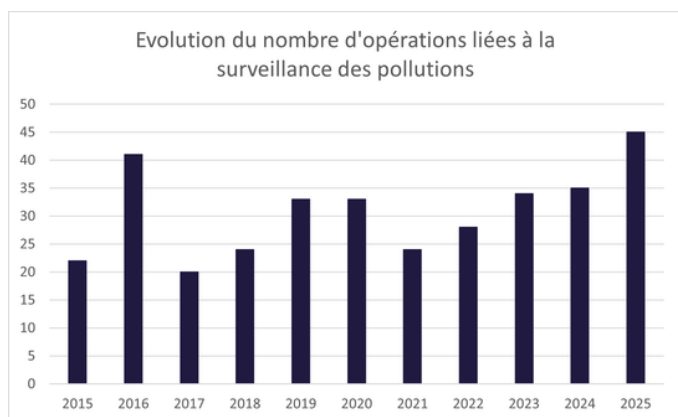
**SIGNALEMENTS DE
POSSIBLES POLLUTIONS
(34 EN 2024)**

dont 12 en dehors de la ZZE Française

84 %

**SONT DES CLICHÉS
“CLEANSEANET”**

détections satellitaires par l'EMSA



3 - Surveillance des pollutions

La majorité des signalements proviennent des rapports de passages satellitaires “CleanSeaNet”, le service européen de détection satellitaire de l’Agence européenne pour la sécurité maritime (European Maritime Safety Agency - EMSA). En 2025, le CROSS AG a reçu **175 rapports relevant 38 détections de possibles pollutions**.

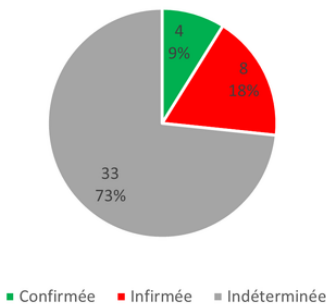
Dans ses attributions, le CROSS AG a notamment pour mission d’engager des moyens afin d’enquêter sur les signalements rapportés et de constater, le cas échéant, une pollution ; étant entendu que seuls des observateurs habilités peuvent constater la réalité d’une pollution et en établir les caractéristiques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

Nombre et classification des signalements

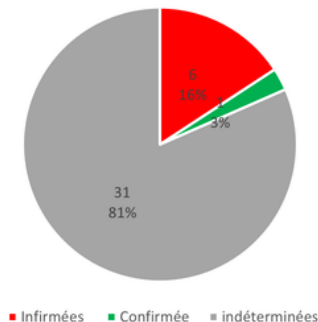
Classification	2021	2022	2023	2024	2025
Confirmées	6	11	4	3	4
Infirmées	4	3	6	5	8
Indéterminées	14	14	23	26	33
Total	24	28	33	34	45

Sur les **45** signalements rapportés au CROSS AG en 2025, des moyens ont pu être engagés sur **12** d’entre eux : **4** pollutions ont ainsi été confirmées et **8** infirmées. En outre, parmi les 38 détections satellitaires rapportées, 6 ont pu être infirmée et une confirmée. Seules deux opérations ont concerné des eaux usées et des sargasses (confirmé visuellement), le reste est classifié comme étant par défaut des hydrocarbures.

Observations infirmées ou confirmées



Observations infirmées ou confirmées (Satellites)

