

RAPPORTS

Direction de la mer Sud
océan Indien

Unité territoriale de
Mayotte

Organisation SECMAR

Février 2016

Bilan d'activités

Organisation SECMAR Mayotte

2015



Crédit photo : SAG Mayotte



Crédit photo : PAF Mayotte



Crédit photo : UT-DMSOI



Crédit photo : SAG Mayotte



Unité territoriale de Mayotte
Direction de la mer Sud océan Indien

Historique des versions du document :

Version	Date	Commentaire
1.0	13/01/2016	Rédaction
1.1	09/02/2016	Corrections chef de l'organisation SECMAR
1.2	10/02/2016	Avis CROSSRU - DMSOI

Affaire suivie par :

APAM Serge CHIAROVANO - UT DMSOI Mayotte
<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 :

A1AM Maxime LEGATHE - UT DMSOI Mayotte

Relecteur :

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

Sommaire

Préambule.....	2
I. L'organisation des secours maritimes à Mayotte.....	2
1. Environnement régional.....	2
2. L'organisation locale.....	3
2.1. L'organisation SECMAR	3
2.2. Le support du CROSS Réunion	6
2.3. Une nécessaire consolidation juridique.....	7
II. Recherche et sauvetage : bilan d'activité	8
1. Evolution et répartition générale.....	8
1.1. Evolution et répartition annuelle	8
1.2. Répartition par type d'opérations	10
1.3. Répartition géographique des opérations.....	10
1.4. Moyens de transmissions de l'alerte.....	12
2. Conséquences sur les navires et les personnes	13
2.1. Bilans humains.....	13
2.2. Conséquences sur les navires.....	14
2.3. Taux d'emploi des moyens de l'Etat	16
3. Impact des trafics illégaux par voie maritime sur l'organisation locale des secours en mer...	17
3.1. Nombre d'opérations	17
3.2. Bilans humains	18
III. Autres missions à la charge du MEDDE	19
3.1. Surveillance et police des arrêtés préfectoraux	19
3.2. Surveillance des pêches.....	21
3.3. Diffusion des renseignements de sécurité maritime.....	22
IV. Evénements majeurs de l'année 2015	23

Préambule

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 s'applique par ailleurs au sein de la zone SRR (Search and Rescue Region) confiée initialement par la convention SAR 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 au département que dans un contexte de mutualisation poussée à un degré élevé.

Le bilan synthétique présenté tient donc compte des singularités ci-dessus et de spécificités locales.

Fait nouveau pour le bilan en 2015, un certain nombre d'activités relevant des services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), telles que les opérations liées à la surveillance de la navigation, la surveillance des pêches ou de la diffusion d'informations nautiques dont l'unité territoriale de la direction de la mer Sud océan Indien a pour partie la charge, y sont intégrées.

Ces activités « nouvelles » viennent s'ajouter à un volume encore croissant d'opérations **(+45% en 2015)** dédiées aux secours maritimes.

L'organisation locale, spécifique, empirique et mutualisée a en effet connu à nouveau en 2015 une forte progression en nombre d'opérations et en bilan humain.

I. L'organisation des secours maritimes à Mayotte

1. Environnement régional

La responsabilité en matière de secours, de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer confiée au MEDDE, s'exerce sous l'autorité du préfet de La Réunion, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DGAEM).

Placée au sein de la zone SRS (*Search and Rescue Sub-region*) confiée par la convention SAR¹ à Madagascar, l'organisation internationale du SAR a été complétée par l'organisation maritime internationale à la suite de la conférence de Florence en 2000, sur la base du constat partagé par la communauté internationale que certaines des zones ne bénéficient pas d'une infrastructure SAR/SMDSM appropriée malgré les exigences de la convention de Hambourg mise en œuvre depuis 1979.

« Une approche régionale pour la fourniture de services de recherche et de sauvetage dans l'Ouest, les parties méridionales et orientales de l'Afrique a d'abord été proposée. Cela a été entériné par le

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

sous-comité de l'OMI sur les Radiocommunications de recherche et sauvetage et de son organe de tutelle, le Comité de sécurité Maritime².

Pour donner effet à l'approche régionale, la Conférence de Florence a également adopté une résolution proposant la mise en place de cinq Maritime Rescue Coordination Centers régionaux le long du littoral de l'Afrique, qui, (en collaboration avec 26 centres secondaires, mis en place sur le continent et sur presque les États insulaires), agirait en collaboration pour fournir la couverture de recherche et de sauvetage dans ce qui avait précédemment été identifié comme l'une des zones du monde qui n'était pas un bien structuré, fermement établie et exploité avec diligence recherche et sauvetage et infrastructure du SMDSM³ ».

Un certain nombre de sous régions ont été attribuées à des centres régionaux principaux (R-MRCC). Pour la zone, c'est ainsi officiellement le R-MRCC du Cap qui a autorité, s'appuyant sur 3 centres secondaires (MRSC, ou JRCC/JRSC) : Comores, Madagascar et Mozambique.

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 intérieure⁴.

2. L'organisation locale

2.1. L'organisation SECMAR

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 mise en place conformément aux obligations réglementaires.

Elle reste néanmoins une exception dans les départements français, Mayotte étant le seul à ne pas disposer directement 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 préfectoral⁵, 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.

² COMSAR 5/8/3 du 9 novembre 2000 – Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage, OMI.

³ Discours de Efthimios E. Mitropoulos Secrétaire général, Organisation Maritime internationale. Mise en service du Centre secondaire de sauvetage Maritime Antananarivo, Madagascar, 11 décembre 2011.

⁴ 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.

⁵ 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).

A l'instar d'un directeur de CROSS⁶ et conformément à l'instruction du Premier Ministre du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, 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 condition⁷ :

- que ces opérations soient commencées dans les eaux sous souveraineté française (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 bénéficiant d'une reconnaissance internationale, l'organisation SECMAR n'agit plus dans le cadre de la délégation du préfet de Mayotte et transmet la coordination de l'opération au centre opérationnel du DGAEM, le CROSRU. Celui-ci constitue le point de contact SAR international pour la France dans la zone Sud de l'océan Indien, en relation avec le JRCC de Madagascar.

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.

