





## Historique des versions du document :

Version	Date	Commentaire
1.0	13/01/2015	Rédaction
1.1	12/02/2015	Corrections chef de l'organisation SECMAR
1.2	09/03/2015	Avis CROSSRU - DMSOI

## Affaire suivie par :

<b>A1AM Serge CHIAROVANO - UT DMSOI Mayotte</b>
<i>Tél. : +262 (0)2 69 60 31 38 / Fax : +262 (0)2 69 60 31 38</i>
<i>Courriel : utm-dmsoi@developpement-durable.gouv.fr</i>

## Rédacteur :

---

**Maxime LEGATHE** - UT DMSOI Mayotte

## Relecteur :

---

**Serge CHIAROVANO** - Chef de l'organisation SECMAR – Chef de l'unité territoriale de Mayotte

## Sommaire

L'organisation des secours maritimes à Mayotte : une organisation singulière.....	1
I. L'organisation des secours maritimes à Mayotte.....	2
1. Zone de responsabilité et organisation réglementaire.....	2
2. Moyens alloués .....	4
II. Bilan d'activité 2014.....	5
1. Evolution et répartition générale.....	5
1.1. <i>Evolution et répartition annuelle</i> .....	5
1.2. <i>Répartition géographique des opérations</i> .....	8
1.3. <i>Moyens de transmissions de l'alerte</i> .....	9
2. Conséquences sur les navires et les personnes .....	10
2.1. <i>Bilans humains</i> .....	10
2.2. <i>Conséquences sur les navires</i> .....	11
2.3. <i>Taux d'emploi des moyens de l'Etat</i> .....	13
III. Evénements majeurs de l'année 2014 .....	16

## L'organisation des secours maritimes à Mayotte : une organisation singulière

Les eaux territoriales de Mayotte sont placées sous la responsabilité du ministre chargé de la mer pour ce qui concerne la politique générale en matière de secours, de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer.

Cette souveraineté et responsabilité s'applique par ailleurs au sein de la zone SRR (*Search and Rescue Region*) confiée par la convention SAR<sup>1</sup> à Madagascar.

L'organisation locale des secours en mer est pour cette raison spécifique et ne peut être mise en œuvre à ce jour en l'état des moyens alloués que dans un contexte de mutualisation poussé à un degré élevé.

Le bilan synthétique présenté tient donc compte des singularités ci-dessus et ne traite que des aspects liés aux secours maritimes.

En effet, à l'inverse des autres services en charge de ces questions au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), ce bilan ne fait pas état des données liées aux autres missions connexes assurées par ces services, les CROSS (surveillance de la navigation, surveillance des pollutions, diffusion d'informations nautiques...), dont l'unité territoriale de la direction de la mer Sud océan Indien a pour partie la charge.

---

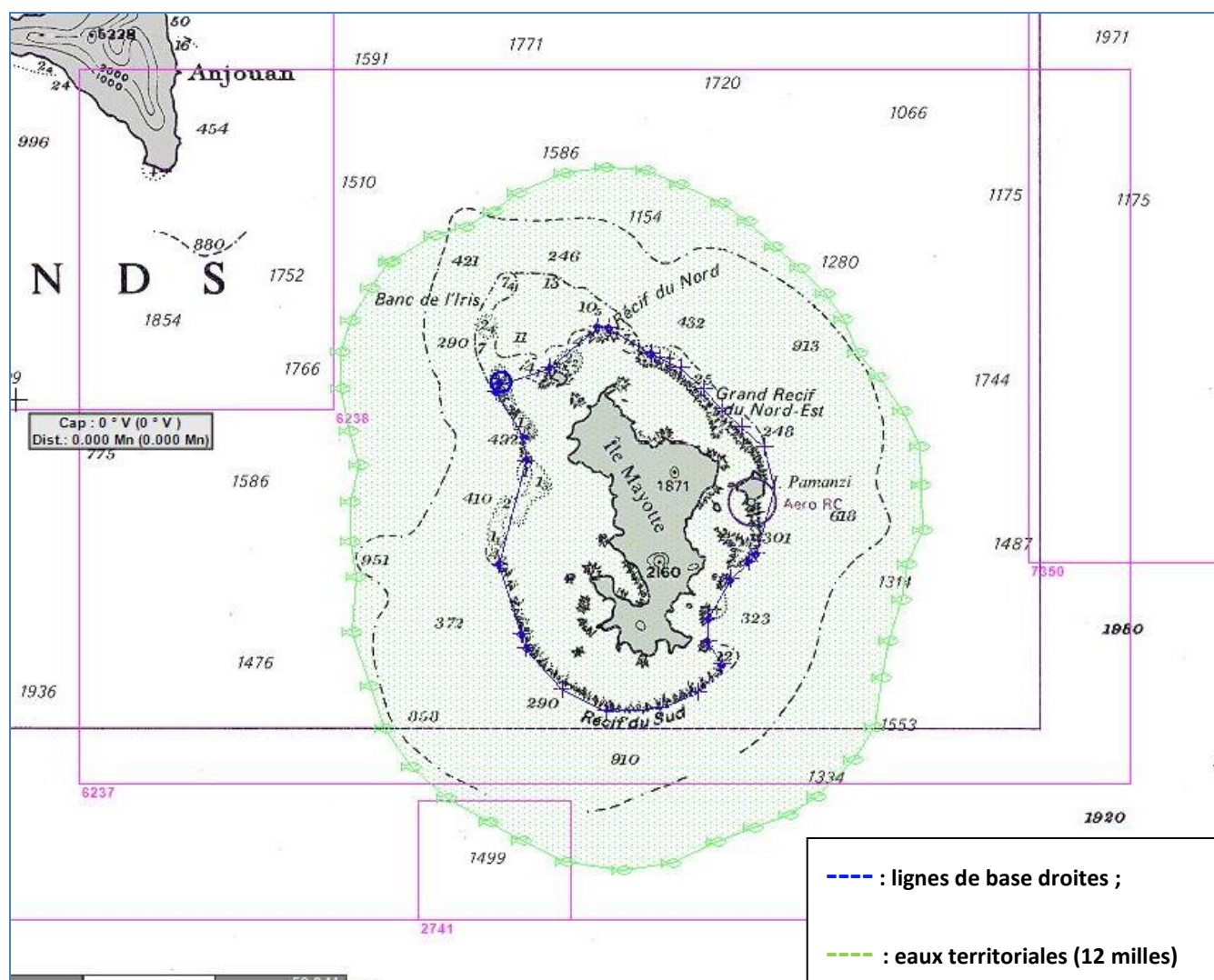
<sup>1</sup> Convention SAR signée à Hambourg le 27 avril 1979 relative à la recherche et au sauvetage maritimes.

# I. L'organisation des secours maritimes à Mayotte

## 1. Zone de responsabilité et organisation réglementaire

La localisation du département de Mayotte et de ses eaux adjacentes, inclus dans une zone de responsabilité étrangère, à l'image d'autres organisations similaires (iles anglo-normandes par exemple), ne fait pas obstacle à la mise en place par l'Etat côtier d'une structure de coordination du sauvetage maritime.

Aussi, même en l'absence d'une organisation conforme à la convention de Hambourg du 27 avril 1979 relative à la recherche et au sauvetage maritime (MRCC ou CROSS), Mayotte dispose a minima d'un centre de coordination pour répondre à l'exigence de l'article R\*742-1 du code de la sécurité intérieure<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> Le décret n° 2014-1253 du 27 octobre 2014 a codifié le décret 88-531 du 2 mai 1988 modifié, portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer paru au JORF le 06 mai 1988.

Sous l'autorité directe du préfet de Mayotte, par délégation du délégué du gouvernement à l'action de l'Etat en mer (DGAEM), préfet de La Réunion, l'organisation du sauvetage en mer à Mayotte est donc mise en place conformément aux obligations réglementaires.