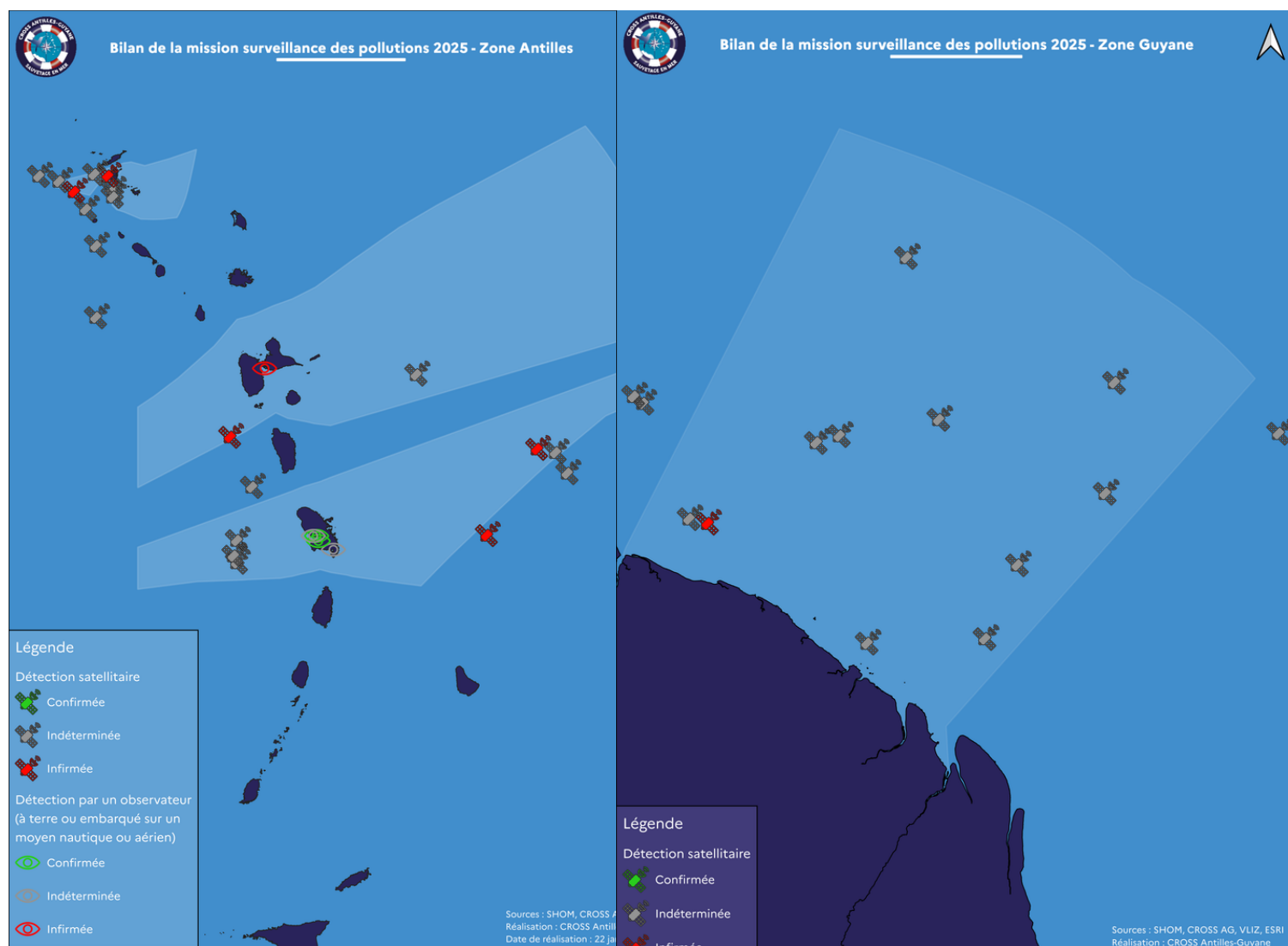


3 - Surveillance des pollutions

3.3 Bilan géographique des observations

3.3.1 Vue générale des pollutions

Certaines détections satellites couvrent des surfaces dépassant les eaux sous juridiction française. Dans ce cas, le CROSS AG relaie les informations vers certains États côtiers, sur décision de l'officier de permanence. Les cartes ci-après donnent une illustration générale des lieux de détections des pollutions



3 - Surveillance des pollutions

3.3.2 Zone maritime Antilles

En Martinique, **14** pollutions (contre 4 en 2024) ont été signalées, dont 3 ont été confirmées et 3 infirmées.