Conformément aux dispositions de l'instruction permanente arrêtée par le préfet de Mayotte, l'organisation SECMAR 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 du personnel assurant la fonction de coordonnateur de la mission de sauvetage (CMS) ;
- la formation et l'entraînement des CMS et du personnel impliqué 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 du personnel impliqué, l'analyse des missions et le retour d'expérience ;

⁶ Article R742-6 du code de la sécurité intérieure

⁷ 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.

- 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'organisation SECMAR s'appuie donc sur la structure de veille de la marine nationale, le PC AEM, chargé de la surveillance des approches maritimes dans le cadre de la mutualisation des moyens mis en place pour d'autres missions et de manière non spécifique.

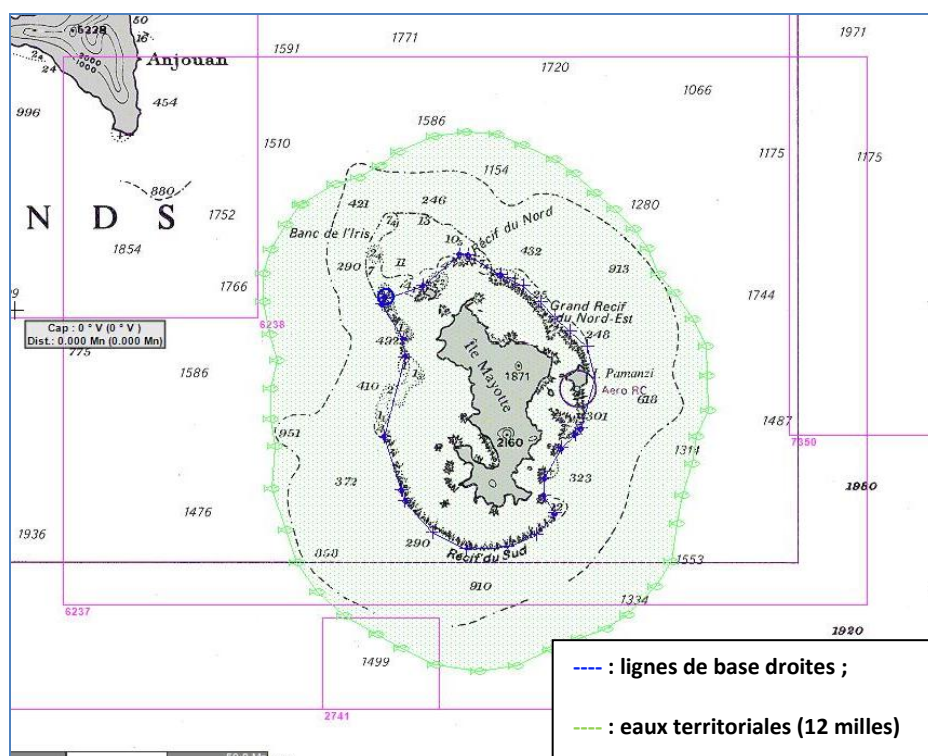
La veille VHF et téléphonique y est assurée 24h / 24.

Elle a récemment été renforcée par la mise en place du numéro abrégé d'appel **196** suite à la mise à jour des plans départementaux d'acheminement des appels d'urgence.

L'opérateur du PC AEM qui effectue la veille radar au profit du ministère de l'Intérieur, relaie l'information liée aux secours maritimes au CMS et assure autant que de besoin un appui. L'organisation SECMAR n'est donc pas permanente, mais est activée lors d'une demande d'assistance ou une détresse.

L'île de Mayotte étant classée en zone SMDSM⁸ 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 répond pas aux normes techniques du SMDSM. De même, le département n'est pas équipé à ce jour du système d'identification automatique (AIS).



⁸ Système mondial de détresse et de sécurité en mer, protocole de la convention SOLAS 1988

La zone de responsabilité à couvrir (eaux intérieures du lagon et eaux territoriales) constitue une surface de plus de 3000 km².

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 de la pleine force de la mer 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 (ouest de l'île notamment).

Les 1100 km² carré du lagon, auxquels s'ajoutent les eaux territoriales attenantes offrent en effet un immense périmètre pour la pratique des activités nautiques :

- 30 000 plongées environ sont effectuées à Mayotte par an,
- 12 000 sorties par des opérateurs touristiques sur le lagon (safari dauphins et baleines),
- 875 navires de plaisance recensés par l'unité territoriale de la direction de la mer Sud océan Indien ;
- 238 navires de pêche, 52 navires de commerce pour environ 500 professionnels de la mer recensés.

L'activité commerciale avec les ports de Mayotte a également un impact non négligeable sur l'activité du service et les risques maritimes potentiels.

2.2. Le support du CROSS Réunion

Le CROSS Réunion est le point de contact reconnu en matière de sauvetage et de surveillance de la navigation au niveau international⁹. C'est le centre opérationnel du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DGAEM) qui reçoit délégation permanente pour le secours en mer, la surveillance de la navigation, la surveillance des pollutions marines et le contrôle des pêches maritimes.

Il assure à ce titre un certain nombre d'actions d'appui au profit de l'organisation SECMAR :

- calculs de dérive MOTHY (Météo France Toulouse) ;
- réquisition téléphonique dans le cadre des demandes de géolocalisation des GSM aux opérateurs téléphoniques ;
- retransmission aux navires en mer, dans la zone de Mayotte, de messages de sécurité de type SAFETY NET, d'urgence ou de relais de détresse via satellite, par l'intermédiaire de la station de transmission d'Aussaguel ;
- requêtes de « polling » (position des navires) via des systèmes de suivi des navires par satellite (LRIT ou SURPIC AMVER) et retransmission des informations sur les positions des navires dans des zones définies à un instant donné vers le CMS de Mayotte ;

⁹ Circulaire OMI MSC.5/Circ.11 du 13 juillet 2012, informations sur les services d'assistance maritime.

- émission des comptes-rendus d'opérations (SITREP) rédigés et transmis par les CMS de Mayotte aux autorités ;
- enregistrement statistique des opérations dans la base de données nationale (« Secmar Web ») ;
- transmission des demandes de concours écrites des moyens des forces armées.

Le soutien du CROSS Réunion est ainsi permanent (en H24) et permet d'apporter un concours au profit du CMS de Mayotte.

Il est par ailleurs le point de contact désigné à l'OMI en tant que service d'assistance maritime pour tout ce qui relève de la surveillance de la navigation et de la pollution sur toutes les eaux sous juridiction française.

