

Direction des Affaires
Maritimes

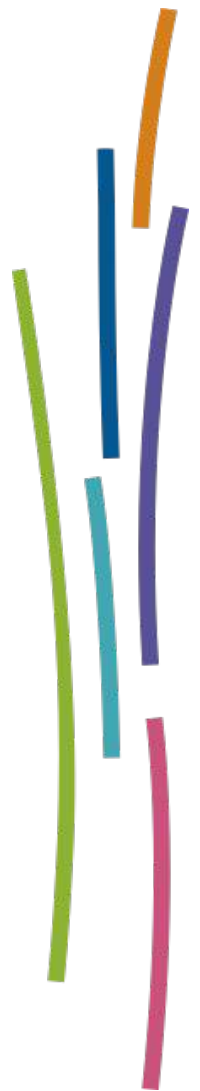
Direction de la mer de
la Martinique

CROSS Antilles-
Guyane

Bilan d'activité année 2016

CROSS Antilles-Guyane

Février 2017



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	21/02/17	

Affaire suivie par

Édouard PERRIER - CROSS Antilles-Guyane
Tél. : 05 96 70 92 92
Courriel : antilles@mrcfr.eu

Rédacteurs

Alex GENICOT
Cyrille CHAPRON

Relecteurs

Constance FABRE
Édouard PERRIER

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION.....	5
2 - RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER.....	6
2.1 - Synthèse de l'année.....	6
2.1.1 - Zone de responsabilité du Délégué du Gouvernement pour l'action de l'État (DDG AEM) en mer aux Antilles (<i>inclut les opérations hors SRR ou position inconnue</i>).....	6
2.1.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.....	7
2.1.3 - Répartition globale par événement et sur l'année.....	7
2.2 - Bilan humain.....	9
2.2.1 - Zone de responsabilité du DDG AEM aux Antilles.....	10
2.2.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.....	13
2.3 - Bilan par activité.....	15
2.3.1 - Mode de réception des alertes – Toutes zones de responsabilité.....	15
2.3.1.1 - Répartition des modes d'alertes.....	15
2.3.1.2 - Cas particulier des alertes COSPAS-SARSAT.....	16
2.3.1.2.1 - SPOC de zone et de pavillon.....	17
2.3.1.2.2 - Fausses alertes et incertitudes.....	18
2.3.1.2.3 - Répartition des types de balises de détresse.....	19
2.3.1.2.4 - Répartition par mobile impliqués.....	19
2.3.2 - Bilan par activité en zone de responsabilité du DDG AEM Antilles.....	20
2.3.2.1 - Personnes impliquées par types d'activités.....	20
2.3.2.2 - Emploi des moyens de sauvetage.....	21
2.3.2.2.1 - Moyens aériens.....	21
2.3.2.2.2 - Moyens nautiques.....	22
2.3.2.2.3 - Moyens terrestres.....	23
2.3.3 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.....	24
2.3.3.1 - Personnes impliquées par type d'activités.....	24
2.3.3.2 - Emploi des moyens de sauvetage.....	25
2.3.3.2.1 - Moyens aériens.....	25
2.3.3.2.2 - Moyens nautiques.....	26
2.3.3.2.3 - Moyens terrestres.....	27
2.4 - Répartition géographique des opérations.....	28
2.5 - Quelques faits marquants.....	29
2.6 - Conclusion du bilan SAR.....	30
3 - SUIVI DU TRAFIC MARITIME COMMERCIAL.....	31
3.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques.....	31
3.2 - Surveillance du trafic commercial dans les eaux territoriales.....	31
3.2.1 - Signalement des navires.....	31
3.2.1.1 - Messages SURNAV.....	32
3.2.1.2 - Messages MOUVINF.....	32
3.2.1.3 - Répartition par pavillon.....	33
3.2.1.4 - Répartition par type de navires.....	33
3.2.2 - Navires en avarie.....	34
3.2.3 - Navires en infraction.....	34
3.3 - Fait marquant.....	34
3.4 - Conclusion du bilan « trafic maritime » et enjeux pour 2017.....	35
4 - DÉTECTION ET RÉPRESSION DES POLLUTIONS MARITIMES.....	36
4.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques.....	36
4.2 - Nature des pollutions et classification.....	36
4.3 - Répartition géographique.....	38

4.3.1 - Guyane.....	38
4.3.2 - Martinique.....	39
4.3.3 - Guadeloupe.....	40
4.3.4 - Île du Nord.....	41
4.4 - Origine du signalement.....	42
4.5 - Conclusion du bilan pollution.....	42
5 - SURVEILLANCE DES PÊCHES MARITIMES.....	43
5.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques.....	43
5.2 - Bilan global des contrôles.....	43
5.3 - Répartition par zone.....	44
5.3.1 - Direction de la mer de la Martinique.....	44
5.3.2 - Direction de la mer de la Guadeloupe.....	46
5.3.3 - DM de la Guyane.....	49
5.4 - Conclusion du bilan pêche.....	52
6 - RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME.....	53
6.1 - Diffusion météorologique.....	53
6.2 - Information nautique.....	54
7 - SURVEILLANCE DU MILIEU MARIN.....	55
7.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques.....	55
7.2 - Synthèse de l'année et répartition géographique.....	55
7.2.1 - Martinique	55
7.2.2 - Guadeloupe – Iles du Nord.....	57
7.2.3 - Guyane	58
7.3 - Conclusion et enjeux pour 2017.....	59
8- CONCLUSION.....	60

1 - INTRODUCTION

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage aux Antilles et en Guyane (CROSS AG) est le service d'urgence chargé de la **sécurité civile maritime et de la sauvegarde de la vie humaine en mer** dans les petites Antilles, en Guyane et dans une vaste zone de responsabilité en Atlantique et en mer des Antilles.

Créé en 2001 par décision ministérielle, le CROSS AG a eu 15 ans en 2016. Il est progressivement devenu un centre de plein exercice pour relever les importants défis maritimes de sa zone de compétence. **L'armement en officiers est toutefois passé de 5 à 4 en 2016** alors que le CROSS AG dépassait la barre symbolique du **millier d'opérations de sauvetage et d'assistance**. L'adéquation entre les missions confiées au CROSS et les moyens qui lui sont dévolus devra être ré-étudiée au regard des évolutions récentes de l'activité touristique et nautique aux Antilles.

Le CROSS intervient en effet dans une zone présentant des enjeux majeurs de sécurité maritime. Elle est le lieu d'activités intenses de plaisance et de trafic commercial, notamment pour la croisière. L'arc caribéen accueille un tiers du trafic mondial de croisière et la croissance de ce secteur ne faiblit pas. Cette fréquentation représente en haute saison pour le CROSS la **présence simultanée dans sa zone de compétence de 35 000 à 50 000 passagers** soit l'équivalent de la population recensée de villes comme Creil, Saint Laurent du Maroni ou Le Lamentin. Par ailleurs, les armements de croisière utilisent l'excellence de l'aide médicale en mer française comme argument commercial.

L'extraordinaire richesse du milieu marin, tant dans l'arc antillais qu'au large de la côte guyanaise recelant des ressources halieutiques, et potentiellement minières, importantes, nécessite des actions de prévention, de **contrôle et de surveillance** de la part du CROSS AG.

2 opérations sur 3 au CROSS AG **sont des opérations de recherches et de sauvetage** plaçant ce centre au 3ème rang national sur la mission « cœur de métier ». Devant l'importance de cet enjeu, et pour capitaliser les efforts fournis sur l'ensemble des missions les années précédentes, un corpus documentaire complet a été établi en 2015. Il a servi de fondement aux **processus d'amélioration de la qualité** du service rendu mis en œuvre en 2016. Un audit du système par le responsable Qualité de la direction des affaires maritimes est programmé pour 2017 afin d'évaluer à quelle échéance le CROSS AG pourrait bénéficier d'une certification ISO 9001 à l'instar des CROSS de l'Hexagone.

Le CROSS AG a mené d'**importants projets de modernisation** en 2016 (extension du réseau VHF en Guyane, migration de Spationav V2,...). Entièrement rénové depuis 2014 et disposant de matériels neufs ou entretenus et disponibles, le CROSS présente un **niveau technique très satisfaisant** sans toutefois être encore doté de modules de réception des appels sélectifs numériques.

Son point perfectible majeur réside dans la gestion des compétences et des emplois : le non-remplacement d'un officier parti en juillet 2016 pèse sur son bilan annuel en terme de qualité de service dans les missions de surveillance.

AC2AM Edouard PERRIER

2 - RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER

2.1 - Synthèse de l'année

Quatre classifications différentes sont possibles pour les opérations coordonnées par le CROSS AG :

- SAR: toutes opérations de sauvetage (notion de vie humaine en danger) ;
- MAS: toutes opérations d'assistance (notion d'avarie matérielle sans danger immédiat pour la vie humaine) ;
- SUR: toutes opérations liées à la sûreté des navires ;
- DIV: tout autre élément qui ne peut être classé précédemment.

Enfin, une cinquième classification fait mention des opérations non coordonnées (NC) par le CROSS AG mais ayant fait l'objet d'un suivi voire d'actions pour le compte d'un autre centre opérationnel. Cette dernière catégorie a vu son champ étendu fin 2015 de façon à permettre une meilleure traçabilité du concours que le CROSS peut apporter à d'autres centres lors d'opérations qu'il ne dirige pas.

Un système de contrôle de la classification des opérations a été mis en place de façon à s'assurer de l'homogénéité des statistiques présentées. Le CROSS AG a par ailleurs produit une étude visant à harmoniser le traitement statistique des opérations entre les CROSS via l'outil informatique SECMAR WEB.

2.1.1 - Zone de responsabilité du Délégué du Gouvernement pour l'action de l'État (DDG AEM) en mer aux Antilles (inclut les opérations hors SRR ou position inconnue)

		2014	2015	2016
Nombre de mains-courantes ouvertes		821	913	1242
dont	Opérations de sauvetage (SAR)	534	556	657
	Opérations d'assistance (MAS)	138	191	228
	Opérations de sûreté (SUR)	3	2	5
	Opérations diverses (DIV)	140	108	112
	Opérations non coordonnées par le CROSS AG	6	56	240

Le nombre d'affaires est en augmentation constante pour le CROSS AG. Cette année, l'augmentation est de 16 % pour les opérations SAR/MAS/DIV/SUR (+36% en incluant les opérations non coordonnées). Il faut relever surtout le nombre d'opérations de recherche et de sauvetage en augmentation de 17 % par rapport à 2015.

2.1.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane

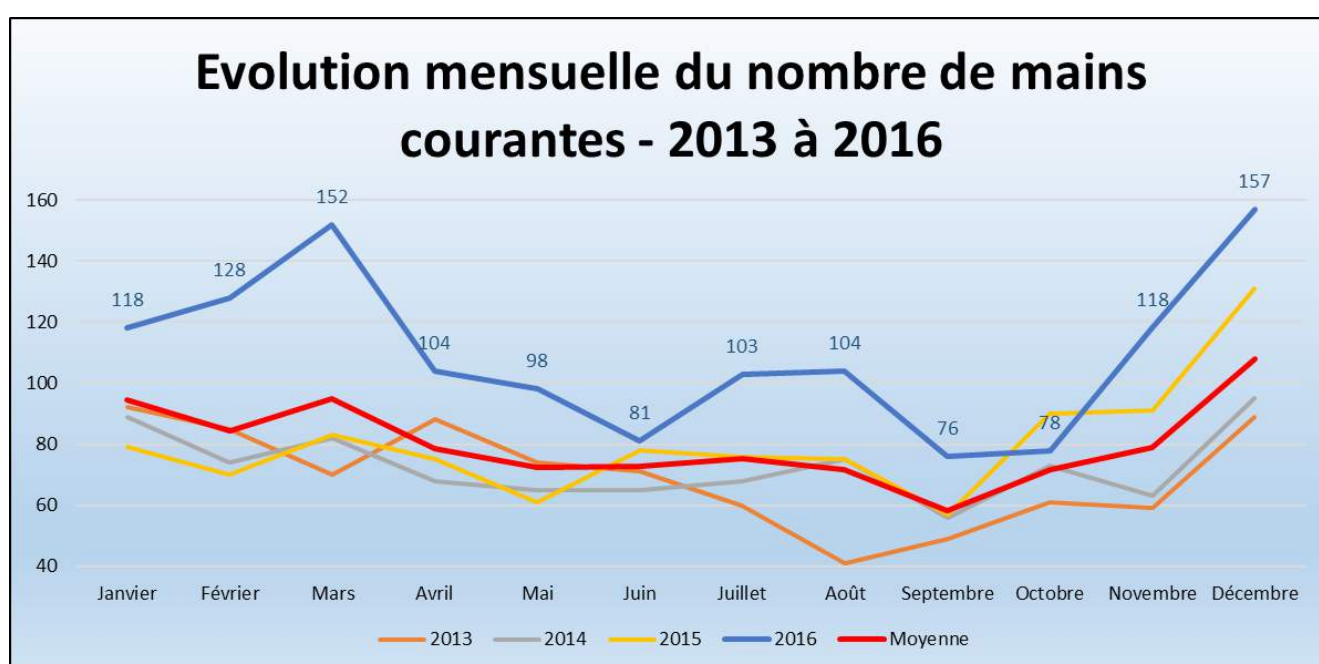
		2014	2015	2016
Nombre de mains-courantes ouvertes		52	53	75
dont	Opérations de sauvetage (SAR)	36	35	33
	Opérations d'assistance (MAS)	10	7	13
	Opérations de sûreté (SUR)	0	2	0
	Opérations diverses (DIV)	2	2	3
	Opérations non coordonnées par le CROSS AG	4	7	26

L'activité en zone Guyane est stable ces dernières années, la hausse étant portée uniquement sur les opérations non coordonnées, auparavant non recensées.

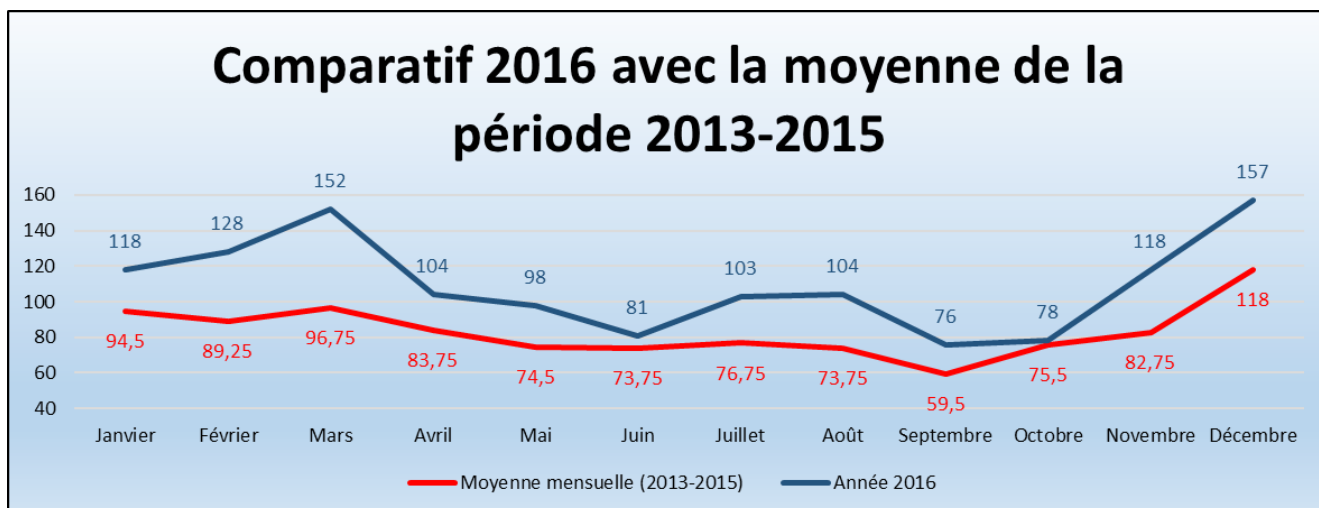
2.1.3 - Répartition globale par événement et sur l'année

D'année en année, le pic d'activité se situe entre les mois de novembre et d'avril, ce qui correspond aux mois de la saison sèche et des alizés, propices aux activités nautiques et touristiques dont les croisières.

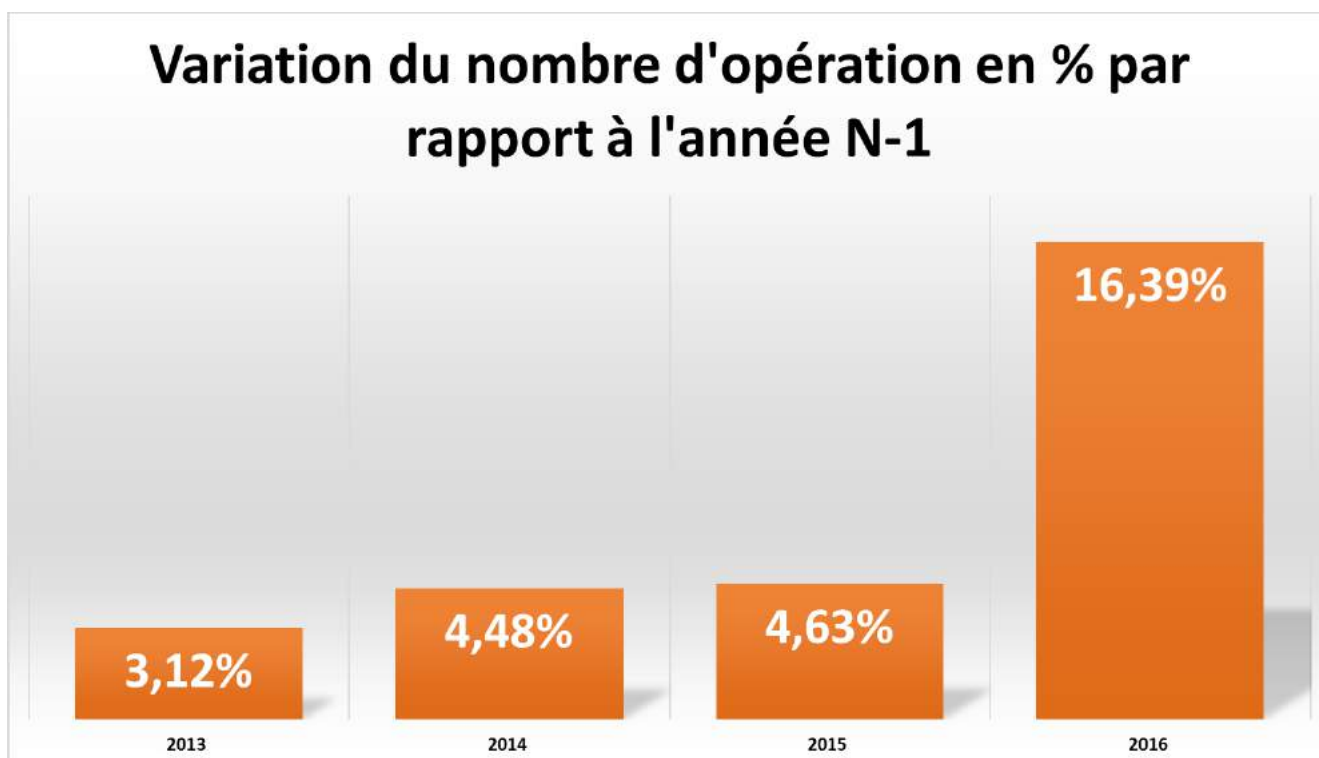
Parmi les différents types d'événements, la principale cause d'alerte du CROSS reste les incidents techniques (avaries moteurs, pannes de carburant,...) qui sont à l'origine d'opérations basculant rapidement en SAR. Le CROSS traite également de nombreux cas d'inquiétudes, à mettre en relation directe avec le non-empport de moyens de communication en adéquation avec la navigation pratiquée, que ce soit, par exemple, pour les traversées transatlantiques ou pour la pêche professionnelle dite « à Miquelon » ou sur DC (dispositif de concentration de poissons).



La répartition mensuelle pour l'année 2016 rend parfaitement compte du pic d'activité lié à la saison touristique. A l'exception des mois de juin et d'octobre, le CROSS AG a enregistré chaque mois des records historiques concernant son activité opérationnelle.



L'augmentation du volume des opérations coordonnées qui se situait entre 3 % et 5 % par an depuis 2013 a atteint +16 % cette année.

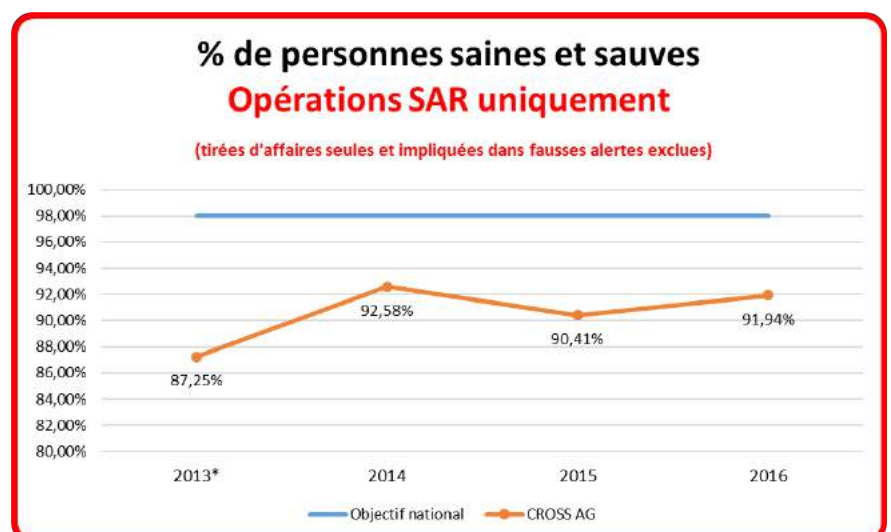
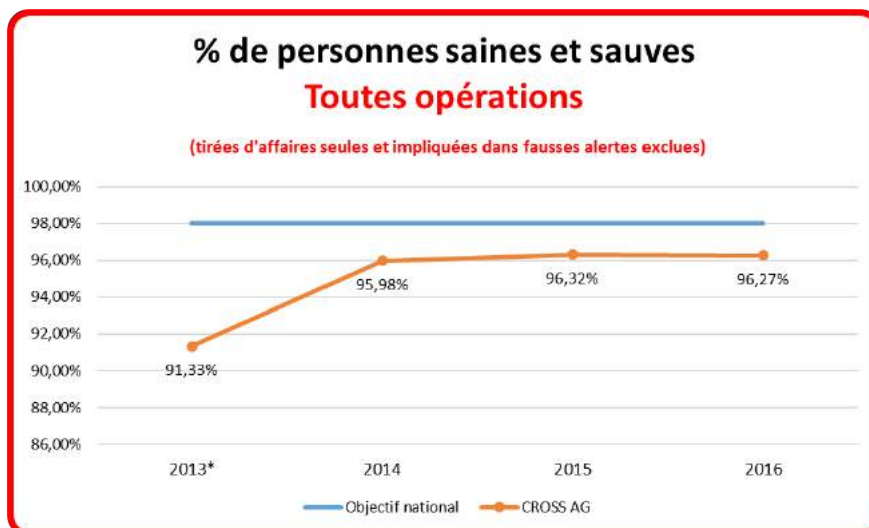


2.2 - Bilan humain

Le CROSS déplore au total **48 personnes décédées ou disparues** en 2016 sur un total de **2187 impliquées**.

Le nombre de personnes décédées ou disparues est en augmentation par rapport à 2015 (+30%) dans la même proportion que le nombre de personnes impliquées (+27%). Le CROSS AG continue à tendre vers les objectifs nationaux (96,27 % de personnes impliquées saines et sauvées) sans atteindre la cible à 98%. Depuis plusieurs années, le CROSS AG tangente cet objectif mais se heurte à un plafond dans sa performance. La mise en place d'une procédure qualité doit permettre de dépasser ce plafond mais son efficacité restera conditionnée à un pilotage précis qui ne pourra être mené que par un état-major au complet.