En Guadeloupe, **4** pollutions ont été signalées (contre 7 en 2024); aucune pollution n'a pu être confirmée, cependant 2 ont été infirmées. Dans les Îles du Nord, 4 pollutions ont été signalées dont 2 ont été infirmées.

3.3.3 Zone maritime Guyane

En Guyane, **11** pollutions ont été signalées (contre 5 en 2024), uniquement par des détections satellitaires.

Sur l'ensemble des pollutions rapportées, une seule a été infirmée. Cela peut s'expliquer en partie par le manque de disponibilité des moyens, mais surtout par la distance à la côte du signalement (plusieurs centaines de nautiques), compliquant toute vérification.

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 où un moyen a été dépêché se répartissent en deux catégories :

- **Des pollutions par hydrocarbures légers (gasoil, kérosène) de faible ampleur en zone côtière**, généralement liées à des accidents ou d'origine tellurique. 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 sont généralement détectées au large et ne pouvant pas forcément systématiquement être confirmées par un agent habilité.

A noter que pour l'année 2025, sur 45 signalements de pollution, 12 événements se trouvaient hors ZEE française, tous signalés par satellite.

4 - Renseignements de sécurité maritime

4.1 Bilan général

Le CROSS AG diffuse tous les jours **quatre Bulletins Météorologiques Côtiers (BMC)** émis par les services de **Météo France sur ses émetteurs VHF**, 10 dans l'arc antillais et 5 en Guyane. Pour la zone large des Antilles, le CROSS AG diffuse **deux bulletins quotidiens via son émetteur MF/HF**.

Il diffuse également des bulletins météorologiques spéciaux (**BMS**) lorsque le vent atteint ou dépasse la force de 7 Beaufort.

Chaque émission de bulletin météorologique est suivie de la diffusion des avis urgents aux navigateurs (**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 « **SECURITE** », d'information générale des navigateurs.

En 2025 la plateforme **PING** vient compléter les diffusions VHF du CROSS AG en permettant aux navigateurs des Antilles et de la Guyane de consulter et de visualiser sur une carte tous les AVURNAV en vigueur. L'instruction permanente relative aux renseignements de sécurité maritime de Guyane a d'ailleurs été mise à jour pour intégrer PING comme solution officielle de diffusion des RSM en Guyane.

4.2 Nombre de bulletins diffusés en 2025

2920

BMC DIFFUSES

147

BMS DIFFUSES

- Martinique : 50 BMS côtier
 - Guadeloupe : 37 BMS côtier
 - IDN : 39 BMS côtier
 - Guyane : 0 BMS côtier
- 21 BMS LARGE**

301

AVURNAV DIFFUSES

+44% par rapport à 2024

- Antilles : 199
- Guyane: 102

Annexes

Exercice SAR

L'année 2025 a été marquée par l'organisation et le déroulement de l'exercice SAMAR "Pélican 2025" le 26 et le 27 mai, sur le scénario d'un crash d'avion de ligne en baie de Saint-Pierre en Martinique. "Pélican 2025" était le premier exercice ORSEC de niveau 3 organisé dans les Antilles depuis 2022.

Cet exercice d'ampleur a impliqué près de 400 personnes, 5 aéronefs et 9 moyens nautiques issus de différentes administrations et centres opérationnels : centre opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (CROSS-AG), service de la navigation aérienne Antilles-Guyane (SNA-AG), état-major interministériel de zone Antilles (EMIZA), service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC), centre opérationnel régional de gendarmerie de Martinique (CORG), centre opérationnel des douanes maritime et terrestre (COD-MT), société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Forces armées aux Antilles (FAA) dont le centre opérationnel des FAA (CENTOPS FAA), régiment du service militaire adapté (RSMA) de Martinique, escouade de réserve côtière (ERC), service de santé des armées (SSA), ainsi que le SAMU et les unités des administrations de la fonction garde-côtes.