2.3. Une nécessaire consolidation juridique

L'augmentation constante et pérenne des opérations impacte lourdement l'activité des services. Mayotte est devenue depuis mars 2011 un département et depuis le 1^{er} janvier 2014, les contraintes communautaires y sont applicables.

Le sauvetage en mer, depuis le recueil des éléments de l'alerte jusqu'au niveau de coordination, en passant par les moyens matériels alloués exige un niveau de professionnalisation des métiers, la mise en œuvre d'outils de communication qui font en partie défaut à Mayotte aujourd'hui.

Pour ces raisons, il est devenu indispensable d'engager une réflexion sur l'organisation des missions de l'action de l'Etat en mer à assurer depuis Mayotte. Dans le cadre de la mise à jour du document global de la fonction garde-côtes, le DGAEM a souhaité l'engagement d'une réflexion sur les opérations conduites en mer depuis Mayotte. Une étude a été transmise à la direction des affaires maritimes (diagnostic et réflexions) concernant les missions SAR et SURNAV. Il proposait par ailleurs que soit conduit un audit des missions.

Sous l'égide du SG Mer, une première réunion interministérielle s'est tenue le 06 novembre 2015 sur les conditions d'exécution de certaines missions de l'action de l'Etat en mer, dont les premières conclusions tendent à démontrer la nécessité de faire évoluer le statut juridique et les moyens alloués à l'organisation SECMAR.

Par ailleurs, une mission de la direction technique eau, mer et fleuves du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, CEREMA (ex CETMEF) évalue le déploiement d'une couverture radiomaritime conforme aux exigences du SMDSM sur une base pluri-annuelle, ainsi que des moyens de surveillance (AIS). La mise en place de ces moyens technologiques permettra de dégager des pistes supplémentaires de réflexions sur la structure locale.

Un audit piloté par les services du SG Mer sera conduit en 2016.

II. Recherche et sauvetage : bilan d'activité

1. Evolution et répartition générale

1.1. Evolution et répartition annuelle

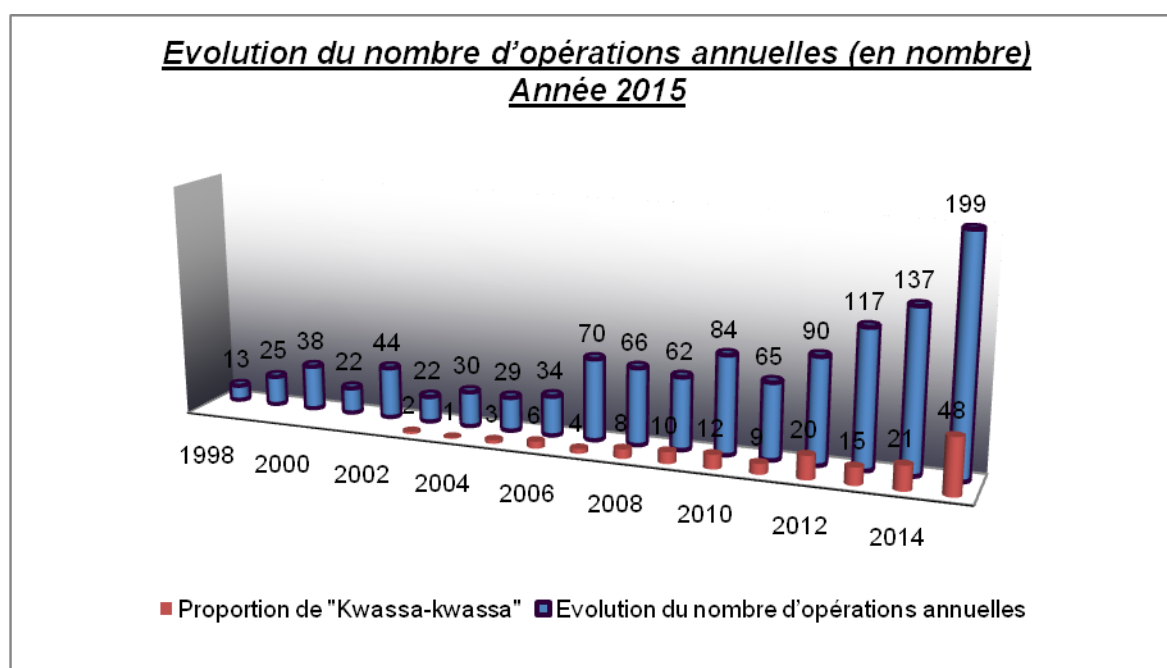
214 fiches opérations (ouverture de main courante suite à une sollicitation de l'organisation SECMAR) ont été traitées en 2015.

Parmi ces 214 alertes, 6 ont été relayées à une autre autorité de coordination (CROSS Réunion ou Comores) et 2 n'ont pas fait l'objet d'action de la part de l'organisation SECMAR (classement sans suite).

Ce sont ainsi 206 opérations qui ont été traitées, dont **199 liées à des demandes de secours maritimes**.

165 opérations ont fait l'objet d'un engagement physique de moyens aériens ou à la mer. Dans les autres cas, des investigations, recherches dans les bases de données ou la diffusion d'informations nautiques ont été mises en œuvre.

Cette **augmentation de 45% entre 2014 et 2015** (+17% entre 2013 et 2014), confirme la tendance générale constatée depuis 10 ans.



Elle s'explique par une augmentation des activités en mer tous secteurs confondus, la persistance de comportements à risques (pirogues, inexpérience, navires informels), ainsi que la pression migratoire par voie maritime qui implique également des comportements irréguliers (navires sans pavillon, sans équipement, etc.).

Elle trouve néanmoins majoritairement sa source dans une augmentation substantielle des opérations de secours au profit des migrants (voir [ci-dessous](#)) dans le cadre de la coordination par l'organisation SECMAR. Fait nouveau depuis septembre 2015, ces demandes d'assistance médicale en mer à bord des navires interceptés au cours des opérations en mer inter-administrations

coordonnées par le ministère de l'Intérieur, sont depuis traitées conformément à l'instruction relative à l'assistance médicale en mer¹⁰.

Toutefois, 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 également 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 détresse et de sauvetage.

La durée totale des opérations est de **1588h**, soit une durée moyenne de 08h00.