Elle reste néanmoins une exception dans les départements français, Mayotte étant le seul à ne pas disposer de la structure d'un CROSS et donc des moyens humains et matériels spécifiques, pour assurer cette mission.

L'**organisation SECMAR**, dont le fonctionnement est encadré par arrêté préfectoral<sup>3</sup>, est placée sous l'autorité d'un officier de la marine, administrateur des affaires maritimes, cadre de la direction de la mer Sud océan Indien et chef de l'unité territoriale de Mayotte.

Il reçoit délégation permanente du préfet de Mayotte pour la mise en condition et l'organisation de la chaîne opérationnelle SECMAR à Mayotte.

Elle a en charge la coordination des opérations de recherche et de sauvetage au profit des personnes en détresse en mer, sous la double condition<sup>4</sup> :

- que ces opérations soient commencées dans les eaux sous souveraineté françaises (intérieures ou territoriales) ;
- qu'elles ne fassent pas intervenir de moyens extérieurs à Mayotte.

En effet, dans le cas contraire et à défaut de structure SAR à Mayotte ayant une reconnaissance internationale, l'organisation SECMAR n'agissant plus dans le cadre de la délégation du préfet de Mayotte, transmet la coordination de l'opération au centre opérationnel du DGAEM, le CROSRU, MRCC compétent pour la zone SAR française dans la zone Sud de l'océan Indien.

Ce dernier peut et doit intervenir par ailleurs en cas de carence du MRCC géographiquement compétent, conformément aux principes de la convention de Hambourg ou en tant que premier centre recevant l'alerte, jusqu'à un transfert effectif de la coordination.

La zone de responsabilité à couvrir (eaux intérieures du lagon et eaux territoriales) constitue une surface de plus de 3000 km<sup>2</sup>.

Le lagon de Mayotte, classé en eaux intérieures ainsi qu'en eaux abritées au sens du droit de la mer et de la réglementation sur la sécurité des navires, n'offre qu'un abri relatif. Véritable « mer intérieure », il est délimité par une barrière de corail qui est par endroit totalement effondrée, offre des profondeurs de plus de 50m et une distance de la côte de plus de 8 milles à certains endroits (ouest de l'île notamment).

Les 1100 km<sup>2</sup> carré du lagon, auxquels s'ajoutent les eaux territoriales attenantes offrent en effet un immense terrain de jeu pour la pratique des activités nautiques :

- 30 000 plongées sont effectuées à Mayotte par an,

---

<sup>3</sup> Arrêté préfectoral n°45/UTM/2013 du 23/07/2013 portant approbation de l'instruction permanente relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer dans les eaux maritimes sous souveraineté française adjacentes à Mayotte (IP SECMAR MAYOTTE).

<sup>4</sup> Arrêté préfectoral du DGAEM n°4397 du 01/09/2014 portant délégation de pouvoir à M. Seymour MORSY, préfet de Mayotte en matière d'action de l'Etat en mer.



- 12 000 sorties par des opérateurs touristiques sur le lagon (safari dauphins et baleines),
- 875 navires de plaisance,
- 238 navires de pêche, 52 navires de commerce pour environ 500 professionnels de la mer recensés.

## 2. Moyens alloués

Conformément aux dispositions de l'instruction permanente arrêtée par le préfet de Mayotte, l'organisation SECMAR à Mayotte mutualise les moyens de veille du ministère de l'Intérieur, les moyens humains et matériels de la marine nationale affectés à l'Elément de Base Navale qui assurent la veille ainsi que ceux de la direction de la mer Sud océan Indien (unité territoriale de Mayotte avec le support du CROSS Réunion) pour la coordination. Le CMS est responsable des opérations sous l'autorité opérationnelle du préfet de Mayotte.

Le chef de l'organisation SECMAR est responsable sous l'autorité directe du préfet de la mise en condition et de l'organisation de la chaîne opérationnelle SECMAR dont :

- la proposition au préfet de Mayotte de la nomination des personnels assurant la fonction de coordonnateur de la mission de sauvetage (CMS) ;
- la formation et l'entraînement des CMS et des personnels impliqués dans la mission SECMAR ;
- la dotation et le maintien en condition des documentations, matériels et équipements nécessaires au SECMAR, en liaison avec le directeur de la mer Sud océan Indien et le commandant de l'élément base navale ;
- l'organisation de l'astreinte des CMS ;
- la coordination de l'action des CMS et des personnels impliqués, l'analyse des missions et le retour d'expérience ;
- en liaison avec les administrations concernées, la préparation des plans de secours, des projets d'exercice et de toute mesure visant à améliorer l'organisation opérationnelle de la mission SECMAR à Mayotte ;
- la tenue à jour des statistiques et l'édition du bilan annuel d'activité.

L'île de Mayotte étant classée en zone SMDSM<sup>5</sup> A3, l'organisation SECMAR à Mayotte ne dispose pas de la couverture d'une station côtière VHF équipée d'un appel sélectif numérique (ASN) pour la coordination des opérations, la communication de renseignements de sécurité maritime dans la bande côtière.

La couverture VHF radio-maritime est néanmoins assurée, mais avec du matériel non spécifique et non sécurisé qui ne réponds pas aux normes techniques du SMDSM. De même, le département n'est pas équipé à ce jour du système d'identification automatique (AIS).

---

<sup>5</sup> Système mondial de détresse et de sécurité en mer, protocole de la convention SOLAS 1988



La veille VHF et téléphonique est assurée 24h / 24. Elle a récemment été renforcée par la mise en place du numéro abrégé d'appel **196**.

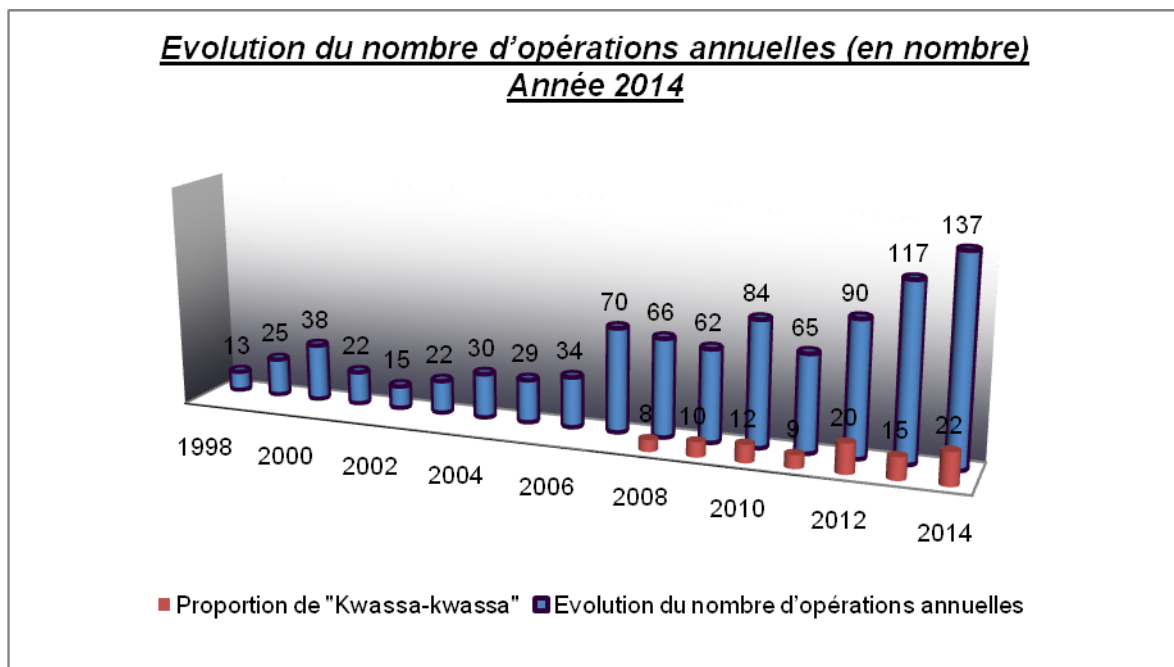
## II. Bilan d'activité 2014

### 1. Evolution et répartition générale

#### 1.1. Evolution et répartition annuelle

Pour l'année 2014, l'organisation des secours maritimes à Mayotte a été **sollicitée à 153 reprises** (153 fiches opérations ouvertes).