Exercices POLMAR

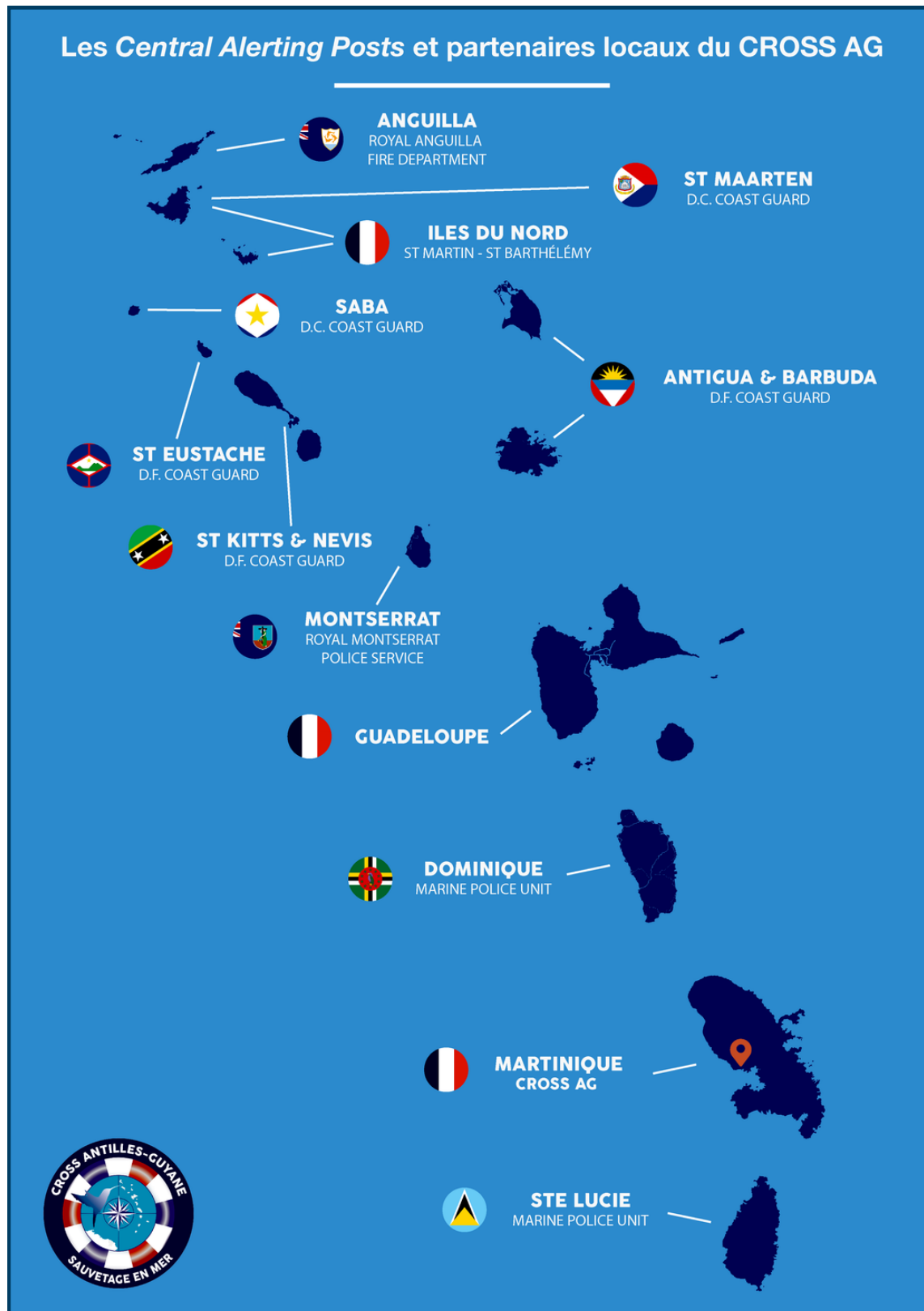
En 2025, le CROSS Antilles Guyane a participé à 3 exercices POLMAR, deux réalisés en zone Antilles (Martinique et Saint-Martin) et un en zone Guyane.