La répartition effective de cette donnée par opération demeure très inégale : certaines inquiétudes ont pu durer plusieurs jours, sans engagement de moyens dirigés. Par ailleurs, 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 pourrait être simple, demeure à Mayotte complexe : une bonne part des usagers ne savent majoritairement pas se positionner en mer, ne parlent pas ou mal le français, ne disposent pas de matériel de radiocommunication, de navigation et de signalisation. Par ailleurs dans de nombreux cas, en raison de la réalité des trafics illicites par voie maritime, bon nombre d'informations ne parviennent pas aux autorités de coordination ce qui rend d'autant plus complexe l'organisation de secours (éléments permettant de déterminer un *datum* pour une zone de recherche par exemple).

La fréquentation des eaux sous souveraineté et sous juridiction française par des navires sous équipés pour une navigation hauturière, sans pavillon, 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.

Les affaires impliquant des navires étrangers de ce type sont nombreuses dans le bilan 2015 :

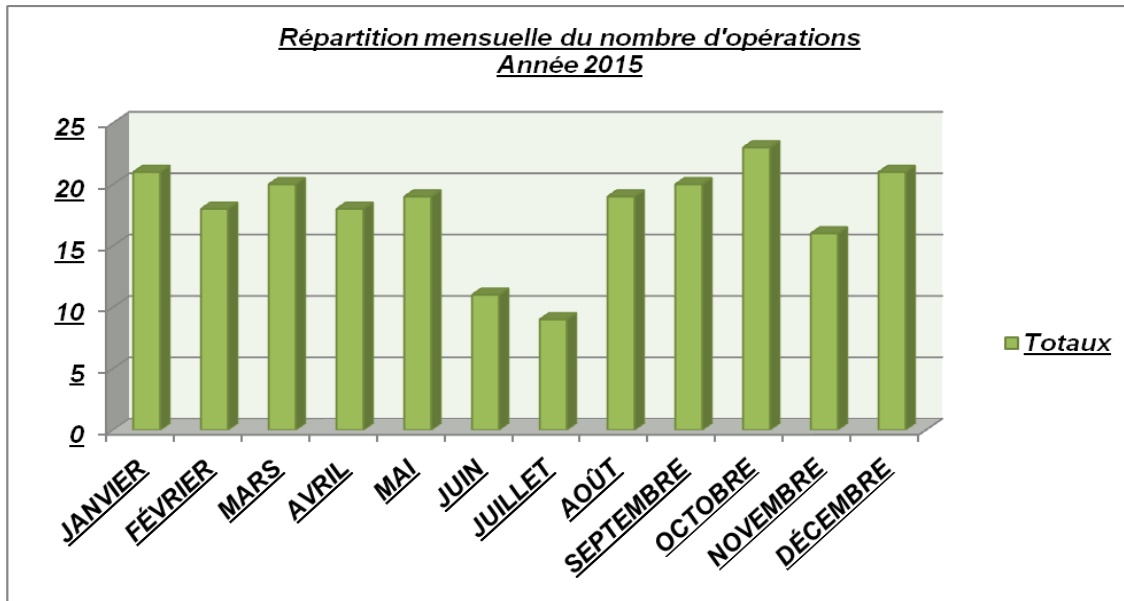
- 5 affaires impliquaient des navires de pêche en provenance de l'Union des Comores (9 secourus / 8 disparus, 262h de coordination) dont 3 en mer territoriale ;
- 5 navires sous convention effectuant la liaison Madagascar / Comores (127 passagers), en avarie ou retrouvés après recherches ;
- 48 « kwassa-kwassa », navires de migrants sans aucun équipement, immatriculation ou matériel de sauvetage.

Concernant ces dernières, il y a lieu de préciser qu'au cours des opérations de police menées en mer dans le cadre des règles d'entrée et de séjour à Mayotte, environ 500 navires transitant entre Anjouan et Mayotte ont été interceptés et mis en sécurité.

Ces opérations impliquant des migrants ne font pas l'objet d'une information des services en charge de la coordination, mais démontre des comportements irréguliers au regard des règles internationales en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer.

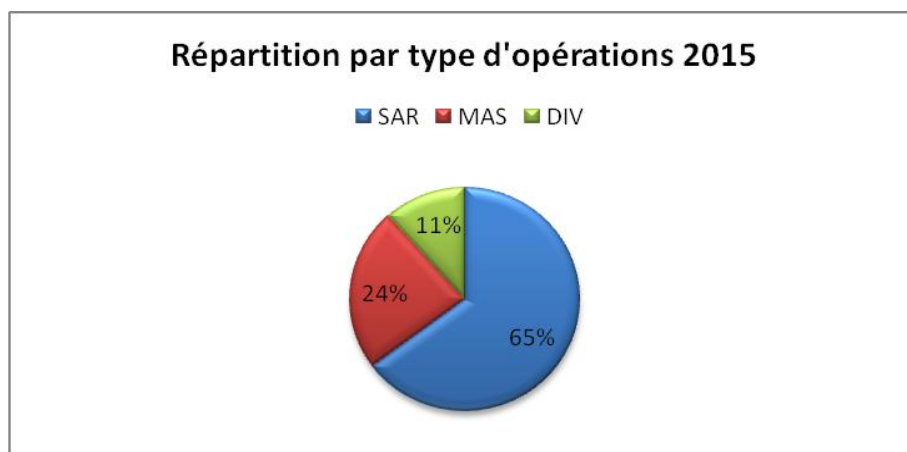
¹⁰ Instruction du 29/08/2011 du Premier Ministre relative à l'organisation de l'aide médicale en mer.

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.



1.2. Répartition par type d'opérations

L'essentiel des opérations concernent la détresse en mer (assistance aux personnes 63%), 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 (police, EVASAN à terre par moyens nautiques par exemple).