**137 opérations de secours** ont été coordonnées, donnant lieu dans **119** cas à l'engagement et à la coordination physique de moyens.



Cette augmentation de 17% par rapport à 2013, confirme la tendance générale constatée depuis 10 ans :

- +30% de 2012 à 2013 ;
- +80% entre 2011 et 2012.

Cette évolution continue de s'inscrire dans une tendance générale de hausse des opérations, due à une augmentation générale de la fréquentation du lagon et à une reconnaissance de l'organisation SECMAR.

Néanmoins, les comportements à risque, le manque d'expérience et de formation et le sous-équipement du département en matière de matériel de détresse (radiocommunications, absence de pyrotechnie), participent à l'augmentation de ce bilan. En effet, les usagers de la mer sont encore

trop nombreux à se rendre en mer sans signaler à leurs proches leur zone de navigation, sans emporter le matériel élémentaire de communication, de signalisation, de positionnement ou de sauvetage.

L'usage majoritaire du téléphone mobile à la mer comme seul moyen de communication prive du moyen principal de solidarité des gens de mer en usage avec un moyen radio-maritime : les autres usagers de la mer à proximité.

La durée totale des opérations du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre est de **1622h**, soit une durée moyenne de 10h36.

La répartition effective de cette donnée par opération demeure très inégale : certaines inquiétudes ont pu durer plusieurs jours. La nécessité d'enquêtes sur des données de l'alarme souvent parcellaires (erreurs d'aiguillage dans la chaîne d'alerte, très forte barrière de la langue qui nécessite l'emploi d'interprètes, manque de formation aux procédures d'alerte liée au secours maritimes des usagers) est une réalité du contexte local qu'il y a lieu de prendre en compte.

En effet, une opération dont la résolution est simple, demeure à Mayotte complexe : une bonne part des usagers ne savent majoritairement pas se positionner, ne disposent pas de matériel de navigation et de signalisation.

### ***Impact du phénomène migratoire***

En 2014 comme les autres années, l'impact du nombre d'opérations liées aux navires de migrants reste relatif.

29 opérations (21%) ont concerné des migrants, dont 22 des « *kwassa-kwassa* » (barques de migrants en provenance de l'Union des Comores), navires rudimentaires sans pavillon, sans documents de bords, sans équipage constitué, surchargées et sans matériel d'armement.

Néanmoins, l'impact de ces affaires sur le bilan humain reste quand à lui majeur ([cf. conséquences sur les personnes](#)).



Il est à noter que cette statistique sur le nombre d'opérations de secours en mer n'est pas exhaustive : nombre d'opérations dont la compétence relève du délégataire du DGAEM ne sont pas déclarées à l'organisation SECMAR ou gérées comme telles dans le cadre de l'organisation réglementaire.

Ainsi, près de 600 navires pour un total de plus de **10000 migrants ont été mis en sécurité ou secours** lors d'opérations en mer en 2014 dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine. Ces navires embarquent dans la majeure partie des cas des blessés, des malades, des femmes enceintes ayant besoin d'assistance médicale.

Les affaires impliquant des navires étrangers sans pavillon et sous-équipés sont nombreuses dans le bilan 2014 :

- 9 affaires impliquaient des navires de pêche en provenance de l'Union des Comores (9 secourus / 8 disparus, 262h de coordination) ;
- 3 navires sous convention effectuant la liaison Madagascar / Comores (25 passagers), en avarie ou retrouvés après recherches ;
- 22 « kwassa-kwassa », navires de migrants sans aucun équipement, immatriculation ou matériel de sauvetage.

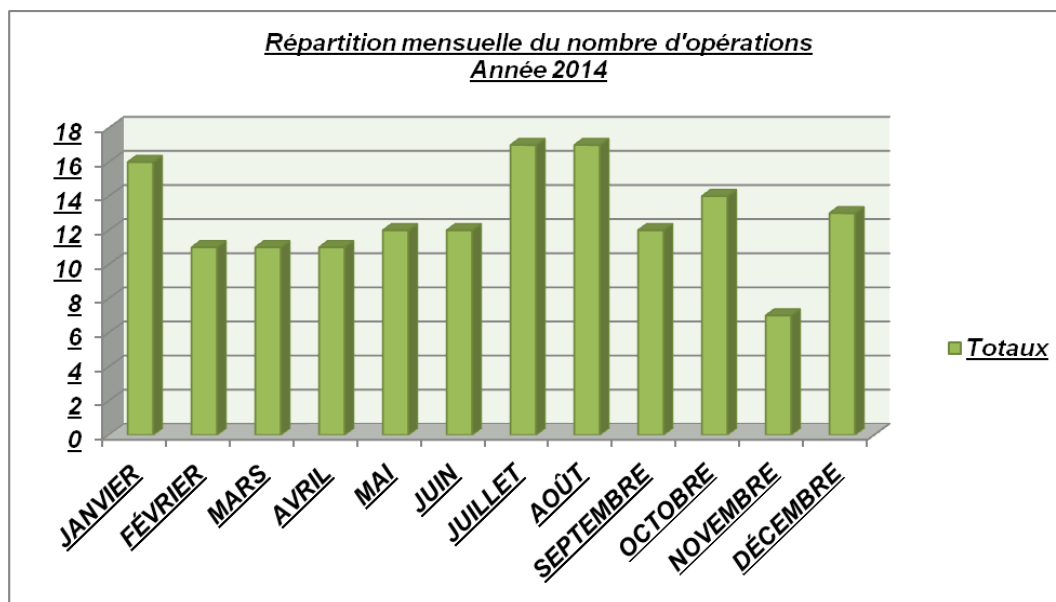
La fréquentation des eaux sous souveraineté et sous juridiction française par des navires sous équipés pour une navigation hauturière a un impact direct sur l'activité des services de l'Etat, particulièrement en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer et de prévention de la pollution.

A l'inverse des phénomènes saisonniers métropolitains et à l'instar des bilans annuels précédents, la fréquentation des eaux étant constante, il est difficile de dégager de tendance périodique générale.

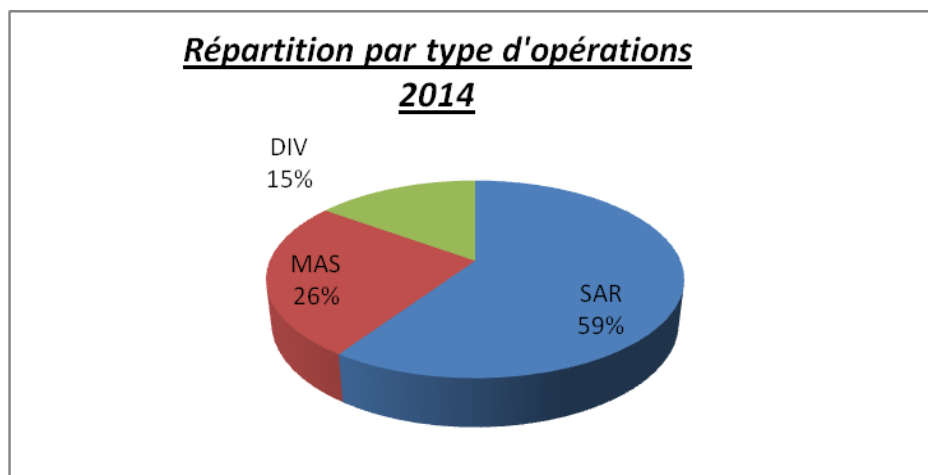
Néanmoins, la pression migratoire étant forte de juillet à septembre, ainsi qu'en décembre et janvier, on note une légère hausse du nombre d'opérations mais surtout du bilan humain.