Ces trois exercices d'ampleur différentes ont permis de tester l'efficacité des dispositifs ORSEC POLMAR locaux impliquant la coordination d'une pluralité d'administrations.

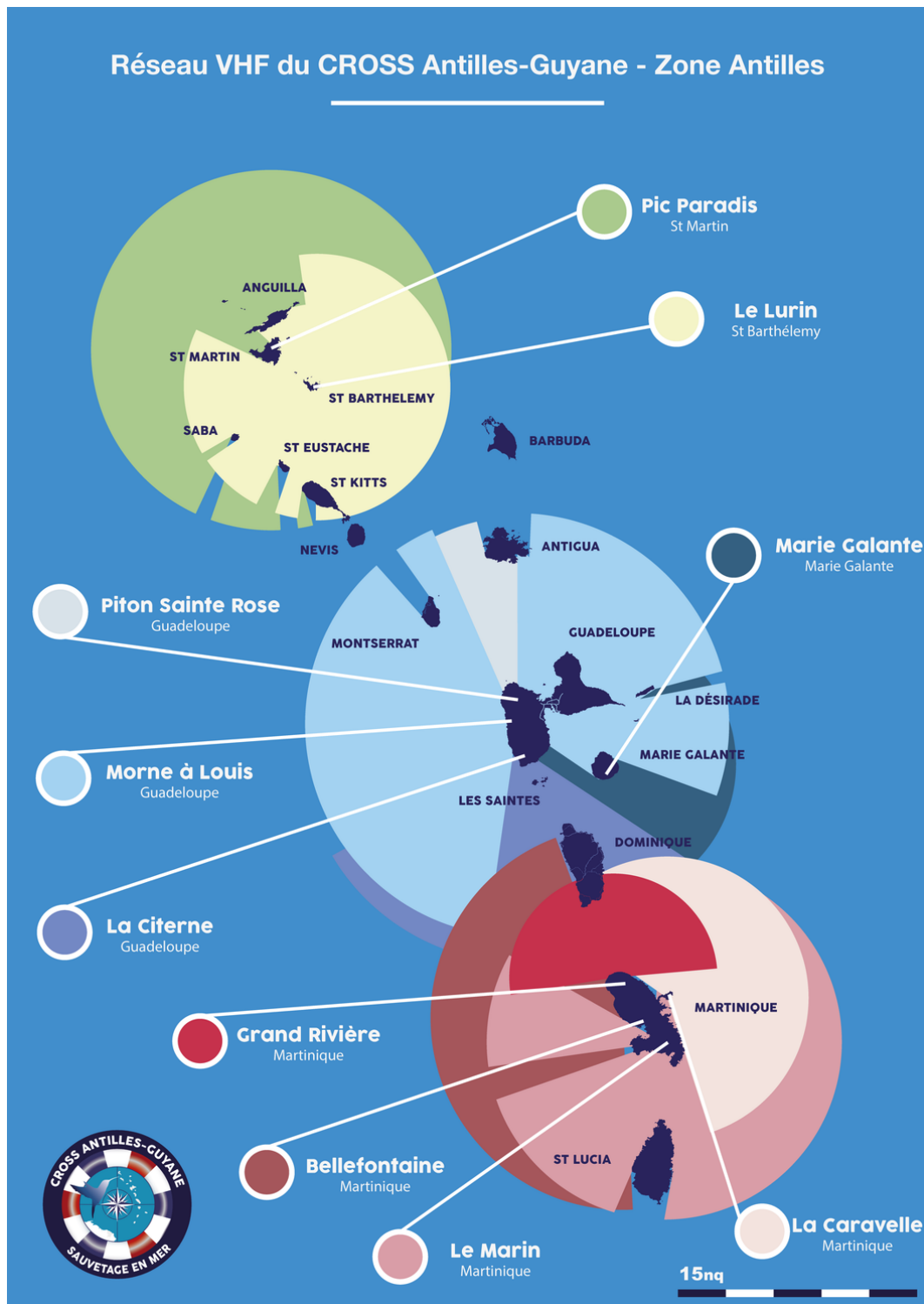
Le CROSS a pu entraîner ses équipes, vérifier l'appropriation des spécifications techniques et procédurales propres à chaque zone, permettant d'accroître sa réactivité et ses capacités à faire face à un évènement d'ampleur.