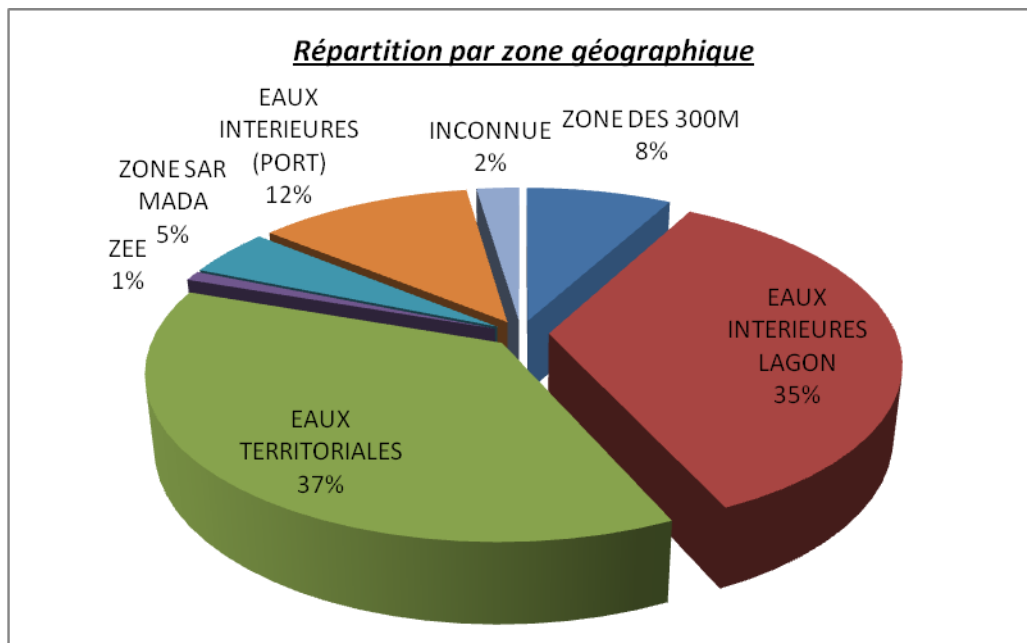


1.3. Répartition géographique des opérations

L'autorité du préfet de Mayotte par délégation du DGAEM pour le sauvetage en mer ne s'applique que dans les eaux territoriales¹¹ (12 milles des lignes de bases droites).

¹¹ 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.

L'intégralité du lagon, classé en eaux intérieures, est également considérée comme des eaux abritées au sens des textes réglementaires sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution¹².



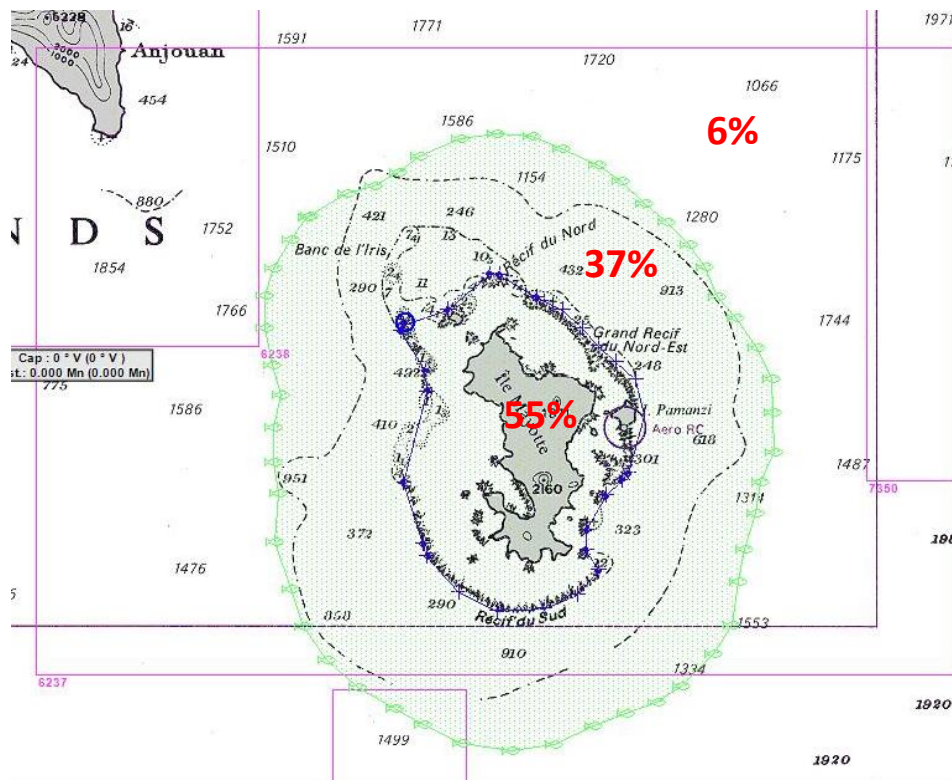
Le représentant du DGAEM est compétent pour l'exercice du secours aux naufragés, jusqu'à la laisse de basse mer et en dehors des limites administratives des ports. Néanmoins, en cas de carences de moyens des collectivités, d'intervention d'un moyen maritime, ou encore si l'opération concerne un engin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

Ont ainsi été coordonnées :

- 17 opérations dans la zone des 300m (îlots notamment) pour le compte des maires, soit 8%,
- 23 opérations, soit 12%, dans les limites administratives du port.

De même, la coopération des services de sauvetage français, sous la coordination du CROSRU, MRCC compétent pour la zone SAR, aura été recherchée pour 12 opérations (6%) 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 interrogation de navires de commerce).

¹² 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.