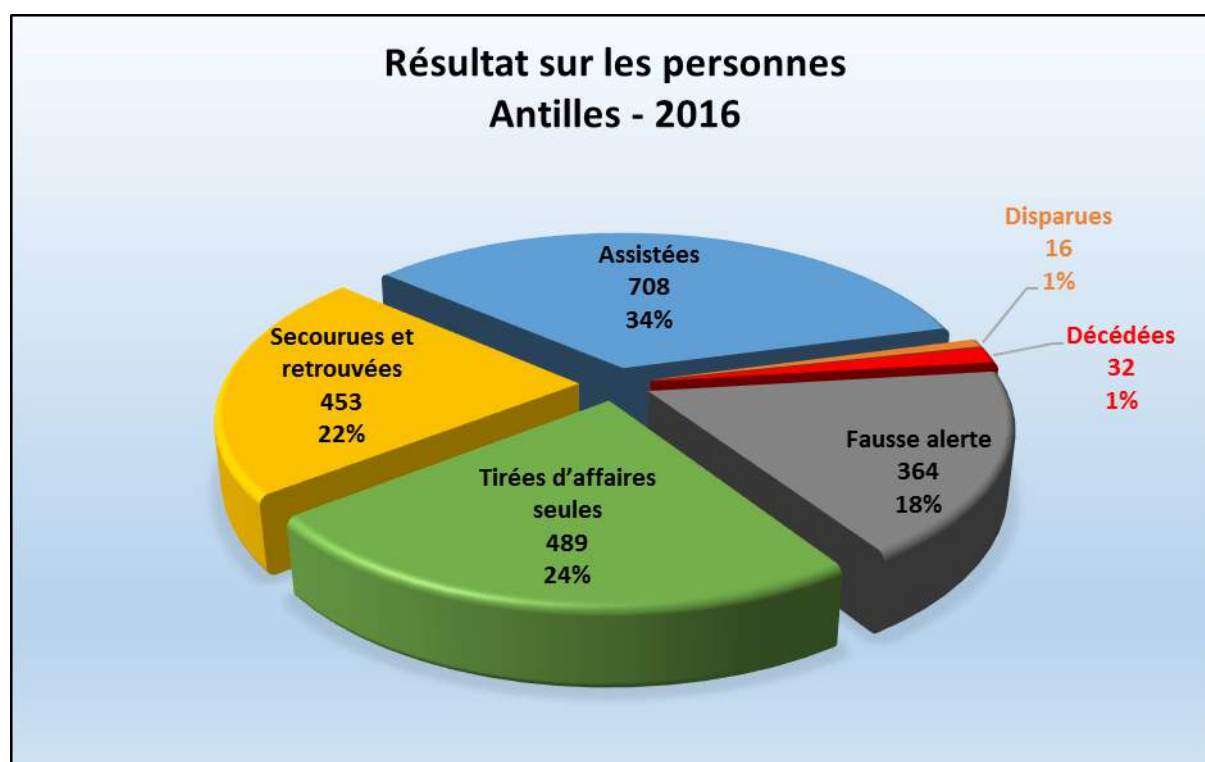
Par ailleurs, pour améliorer la pertinence de l'indicateur, le CROSS AG suggère que seules les opérations SAR (pour lesquelles au moins une vie humaine a été présumée en danger) soient prises en compte dans ce ratio. La réflexion pourrait être portée au niveau national pour modifier cet indicateur et le rendre plus éclairant sur la performance des CROSS.



2.2.1 - Zone de responsabilité du DDG AEM aux Antilles

2062 personnes ont été impliquées dans les opérations de recherche et de sauvetage, d'assistance ou de sûreté (+30% en un an).

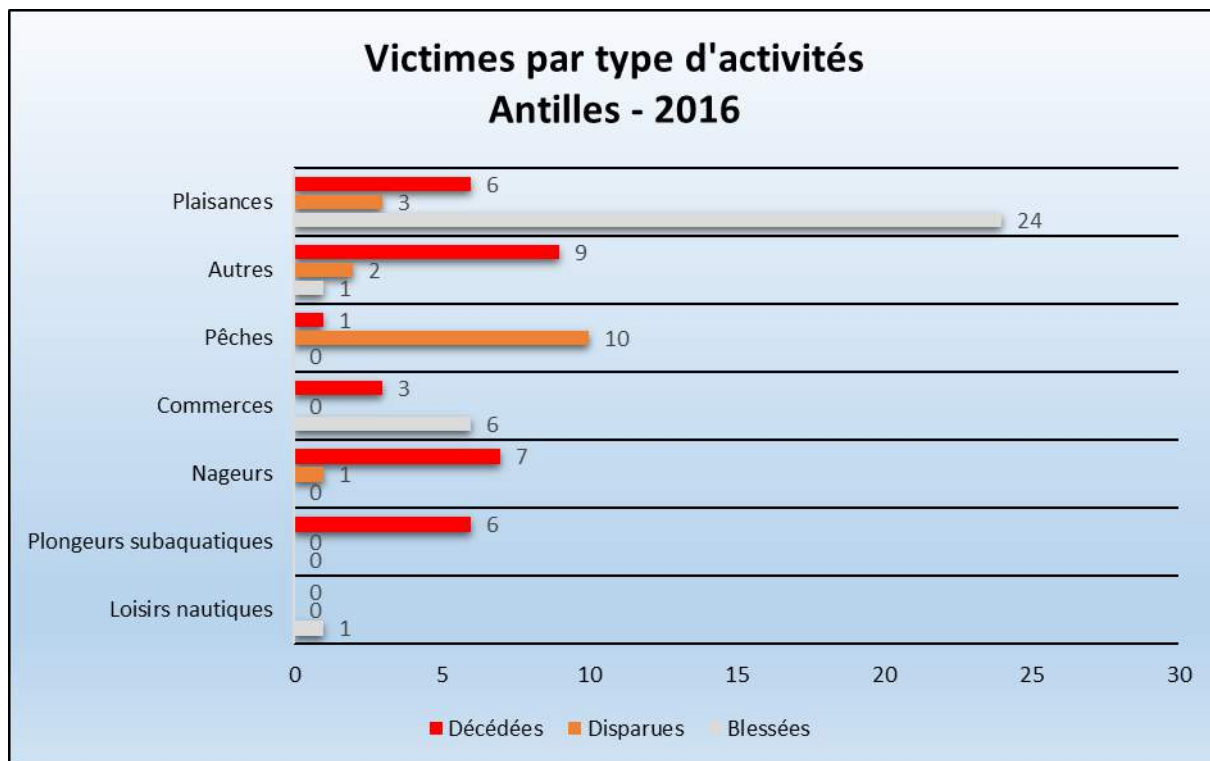
Dans 42 % des cas ces personnes étaient impliquées dans des fausses alertes ou se sont tirées d'affaires seules. Le nombre de personnes assistées, retrouvées ou secourues s'élève à 1161. Au total, 97,67% des personnes impliquées (toutes situations confondues) dans des opérations en zone Antilles sont saines et sauvées.



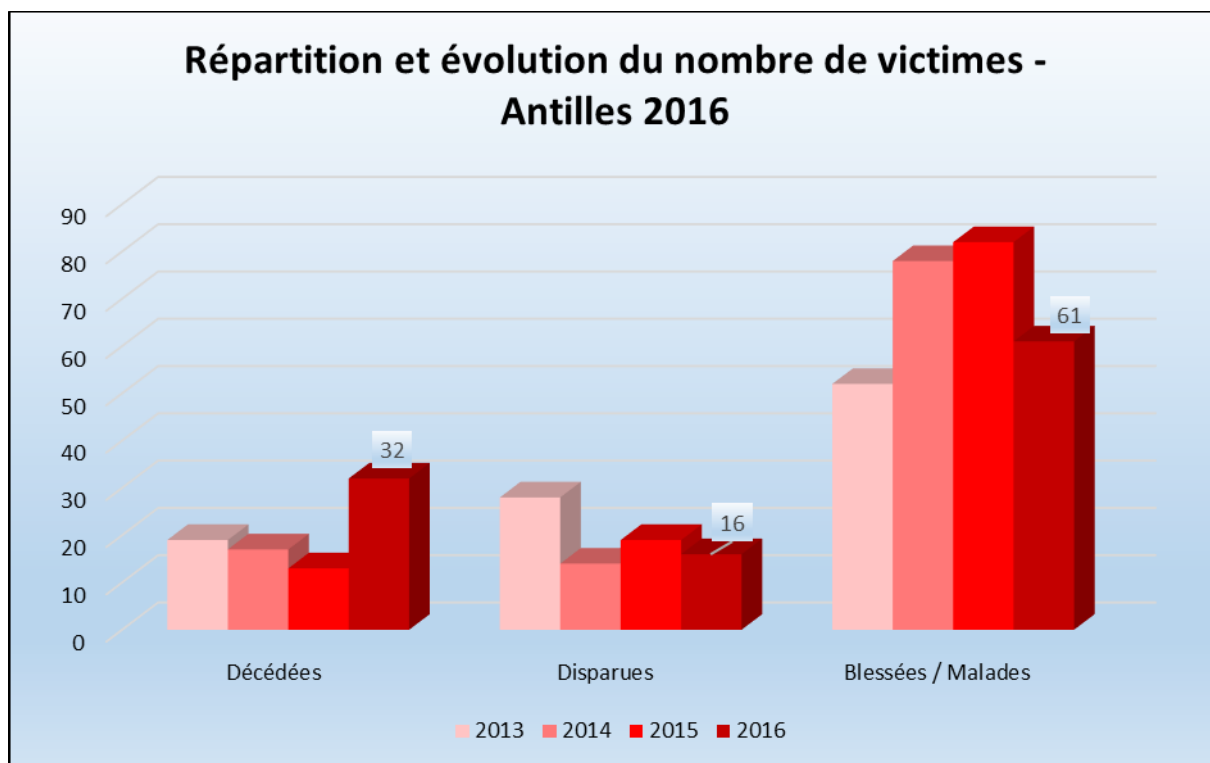
Le CROSS déplore le décès de 32 personnes et la disparition de 16 personnes en zone Antilles en 2016. Il s'agit d'un bilan supérieur à celui de 2015, notamment concernant les personnes décédées (13 personnes décédées en 2015).

Le nombre d'accidents mortels de baignade en 2016 a plus que triplé (2 en 2015, 7 en 2016). Il est toutefois très difficile d'avoir des chiffres exacts sur cette activité car une large part des opérations menées dans la bande des 300 mètres échappe de fait au CROSS malgré une sensibilisation de tous les partenaires.

Cette année, la répartition des disparitions en mer concerne principalement l'activité de pêche (63%) et notamment les professionnels étrangers (5 disparitions de Saint-Luciens, 3 de Dominicains).



*Autres : accident aéronautique, chute de falaise, etc.



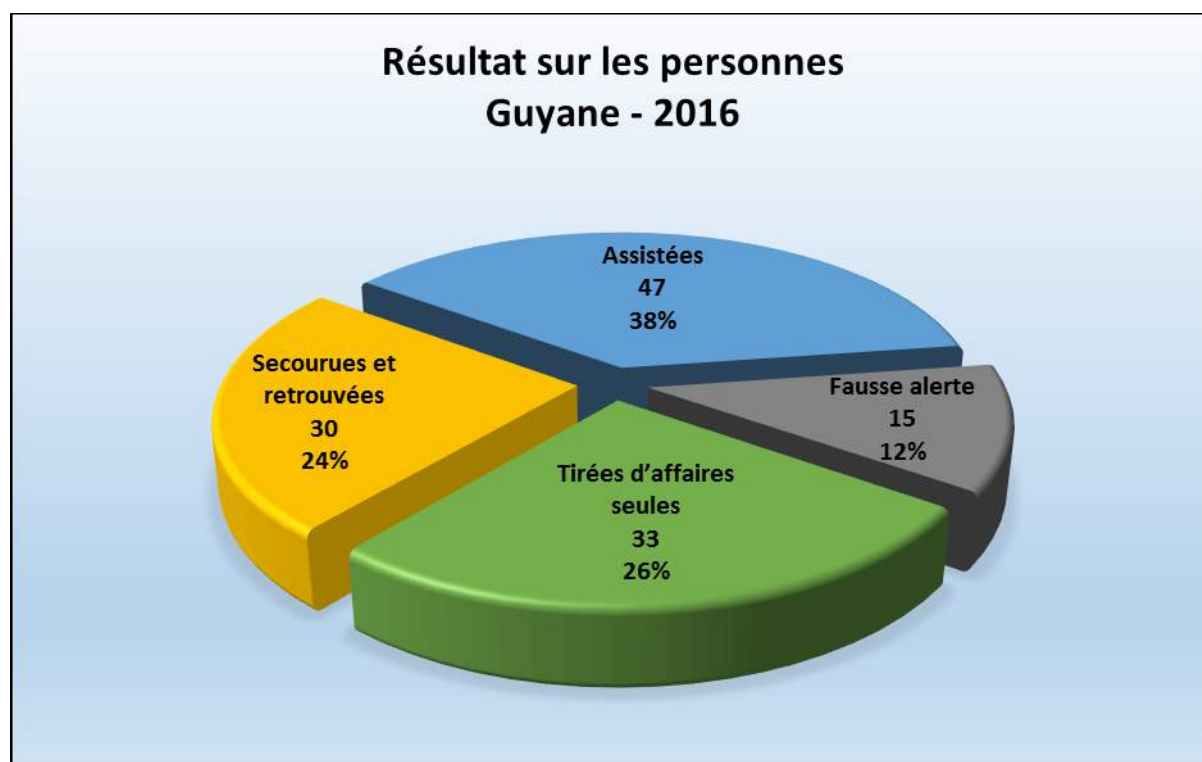
* Pour ces graphiques, les personnes malades ont été comptabilisées avec les blessés

En lien avec les chiffres cités ci-dessus, le nombre de décédés a fortement augmenté, celui des disparus légèrement baissé. Le nombre de blessés ou malades en mer est également en baisse (61 cette année contre 82 l'année dernière).



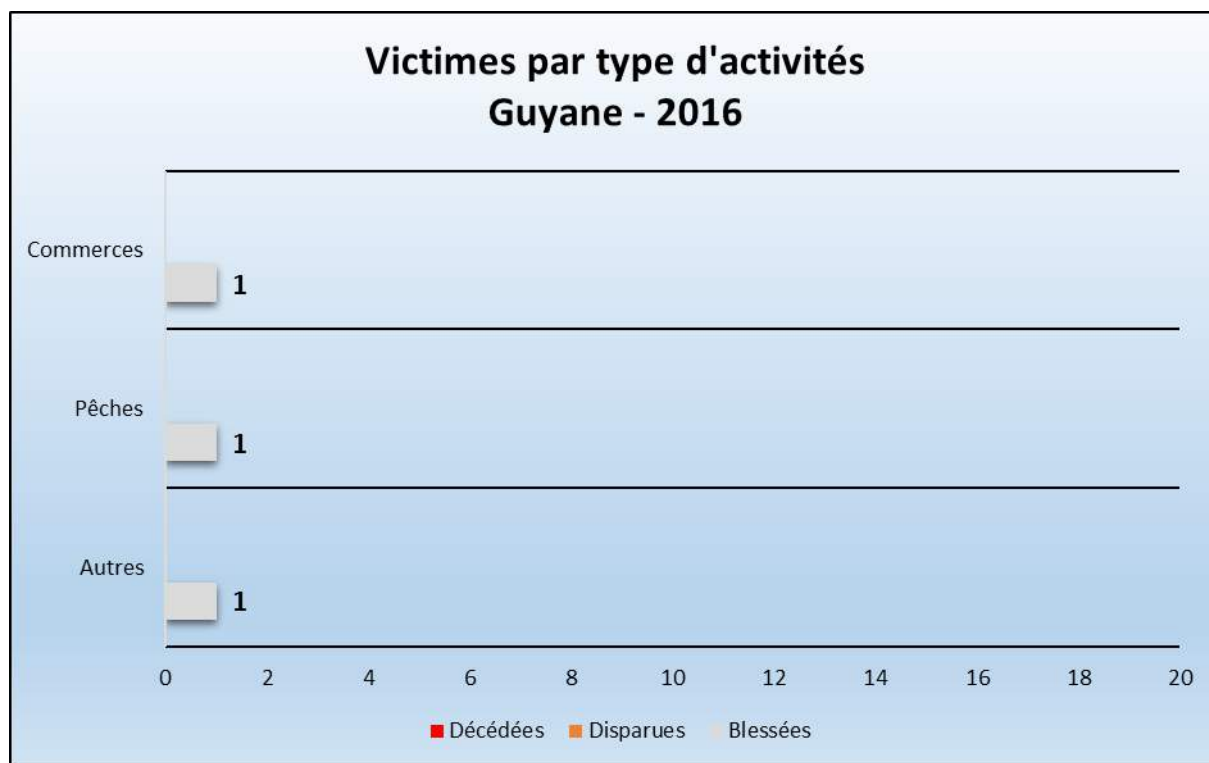
2.2.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane

En 2016, 125 personnes ont été impliquées dans les opérations coordonnées dans la zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane, soit une diminution de 7% par rapport à l'année précédente.

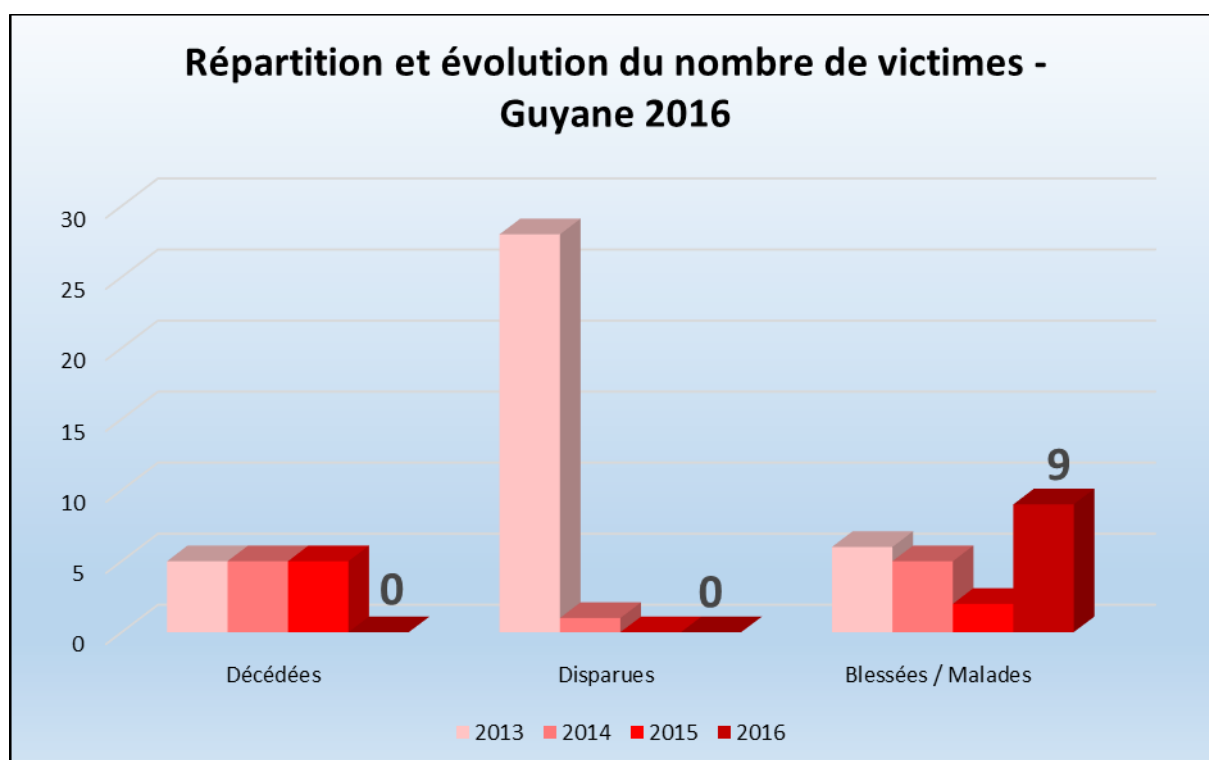


Au total 100 % (96 % en 2015) des personnes impliquées en Guyane sont saines et sauvées. **Aucune personne décédée ou disparue lors d'opérations coordonnées par le CROSS n'est à déplorer en 2016 dans la zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.**

La dangerosité des plages et de l'activité de baignade en Guyane doit cependant être à nouveau soulignée car il s'agit d'un risque systémique et évolutif : le trait de côte est en perpétuelle évolution, des plages disparaissent tandis que d'autres sont générées par l'érosion de la mangrove et les importants courants côtiers. L'implication des acteurs locaux (municipalités notamment) dans la surveillance et la prévention des sites à risques a sans doute porté ses fruits, mais chacun doit rester mobilisé pour l'année 2017.



* Autres : accident aéronautique, chute de falaise, etc.

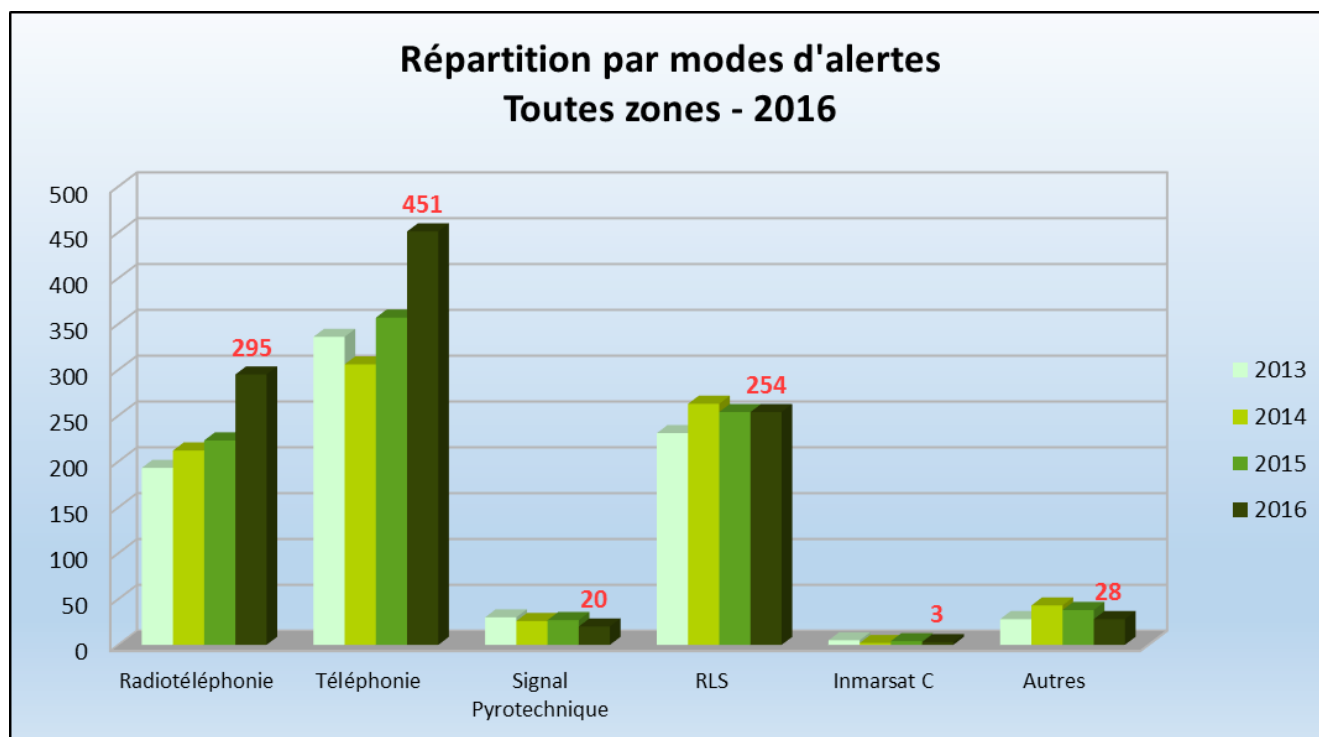


* Pour ces graphiques, les personnes malades ont été comptabilisées avec les blessés

2.3 - Bilan par activité

2.3.1 - Mode de réception des alertes – Toutes zones de responsabilité

2.3.1.1 - Répartition des modes d'alertes



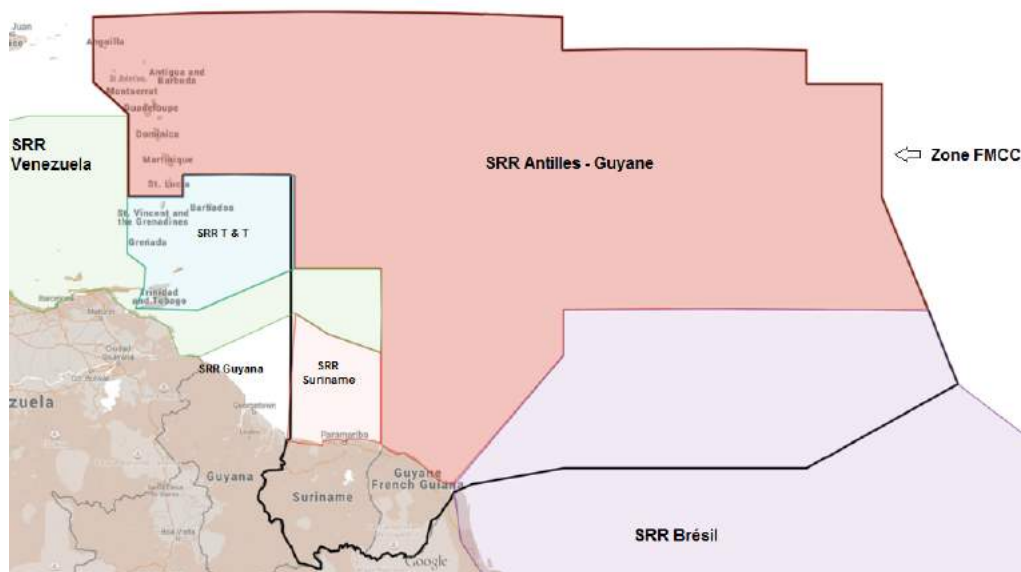
La répartition des moyens d'alertes reste stable par rapport à 2015. On peut tout de même noter une augmentation (+28%) pour la part des alertes passées par VHF. Cette augmentation, qui ne se dément pas depuis quatre ans, est un argument fort pour l'équipement en modules ASN des émetteurs/récepteurs du CROSS AG et du passage en zone A1 du SMDSM.