Ces 4 mois concentrent en effet :

- 41% des opérations ;
- Et 38% du nombre de personnes impliquées.



L'essentiel des opérations concernent la détresse en mer (assistance aux personnes 59%), le reste étant composé de l'assistance apportée aux navires (remorquage...), ou de suivi de situations nautiques à la demande de l'autorité chargée de les coordonner (EVASAN à terre par moyens nautiques par exemple).

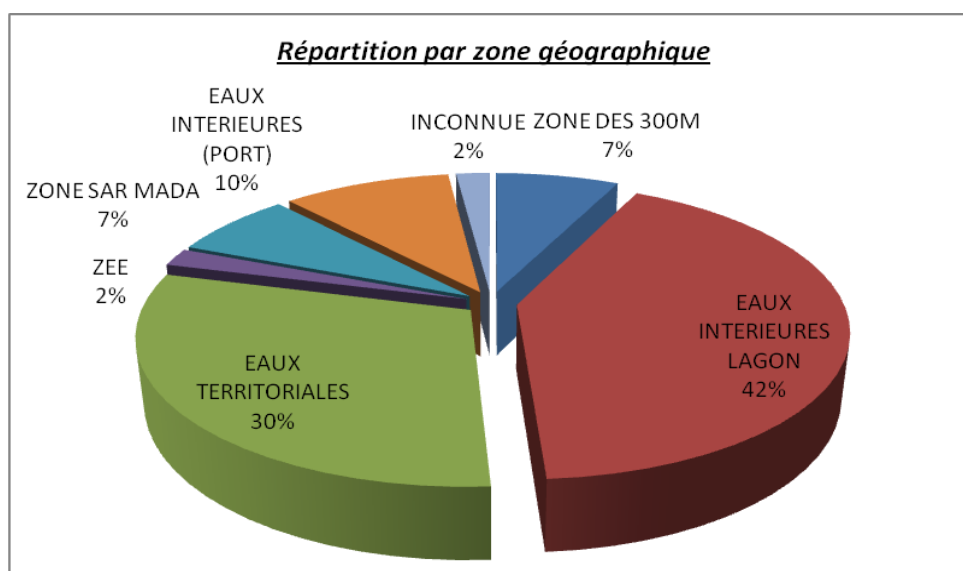


Néanmoins, à Mayotte plus qu'ailleurs et particulièrement dans les affaires de migrants, la frontière entre l'assistance aux personnes, aux biens ou du sauvetage est ténue : une barque remplie de migrants en avarie de propulsion est ainsi classée statistiquement en « assistance ».

## ***1.2. Répartition géographique des opérations***

L'autorité du préfet de Mayotte par délégation du DGAEM pour le sauvetage en mer ne s'applique que dans les eaux territoriales (12 milles des lignes de bases droites). Ces dernières ont été modifiées par décret de 2013-1177 du 13 décembre 2013<sup>6</sup>, mais demeurent essentiellement fixées sur le récif corallien qui entoure Mayotte.

L'intégralité du lagon, classé en eaux intérieures, est également considéré comme des eaux abritées au sens des textes réglementaires sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution<sup>7</sup>.



<sup>6</sup> Décret n° 2013-1177 du 17 décembre 2013 définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale française adjacente au Département de Mayotte.

<sup>7</sup> Division 110 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et décision DRAM Réunion n°298/DRAM/08 du 27 novembre 2008 relative au classement du lagon de Mayotte en eaux abritées.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires, le représentant du DGAEM est compétent pour l'exercice du secours aux naufragés, jusqu'à la laisse de basse mer et en dehors des limites administratives des ports. Néanmoins, en cas de carences de moyens des collectivités, d'intervention d'un moyen maritime, ou encore si l'opération concerne un engin immatriculé dans un zone de baignade, l'organisation SECMAR peut être sollicitée pour la coordination des unités sur zone.

Ont ainsi été coordonnées 11 opérations dans la zone des 300m (îlots notamment), soit 7%, ou dans les limites administratives du port (15 opérations, soit 10%).

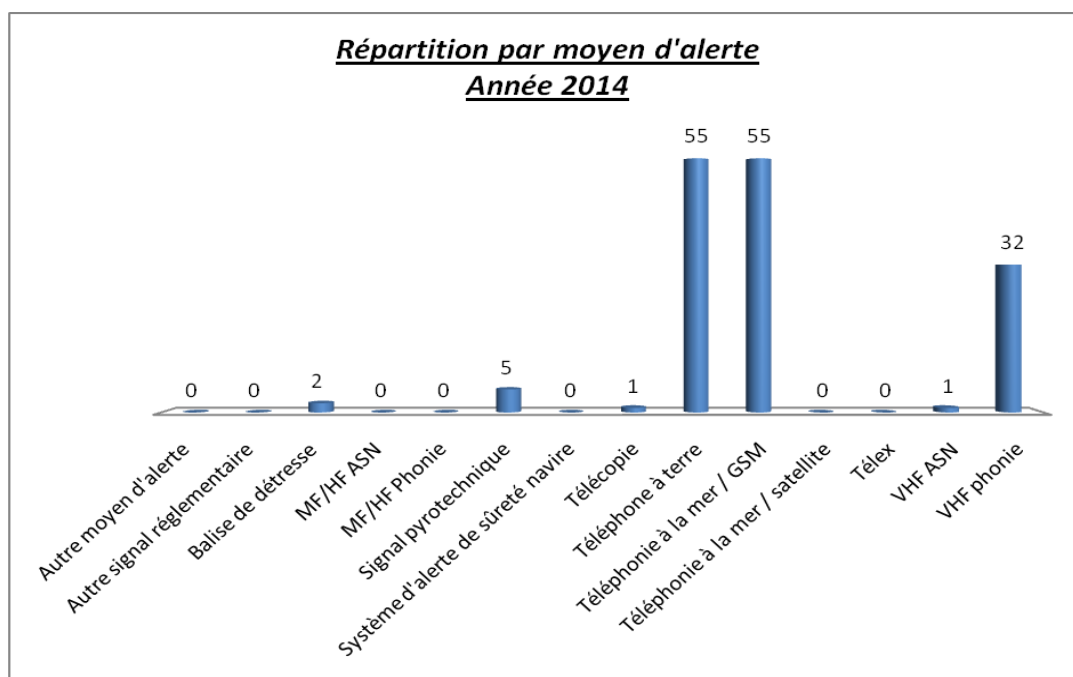
De même, la coopération des services de sauvetage français, sous la coordination du CROSRU, MRCC compétent pour la zone SAR française, aura été recherchée pour 12 opérations (9%) soit en raison de l'incertitude sur la position de l'inquiétude, soit pour solliciter le concours de moyens non disponibles dans les Etats riverains (calculs de dérive par MétéoFrance, géolocalisation de GSM français, diffusion d'alertes de détresses ou interrogations de navires de commerces).

### 1.3. Moyens de transmissions de l'alerte

L'essentiel des opérations sont transmises à l'organisation SECMAR par téléphone (72%), soit directement par téléphone mobile à la mer, soit relayée par un tiers à terre.

Ces dernières proviennent, pour la plupart, du centre opérationnel de la gendarmerie (COG) dont le maillage terrestre facilite cette remontée d'information ainsi que du service d'incendie et de secours, y compris quand elles sont émises directement par les personnes à la mer ayant besoin d'assistance.