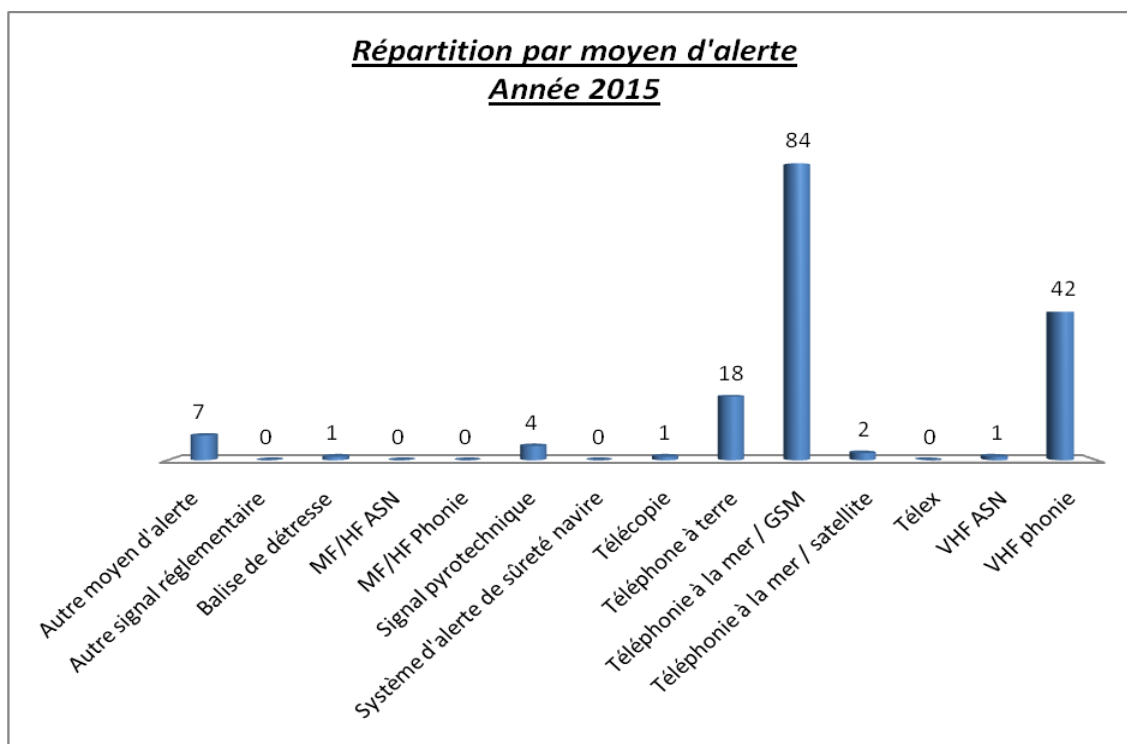
La majorité des opérations se déroule dans les eaux intérieures, les plages et 300m et les zones portuaires. Cela illustre l'absolue nécessité pour la France de s'organiser en matière de recherche et de sauvetage dans ses eaux sous souveraineté, consacrée par le code de la sécurité intérieure et sans préjudice de la question de la zone de responsabilité internationale.

1.4. Moyens de transmissions de l'alerte

L'essentiel des opérations sont transmises à l'organisation SECMAR par téléphone (64%), soit directement par téléphone mobile à la mer (53%), soit relayée par un tiers à terre.

Le numéro abrégé « 196 » pour les appels de détresse en mer a été intégré au plan département d'acheminement des appels d'urgence.

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.



L'usage majoritaire du téléphone mobile à la mer comme seul moyen de communication prive du moyen principal de secours en mer, fonction essentielle du système mondial de détresse et de sécurité en mer : les autres usagers à proximité.

2. Conséquences sur les navires et les personnes

2.1. Bilans humains

Pour le total des opérations en 2015, **1675 personnes** ont été impliquées (contre 738 en 2014 et 500 en 2013), correspondant à une augmentation de **127%**.

Le bilan humain reste lourd, en raison de l'impact du phénomène migratoire par voie maritime cf. [§ 3](#)).

13 décès sont en effet à déplorer et le nombre de disparus reste élevé (47). Parmi ces décès, il faut relever :

- 2 naufrages de navire de migrants (10 décès) ;
- 1 migrant retrouvé mort à bord d'un kwassa-kwassa ;
- 1 accident du travail maritime à bord d'un navire de lamanage¹³ ;
- 1 accident de baignade.

¹³ 16/01/2015, voir à ce sujet le rapport du BEAMER : http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET_POUDJOU_02-2015_Site.pdf

Evolution du nombre de personnes secourues, décédées ou disparues par type depuis 2012*

		Secourues				Décédées				Disparues			
		2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Personnes embarquées	Commerce	1	2	2	8	0	0	0	1	0	0	0	0
	Pêche	10	15	14	10	2	2	0	0	2	3	9	2
	Plaisance	29	23	27	42	2	0	3	0	3	3	4	9
	Migrants	184	145	199	647	29	0	7	11	69	55	59	36
	Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes non embarquées		1	0	1	9	1	2	1	1	0	1	0	0
TOTAL		225	185	243	716	34	4	11	13	74	62	72	47

* 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 événement de mer n'a pu être constaté.

2.2. Conséquences sur les navires

Sur 199 opérations, 86% ont impliqué un flotteur (171), parmi lesquels :

- 17 navires de pêche (9%),
- 73 activités liées à la plaisance, soit 40%, dont 2 des véhicules nautiques à moteur ;
- 18 pirogues (9%).



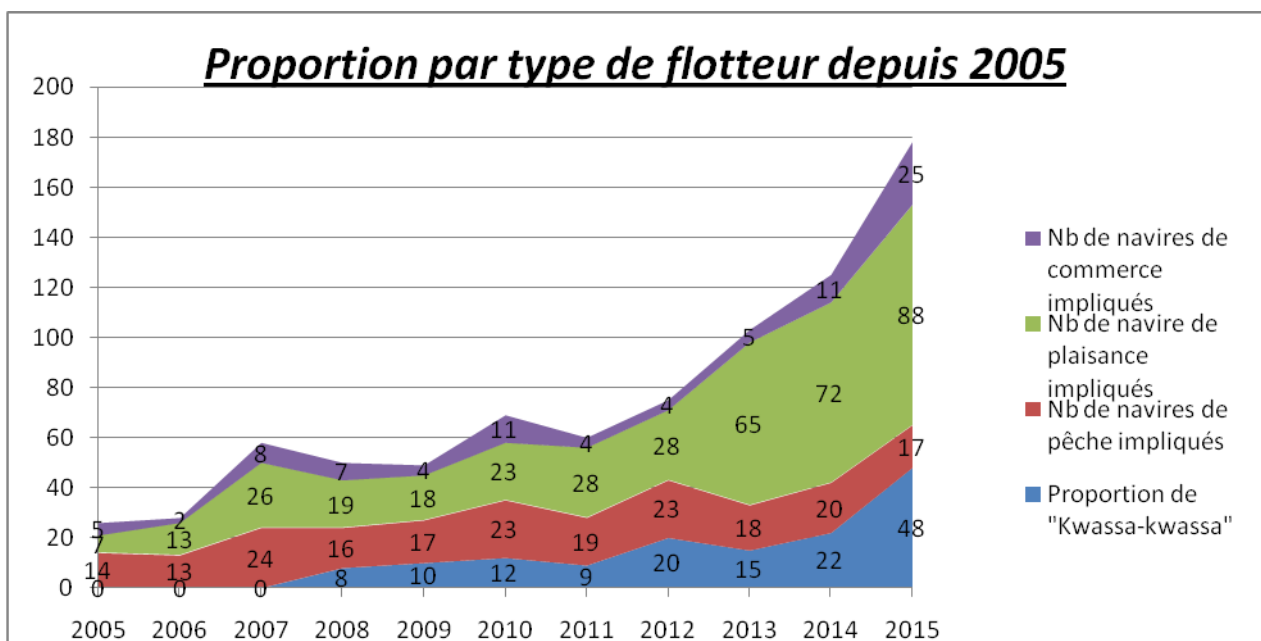
Le nombre d'affaires impliquant des pirogues reste élevé (18, pour 37h30 de recherches).