Le fort taux d'alerte par téléphonie est à relever tout comme le peu de moyens de communication embarqués à bord des voiliers effectuant la traversée de l'Atlantique (parfois seulement une VHF). L'impact de la mise en service du numéro d'urgence 196 est en revanche difficilement quantifiable et des efforts renouvelés de communication seront entrepris pour en faire la publicité.

De nombreux appels sont le fait de témoins à terre pour les incidents de baignades ou de loisirs nautiques. Les témoignages concernant l'observation de signaux pyrotechniques sont rares et concernent très exceptionnellement des détresses avérées.

2.3.1.2 - Cas particulier des alertes COSPAS-SARSAT

Au titre de l'organisation internationale COSPAS-SARSAT, le CROSS AG est destinataire de l'ensemble des détections de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) maritimes, aériennes et personnelles dans une zone plus large que sa région de recherche et sauvetage puisqu'elle intègre notamment le territoire de la Guyane française, l'État du Suriname (terrestre et maritime) mais également des aires maritimes (SRR) sous responsabilité du Brésil, du Vénézuéla et de Trinidad & Tobago.



Dans cette zone, le CROSS AG assure le rôle de "point de contact unique en matière de recherche et de sauvetage" (SPOC) pour le système COSPAS-SARSAT, à charge pour lui, de déclencher directement des opérations de recherche et sauvetage et/ou de retransmettre les informations aux centres compétents, notamment aérien ou terrestre.

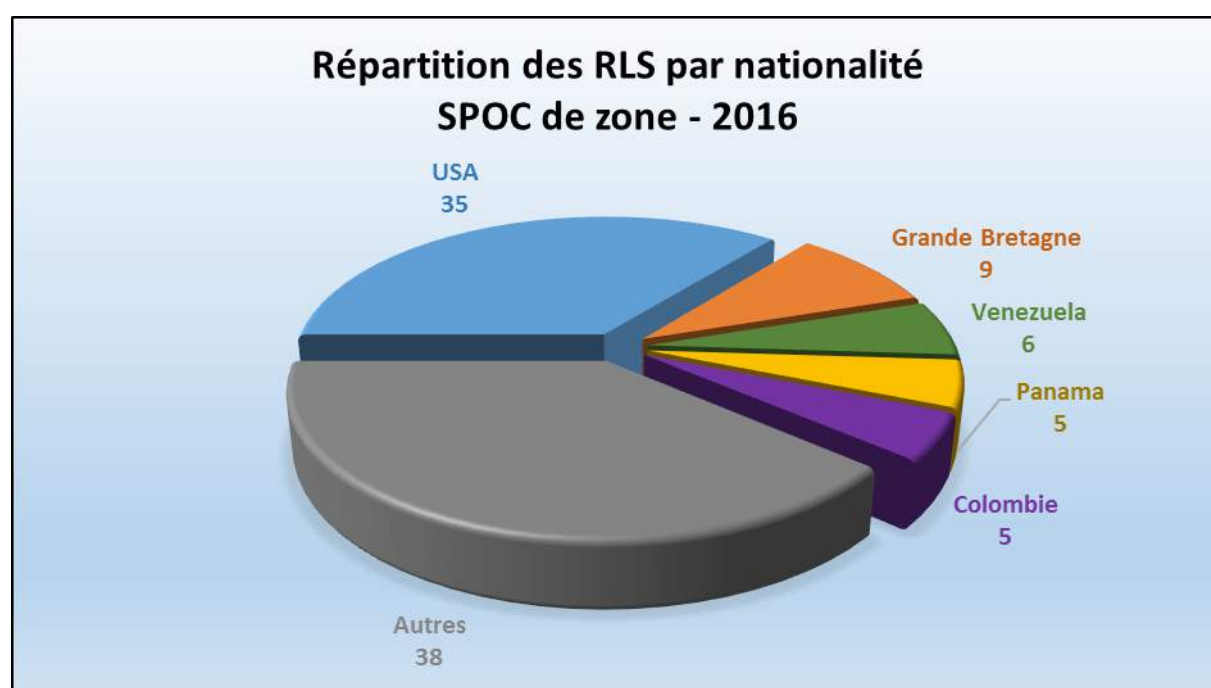
Le CROSS AG reçoit également les alertes provenant de balises embarquées sur des navires immatriculés dans des États de la Caraïbe inclus dans sa zone de responsabilité (10 pavillons). Le seul pavillon d'Antigua et Barbuda représente environ 1500 navires de commerce, et le CROSS AG coordonne jusqu'à la levée du doute ou la transmission au MRCC compétent si l'alerte est avérée.

Le CROSS AG est SPOC pour les pavillons (MID) suivants :

Pavillon (MID) Français
Guadeloupe (329)
Martinique (347)
Guyane Française (745)
Pavillon (MID) SPOC défaillant
Suriname (765)

Pavillon (MID) Étranger
Anguilla (301)
Antigua & Barbuda (304,305)
Dominica (325)
Montserrat (348)
Saint Kitts & Nevis (341)
Saint Lucia (343)

2.3.1.2.1 - SPOC de zone et de pavillon

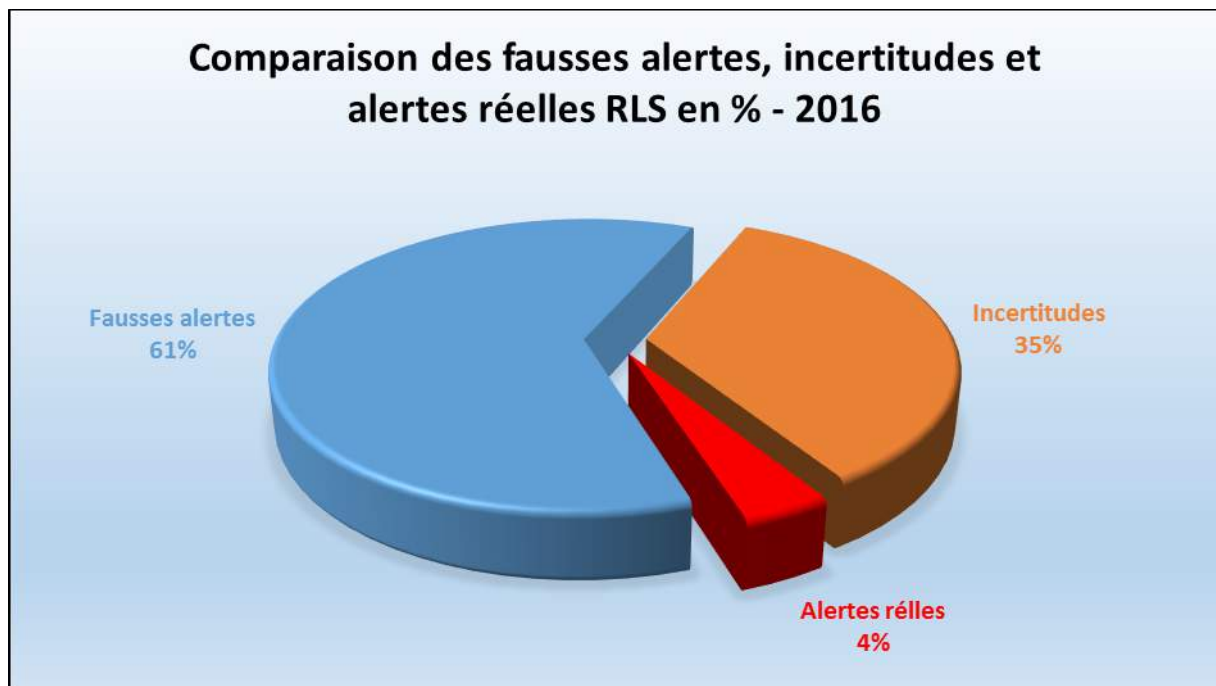


Le nombre d'alerte COSPAS-SARSAT est identique à celui de 2015 (254 opérations).

A noter que le nombre d'alertes concernant le pavillon français a augmenté de 11 % et celui des USA de 9 %. Il est à souligner la baisse significative de la part revenant aux pavillons d'Antigua (-29%) et du Suriname (-56%).

Des contacts spécifiques ont été pris avec les autorités diplomatiques ou administratives de ces deux États pour signaler le nombre élevé de fausses alertes et le travail conséquent qui en découlait pour le CROSS AG. Cette baisse, si elle se confirme en 2017, permettra de conclure à l'efficacité des mesures mises en œuvre par les responsables de ces registres, sur sollicitation du CROSS.

2.3.1.2.2 - Fausses alertes et incertitudes



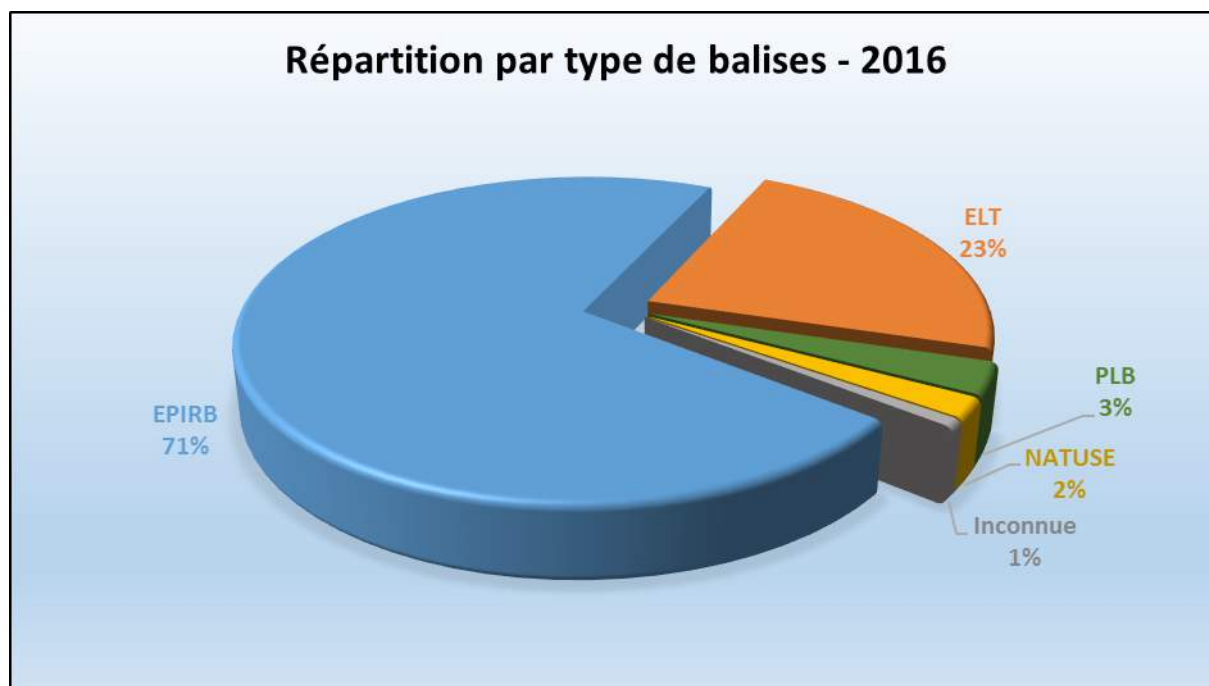
Il existe encore un taux de fausses alertes et d'incertitudes très important, de l'ordre de 96%. Cela étant, pour les cas de détresse effective, l'utilisation de la RLS est une aide précieuse.

La problématique en zone Antilles Guyane est de promouvoir l'emport de RLS à bord des navires de pêche tout en effectuant une sensibilisation adaptée pour prévenir les déclenchements intempestifs. Les alertes réelles sont souvent le fait d'embarcations de pêche évoluant au large et n'ayant pas embarqué d'autres moyens de signaler leur avaries techniques.

Les fausses alertes sont principalement le fait de navires de commerce des différents pavillons de la zone. Un cas très commun est l'alerte reçue pour des navires en cours de déconstruction sur les côtes du sous-continent indien.

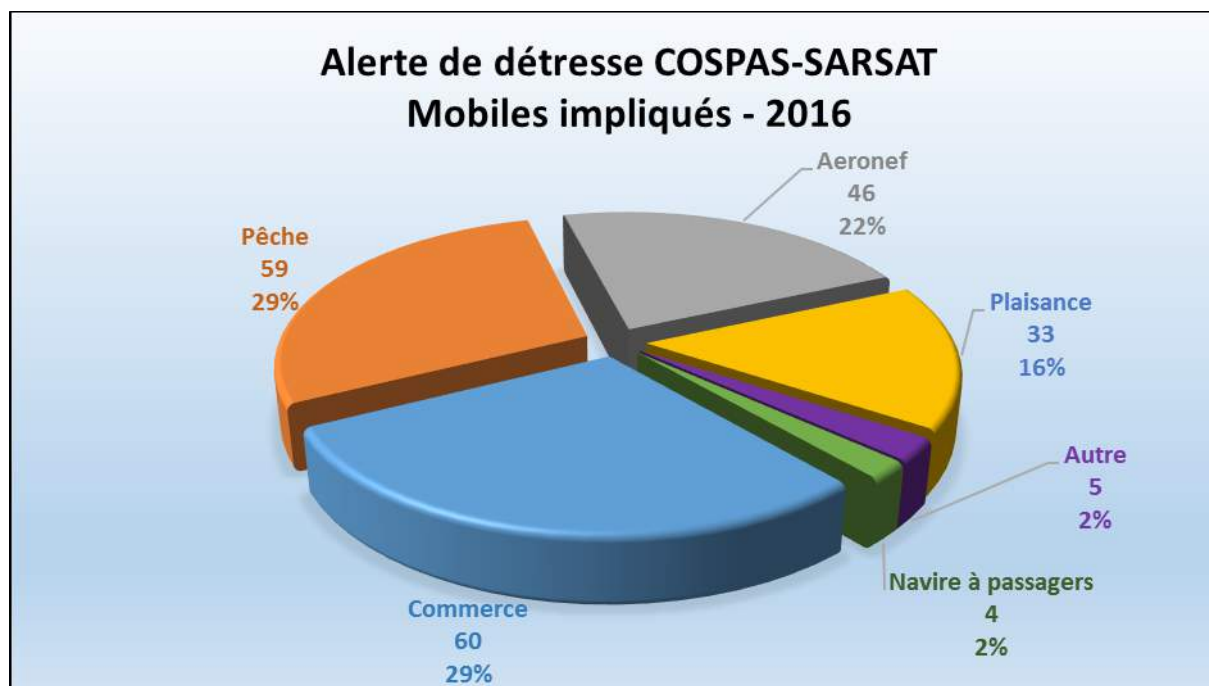
Les incertitudes sont principalement les alertes reçues hors SRR lorsque le CROSS AG est SPOC de pavillon, et relayées vers les MRCC concernés pour prise de coordination. L'issue de ces opérations est très rarement connue.

2.3.1.2.3 - Répartition des types de balises de détresse



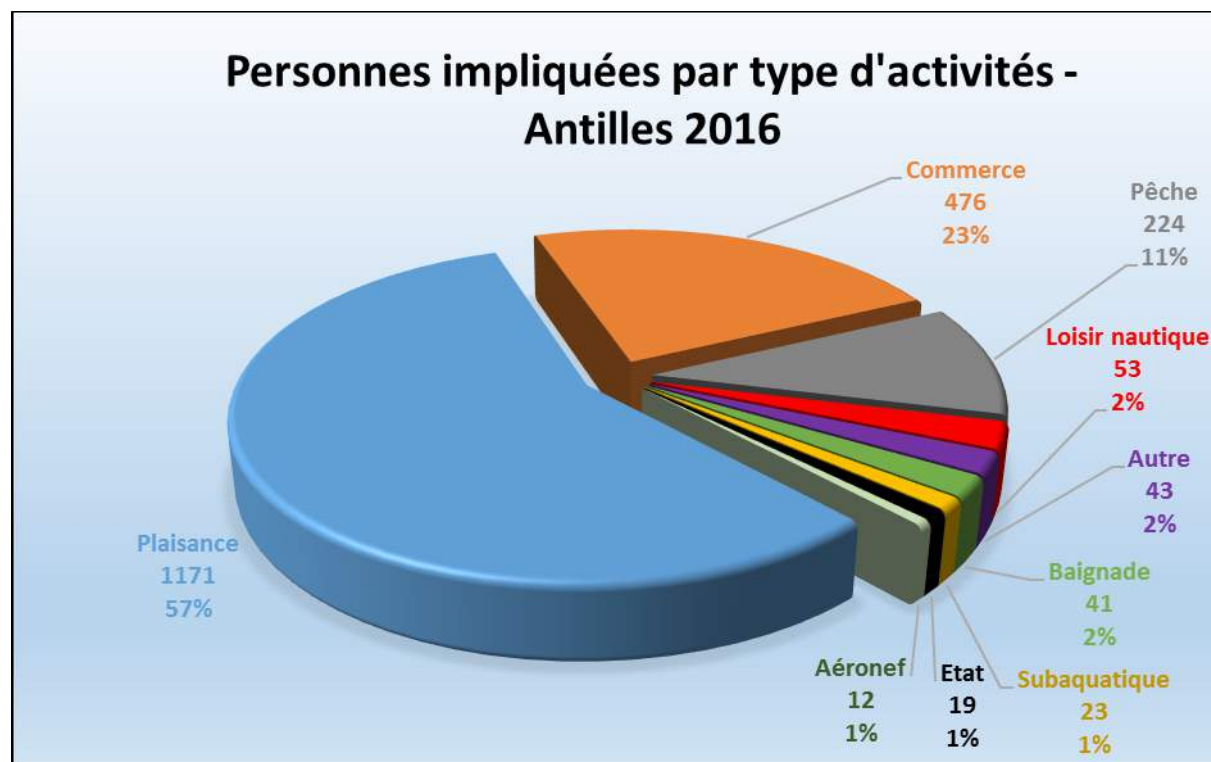
Une augmentation notable est constatée sur le nombre de balises aériennes de type ELT (+7%) ainsi que sur le nombre de balises personnelles de type PLB (+3%).

2.3.1.2.4 - Répartition par mobiles impliqués



2.3.2 - Bilan par activité en zone de responsabilité du DDG AEM Antilles

2.3.2.1 - Personnes impliquées par type d'activités



La répartition par catégorie est restée plus ou moins identique à celle de l'année dernière malgré l'augmentation générale du volume d'opérations. Cette répartition homothétique par rapport à 2015 montre que le socle opérationnel du CROSS est en augmentation sur tous les segments. Si l'activité a logiquement augmenté sur les segments liés au tourisme maritime vu la hausse de la fréquentation en Caraïbe, il est intéressant de noter que les secteurs professionnels sont également en augmentation. Cela peut refléter une meilleure connaissance du rôle du CROSS au sein des populations maritimes, fruit des actions ciblées de communication du CROSS en 2016.

L'augmentation du nombre de personnes impliquées par catégories par rapport à 2015 est la suivante :

- Plaisance +28 %
- Baignade + 52 %
- Activité subaquatique + 64 %
- Commerce +25 %
- Pêche + 24 %

La très forte augmentation des personnes impliquées et décédées en 2016 lors de la pratique d'une activité subaquatique ou de baignade incite le CROSS à cibler ses actions de communication en 2017 vers les responsables d'activités subaquatiques et les mairies (responsables de la sécurité des baignades).

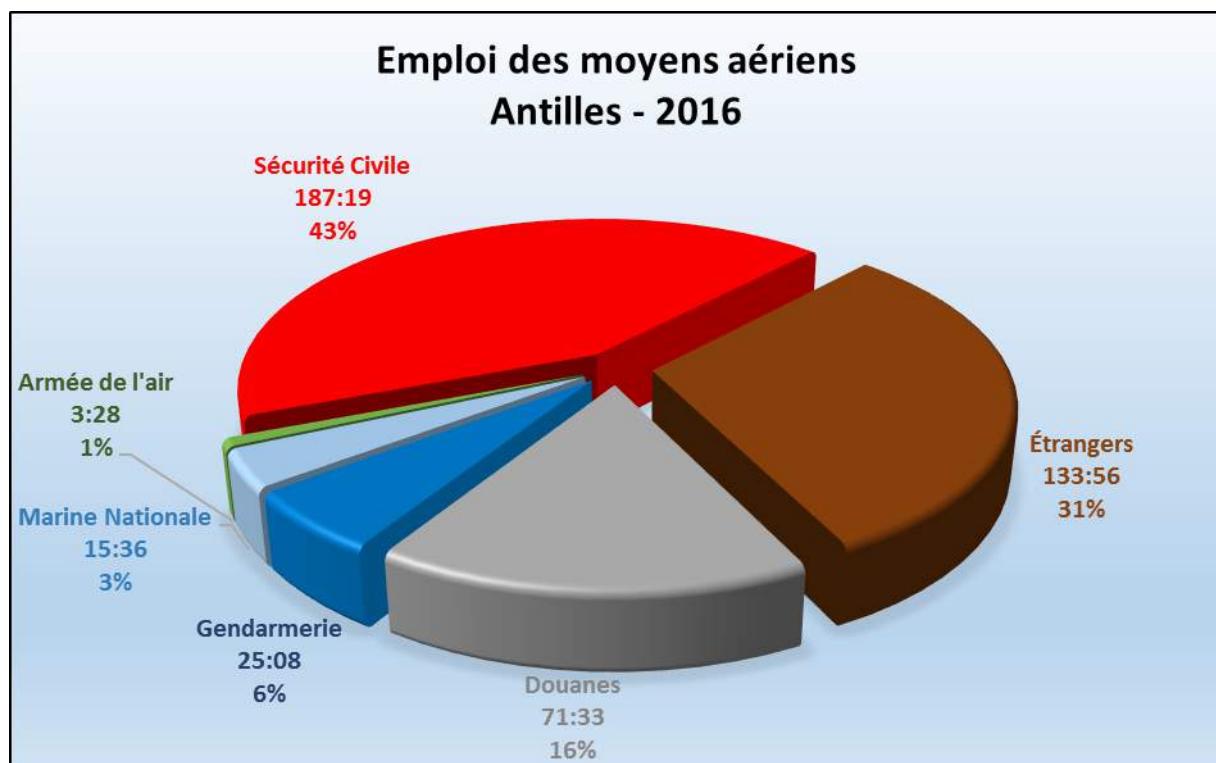
2.3.2.2 - Emploi des moyens de sauvetage

2.3.2.2.1 - Moyens aériens

Les principaux moyens aériens utilisés sont ceux de la sécurité civile, les EC 145 basés en Martinique et en Guadeloupe. L'ordre zonal hélicoptère (OZOH) les désigne comme premiers moyens à solliciter. Ce type d'appareil est parfaitement adapté pour les missions de recherche et de sauvetage notamment côtières (élongation jusqu'à 100 milles des côtes).