Faute de couverture radio-maritime satisfaisante, du peu d'embarcations équipées de moyens de radiocommunications et devant la bonne couverture du réseau radiotéléphonique mobile, les habitudes des usagers à la mer, y compris des migrants, amènent à constater que l'essentiel les alertes à la mer sont données aux services de secours par téléphone GSM.



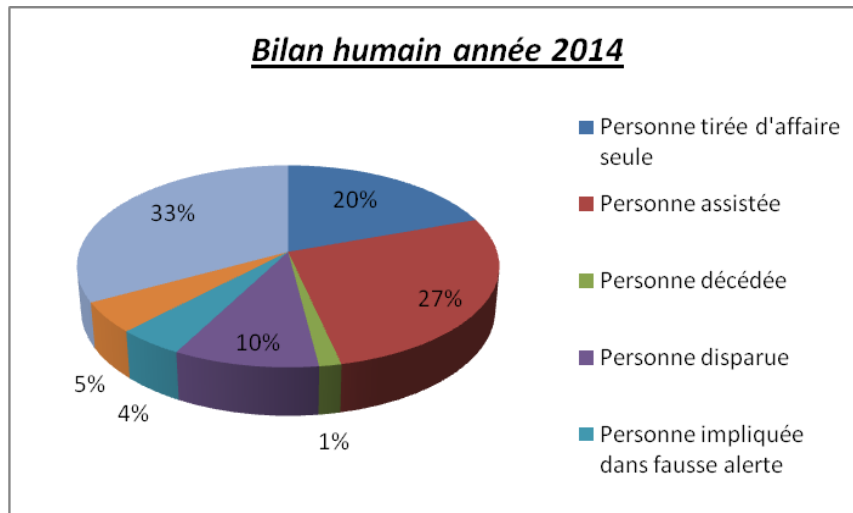
## 2. Conséquences sur les navires et les personnes

### 2.1. Bilans humains

738 personnes au total ont été impliquées (contre 500 en 2013 et 555 en 2012).

Un seul naufrage de migrants est à déplorer pour l'année 2014. Le bilan humain qui en résulte reste donc lourd, avec 11 décès et le nombre de disparus reste élevé (72). Parmi les 11 décès, il est à déplorer :

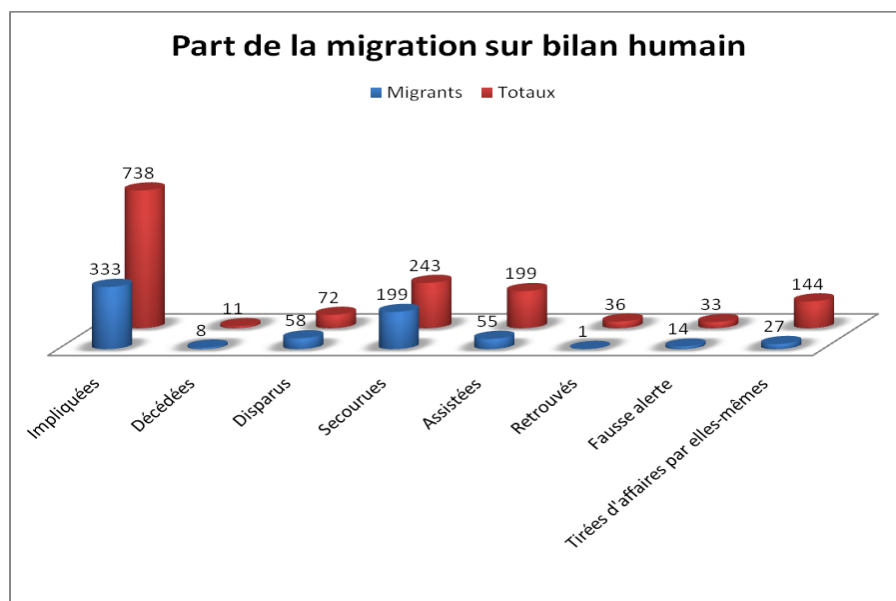
- 1 naufrage de navire de migrants (7 décès) ;
- 1 plaisancier en kayak ;
- 1 accident subaquatique ;
- 1 plaisancier en pirogue.
- 1 migrant retrouvé noyé sur la grève.



L'impact du phénomène de migration illégale par voie maritime, s'il est relatif sur le nombre global d'opérations déclarées à l'organisation SECMAR, est majeur sur le bilan humain.

Lui est imputable :

- 64% des décès (7/11) ;
- 82% des disparus (59/72) ;
- et 47% des personnes impliquées (348/738).



### Evolution du nombre de personnes secourues, décédées ou disparues par type depuis 2010\*

		Secourues				Décédées				Disparues			
		2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
<b>Personnes embarquées</b>	Commerce	50	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pêche	12	10	15	14	1	2	2	0	1	2	3	9
	Plaisance	76	29	23	27	2	2	0	3	1	3	3	4
	Migrants	114	184	145	199	0	29	0	7	72	69	55	59
	Autres	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Personnes non embarquées</b>		0	1	0	1	2	1	2	1	1	0	1	0
<b>TOTAL</b>		<b>258</b>	<b>225</b>	<b>185</b>	<b>243</b>	<b>5</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>62</b>	<b>72</b>

\* tableau incomplet ne prenant pas en compte les personnes impliquées dans les fausses alertes ou retrouvées.

La statistique sur les personnes disparues est systématiquement à relativiser :

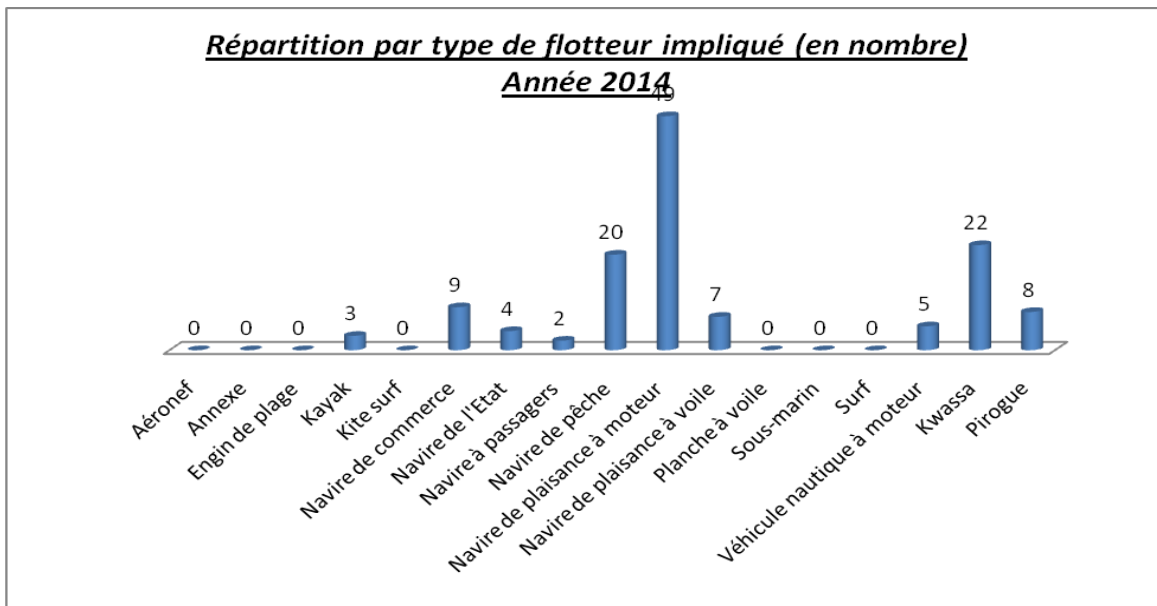
- S'il n'est pas possible de savoir avec certitude combien de migrants ont pu rejoindre la côte par leur propres moyens (absence de témoignage auprès des services de police), différentes informations (associations, enquêtes de gendarmerie) permettent d'établir que l'ensemble des naufragés « disparus » ne sont pas forcément manquants.
- Ce chiffre n'inclut pas le nombre de personnes à bord des « kwassas-kwassas » ayant demandé une assistance ou pour lesquelles des témoignages de disparition sont survenus, mais pour lesquels aucun élément probant indiquant un évènement de mer n'a pu être constaté.