Hormis la division 240, règlement technique relatif aux navires de plaisance, aucun texte 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 mer¹⁴. Cette activité coutumière amène en effet leurs usagers à des distances d'un abri souvent supérieures aux limites équivalentes imposées à un navire de plaisance conforme aux dispositions européennes, inconsiderées au regard de leur faiblesse structurelle et de leurs équipements.

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 (5) ;
- la durée de mobilisation des moyens mobilisés élevée : ces affaires auront nécessité l'intervention des services de sauvetage, durant 37 heures (53h en 2014 et 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. A contrario, la nette augmentation du total de navires de migrants est essentiellement dû à la connaissance par l'organisation SECMAR des cas médicaux et non à une augmentation générale du nombre de « kwassas-kwassas ».

48 navires (26% des flotteurs impliqués) étaient des barques de type « Yamaha » en provenance de l'Union des Comores avec des migrants, sans titre de pavillon ni équipage constitué.

¹⁴ Décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention de la pollution. Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

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

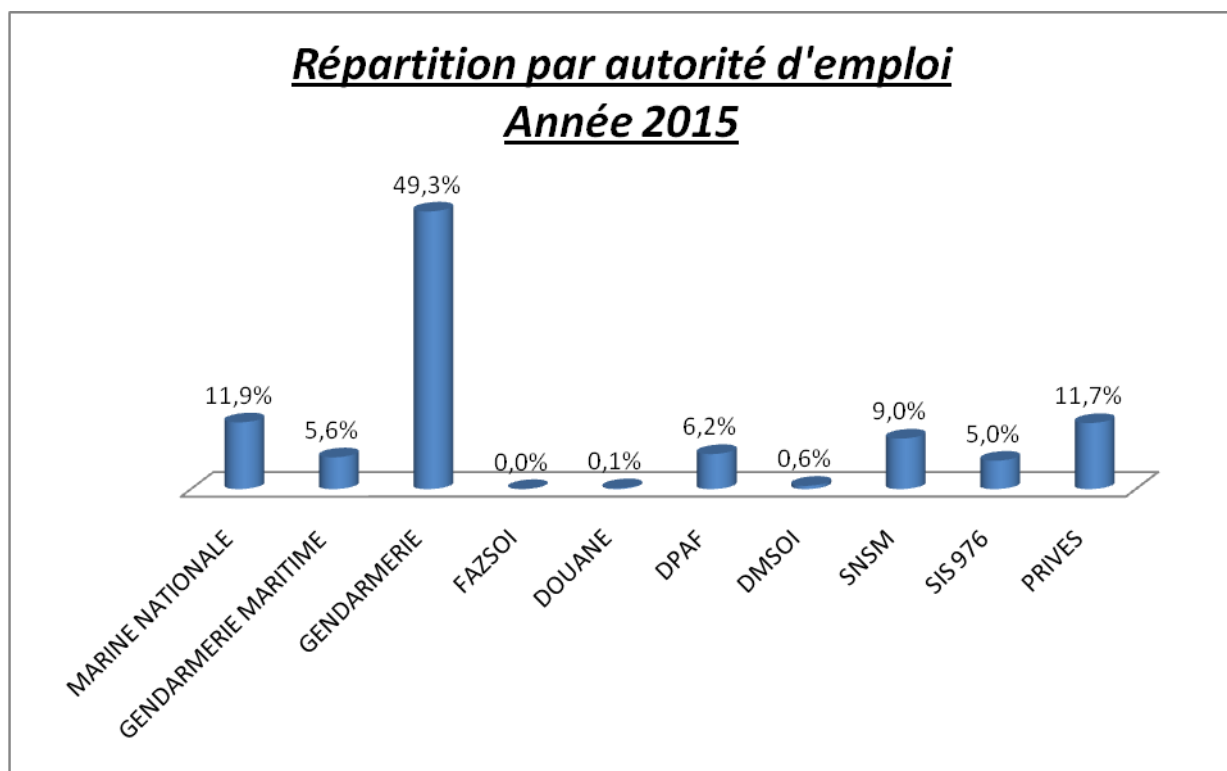
9 opérations impliquant des navires étrangers manifestement sous équipés pour une navigation hauturière (absence de moyens de communication pour une navigation en zone A3, présence de passagers sur des navires inaptes à cette exploitation) ont été coordonnées depuis Mayotte. 2 d'entre elles ont conduit les autorités maritimes côtières à la mise en œuvre de la procédure d'assistance aux navires en difficulté sous l'autorité du DGAEM ([cf Evénements majeurs](#)).

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

En 2015, comme les années précédentes 74% de la durée et du nombre d'engagement de moyens incombe à des moyens de l'Etat (430h sur une durée totale de 580h).

La tendance bien que décroissante (82% en 2014, 95% en 2012), reste à l'inverse de la tendance nationale (88% de moyens privés et associatifs en 2014).

La diffusion systématique de message PAN lors d'opérations d'assistance a permis de conclure un certain nombre d'affaires par ces moyens, sans avoir à solliciter de moyens de l'Etat.