Les hélicoptères de la Gendarmerie et ceux des Douanes interviennent subsidiairement pour les secours lorsque les moyens de la sécurité civile sont indisponibles. L'avion (CESSNA) des Douanes reste, quant à lui, sollicité particulièrement pour les recherches en mer dans le cadre des disparitions.

Les moyens des forces armées ne sont utilisés qu'exceptionnellement en zone Antilles pour la recherche et le sauvetage en mer. Ils interviennent pour des missions de longue portée heureusement peu fréquentes. En 2016, un CASA de l'Armée de l'Air de Guyane et les FALCON 50 de l'Aéronautique Navale de Dakar ont réalisé des missions de recherche et sauvetage au profit du CROSS.



Cette année, les moyens aériens ont été énormément sollicités. Ils ont effectué 249 sorties (+38% par rapport à 2015) pour un total d'heure de vol de 437 heures (+61%).

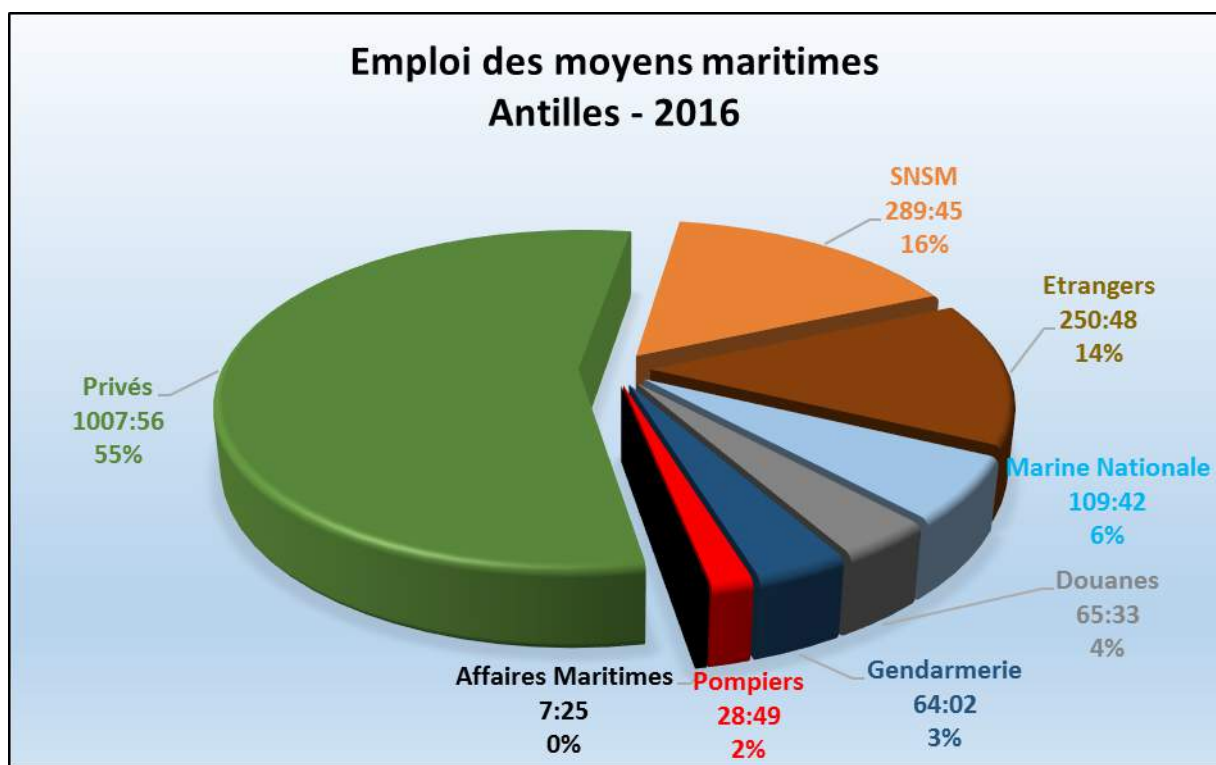
Si les moyens aériens de la sécurité civile et des douanes enregistrent une augmentation de 25 % du nombre de leurs missions, ce sont surtout les moyens aériens étrangers (Dash 8

des Coast Guard Hollandais principalement) qui marquent la plus forte hausse avec un total de 26 missions en 2016 (+188%) pour une durée de vol de 134 heures (+195%).

Les moyens aériens étrangers représentaient 16 % de la durée totale des missions en 2015, leur part passe à 31 % en 2016. Cette hausse plaide pour le renouvellement rapide des aéronefs à voilure fixe français utilisés pour le secours en mer (essentiellement les CESSNA des Douanes) car les besoins du CROSS AG sont en augmentation durable.

2.3.2.2.2 - Moyens nautiques

Les moyens nautiques sollicités sont majoritairement les navires de commerce répondant au MAYDAY RELAY, qu'ils soient diffusés par VHF ou sous forme de messages EGC de l'INMARSAT.



Le nombre d'engagement des moyens maritimes est en augmentation de 23 % par rapport à 2015. Toutefois, le total des heures d'emploi de ces moyens est en recul de 5 %.

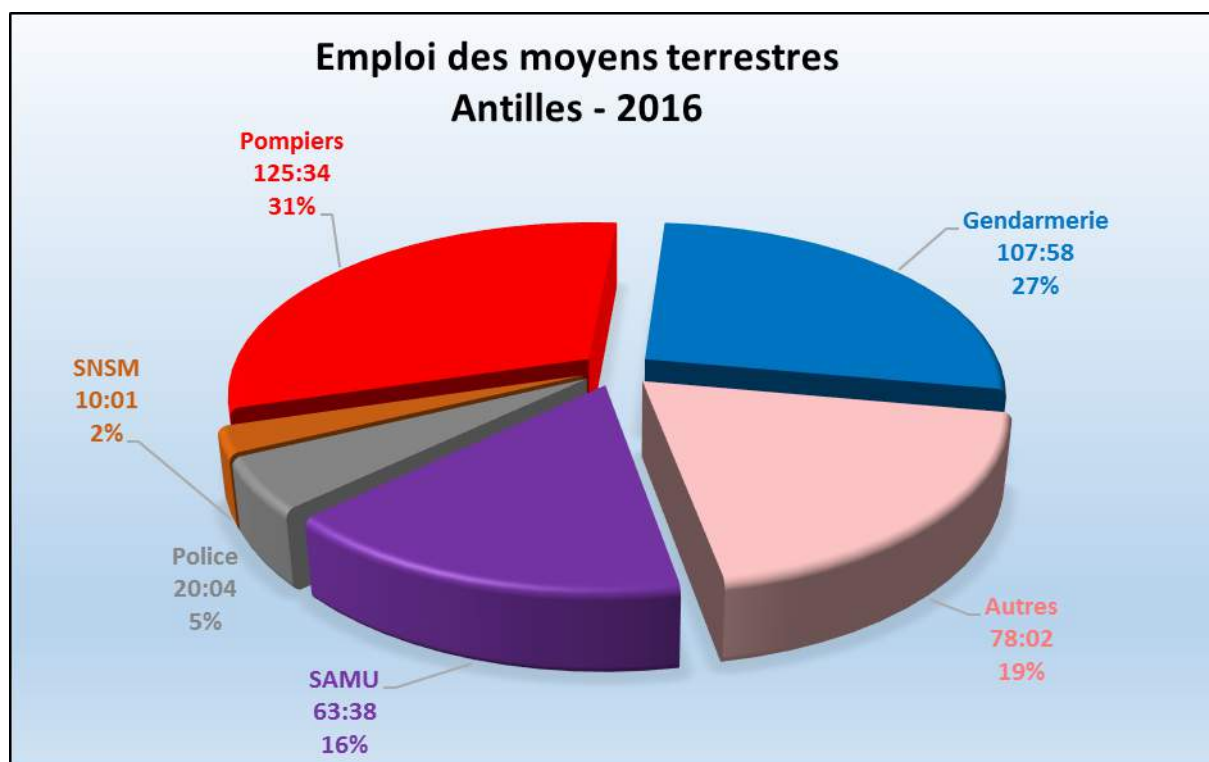
Le total des heures d'engagements des moyens maritimes privés avaient été particulièrement élevé en 2015 suite à une longue opération concernant un navire de commerce en avarie. Cette année, le total des moyens privés retrouve son niveau habituel aux alentours des 50 % du temps d'engagement.

Malgré les difficultés techniques récurrentes des stations SNSM aux Antilles, le nombre d'heures de mer effectuées reste en proportion identique à celui de 2015 (16 % du temps d'engagement) ce qui permet de noter la très forte sollicitation en 2017 des moyens nautiques qui sont restés disponibles et surtout de leurs équipages de bénévoles.

A l'instar des moyens aériens, ce sont les moyens maritimes des administrations étrangères qui enregistrent la plus forte augmentation avec plus de 250 heures de mer (13 % du total des temps d'engagements). La coopération internationale est donc plus que jamais un enjeu structurant pour garantir l'efficacité de l'action du CROSS AG. Le CROSS cherche en effet à développer un réseau de centres d'alertes aux Antilles (échanges en cours avec Antigua et Barbuda, Sint Marteen et Anguilla, accord déjà en vigueur avec Sainte Lucie) qui devrait se concrétiser en 2017.

2.3.2.2.3 - Moyens terrestres

En ce qui concerne les moyens terrestres, gendarmes et pompiers sont sollicités majoritairement pour les recherches depuis la côte. Les médecins urgentistes participent aux évacuations médicalisées, le plus souvent à la demande des navires de croisière.



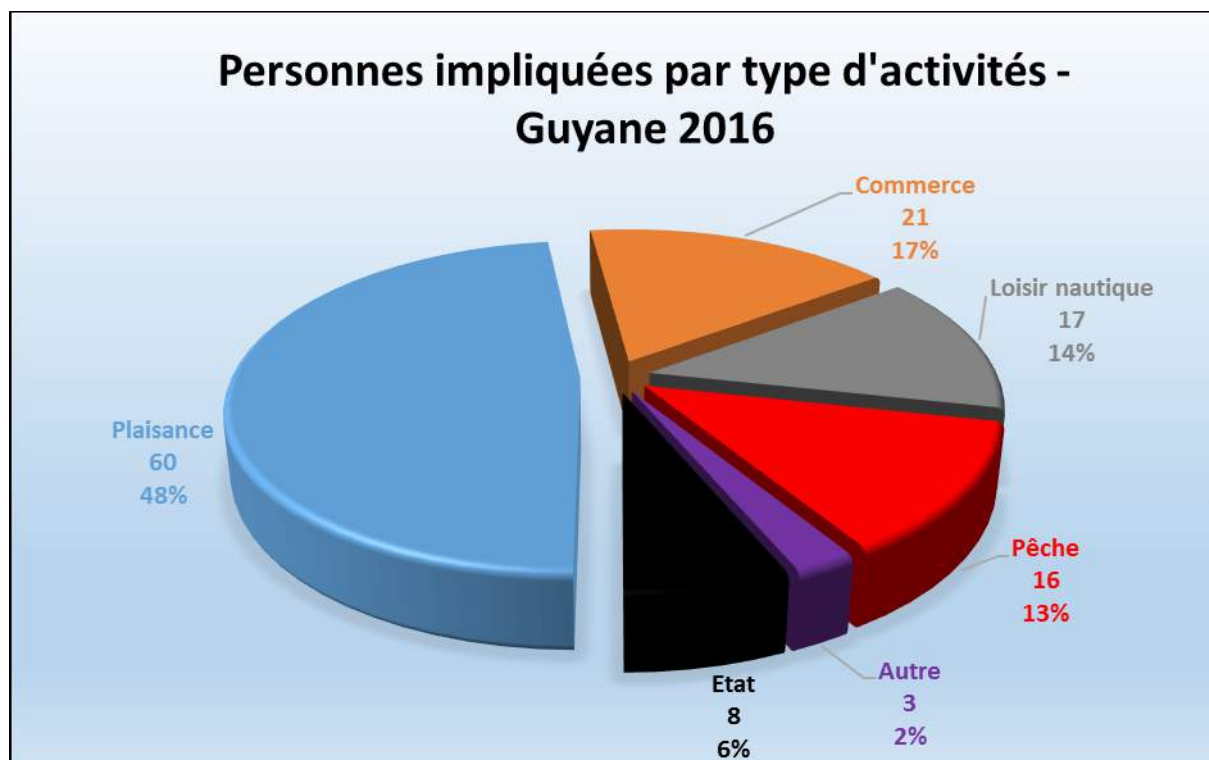
La catégorie « Autres » a particulièrement augmenté en 2016. Cette catégorie regroupe divers moyens comme les services de Météo France (dérive mothy), des opérateurs téléphoniques (localisation des mobiles), mais aussi les services de localisation ou d'estimation de dérive étranger (« polling » iridium®, estimation de dérive « SAROPS » via les US Coast Guard de San Juan, etc.).

Les moyens terrestres ont été bien plus utilisés en 2016 : + 106 % de déclenchements et +153 % en temps d'utilisation.

Tout cela reflète la forte activité du CROSS liée notamment aux nombreuses opérations de recherches en mer assurées en 2016 dans la zone Antilles.

2.3.3 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane

2.3.3.1 - Personnes impliquées par type d'activités



La zone Guyane enregistre un nombre d'opérations (+6%) et de personnes impliquées (-7%) quasi similaire à 2015.

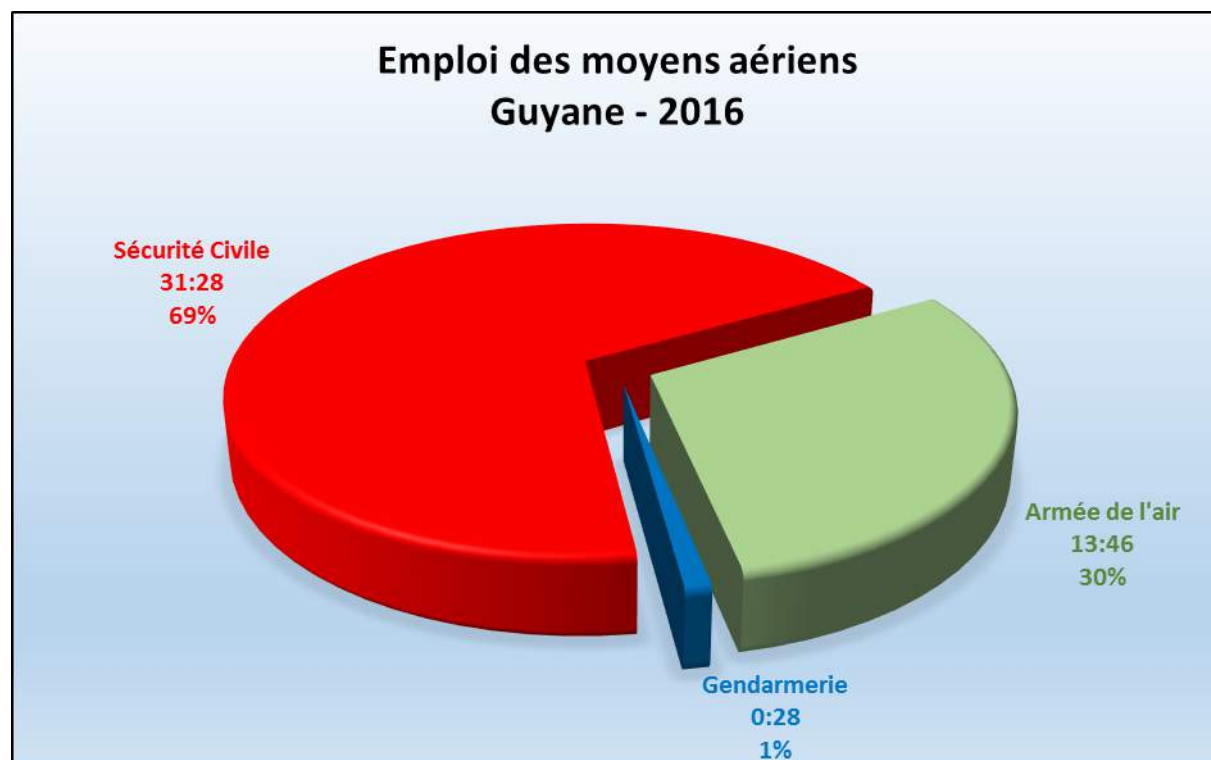
Le secteur de la plaisance a subi une forte augmentation du nombre de personnes impliquées (+48%). Il s'agit principalement d'opérations d'assistance (avarie moteur, rupture de mouillage, échouement, etc). On constate également une chute du nombre de personnes impliquées dans le secteur de la pêche professionnelle (-61%). Cette amélioration dans le secteur de la pêche est un indicateur qui intéresse au-delà du CROSS car il peut également refléter le succès des efforts des différents services maritimes de l'État en matière de formation des marins et de sécurité des navires.

On peut constater en creux que la Guyane n'a pas connu le même pic d'activité opérationnelle que la zone Antilles mais que l'activité de sauvetage en mer se fait désormais, comme au Antilles, majoritairement au profit d'activités non professionnelles.

2.3.3.2 - *Emploi des moyens de sauvetage*

2.3.3.2.1 - Moyens aériens

L'arrivée d'un hélicoptère de la sécurité civile en Guyane en 2014 a été d'un grand profit pour les opérations de recherches et de sauvetage en mer. Ce vecteur, privilégié par le CROSS, est essentiel pour les missions SAR maritimes car il en assure plus des deux tiers.

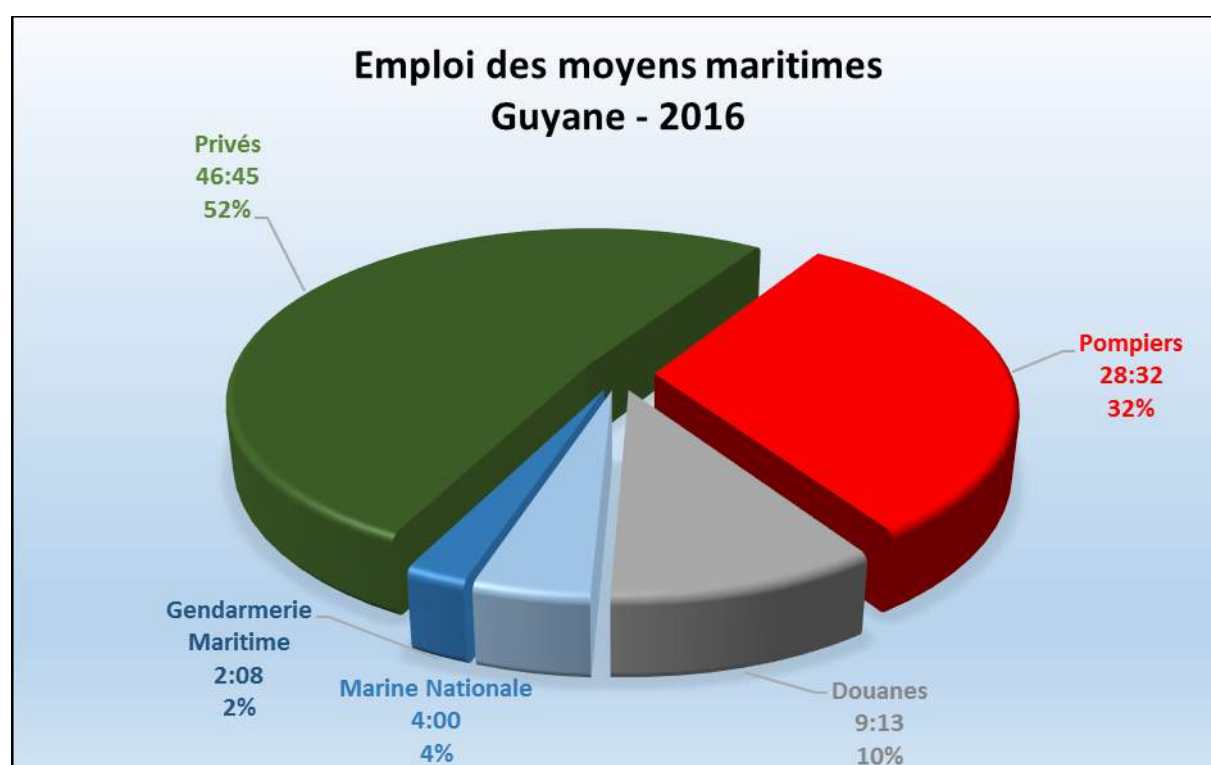


L'emploi des moyens aériens en zone Guyane a connu une augmentation de 71 % entre 2015 et 2016, cela représente un total de 45 heures de vol.

Consécutivement à des périodes d'indisponibilités du Dragon 973, les hélicoptères PUMA de l'armée de l'air ont été beaucoup plus fréquemment utilisés (14h de vol en 2016, contre 3h25 en 2015). Un travail fructueux entre les forces armées aériennes en Guyane et le CROSS a été mené pour déterminer, en amont, des modes d'action partagés pour les opérations sous coordination du CROSS AG.

2.3.3.2.2 - Moyens nautiques

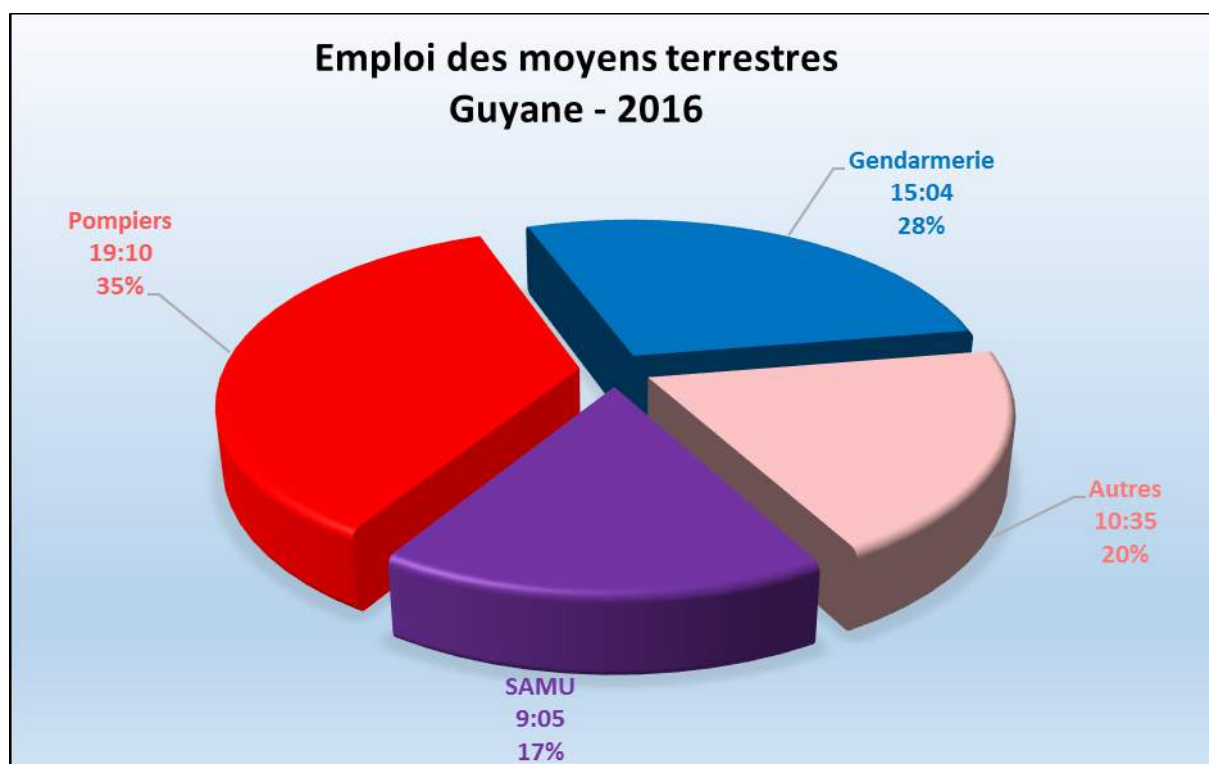
L'emploi de moyens privés reste comme l'an passé proche de 50 %. Les pompiers ont augmenté leur participation de 8 %. En revanche, la gendarmerie maritime n'a été sollicitée que lors d'une seule opération (contre 7 en 2015).