## 2.2. Conséquences sur les navires

Sur 153 opérations, 129 ont impliqué un flotteur, parmi lesquels :

- 20 navires de pêche (16%),
- 64 activités liées à la plaisance, soit 50%, dont 5 des véhicules nautiques à moteur ;
- 8 pirogues (6%).





22 navires (17% des flotteurs impliqués) étaient des barques de type « Yamaha » en provenance de l'Union des Comores avec des migrants.

Le nombre d'affaires impliquant des pirogues reste élevé (8, soit 53 h de recherches).

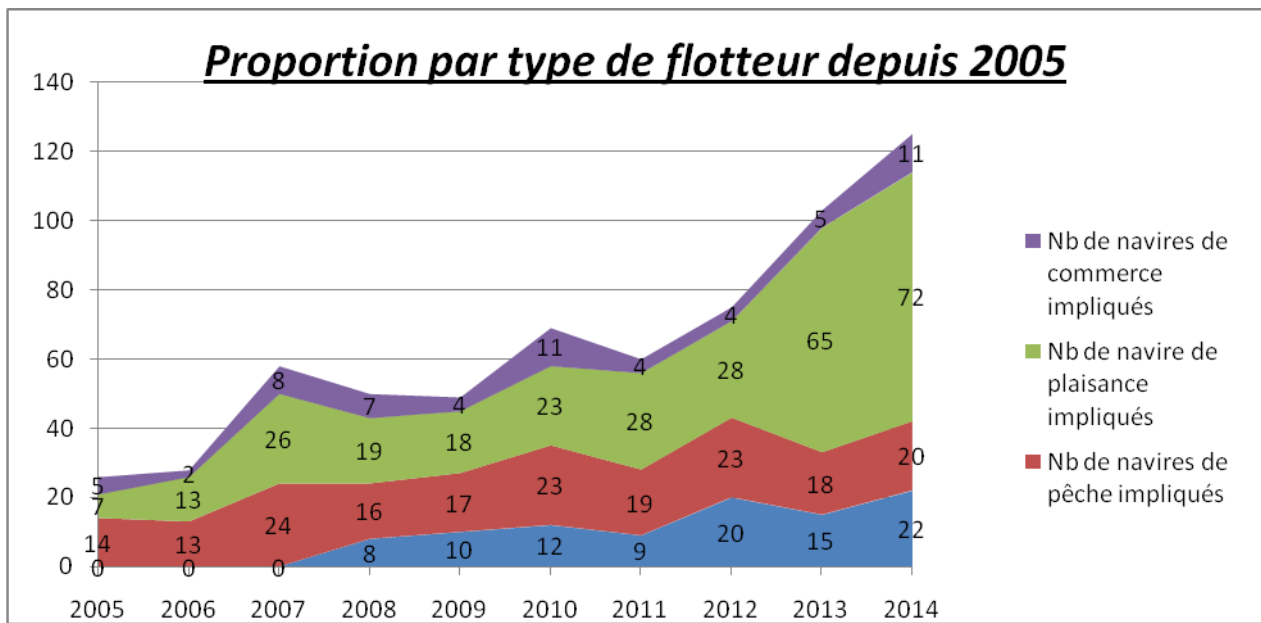
Aucun règlement n'encadre la navigation de ces navires traditionnels considérés comme des engins de plage au sens des textes relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette activité coutumière amène leurs usagers à des distances d'un abri souvent supérieures aux limites équivalentes imposées à un navire de plaisance conforme aux dispositions européennes.

En effet, l'usage traditionnel de ces embarcations, propulsées à l'énergie humaine ou à la voile, a bien souvent disparu au profit du moteur hors-bord. Celles restant mûes à la pagaie sont sous équipées et la faiblesse de la liaison du balancier rend leur stabilité précaire.



Concernant les opérations impliquant des pirogues, l'incertitude sur leur zone de navigation, l'absence de moyens de communication, de sauvetage ou de signalement et la barrière de la langue, rendent :

- le nombre de fausses alertes importantes (3 sur 8) ;
- la durée des moyens mobilisés importantes : ces affaires auront nécessité l'intervention des services de sauvetage, durant 53 heures (244h en 2013).



On constate que les proportions de flotteurs par type d'activités restent globalement inchangées : l'impact de l'immigration, si il est majeur sur les bilans humains, n'en reste pas moins relatif sur le nombre d'opérations total.

Les activités de loisirs nautiques se développant, le nombre d'affaires concernant des plaisanciers croît.

### **2.3. Taux d'emploi des moyens de l'Etat**

La tendance nationale (y compris dans les autres départements d'outre mer) indique pour 2013 comme pour 2012, que près de 88%<sup>8</sup> du total des moyens nautiques engagés sont des moyens privés (armateurs, autres navires), associatifs (SNSM) ou des collectivités (pompiers, poste de plage...).

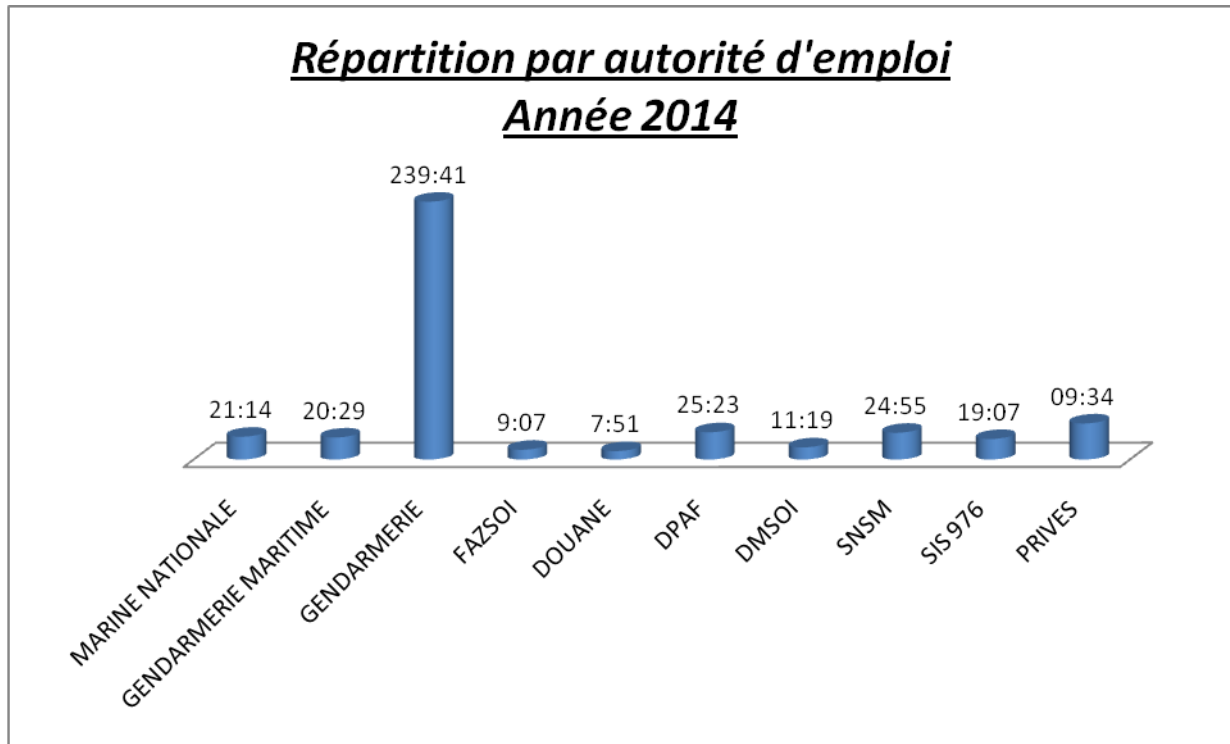
Pour Mayotte, en 2014, comme les années précédentes : **82% de la durée et du nombre d'engagement de moyens incombe à des moyens de l'Etat** (348h23 sur une durée totale de 425h59).