Les retours d'expérience ont été riches d'enseignement pour l'ensemble des participants.

Annexes

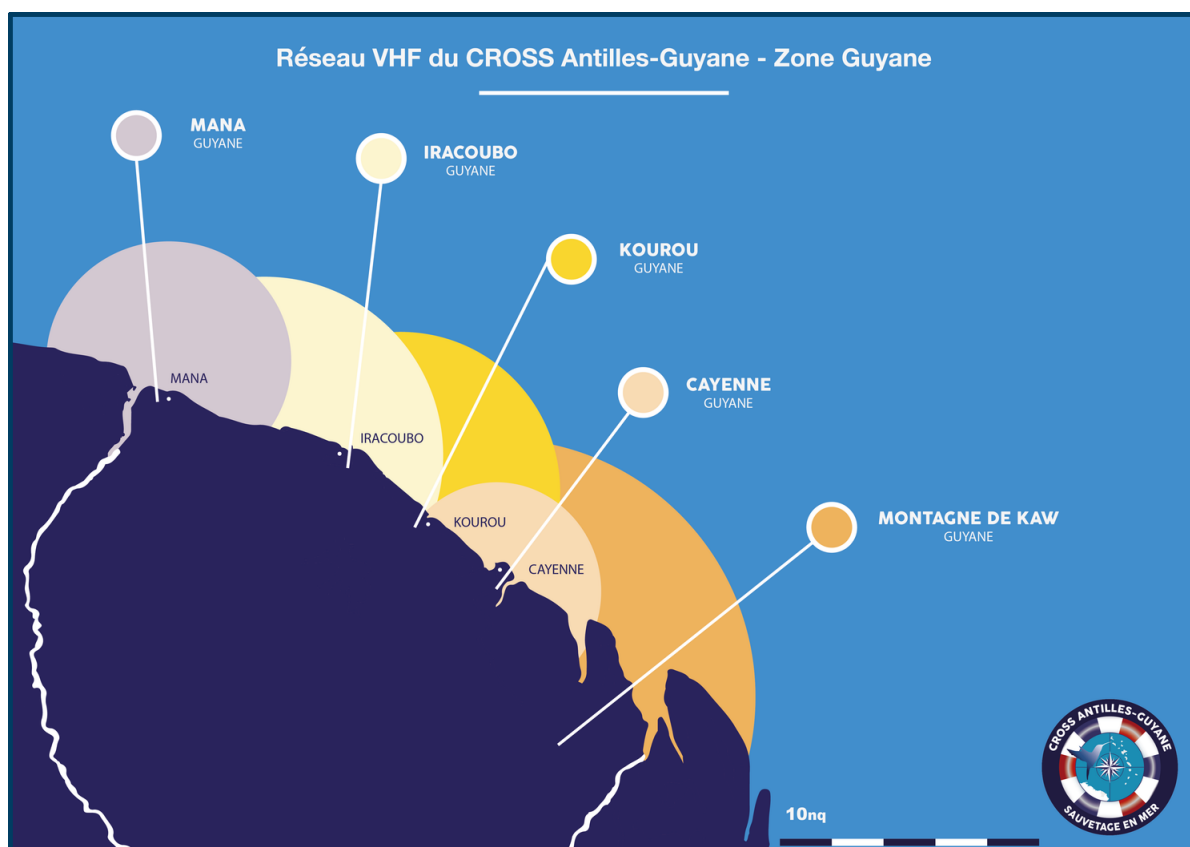


Annexes



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).