A noter, pour la première fois, l'engagement de la vedette des douanes DF 21 Alizé pour des opérations d'aide médicale en mer compte tenu de l'indisponibilité du moyen nautique de la SNSM en Guyane. Cette indisponibilité de la SNSM reste pénalisante pour les interventions à proximité de Kourou en zone très côtière ainsi que pour les remorquages.

2.3.3.2.3 - Moyens terrestres

L'emploi des moyens terrestres s'est renforcé en 2016 (14 heures de patrouille en plus) avec l'envoi de patrouilles, principalement pompiers, pour effectuer des observations depuis la terre.



Par ailleurs, les équipes SMUR maritime du SAMU 973, ont été beaucoup plus sollicitées que l'an passé pour les opérations d'aide médicale en mer dont le volume augmente significativement notamment au profit des pêcheurs professionnels.

2.4 - Répartition géographique des opérations

	Nombre d'opérations en 2016	Variation par rapport à 2015	Répartition du nombre d'opérations en 2016
SRR	879	+22%	83,63%
Départements et collectivités françaises (12 Nq)	647	+22%	61,56%
Martinique (12 MN)	286	+ 20%	27,21%
Guadeloupe (12 MN)	241	+ 25%	22,93%
Îles du Nord (12 MN)	85	+ 35%	8,09%
Guyane (12 MN)	35	-5%	3,33%
Îles étrangères (12 Nq)	94	+22%	8,94%
Sainte Lucie (12 MN)	32	+ 60%	3,04%
Sint Maarten (12 MN)	18	+80%	1,71%
Dominique (12 MN)	16	+23%	1,52%
Montserrat (12 MN)	11	-21%	1,05%
Antigua & Barbuda (12 MN)	9	0%	0,86%
Saint Kitts & Nevis (12 MN)	5	+400%	0,48%
Saint Eustache et Saba (NL) (12 MN)	3	-40%	0,29%
Anguilla (12 MN)	0	-100%	0%
Zone large (> 12 Nq)	138	+25%	13,13%
Antilles - zone large (> 12 MN)	124	+22%	11,80%
Guyane - zone large (> 12 MN)	14	+75%	1,14%
Hors SRR	160	+6%	15,22%
Non localisées	12	-63%	1,14%
TOTAL	1051	+16,39%	100%

* Pour ce tableau, seules les opérations SAR, MAS, DIV et SUR sont prises en compte.

15,22% des opérations du CROSS AG ont lieu en dehors de sa SRR essentiellement du fait de ses fonctions de SPOC de pavillon COSPAS SARSAT ce qui est stable par rapport aux années antérieures.

D'autre part, la répartition géographique des opérations est également un indice du « taux de pénétration du CROSS AG » chez les usagers et partenaires de sa zone de responsabilité. On note une augmentation des reports d'évènements situées à proximité de la plupart des îles étrangères ce qui peut refléter une amélioration progressive de la reconnaissance du CROSS en Caraïbe. Pour 2017, un effort de sensibilisation sera mené sur les îles du nord de la zone du CROSS (d'Antigua à Anguilla) car l'activité opérationnelle y a connu une forte hausse.

Les cartes de densité en annexe permettent d'étudier la géographie de l'accidentologie de l'année 2017 à proximité des côtes françaises.

2.5 - Quelques faits marquants

Le CROSS ne peut relater ici toutes les opérations majeures coordonnées. L'engagement des membres de l'équipe du CROSS est total pour chaque opération et notamment aux côtés des proches et des familles. En contact direct et permanent, ils vivent avec eux la tension des opérations et à chaque opération se donnent au maximum pour permettre les dénouements heureux.

Les opérations signalées ici ont, soit fait l'objet d'un retentissement médiatique important, soit témoignent des mesures de prudence à adopter, soit ont nécessité la mobilisation de très nombreux moyens.

Le 29 février, le voilier « SEMPER FI » monocoque de 12 mètres immatriculé à Saint Malo en provenance du Cap Vert et faisant route vers La Martinique déclenche sa balise de détresse. Le voilier se situe au milieu de l'océan Atlantique à 1084 nautiques de la Martinique. Deux survols effectués par des avions Falcon de la patrouille maritime de Dakar puis de Fort de France permettent d'établir que le voilier est victime d'une avarie moteur. Il s'avère ensuite que l'un des trois membres d'équipage est tombé à la mer.

Les moyens engagés ont été nombreux : 2 avions Falcon de patrouille maritime, 4 navires de commerce déroutés sur zone pour effectuer des recherches, demandes de dérives MOTHY (Météo France) et SAROPS (US CG), demande de situation surface « AMVER » (USCG), demande de routage météo via l'association SAIL THE WORLD...

Le jeune skipper, tombé à la mer est porté disparu. Les deux équipiers ont fini la traversée avec le soutien technique et psychologique organisé par le CROSS AG.

Le 09 mars, le CROSS AG reçoit une inquiétude du propriétaire concernant la yole de pêche « LAU KERN » sous pavillon de la Dominique. Il y a 2 personnes à bord et le navire serait tombé en panne moteur dans l'Ouest de l'archipel des Saintes sans plus de précision sur sa position.

Les moyens engagés ont également été nombreux : demandes de dérive MOTHY, demande de réquisition téléphonique, un semi-rigide de sauvetage de « Dominica Marine Police unit », l'avion des douanes (3 vols), l'avion de patrouille maritime « DASH 8 » des gardes côtes néerlandais de Curaçao, l'hélicoptère DRAGON 972, les vedettes des douanes DF 91 et DF 291.

Finalement, les deux pêcheurs ont été secourus par un navire à passagers après cinq jours de dérive, le « JEWEL OF THE SEAS », qui avait reçu les appels du CROSS et exerçait une veille attentive.

Le 19 juillet, une famille signale une inquiétude concernant la yole de pêche « PATIENCE » immatriculée en Guadeloupe. Il y aurait une seule personne à bord. Le navire n'est pas rentré de sa pêche dans le Sud-Ouest du port de Vieux-Fort (971).

Le CROSS AG a engagé l'hélicoptère de la Sécurité Civile DRAGON 971 et 2 avions de patrouille maritime des Coast-Guard de Curaçao et de Porto-Rico. Après quatre jours de dérive, le navire est repéré par le tanker « ASTRO PHOENIX ». Une consultation médicale est organisée au profit du rescapé et une évacuation sanitaire est organisée par le CROSS. La victime est transbordée sur la vedette SNSM du Marin et une ambulance du CODIS de la Martinique la prend en charge à son retour à terre.

Le samedi 18 décembre le CROSS AG est contacté par son homologue de Gris Nez qui relaie la détresse du voilier anglais « DOVE II », ayant perdu son gouvernail au milieu de l'Atlantique. Il se situe à 570 milles de la Martinique. Les conditions météorologiques sont particulièrement difficiles avec des creux jusqu'à 6 mètres. Il y a cinq personnes à bord dont deux enfants. Le skipper est en contact avec les autorités maritimes anglaises qui lui fournissent le soutien moral et les conseils techniques nécessaires. Le CROSS dérouté le navire de commerce « NEWSEAS JADE ». Les conditions météorologiques pendant la journée du 19 décembre rendent les tentatives d'évacuation très délicates et plusieurs échouent. Le CROSS sollicite un second cargo dénommé « ASIA PEARL V », qui arrive sur zone le 20 décembre à 7h30 du matin. Protégé par le premier cargo, il tente plusieurs manœuvres d'approche et de sauvetage. Celles-ci échouent et le CROSS demande alors aux navires marchands de rester sur zone le temps que le voilier « TILLY MINT », rejoigne la zone de sauvetage.

Le mercredi 21 décembre, protégés par les deux cargos, les équipiers du « DOVE II » embarquent sur leur radeau de sauvetage. Celui-ci est immédiatement récupéré par le « TILLY MINT » qui transborde les naufragés à son bord. Le skipper du « DOVE II » ayant d'abord refusé de quitter son navire se ravise et percute un second radeau de sauvetage. Il est à son tour récupéré par ses compatriotes du « TILLY MINT ». Aucun des naufragés ne nécessite d'assistance médicale et ceux-ci sont débarqués en Martinique le 25 décembre.

2.6 - Conclusion du bilan SAR

Le bilan humain suit mathématiquement l'augmentation du nombre d'opérations (+16%) et du nombre de personnes impliquées (+26%). Ainsi, comme les années précédentes, le CROSS AG tangente l'objectif national de performance SAR (96,27% cette année) sans l'atteindre.

La mise en place d'une procédure qualité au CROSS AG a été initiée mais, comme pour les actions de formation et de communications réalisées par le CROSS AG en 2016, il faut attendre 2017 pour vérifier si l'efficacité pressentie sera durable.

L'action du CROSS en 2017 sera orientée en fonction des éléments constatés. La sécurité des baignades et des activités subaquatiques sera un sujet de préoccupation pour éviter les comportements à risque et les accidents.

Le CROSS continuera à rayonner vers ses partenaires étrangers car la coopération internationale opérationnelle est un aspect crucial de son efficacité.

Face aux nouveaux risques que fait peser le développement de la croisière dans les Caraïbes, le CROSS adapte ses modes d'action. Acteur central de l'organisation de l'exercice majeur de sécurité civile TRIDENT pour sa partie maritime, le CROSS AG a mis l'accent sur la formation aux secours maritimes de grande ampleur de tous ses partenaires, sur l'adaptation de ces procédures et sur la rénovation des outils techniques dont il dispose.

3 - SUIVI DU TRAFIC MARITIME COMMERCIAL

3.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques

En application du décret n° 2011-2108, le CROSS AG assure le suivi du trafic maritime et un service d'assistance maritime. En revanche, le CROSS AG n'assure pas de fonction de service de trafic maritime et n'a pas délégué pour l'attribution ou la surveillance des mouillages.

3.2 - Surveillance du trafic commercial dans les eaux territoriales

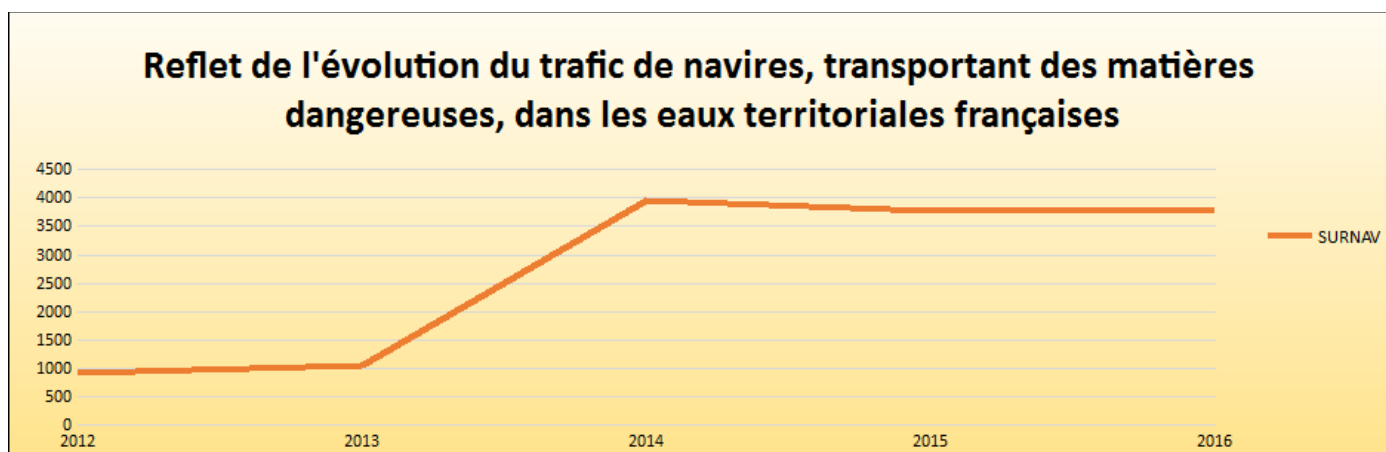
L'arrêté préfectoral n°2014-197-005 portant règlement de la navigation aux approches des côtes françaises des Antilles en vue de prévenir les pollutions accidentelles fixe, en fonction de la taille du navire et de leur cargaison, des obligations déclaratives en entrée et sortie des eaux territoriales.

Par ailleurs, des accords de partenariat viennent décliner cet arrêté préfectoral et précisent le rôle du CROSS AG et des autorités portuaires des grands ports maritimes de Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Degrad-des-Cannes, chacun dans sa zone de compétence. De tels accords visent à fluidifier le transfert d'information en cas d'arrivée ou de départ de navires transportant des matières dangereuses ou ayant subi des incidents de navigation ou des avaries techniques. L'objectif est de prévenir les risques pour l'environnement marin.

3.2.1 - Signalement des navires

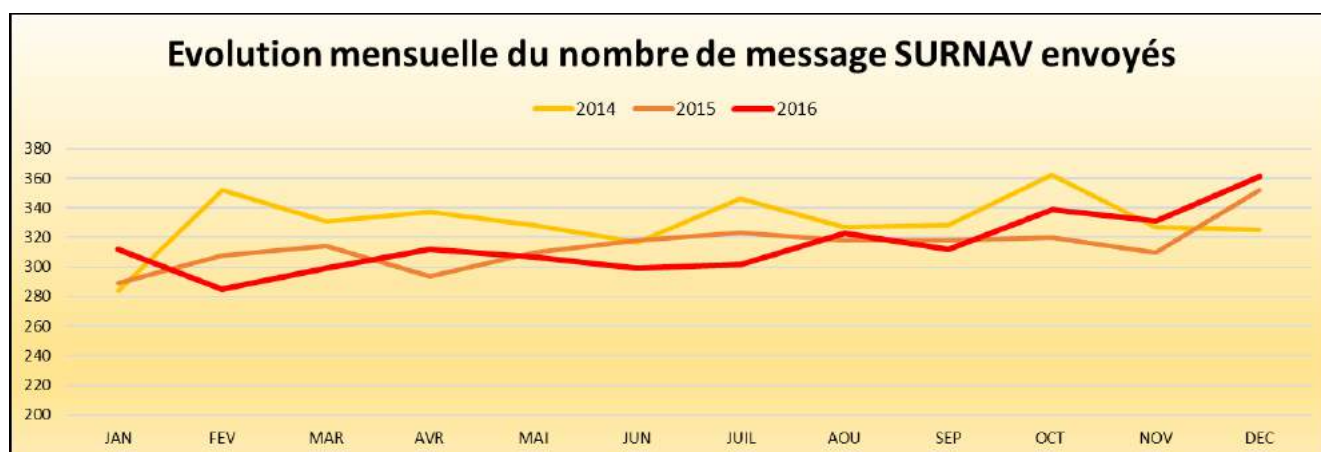
Les navires transportant des matières dangereuses se signalent par l'envoi d'un message dit « SURNAV ». Depuis 2014, le CROSS interroge systématiquement les navires qui entrent dans les eaux territoriales pour vérifier le respect de cette obligation. Les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 et de plus de 45 mètres ne transportant pas de matières dangereuses font l'objet d'un message d'information émis par le CROSS (« MOUVINF »).

Ces messages sont incrémentés par le CROSS AG sur l'application de sécurité maritime « Trafic 2000 ».



3.2.1.1 - Messages SURNAV

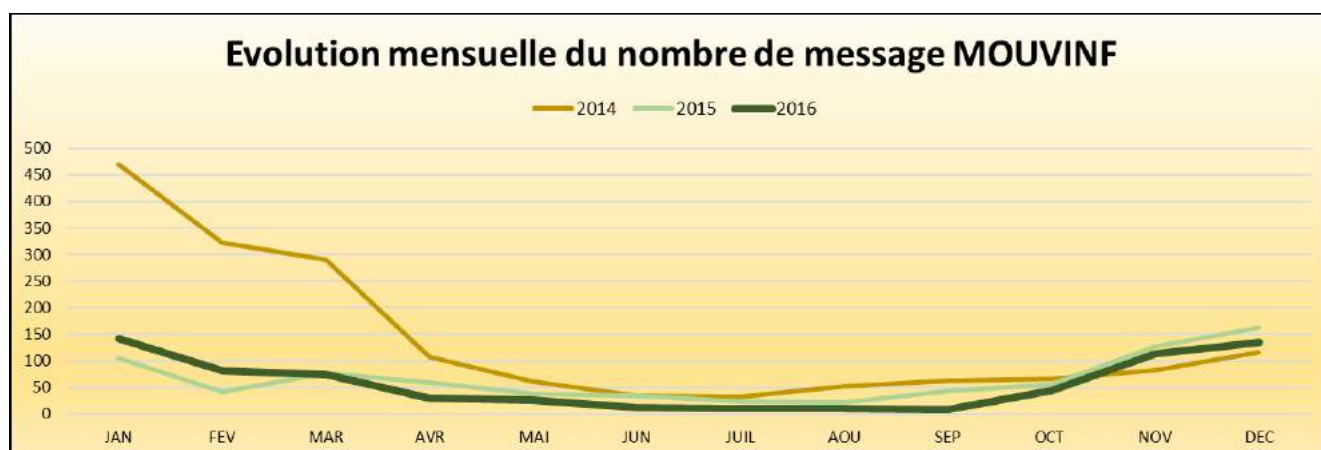
En 2016, le CROSS AG a intégré 3782 messages SURNAV. Les chiffres sont stables par rapport à 2015.



3.2.1.2 - Messages MOUVINF

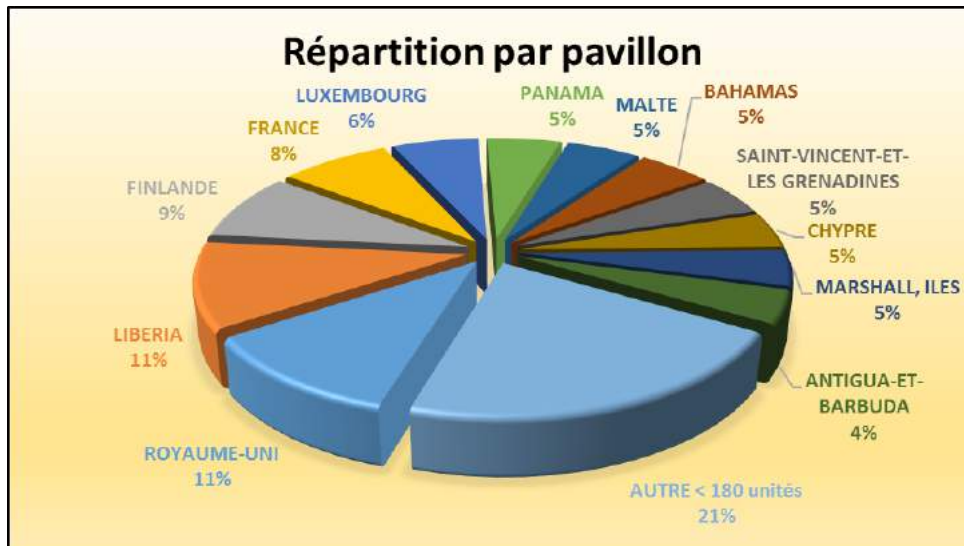
En 2016, le CROSS AG a enregistré 689 messages MOUVINF. Les chiffres indiquent un léger repli de ces messages (-13%) par rapport à 2015.

La fréquentation des eaux territoriales des Antilles Françaises par les navires qui suscitent l'envoi des messages MOUVINF est saisonnière. En effet, la période entre le mois d'avril et le mois d'octobre correspond à la période cyclonique, période durant laquelle les navires de croisières sont redéployés dans d'autres régions du globe.



3.2.1.3 - Répartition par pavillon

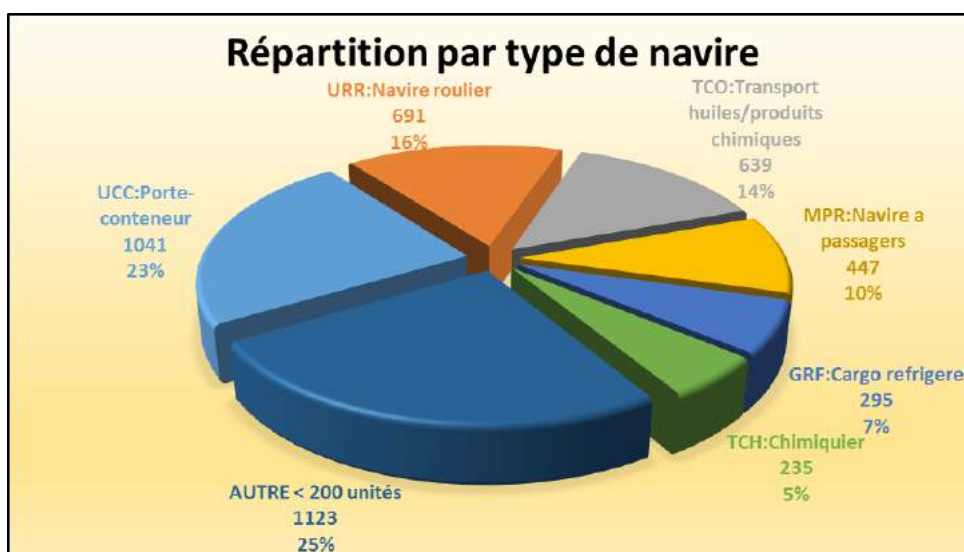
Les pavillons des navires fréquentant les eaux territoriales françaises sont principalement ceux du Royaume-Uni (492), du Liberia (486), de la Finlande (389), et de la France (351).



On constate cependant une forte baisse de la représentativité des navires sous pavillon français (-39%) et une très nette augmentation des navires sous pavillon du Royaume-Uni (+47%). Une des explications, à confirmer, est l'obtention de dérogations temporaires aux obligations du pavillon pour certains trafics commerciaux entre les îles françaises.

3.2.1.4 - Répartition par type de navires

Les types de navires fréquentant les eaux territoriales françaises sont principalement des porte-conteneurs, des rouliers, des navires à passagers et des tankers.



A noter, cette année encore, une hausse significative de 16 % des navires à passagers croisant dans les eaux territoriales françaises ; ainsi qu'une hausse importante du nombre de tankers (+53%).

3.2.2 - Navires en avarie

Alors que l'année 2015 semblait se stabiliser avec une moyenne de 10 navires « SOLAS » en avarie, l'année 2016 voit une augmentation de plus de 40 % du nombre d'avarie signalées au CROSS. Cet indicateur doit être pris avec prudence car il peut refléter aussi bien un meilleur report des situations vers le CROSS qu'une dégradation des conditions techniques à bord des navires.

Il faut également souligner l'échouement de cinq navires dans la zone SAR du CROSS. Trois dans la zone maritime de Guyane et deux dans la zone maritime des Antilles. Quatre évènements n'ont pas eu de conséquences mais le dernier a vu la perte totale du navire (cf infra SIRENA).

3.2.3 - Navires en infraction

Cette année, le nombre de non-conformité a fortement augmenté (+125 %), passant de 12 à 27 occurrences. Il s'agit le plus souvent de défaut d'émission du message SURNAV (80 % des cas), omission rectifiée immédiatement après le rappel à l'ordre du CROSS. A noter également la détection de quatre navires en défaut de veille sur le canal 16.

Il s'agit d'un point d'attention pour l'année 2017 afin que la situation ne dérive pas. Le CROSS n'a pas détecté en 2016 de récurrence d'infractions de la part d'un ou de plusieurs navires. Les signalements aux armements seront systématisés et complétés par une verbalisation en cas de constats réitérés.

3.3 - Quelques faits marquants

Le 12 août, le navire de commerce « SIRENA », pavillon Madère, s'est échoué sur les rochers au nord de Saint Eustache. Ce navire de 55 mètres assurait la desserte des îles du Nord de la zone. L'évacuation de l'équipage s'est bien déroulée et malgré des conditions difficiles, aucune victime n'est à déplorer.

La compagnie maritime a fait appel à un *salvage master* pour tenter de renflouer le navire. Celui-ci a finalement été démantelé sur place.

Le 06 décembre 2016, le navire de croisière « CELEBRITY SUMMIT », pavillon Malte, avec plus de 3000 personnes à bord a longé la côte ouest de la Martinique, à environ 400 mètres du rivage, avant de faire demi-tour et reprendre sa route initiale.

Ce cas a mis en exergue que l'action du CROSS doit être appuyée par des services de trafic maritime portuaires au sein des capitaineries et par des sémaphores car il ne peut assurer une supervision des trajectoires des navires sur l'ensemble des zones qui lui sont dévolues. Une réglementation spécifique sera adoptée en 2017 pour sanctionner ce type de pratiques.