La tendance bien que décroissante (95% en 2012), reste à l'inverse de la tendance nationale.

<sup>8</sup> Source Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bilan-2011-des-Centres-Regionaux.html>

Le taux d'emplois de moyens privés sur zone (8%) et associatifs (SNSM : 6%) est néanmoins en augmentation.

La diffusion systématique de message PAN lors d'opérations d'assistance ont permis de conclure un certain nombre d'affaires par ces moyens.



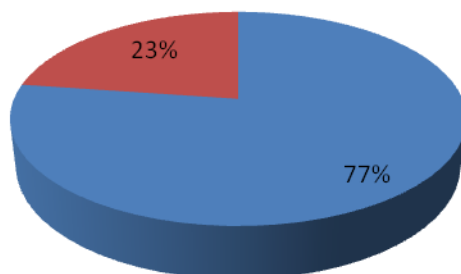
Cette tendance globale est néanmoins à replacer dans son contexte car la SNSM et le SIS sont les seuls moyens dédiés au sauvetage à Mayotte. Ils ne disposent que d'un moyen nautique chacun. Les moyens de l'Etat déjà mobilisés quotidiennement par ailleurs sur d'autres missions prégnantes à la mer (lutte contre l'immigration clandestine) et organisés selon un dispositif d'alerte très réactif sont donc plus facilement mobilisables.

De même, si dans d'autres zones géographiques la diffusion de message « PAN PAN » par VHF peut suffire à conclure une opération d'assistance entre 2 personnes privées, l'absence à Mayotte d'équipements radioélectriques de la plupart des usagers de la mer, la faiblesse de la couverture radio maritime et la proximité des zones dangereuses (récifs), font qu'il est nécessaire d'engager des moyens de secours et donc des moyens de l'Etat rapidement.

Les moyens nautiques auront totalisé **303h** dédiées au sauvetage en mer.

**Proportion par type de moyen  
(en durée d'emploi) année 2014**

■ MOYENS NAUTIQUES ■ MOYENS AERIENS



L'emploi de l'hélicoptère de la gendarmerie nationale (« CF ») est souvent décisif dans l'issue des opérations coordonnées. Il est malheureusement limité dans sa distance d'éloignement de la côte, ainsi que sur son engagement de nuit.

45 opérations (33%) l'ont impliqué en 2014 pour une durée totale de vol de 77h30.

### III. Evénements majeurs de l'année 2014

#### Janvier

##### *Disparition d'un navire de pêche étranger non immatriculé*

Le 02 janvier une personne à Mayotte informe les autorités locales de la disparition inquiétante de son frère parti pêcher depuis 5 jours d'Anjouan dans les eaux de Mayotte et non rentré. Un contact téléphonique coupé le lendemain soir ne permet pas de localiser les naufragés en panne de moteur. Malgré des moyens importants aériens déployés (hélicoptère gendarmerie et du TCD SIROCCO) le 04/01, les recherches sont suspendues le 09/01. **Bilan : 2 pêcheurs étrangers disparus.**

##### *Naufrage d'un navire de pêche étranger non immatriculé*

Le 18/01 un naufragé atteint le port de Longoni à la nage. Il indique être parti des Comores il y a 6 jours et être tombés en panne dans les eaux de Mayotte la veille. Voyant les bouées du chenal d'accès du port de Longoni de nuit, ils décident de nager jusqu'à ces dernières. Il réussit à atteindre la côte de jour et perd de vue son compatriote. L'engagement de moyens nautiques et aériens ne permettra pas de le retrouver. **Bilan : 1 pêcheur étranger disparu.**

##### *Deux pêcheurs mahorais en difficulté*

L'armateur du navire de pêche « ZAITOUNE » informe le 27 à 14h23 que son navire est en difficulté au large de Mayotte dans l'ouest. Les recherches entreprises par « CF », l'ODET et les moyens nautiques ne donneront rien le 27 et le 28. « CF » finira par apercevoir le navire le 01/02 à 17h08. **Bilan : 2 pêcheurs secourus.**

##### *Sauvetage de 2 pêcheurs étrangers*

La VCSM ODET en patrouille indique le 28 à 10h20 la découverte d'un navire de pêche comorien en panne dans les eaux françaises. A la dérive depuis 3 jours et partis de Mohéli, les 2 naufragés sont pris en charge par le SAMU à leur arrivée. **Bilan : 2 pêcheurs étrangers secourus**

##### *Inquiétude sur navire de pêche parti sur un banc éloigné*

Malgré une limitation stricte en durée et en distance, le président des pêcheurs de Petite Terre informe le 30/01 à 10h58 l'organisation SECMAR de l'absence inquiétante de la barque « SAFINATOU LAHI 2 » partie depuis 5 jours sur le banc de la Zélée et censée rentrer le 29 au soir. « CF » engagé à la limite de son potentiel ne permettra pas de les localiser. A 14h30 la barque est signalée à quai. **Bilan : 3 personnes impliquées dans une fausse alerte.**

##### *Noyade*

Suite à un appel du COG relayant une information sur un homme à la mer depuis un kayak, la gendarmerie (hélicoptère, moyen nautique et patrouille terrestre) est engagée le 16/01 à 14h43. Après des recherches infructueuses en surface, le corps de la victime qui plongeait sur son corps mort est découvert peu après 17h.

## Février

### *Accident de plongée*

Le CTA CODIS informe l'organisation SECMAR d'un accident de plongée. Le corps du plongeur récupéré par d'autres plongeurs sur zone est en cours de transit vers Mamoudzou. L'accueil par le SAMU est organisé et la gendarmerie dépêchée sur zone. La victime plongeait seule à l'air à une profondeur de 115m. **Bilan : une personne décédée.**

### *Naufrage de migrants*

A 05h20 le 10/02, la vedette de la PAF en mission de lutte contre l'immigration entend des appels à l'aide au niveau de la barrière de corail au large de la pointe Boueni. Arrivés sur zone ils constatent le naufrage d'un kwassa-kwassa et portent secours à 15 personnes et récupèrent 3 corps sans vie. L'engagement de 2 moyens nautiques supplémentaires (gendarmerie et marine nationale) et de l'hélicoptère de la gendarmerie permettra de retrouver 4 personnes décédées supplémentaires. **Bilan : 15 migrants secourus et 7 décédés.**

## Mars

### *Disparition d'un piroguier*

Le 22/03 à 09h49, la famille d'un piroguier informe la gendarmerie de la découverte en mer de l'embarcation remplie d'eau de leur père. Les recherches lancées par les moyens nautiques et aériens de la gendarmerie et par la famille le 22 et le 23 ne permettent pas de le retrouver. Le corps est retrouvé sur la grève le 23 au matin à 9h. **Bilan : 1 piroguier décédé.**