3.4 - Conclusion du bilan « trafic maritime » et enjeux pour 2017

Le déploiement de Spationav V2 a été mené avec succès par le CROSS en 2016. La particularité dans la zone Antilles-Guyane est l'utilisation des liens MPLS du CROSS pour le cheminement des informations des stations AIS et leur retransmission aux différents acteurs concernés.

Le taux d'indisponibilité de Spationav a été significativement réduit, d'où une surveillance accrue et plus efficace. Toutefois, le CROSS n'est pas en mesure de surveiller les trajectoires des navires et de prévenir les échouements ou les collisions. Ce n'est d'ailleurs pas une mission qui lui est dévolue par les textes en vigueur. Vu son armement actuel, le CROSS AG ne peut pallier l'absence de chaîne sémaphorique et de services de trafic maritime.

Le trafic dans les eaux territoriales françaises semble stable entre 2015 et 2016. Les obligations déclaratives dans les eaux françaises sont régulièrement rappelées aux agents commerciaux des navires fréquentant les eaux françaises. Le CROSS y restera très attentif en 2017 et prendra les mesures préventives et répressives pour que ces obligations soit remplies.

L'année 2017 devrait voir la parution d'un arrêté local réglementant le trafic des navires de croisière.

4 - DÉTECTION ET RÉPRESSION DES POLLUTIONS MARITIMES

4.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques

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 fait du CROSS le service centralisant « les informations recueillies, quelle que soit leur origine, et (assurant) la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions nécessaires pour engager des poursuites. »

Les instructions permanentes REPREPOL élaborées par les préfets délégués du gouvernement pour l'action de l'État en Mer des zones Antilles et Guyane déclinent cette instruction dans leurs zones de compétence.

Le cas de détection avérée de sargasses est traité dans la partie relative au milieu marin. Le CROSS n'étant pas chargé de la surveillance des pollutions en zone portuaire, il veille à alerter les capitaineries en cas de détection dans leurs zones de responsabilité.

4.2 - Nature des pollutions et classification

Pour 2016, 37 cas de pollutions ont été rapportées au CROSS AG. Pour chaque signalement, le CROSS AG sollicite des moyens étatiques pour confirmer ou infirmer la pollution.

Sur l'ensemble des signalements, 43 % ont pu être vérifiés.

Le tableau ci-dessous résume le nombre de signalements vérifiés ainsi que le taux d'identification des signalements de pollution dans les eaux territoriales et eaux intérieures françaises.

	Guadeloupe		Martinique		Guyane	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Pollution confirmée	4	80 %	4	44 %	0	-
Pollution probable	1	20 %	0	-	1	25 %
Pollution douteuse	0	-	1	11 %	2	50 %
Pollution infirmée	0	-	4	44 %	1	25 %
Taux de vérification des signalements	80 %		88 %		25 %	

Sur l'ensemble des pollutions confirmées, 6 sont en lien avec des hydrocarbures. Pour les pollutions confirmées en mer, il a été possible d'identifier 3 auteurs.

Le procureur a été avisé pour le rejet volontaire dans les eaux territoriales d'un seul navire, concernant des hydrocarbures légers. Les deux autres pollutions étaient dues à des événements accidentels (crash d'un aéronef et naufrage d'un navire).

Les pollutions détectées sont majoritairement côtières aux Antilles et hauturières en Guyane. Le système de détection par satellite permet de s'assurer que la pression de contrôle est efficace. Le taux de vérification est cependant préoccupant en Guyane et reflète la difficulté pour le CROSS de trouver un moyen aérien offrant un rayon d'action suffisant et disposant de personnel formé pour mener ces missions.

Formation conjointe CROSS CEDRE pour les partenaires de la surveillance des pollutions en Guyane

Pour la première fois en Guyane s'est tenue en mai 2016 une session de formation réalisée à l'initiative du CROSS et avec le concours expert du centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre). Elle a eu pour objet l'observation des pollutions maritimes et les stratégies de lutte dans la frange littorale. En visio-conférence à partir du CROSS, le Procureur de la République de la Juridiction du littoral spécialisée de Fort de France a pu expliquer ses directives aux agents chargés de constater de telles infractions.

Elle a bénéficié à des agents de différentes administrations : la Direction de la Mer, la DEAL, la présence remarquée des pilotes des hélicoptères de la section aérienne de Gendarmerie,... Plus largement, la présence des armateurs et des professionnels du secteur portuaire a permis de mesurer l'intérêt largement partagé de ce sujet environnemental.

La Guyane se caractérise par une vaste zone maritime où la navigation commerciale et la prospection pétrolière sont prégnantes. Les risques de pollution ne sont donc pas à négliger pour ses eaux maritimes, ses ressources et son littoral.

Grâce à cette formation mutualisée, l'État est désormais mieux préparé pour détecter et réprimer les pollutions en mer au large de la Guyane, et pour procéder à l'évaluation des pollutions qui pourraient toucher le littoral.





La première session de formation de ce type avait eu lieu en 2014 en Martinique. La prochaine session pourrait avoir lieu en 2018 en Guadeloupe.

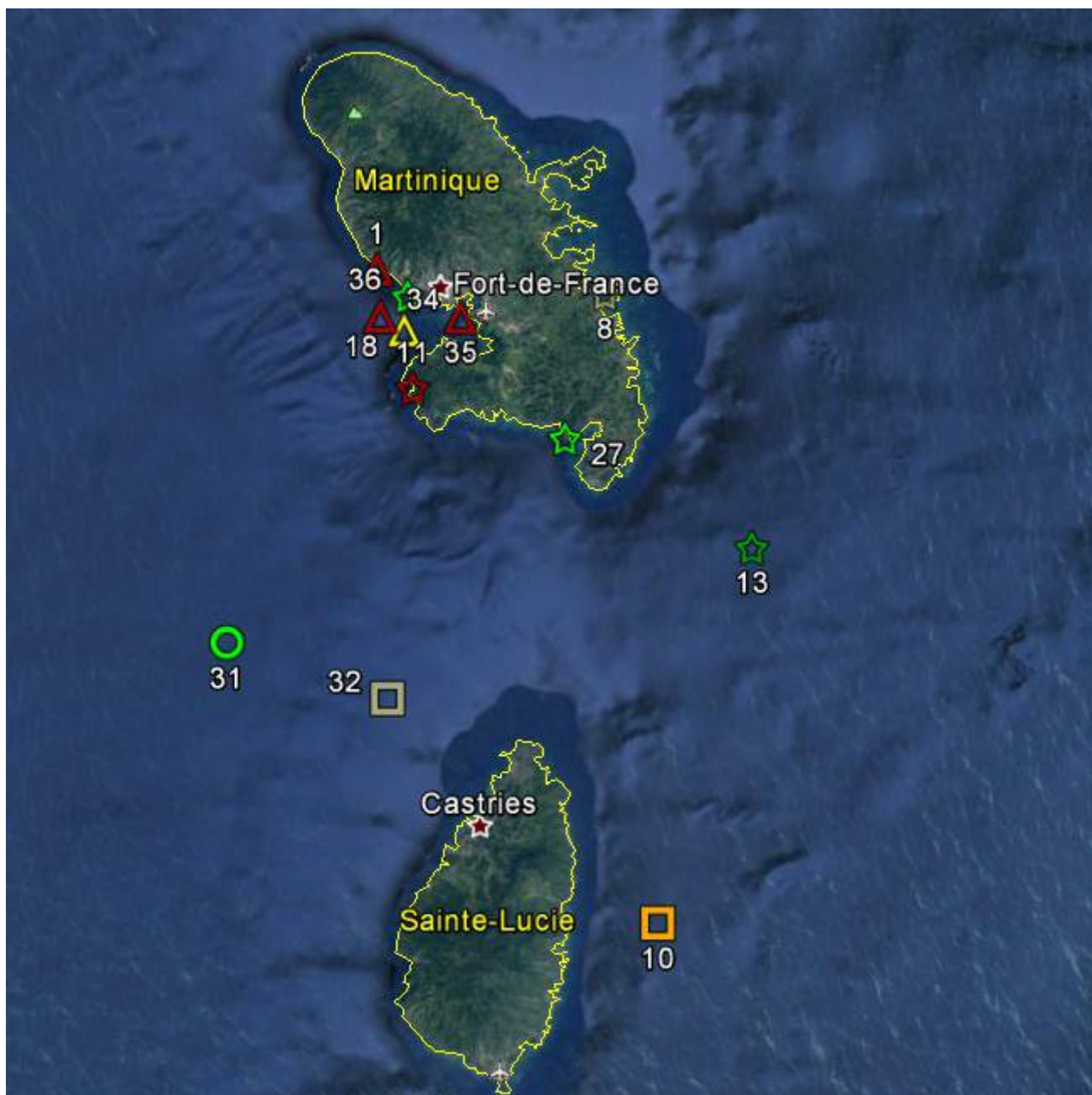
4.3 - Répartition géographique

4.3.1 - Guyane







Légende : Le symbole sur carte est la combinaison d'une localisation et d'une classification.

Localisation				
	Portuaire	Eaux territoriales	ZEE française	Hors zone
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux




4.3.2 - Martinique

Légende : Le symbole sur carte est la combinaison d'une localisation et d'une classification.

Localisation	 Portuaire	 Eaux territoriales	 ZEE française	 Hors zone
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux





4.3.3 - Guadeloupe

Légende : Le symbole sur carte est la combinaison d'une localisation et d'une classification.

Localisation				
	Portuaire	Eaux territoriales	ZEE française	Hors zone
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux

4.3.4 - Île du Nord

Légende : Le symbole sur carte est la combinaison d'une localisation et d'une classification.

Localisation	 Portuaire	 Eaux territoriales	 ZEE française	 Hors zone
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux

4.4 - Origine du signalement

L'origine des signalements est divers (moyen terrestre, aérien ou nautique étatique, plaisanciers ou bénévoles de la SNSM, témoins à terre).

Le CROSS a reçu vingt trois signalements via le système satellitaire de l'Agence européenne de sécurité maritime Cleanseanet. Cinq vérifications ont pu être menées. Quatre d'entre elles ont permis d'infirmer la présence d'une nappe de pollution. L'une d'elles a permis de confirmer la présence d'une nappe en dehors des eaux sous souveraineté française.

Parmi les 18 signalements par satellite qui n'ont pu être vérifiés faute de moyens aériens disponibles avec du personnel formé :

- 7 se trouvaient au large de la Guyane.
- 1 se trouvait au large de la Martinique en ZEE française
- 1 se trouvait au large de la Guadeloupe en ZEE française
- 9 se trouvaient en Haute Mer ou en ZEE étrangère (hors champ d'intervention du CROSS)

L'accent doit être mis en 2017 sur la vérification des données satellites obtenues pour la zone située au large de la Guyane et un effort particulier sera demandé aux pourvoyeurs de moyens aériens à cette fin.

4.5 - Conclusion du bilan pollution

Au cours de l'année 2016, le système de détection par satellite Cleanseanet est la source principale des signalements (62%) de potentielles pollutions. Le taux de vérification des détections doit être amélioré notamment en Guyane où il est important que les services disposant d'aéronefs capables de surveiller la ZEE forment leurs agents à l'observation des pollutions et programment des missions de surveillance des routes de navigation commerciale.

La couverture satellite permet de confirmer que l'enjeu reste globalement faible sur la zone Antilles Guyane mais la vigilance doit être maintenue.

5 - SURVEILLANCE DES PÊCHES MARITIMES

5.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques

Le CROSS AG assure, depuis 2013, la surveillance des pêches maritimes pour la zone Antilles et Guyane, en sa qualité d'assistant du Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP). Cette mission lui a été conférée par l'arrêté interministériel du 17 avril 2012, sous l'autorité fonctionnelle des préfets de région et des directeurs de la mer agissant sous leur autorité, pour adopter les plans régionaux de contrôle (PRC).

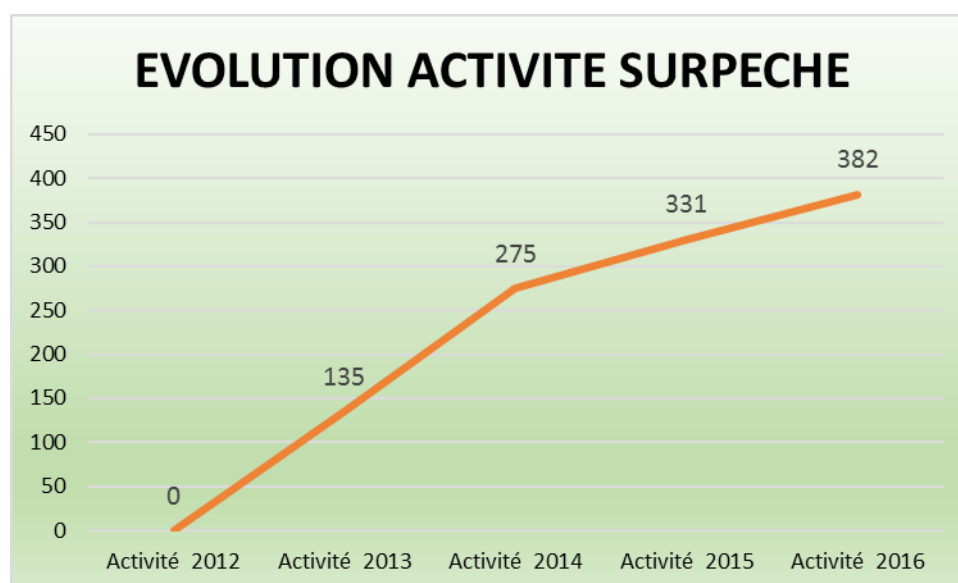
En application de l'arrêté cité et de la circulaire du 24 juin 2013 relative à l'organisation des missions du CNSP, le CROSS AG exerce le contrôle tactique des moyens (nautiques et aériens) des administrations engagées dans les missions de surveillance des pêches.

Le CROSS ne dispose pas de moyens humains ou budgétaires spécifiquement dédiés à la surveillance des pêches. Certains besoins opérationnels exprimés par les directions de la mer de la zone Antilles Guyane ne peuvent donc être satisfaits par le CROSS AG.

Faute de ressources, le CROSS est également dans l'incapacité de préparer activement un report de la mission, sans rupture de charge, vers le CNSP.

5.2 - Bilan global des contrôles

En tant que contrôleur tactique, le CROSS AG a coordonné 382 contrôles de pêche en mer (+ 15,4 % par rapport à 2015) pour le compte des directions de la mer de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane. Pour mieux orienter les contrôles, le CROSS diffuse un bilan mensuel présentant l'atteinte des objectifs des PRC dans ses directives aux unités. Les objectifs de contrôle des PRC n'ont cependant pas tous été atteints en 2016.



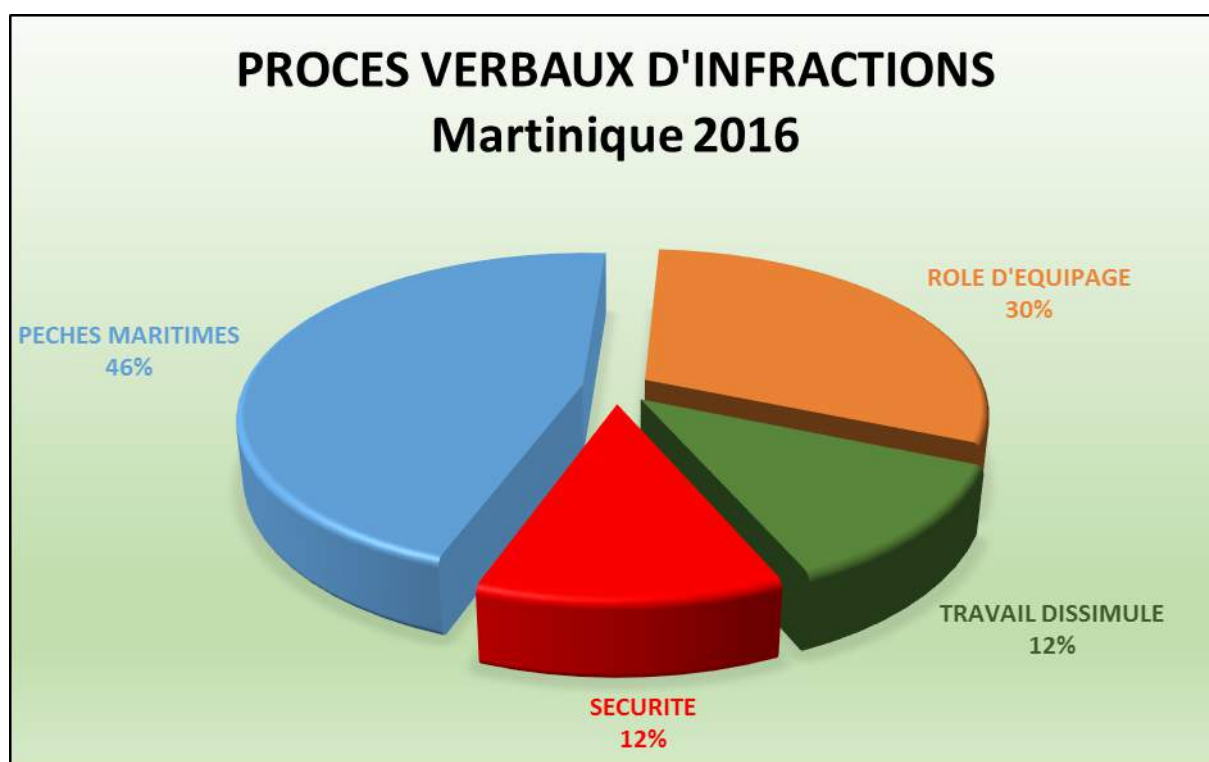
5.3 - Répartition par zone

5.3.1 - Direction de la mer de la Martinique

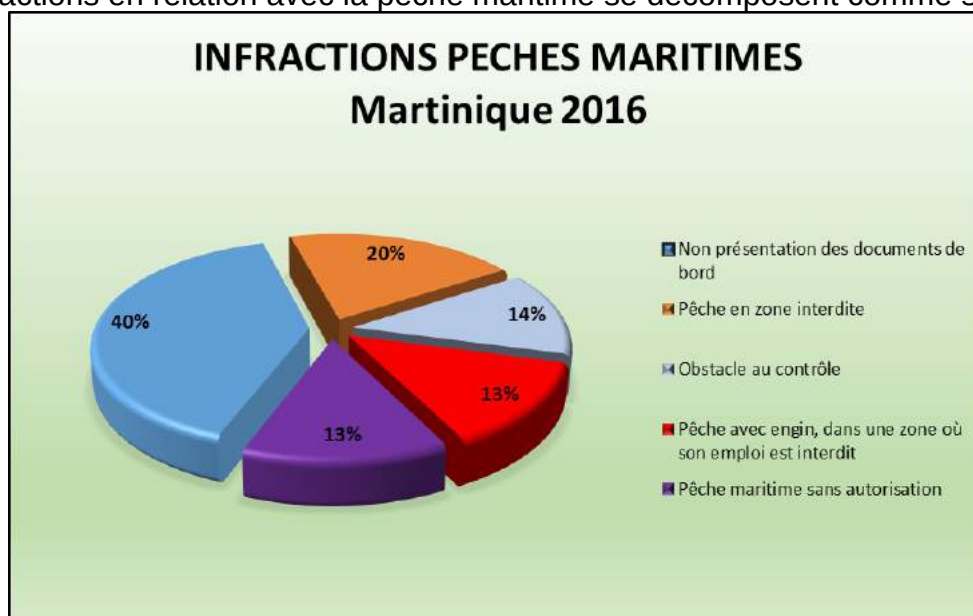
Le CROSS AG a coordonné 138 contrôles en mer, réalisés par les unités de contrôle relevant de différentes administrations. Le tableau suivant présente les objectifs chiffrés fixés dans le plan régional de contrôle des pêches de 2016 et montre le niveau de réalisation.

	Objectifs PRC 2016	Réalisés	Taux de réalisation	Nombre de PV dressés
ULAM	105	67	63,80 %	14
Douanes	20	13	65,00 %	4
Gendarmerie	50	47	94,00 %	9
Gendarmerie maritime	15	5	33,33 %	1
Marine nationale	10	1	10,00 %	0
ONCFS	10	5	50,00 %	1
TOTAL	210	138	65,71 %	29

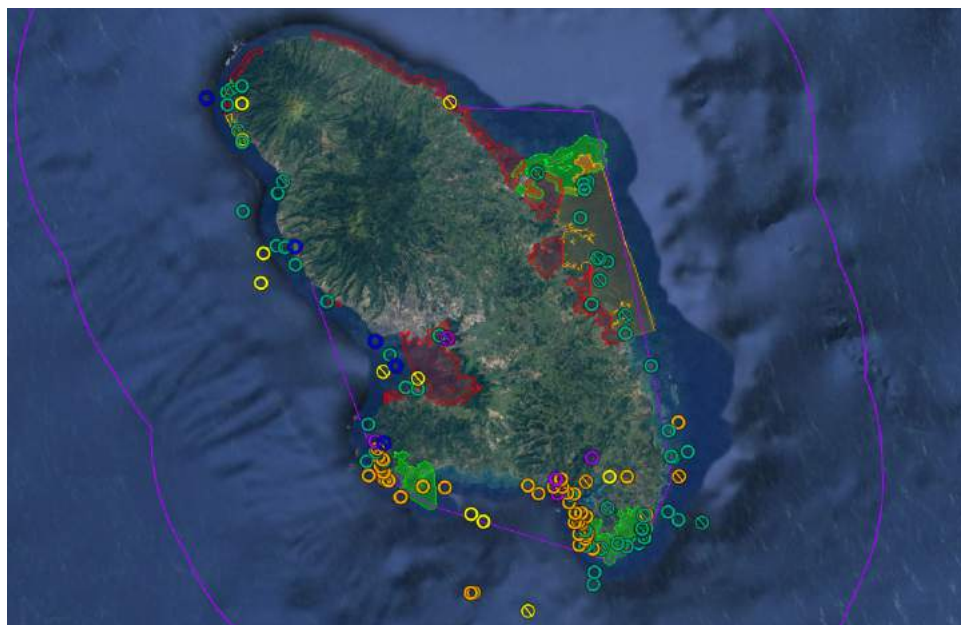
Sur les 29 procès verbaux dressés, outre les pêches maritimes, les infractions relevées concernent essentiellement le rôle d'équipage, le non-respect de la réglementation en lien avec la sécurité, ainsi que le travail dissimulé.






Les infractions en relation avec la pêche maritime se décomposent comme suit :



Le plan régional de contrôle des pêches 2016 préconisait d'accentuer la pression de contrôle dans le secteur nord-atlantique. Il demandait également une répartition équilibrée de l'effort de contrôle sur l'ensemble de l'année. Ces objectifs ont guidé l'action du CROSS en 2016 mais n'ont pas pu être réalisés, en mer, dans leur intégralité. Toutefois, l'effort de surveillance dans les zones polluées par le chlordécone n'a pas été relâché, afin d'éviter tout prélèvement de produits de la mer contaminés.



Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2016, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP

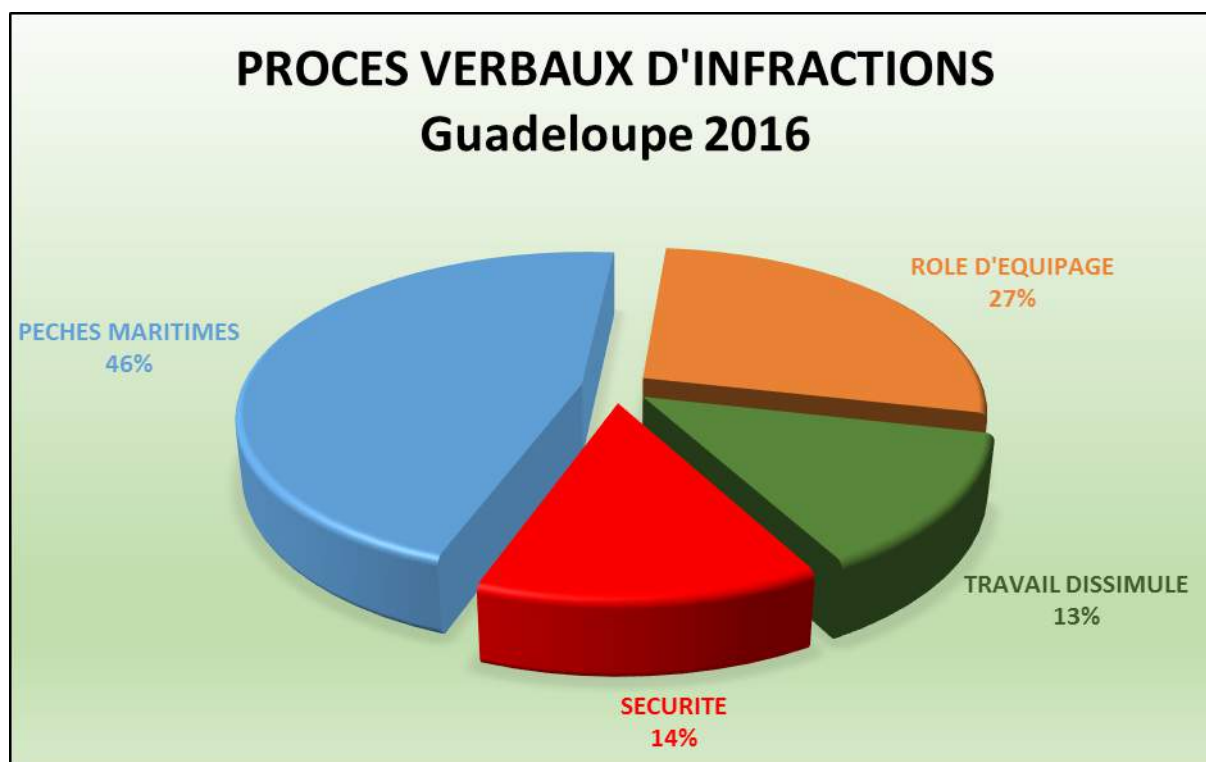
5.3.2 - Direction de la mer de la Guadeloupe

Le CROSS AG a coordonné 131 contrôles en mer, réalisés par les unités de contrôle relevant de différentes administrations. Le tableau suivant présente les objectifs chiffrés fixés dans le plan régional de contrôle des pêches de 2016 et montre le niveau de réalisation.

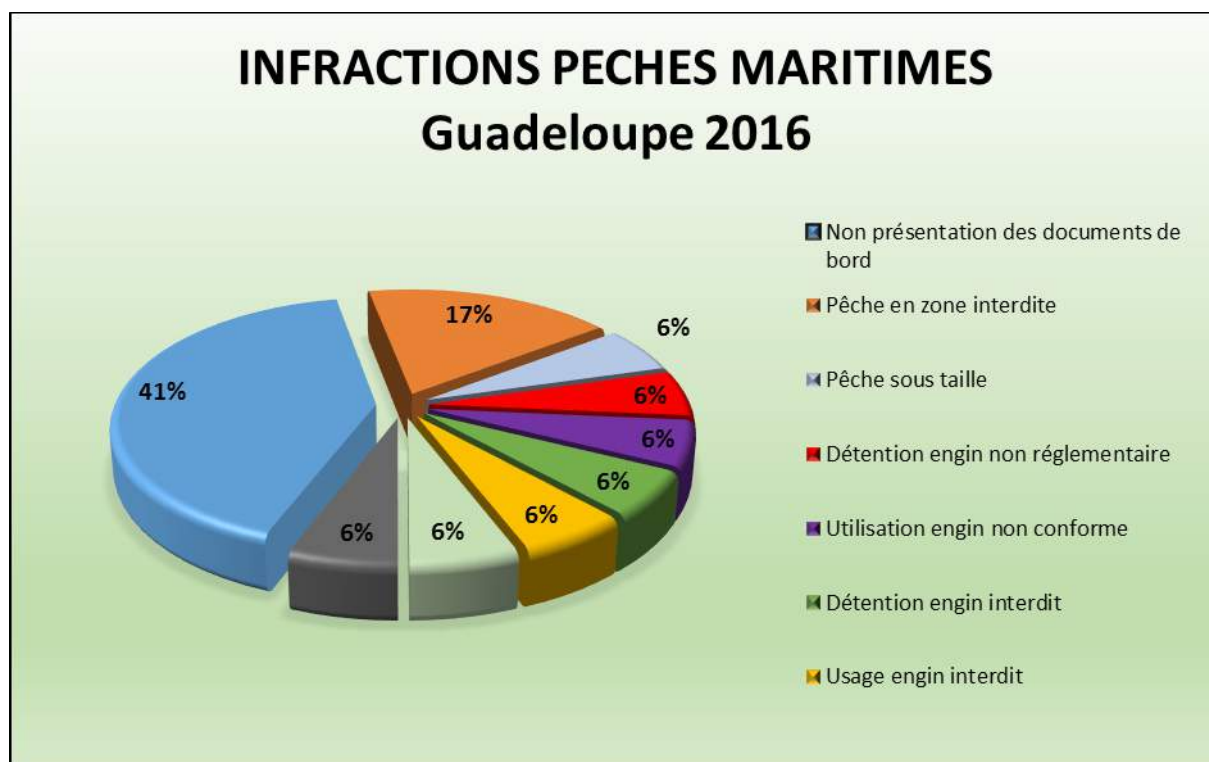
	Objectifs PRC 2016	Réalisés	Taux de réalisation	Nombre de PV dressés
ULAM	40	48	120,00 %	11
Douanes	25*	13	52,00 %	3
Gendarmerie	50*	36	72,00 %	10
Gendarmerie maritime	10	20	200,00 %	2
Marine nationale	5	1	20,00 %	1
ONCFS	5	6	120,00 %	4
Parc national	10	7	70,00 %	2
TOTAL	145	131	90,34 %	33

* St Martin et St Barthélémy inclus

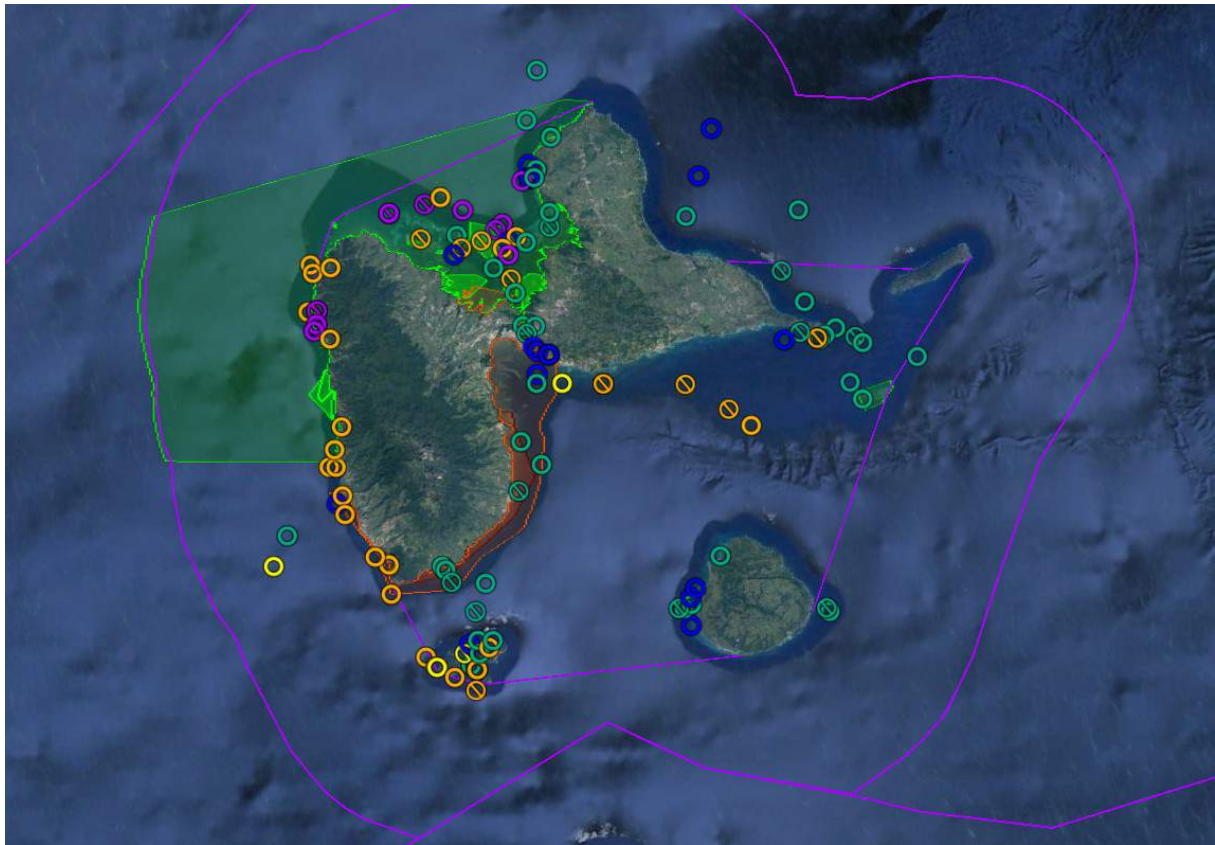
33 procès verbaux d'infractions ont été dressés suite à des constatations concernant, outre les pêches maritimes, principalement le défaut de rôle d'équipage, le recours au travail dissimulé et les infractions en lien avec la sécurité maritime.






Les infractions en relation avec la pêche maritime se décomposent comme suit :



La couverture de certaines zones, dont les îles de Saint Martin et de Saint Barthélemy est à optimiser grâce à de meilleurs contacts entre les moyens de contrôle et le CROSS.



Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2016, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP



5.3.3 - Direction de la mer de la Guyane

Le CROSS AG a coordonné 33 contrôles en mer, réalisés par les unités de contrôle relevant de différentes administrations. Le tableau suivant présente les objectifs chiffrés fixés dans le plan régional de contrôle des pêches de 2016 et montre le niveau de réalisation.

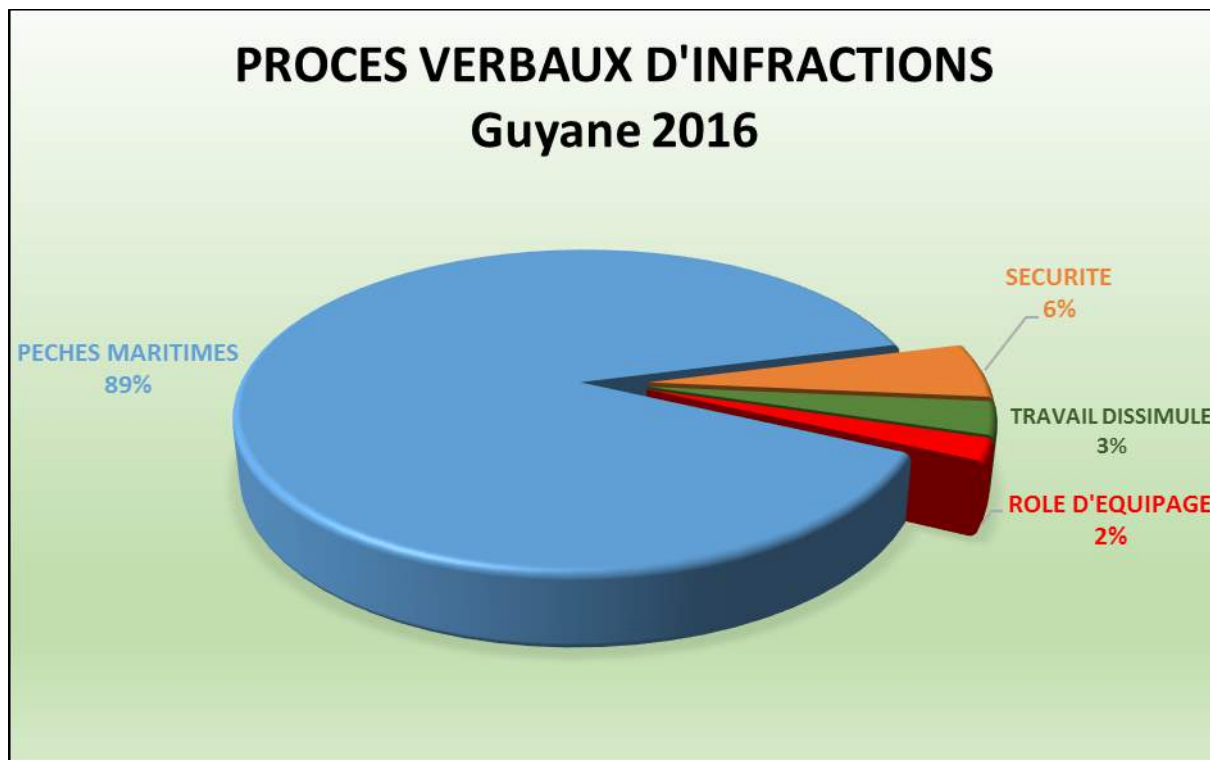
	Objectifs PRC 2016	Réalisés	Taux de réalisation	Nombre de PV dressés
UCAML	6	0	0,00 %	0
Douanes	10	0	0,00 %	0
Gendarmerie nationale	6	3	50,00 %	1
Gendarmerie maritime	16	13	81,25 %	6
Marine nationale	11	14	127,27 %	1
ONCFS	6	3	50,00 %	1
Réserves	4	0	0,00 %	0
TOTAL	59	33	55,93 %	9

Les procès-verbaux dressés ont notamment relevé des infractions à la pêche qualifiées de « graves » au sens des règlements de l'Union européenne n° 1005/2008 et n° 1224/2009, ainsi que du code rural et de la pêche maritime, mais également constaté du travail dissimulé et des manquements en termes de sécurité.

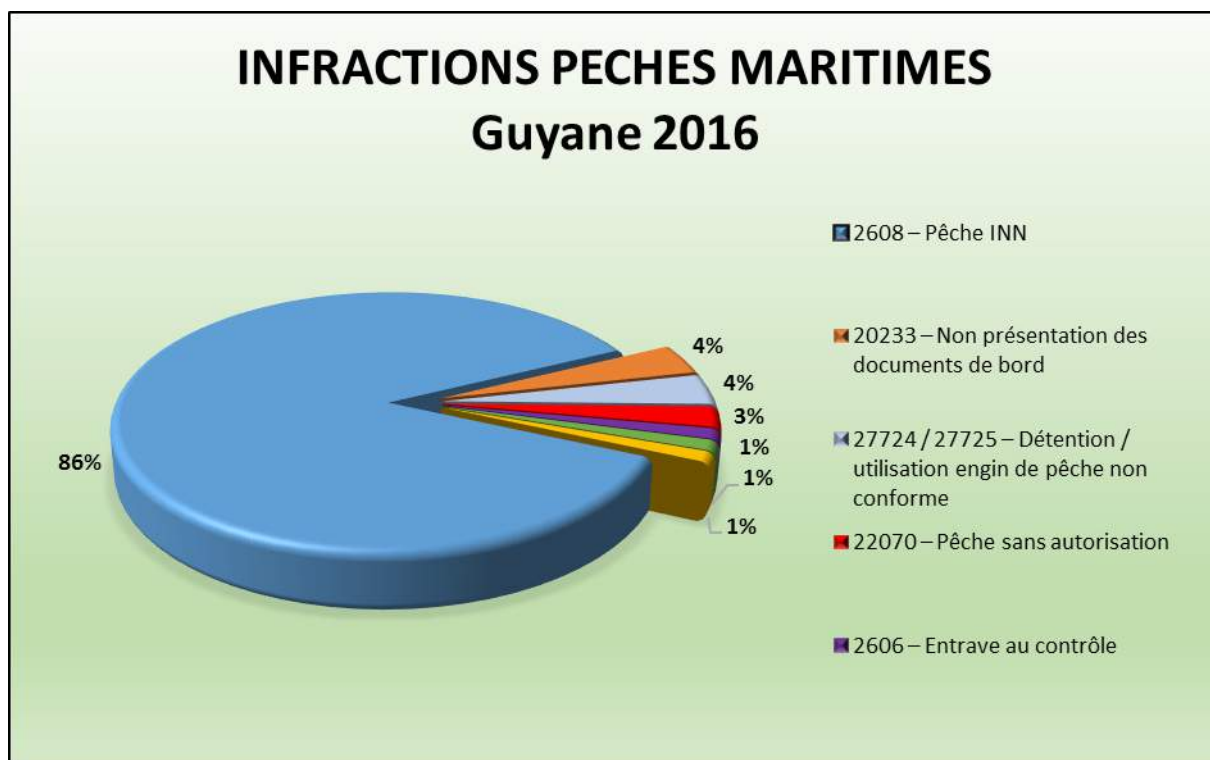
Aux inspections citées supra s'ajoutent 80 contrôles également coordonnés par le CROSS AG, mais ne pouvant faire l'objet d'un objectif chiffré dans le cadre du PRC. Ces contrôles portent majoritairement sur les navires pratiquant une pêche illégale, dite INN, intra- ou extraguyanaise. Le détail de ces contrôles est présenté dans le tableau qui suit.

	Contrôles hors PRC	Nombre de PV dressés	Nombre de déroutements
Douanes	15	17*	3
Gendarmerie nationale	1	1	0
Gendarmerie maritime	36	36	19
Marine nationale	20	17	12
SMPE	8	8	6
TOTAL	80	79	40

* PV aéronef des Douanes inclus.

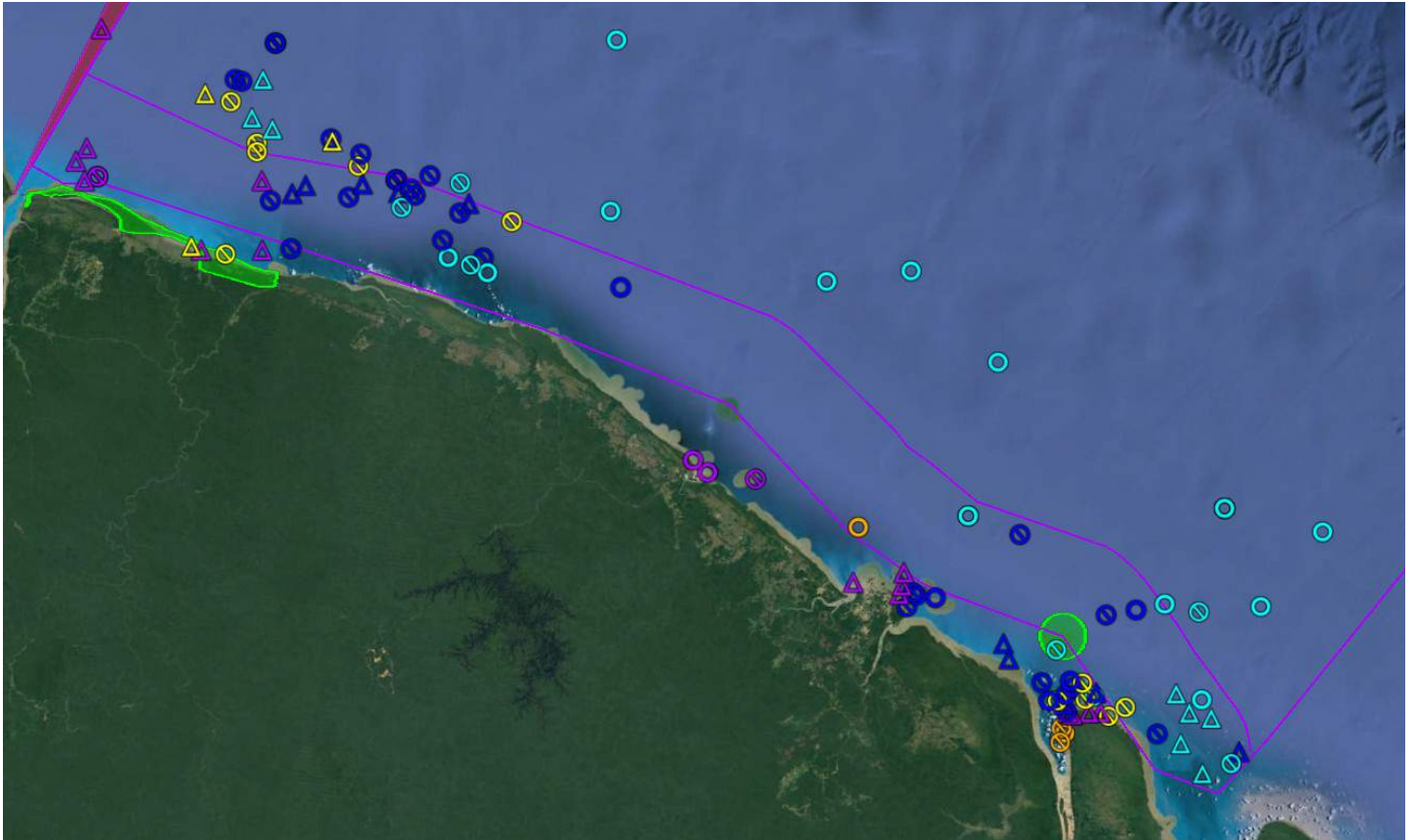


Les infractions en relation avec la pêche maritime se décomposent comme suit :






Dans le secteur est, la surveillance active du parc national brésilien de *Cabo Orange* incite les pêcheurs brésiliens de l'Amapa à venir dans les eaux sous juridiction française. On note des intrusions régulières jusque dans l'estuaire de l'Approuague et dans la réserve naturelle du Grand Connétable.

Côté ouest, le manque de ressources halieutiques dans les eaux surinamaises, provoque une migration des flottilles vers nos eaux, avec des incursions profondes de tapouilles, jusqu'au large d'Iracoubo et de Sinnamary.



Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2016, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP

5.4 - Conclusion du bilan pêche

Débutée en février 2013, la mission de coordination des contrôles de pêche assurée par le CROSS AG ne cesse de croître quantitativement d'une part, avec la multiplication du nombre de contrôles coordonnés par le CROSS AG, et qualitativement d'autre part, avec notamment l'inclusion de la Guyane en 2015.

Le CROSS AG a expérimenté en 2016, le déploiement d'un officier sur une vedette de la Gendarmerie maritime, en qualité d'OSC (on scene coordinator), dans le cadre d'une opération inter-administrations de lutte contre la pêche illégale, appelée « COXART ».

Le concept d'OSC déployé a suscité l'intérêt des autres directions de la mer et permet de mieux faire connaître le CROSS aux unités de terrain. L'extension de cette expérimentation reste soumise à la disponibilité du personnel armant le CROSS AG.

D'autres évolutions ont eu lieu en 2016 avec, à l'instar du CNSP, la rédaction par le CROSS AG de directives mensuelles, comportant un état mensuel de la réalisation des objectifs des PRC, pour chacune des régions sous sa compétence et la transmission d'ordres de mission aux unités engagées, par leurs autorités organiques respectives, dans des opérations dédiées de surveillance des pêches.

De plus, les équipes de quart disposent désormais d'un accès à l'interface Poséidon, qui est essentiellement utilisée pour la saisie des contrôles.

Aux Antilles, l'infraction la plus courante concerne la présentation des documents obligatoires. Il s'agit d'une constante depuis plusieurs années et on peut s'interroger sur l'efficacité des actions de prévention et de répression. L'accès aux crédits FEAMP étant conditionnés par l'absence de commission d'infraction, un autre levier d'incitation pourrait désormais agir sur cette situation.

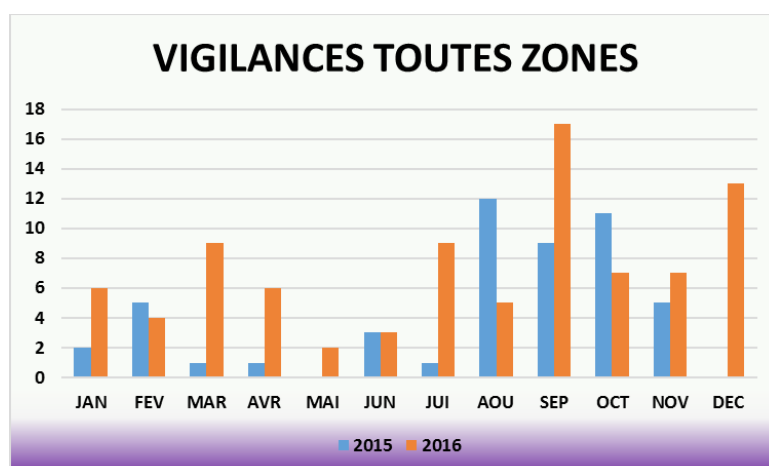
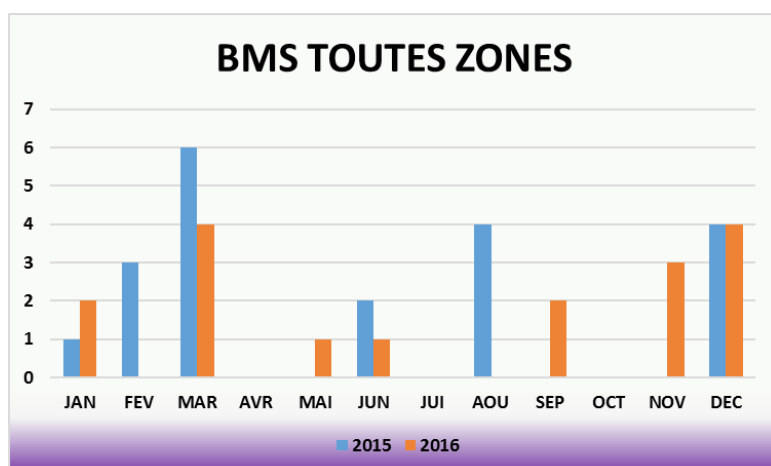
La pêche INN, intra- et extra-guyanaise, reste un problème majeur et un objectif central de contrôle pour le CROSS. Toutefois, l'effort de contrôle des unités doit également porter sur les navires de pêche français et vénézuéliens sous licence communautaire notamment pour s'assurer de l'absence de porosité avec la pêche INN et de la durabilité de l'activité halieutique domestique.

6 - RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME

6.1 - Diffusion météorologique

Le CROSS AG diffuse chaque jour quatre bulletins météorologiques en zone côtière à partir de ses stations VHF, réparties dans l'arc Antillais (9 émetteurs/récepteurs) et en Guyane (5 émetteurs/récepteurs). Pour la zone large Antilles et Guyane, le CROSS AG diffuse deux bulletins par ses émetteurs/récepteurs HF/MF. Sur l'année 2016, ce sont donc 21 900 bulletins météo qui ont été diffusés. L'augmentation de 25 % par rapport à 2015 résulte de l'extension du réseau VHF en Guyane.

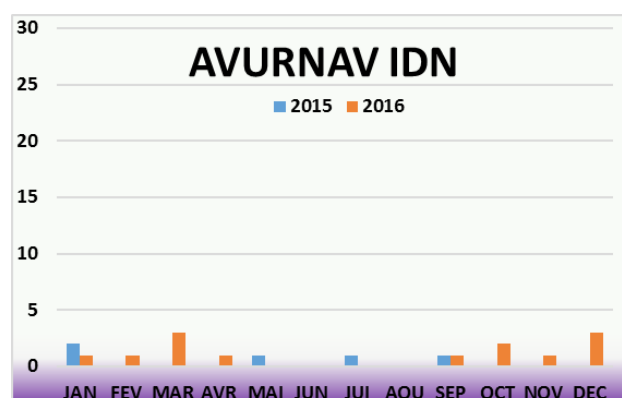
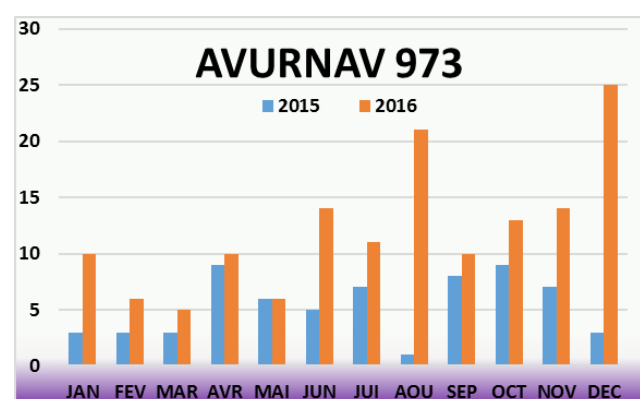
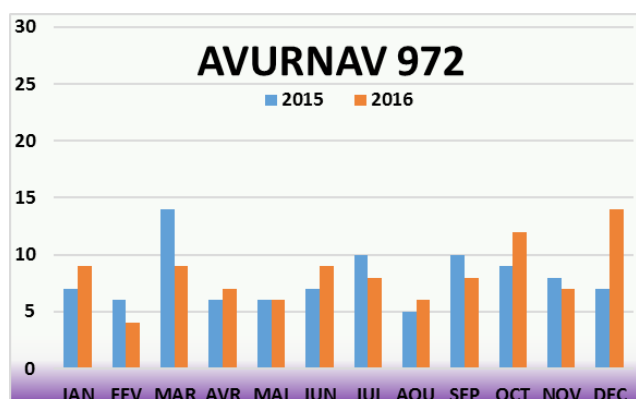
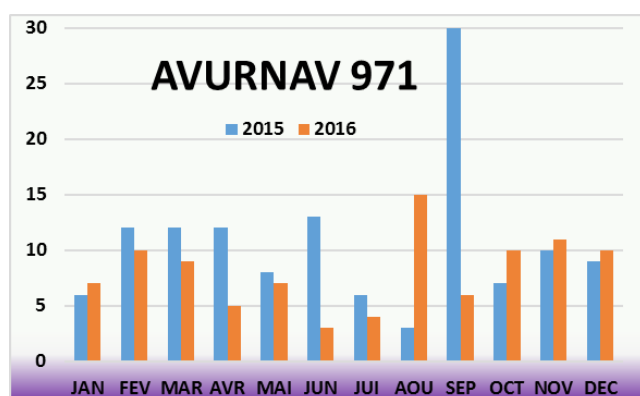
Lorsque les conditions météorologiques se dégradent, des bulletins spéciaux (BMS) sont émis, en complément ou alternativement aux autres bulletins météorologiques. Les informations de vigilance sont reprises dans les bulletins côtiers.



6.2 - 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 (objet à la dérive, feu éteint, bouée absente, etc). À ces diffusions s'ajoutent des messages dits "SECURITE", d'information générale des navigateurs.

	2015	2016	Evolution
Bulletin côtier/large	17520	21900	+25 %
BMS	20	17	-15 %
AVURNAV	292	354	+21 %
VIGILANCES	50	88	+76 %



7 - SURVEILLANCE DU MILIEU MARIN

7.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques

Le CROSS AG assure une fonction de centralisation du renseignement maritime en matière d'infraction à l'environnement et oriente les contrôles à la mer (application de la convention DAM-DEB-AAMP).

Il s'agit d'une action pouvant relever d'une multitude de polices différentes exercées sous la férule de nombreuses autorités (Ministre, Préfet DDG AEM, Préfet de région, Préfet de département). Elle emploie des moyens concourant habituellement à l'action de l'État en mer ainsi que des moyens des opérateurs de l'État, voire d'associations.

L'enjeu est de synthétiser les efforts fournis par chacun pour la surveillance du milieu marin et d'optimiser l'emploi des moyens en les guidant au mieux.

7.2 - Synthèse de l'année et répartition géographique

Le CROSS AG recueille les priorités de contrôle annuelles émises par les gestionnaires des aires marines protégées. Il centralise les informations relatives à l'environnement marin (cétacés, tortues, braconnage, etc) et met en relation les témoins de situations anormales avec les spécialistes ad hoc. Il informe les unités de contrôle des priorités fixées par les gestionnaires d'aires marines protégées et recueille les signalements d'infraction le cas échéant.

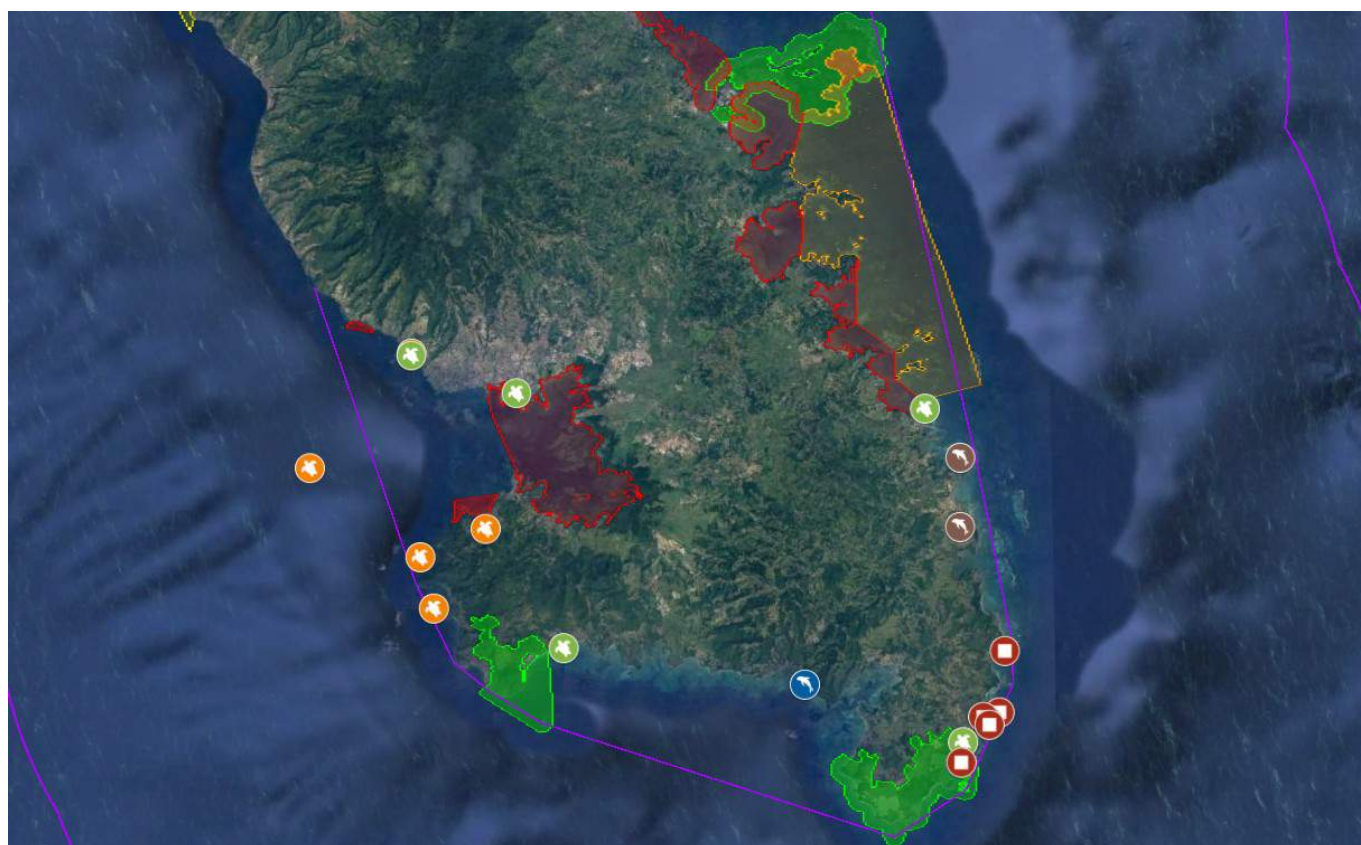
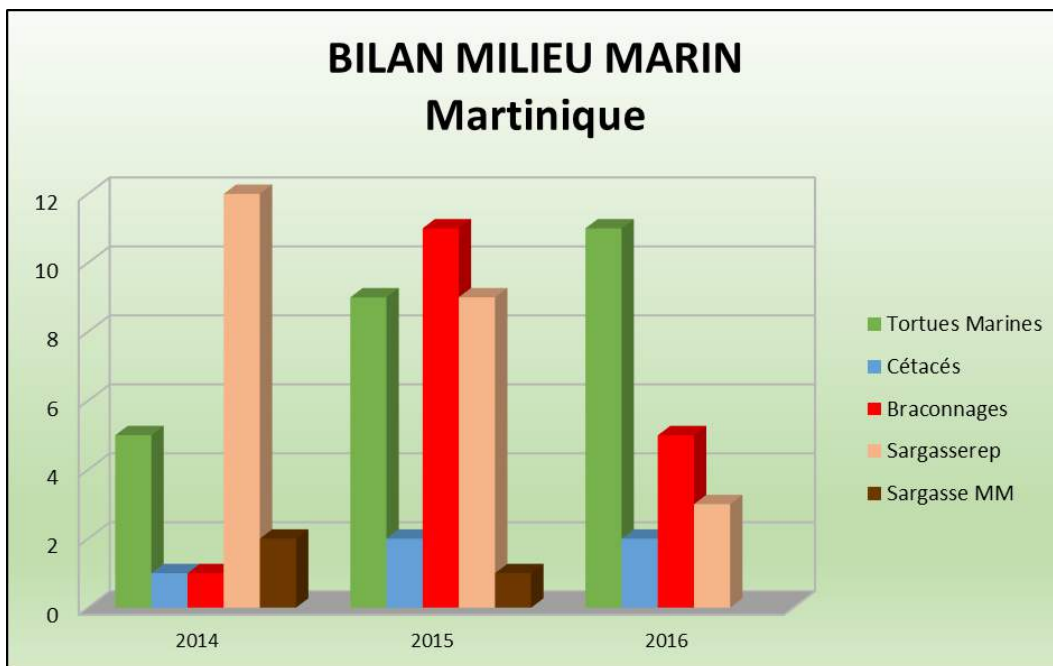
Son activité est en pleine croissance sur chacune des zones d'intérêt. Elle s'effectue en totale synergie avec la mission de surveillance des pêches (mêmes outils, mêmes unités de contrôle, système de reporting identique).



7.2.1 - Martinique

L'activité du CROSS AG en surveillance du milieu marin se stabilise pour la protection des espèces emblématiques, ce qui laisse supposer que son rôle d'intermédiaire et de facilitateur est de mieux en mieux perçu par le grand public comme par les réseaux spécialistes. On note ainsi pour 2016 :

- une légère hausse des signalements relatifs à des tortues marines (11 contre 9 en 2015) et une stabilité des signalements relatifs à des cétacés ;
- une baisse des messages « sargasserep », envoyés suite à des témoignages de moyens habilités ou non habilités ;
- une réduction importante des signalements de cas de braconnage (-55%), qui ne signifie pas pour autant une baisse de cette activité illégale.

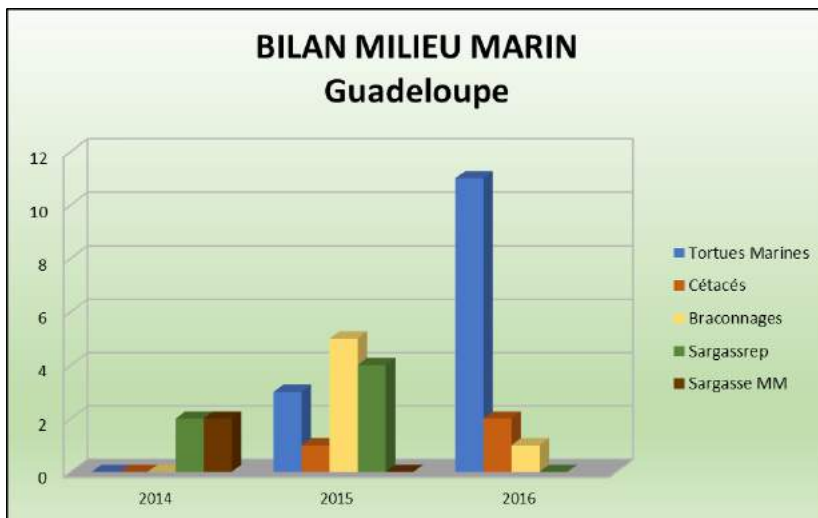


-  BRACONNAGE (5)
-  TORTUE MORTE (5)
-  TORTUE VIVANTE (5)
-  CETACE MORT (2)
-  CETACE VIVANT (1)

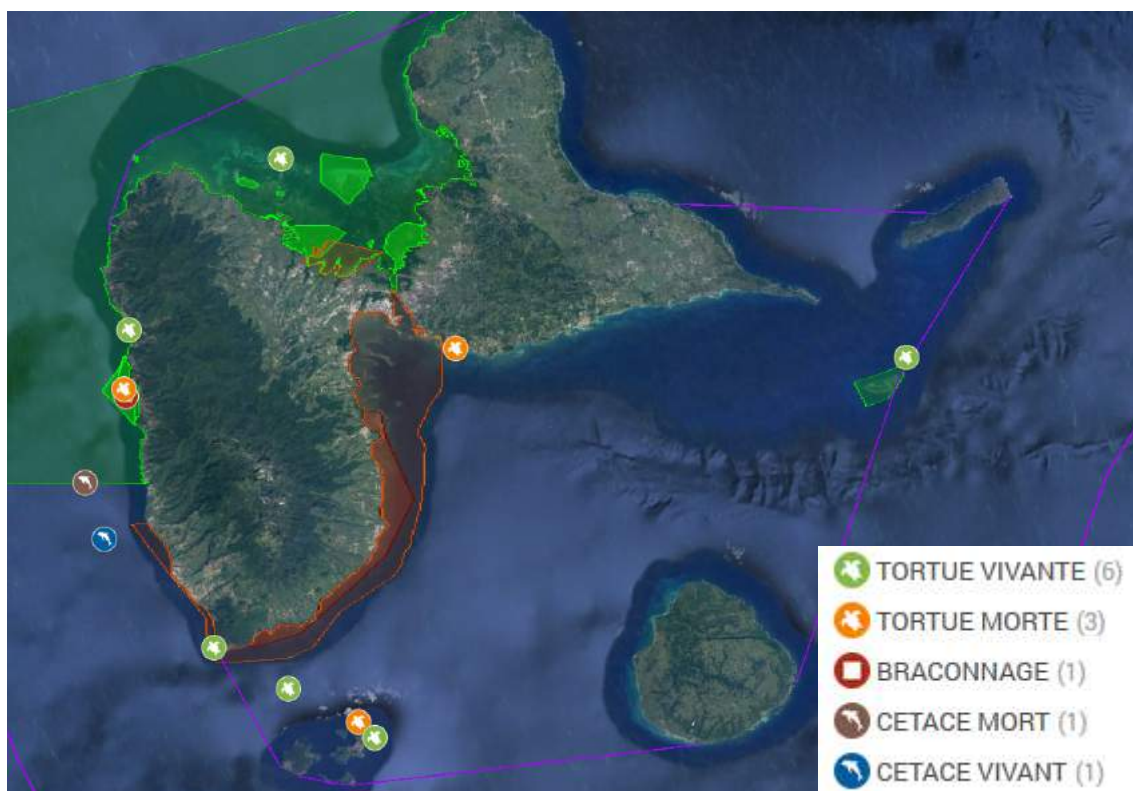
7.2.2 - Guadeloupe – Îles du Nord

Le rôle du CROSS AG en matière de surveillance du milieu marin commence également à être connu et reconnu en Guadeloupe, avec :

- une hausse significative des signalements relatifs aux tortues marines et aux cétacés ;
- la réception d'informations sur un cas de braconnage, à proximité de l'Îlet Pigeon, dans l'une des zones « cœur de parc » du Parc national de Guadeloupe.



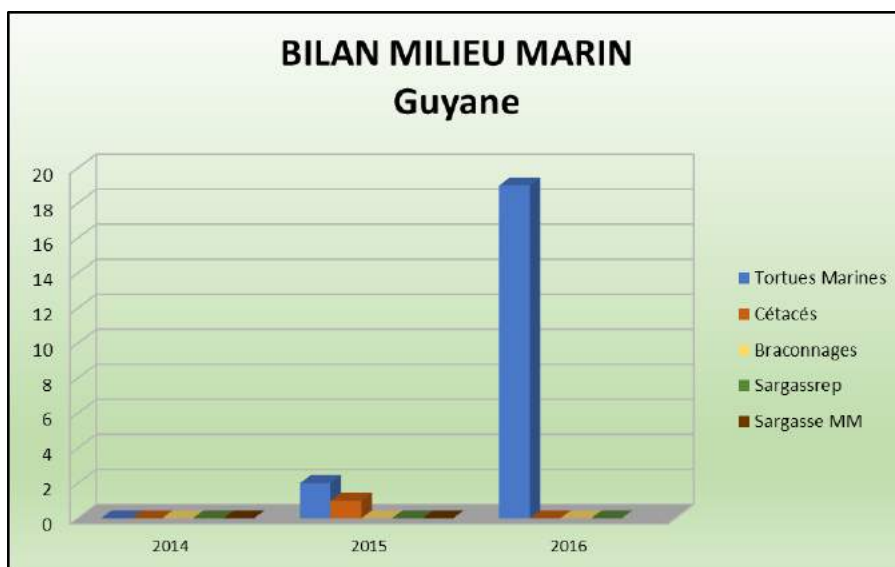
Aucun report relatif à la protection du milieu marin, en provenance des Îles du Nord, n'a été recensé par le CROSS AG en 2016.



7.2.3 - Guyane

Débutée en 2015 pour la Guyane, l'activité du CROSS AG concernant la protection du milieu marin a connu une augmentation exponentielle en 2016 : on dénombre 17 signalements relatifs à des tortues marines traités cette année (contre 2 en 2015).

De plus, pour limiter les prises accidentelles des tortues dans des filets de pêche, notamment à proximité des sites de pontes, le CROSS AG centralise les signalements de filets illégaux qu'il répercute aux divers centres opérationnels et administrations, pour permettre leur enlèvement. Pour la seule période de juin à décembre 2016, ce sont 24 signalements qui ont été rapportés au CROSS AG.



7.3 - Conclusion et enjeux pour 2017

Le 4 novembre 2016, une nouvelle instruction émise par le SG Mer relative à l'organisation et la mise en œuvre de la surveillance et du contrôle des activités pour la protection du milieu marin, y compris dans les aires marines protégées, dans le cadre de l'action en mer est entrée en vigueur.

Elle instaure notamment le Centre Administratif de Contrôle de l'Environnement Marin. L'action très pragmatique et proche du terrain du CROSS AG devra s'interfacer avec ce nouvel intervenant.

La nouvelle instruction prévoit également des plans de contrôle spécifique qui viendront compléter ou englober les orientations fixées par les gestionnaires d'aires marines. Le CROSS AG pourra les diffuser aux unités de contrôle et assurer le recueil d'informations dans ce nouveau cadre.

Enfin, la loi biodiversité impose l'utilisation d'un système de report des cétacés au sein du sanctuaire Agoa. Le CROSS AG pourrait être équipé de ce système rapidement.

8- CONCLUSION

Le bilan annuel 2016 confirme la forte croissance de l'activité opérationnelle, observée en 2015, dans chacun des domaines présentés. Ces chiffres reflètent également le fort investissement de l'équipe du CROSS AG dans ses missions organiques avec la mise en place de procédures écrites et éprouvées. L'importante augmentation de l'activité opérationnelle en matière de sauvetage en mer en 2016 a certainement été favorisée par le contexte géopolitique qui a reporté les flux touristiques vers les Antilles.

Le non-remplacement d'un officier du CROSS AG à l'été s'est ressenti dans son action quotidienne. Au niveau organique, le suivi quotidien des services de surveillance s'est distendu et l'action concrète du CROSS a perdu en efficacité. L'absence de suites écrites aux non-conformités en matière de surveillance du trafic en est le reflet, tout comme la non-atteinte des objectifs des plans régionaux de contrôle des pêches. Au niveau opérationnel, les officiers du CROSS et ceux de la direction de la Mer ont dû pallier cette absence et assurer un nombre supplémentaires de permanences dans un contexte d'accroissement significatif de l'activité.

La question du dimensionnement de l'armement du CROSS au regard de l'activité et des missions récentes se pose. Un sous-dimensionnement de l'état-major est de nature à remettre en cause les avancées obtenues ces dernières années et la dynamique lancée pour mettre en place un système de management de la Qualité. Il représente également un risque de saturation rapide des capacités en cas de crise majeure.

La convergence du CROSS AG avec les services de la navigation aérienne, chargés des secours aériens aux Antilles, pourrait permettre une mutualisation des moyens du ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer pour adapter le dispositif aux enjeux croissants de la zone Antilles Guyane.

CROSS Antilles – Guyane

16 boulevard de la Marne
97200 FORT DE FRANCE
Tel : 196 - VHF 16
Tél. : 05 96 70 92 92
Fax : 05 96 63 24 50

www.developpement-durable.gouv.fr