## Avril

### *Kwassa-kwassa en panne moteur*

Dans la nuit du 04 au 05 avril, à 23h25, les pompiers relaient un appel de demande d'assistance d'un navire de migrants en panne de moteur. Incapables de se localiser, l'hélicoptère de la gendarmerie est engagé au lever du jour. Après 1h20 de recherches, le navire est localisé dans le nord ouest de Mayotte. Les naufragés fortement déshydratés, dont une femme enceinte de 8 mois et demi, sont pris en charge par un moyen nautique de la gendarmerie et transférés à l'hôpital. **Bilan : 18 migrants secourus.**

## Mai

### *Disparition de plaisanciers*

A 8h15 le 15 le COG relaie un témoignage de disparition inquiétante de 3 plaisanciers depuis la veille. Sans précision précise sur leur zone de navigation, leur navire et avec 24h de dérive probable, des moyens non dirigés sont sollicités. Après 4 jours de recherches et de diffusions d'informations nautiques, les plaisanciers sont portés disparus. **Bilan : 3 personnes disparues.**

## Juin

### *2 pêcheurs secourus*

L'organisation SECMAR est informée le 22 juin par le président des pêcheurs de Petite Terre à 7h de l'absence inquiétante d'un pêcheur censé rentrer la veille. Les contre-appels et la géo localisation du

GSM ne sont pas exploitables. A 10h21, le M/V MILAN informe avoir retrouvé les 2 rescapés à 95 nautiques dans le nord ouest de Mayotte. Pris en charge à bord, ils sont débarqués en Grande Comores. **Bilan : 2 pêcheurs secourus.**

#### *13 migrants secourus*

Le 23/06, le COG relaie un appel d'un navire de migrants en panne de moteur. Repéré au radar après 2h de recherches par la gendarmerie et la PAF, le navire est retrouvé sans moteur à 9h31. 13 personnes sont secourues, mais les migrants informent qu'un autre navire a pris en charge 8 autres migrants et qu'ils sont en difficulté, et que le passeur a sauté à l'eau. Sans confirmation sur ces éléments et malgré les recherches maintenues, l'opération est clôturée à 15h00. **Bilan : 13 migrants secourus, 8 tirés d'affaires seuls, 1 disparu.**

#### *Un navire à passagers comorien en avarie*

30 min après son départ de Mayotte le 30 juin, le navire à passagers se signale en avarie dans la passe de Longoni. 51 passagers sont à bord. A 11h21, la capitainerie informe que le navire a dû mouiller en urgence. A 12h24 il peut reprendre sa route. **Bilan : 1 navire de commerce suivi.**

### **Juillet**

#### *Kwassa-kwassa en avarie de propulsion*

Le 07 et le 20/07, 2 navires de migrants sont signalés en panne entre Mayotte et Anjouan. Le premier découvert par l'hélicoptère de la gendarmerie est remorqué et 34 personnes entassées sur un navire de 6m sont prises en charge par la marine nationale. Le second retrouvé après une heure de vol de l'hélicoptère est pris en charge par la gendarmerie. Il embarquait 36 personnes sur un navire de 6m, dont 9 enfants. **Bilan : 34 et 36 migrants secourus.**

### **Août**

#### *5 plaisanciers secourus*

Le navire de plaisance « GASPARD » à la mer relaie une détresse suite au naufrage d'un autre navire de plaisance sur la barrière de corail. 5 personnes sont à l'eau et la proximité du récif l'empêche de leur porter secours. Déjà à la mer, la vedette de la gendarmerie est immédiatement dérottée. Sur les lieux en 10min, le plongeur est mis à l'eau pour porter secours aux 5 naufragés. **Bilan : 5 plaisanciers secourus.**

#### *Un piroguier disparu*



Le 20/08 à 13h25, la famille d'un piroguier informe le COG de la disparition depuis 24h de leur père parti pêcher en pirogue en baie de Boueni. A 15h10, l'hélicoptère de la gendarmerie informe de la découverte de la pirogue avec du matériel de pêche à l'eau et un requin marteau d'1.5m sur le balancier. Les recherches poursuivies la journée et le lendemain par la gendarmerie (moyen nautique et aérien) n'ont pas permis de le retrouver. Il ne disposait d'aucun matériel de sécurité. **Bilan : 1 plaisancier disparu.**



## Septembre

### *Deux pêcheurs mahorais retrouvés en Tanzanie*

Le 1<sup>er</sup> septembre le président des pêcheurs de Grande Terre appelle l'organisation SECMAR pour l'informer de l'absence d'un de ses membres. Les conditions météorologiques et l'absence totale d'information sur sa zone de pêche et de moyens de communication à bord ne permettent pas de les retrouver depuis Mayotte. Le 15 septembre, les autorités tanzaniennes informent de la découverte par des pêcheurs locaux du navire en avarie. Les 2 naufragés sains et saufs auront dérivé 8 jours. **Bilan : 2 personnes secourues.**

### *Kwassa-kwassa en avarie de propulsion*

Le 5 et le 14/09, 2 navires de migrants sont signalés en panne entre Mayotte et Anjouan. Le premier en panne depuis 6h est localisé par l'hélicoptère de la gendarmerie et les 18 personnes sont prises en charge par la vedette de la douane « DZIANI ». Le second après 2 jours de recherches, 4 vols de l'hélicoptère de la gendarmerie et de l'EC 160 de l'armée de l'air est retrouvé à 10 nautiques de Mayotte. **Bilan : 18 et 15 migrants secourus.**

## Octobre

### *Evacuation sanitaire*

Le 29 octobre le CROSS Réunion informe Mayotte que le navire « MINNA » ayant appareillé de Mayotte en route vers Durban, fait route retour avec un mécanicien s'étant électrocuté. Le CCMM et le SCMM 974 après régulation médicale, décident d'une évacuation non médicalisée. A l'approche des passes Nord de Mayotte, le transfert du marin blessé est organisé par l'organisation SECMAR avec la SNSM. **Bilan : 1 marin blessé évacué.**

### *Kwassa-kwassa en avarie de propulsion*

Le COG relaie le 03/10 une demande d'assistance d'un navire de migrants reçue par téléphone. Sans aucune précision sur leur situation les recherches conduites le jour même par la vedette de la PAF et l'hélicoptère de la gendarmerie dans le nord de l'île ne permettent pas de les retrouver. Le recoupement d'informations permet d'attribuer une vaste zone de recherche au Falcon de la marine nationale le 04 octobre. A 11h26 après 2h40 de recherches le navire est localisé à 18 milles dans le nord ouest de Mayotte. La vedette de la gendarmerie engagée sur zone récupère les naufragés à la limite des eaux territoriales 1h plus tard. 19 migrants dérivant depuis 48h, dont 9 enfants et une femme enceinte sont pris en charge. **Bilan : 19 migrants secourus.**



## Novembre

### *Navire de migrant en panne*

La vedette de la gendarmerie maritime ODET en patrouille à la mer est engagée le 17/11 à 1h57 du matin suite à l'appel au COG d'un navire de migrants avec 41 personnes à bord se signalant en difficulté. Guidé par radar sur un écho correspondant aux indications du requérant, le navire est rapidement retrouvé. 22 hommes, 10 femmes et 9 enfants sont entassés sur une barque de 7m sans équipement ni pavillon.

## Décembre

### *Naufrage de 8 plaisanciers*

A 15h20 le 28 ; la vedette de la police aux frontières informe avoir été prévenue par 2 fonctionnaires de police en repos du naufrage dans le lagon d'un navire de plaisance avec 8 personnes. Immédiatement engagée sur place, les 8 plaisanciers secourus sont pris en charge par la PAF.

**Bilan : 8 personnes secourues.**



**Direction de la mer Sud océan Indien**

**Unité territoriale de Mayote**  
Boulevard des crabes – BP 37  
97615 PAMANDZI  
Tél : 262 (02) 69 61 38  
Fax : 262 (02) 69 61 39



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)