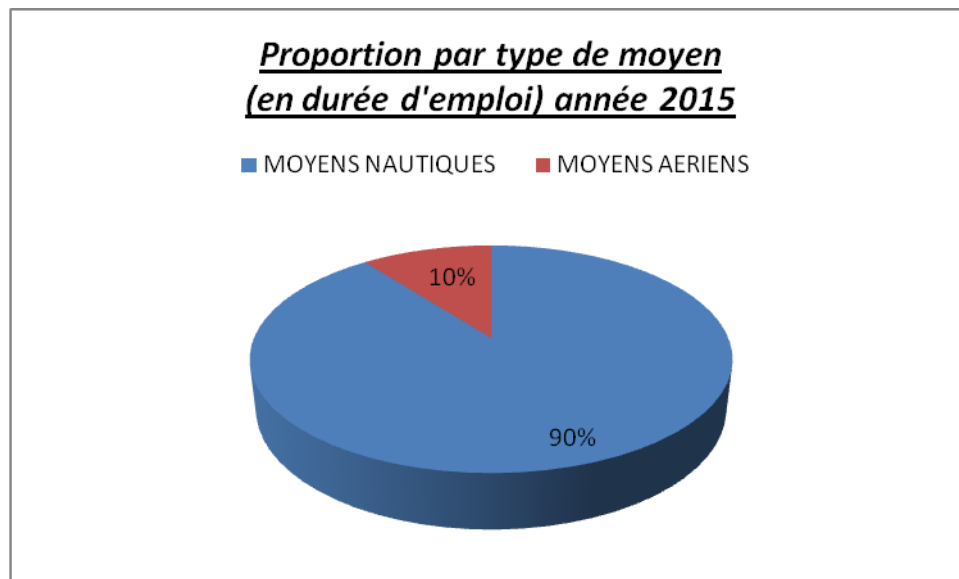


Cette tendance globale est néanmoins à replacer dans son contexte car la SNSM et le SIS, seuls moyens dédiés à temps plein aux secours, ne disposent que de moyens nautiques aux taux de disponibilité aléatoires en 2015. Par ailleurs, les moyens de l'Etat déjà mobilisés quotidiennement par ailleurs sur 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 messages par VHF peut suffire à conclure une opération avec les moyens déjà sur zone, 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 **452h** dédiées au sauvetage en mer.



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.

35 opérations (18%) l'ont impliqué en 2015 pour une durée totale de vol de 51h28.



3. Impact des trafics illégaux par voie maritime sur l'organisation locale des secours en mer

3.1. Nombre d'opérations

En 2015 comme les années précédentes, l'impact du nombre d'opérations liées aux navires de migrants reste important mais relatif.

54 opérations (27%) ont concerné des migrants, contre 21% en 2014.

Sur ces événements :

- 48 concernaient 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.
- 6 relevaient d'opérations impliquant par ailleurs des migrants (transport sanitaire de migrants déposés sur des îlots par exemple).

Cette augmentation (+46% par rapport à 2014) s'inscrit elle aussi dans la tendance générale de hausse des opérations, mais s'explique essentiellement par la prise de coordination (fait nouveau) par l'organisation SECMAR des besoins d'assistance médicale. Jusqu'alors, les opérations en mer de police de l'immigration identifiant des besoins médicaux étant traités en dehors du cadre de l'instruction du premier ministre du 29/08/2011 relative à l'organisation de l'assistance médicale en mer.

Depuis le 1^{er} août 2015, **28 cas** (sur 48 « *kwassa-kwassa* » impliqués, soit 58%) nécessitant une régulation médicale ont été traités, avec une régulation du SAMU de Mayotte. Dans la majorité des cas, après réalisation d'un premier bilan médical, les navires ont fait l'objet d'un déroutement pour une prise en charge des blessés et des malades par le service d'incendie et de secours ou le SAMU à quai. Dans 3 cas, un moyen avec une équipe médicalisée ou de secouristes a été engagé.

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 délégué du DGAEM ne sont pas déclarées à l'organisation SECMAR ou gérées comme telles dans le cadre de l'organisation réglementaire.

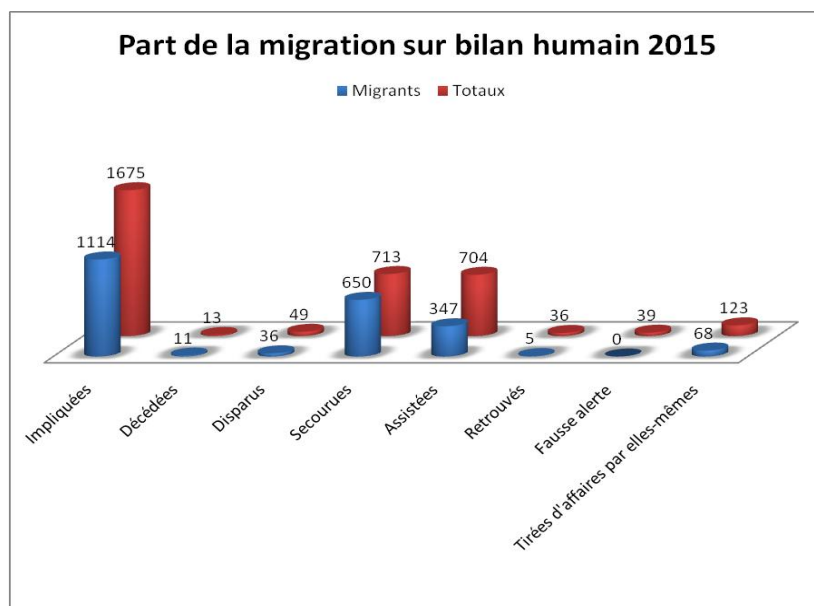
Ainsi, près de 500 navires pour un total de plus de **10000 migrants ont été mis en sécurité ou secourus** lors d'opérations en mer en 2015 dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine.

A l'instar des procédures mises en œuvre dans d'autres parties du monde et particulièrement en Méditerranée, la qualification des opérations en mer liées au trafic de migrants par voie maritime n'a pas été poussée à son terme. Le corpus réglementaire international et national¹⁵ est directement transposable à l'encadrement des pratiques locales : découverte de navire sans pavillon, surchargé, sans équipage constitué provenant de la haute mer.

3.2. Bilans humains

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.

¹⁵ Notable à ce sujet : conventions de Montego Bay, SOLAS, SAR, résolutions A. 920(22), MSC.167(78), circulaire MSC/Circ.896 et directives de l'OMI, instructions n°672 du 19/12/2006 du SGMer. Le règlement CE 656-2014 du 15/2014 établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne s'appliquant à l'espace Schengen n'est pas applicable à Mayotte. Il donne cependant des directives intéressantes sur ces aspects.



En effet, la proportion de migrants sur le bilan annuel implique :

- 85% des décès (11 / 13) ;
- 77% des disparus (36 / 47) ;
- et 67% des personnes impliquées (1114 / 1675).

III. Autres missions à la charge du MEDDE

3.1. Surveillance et police des arrêtés préfectoraux

Une proposition de route recommandée dans le canal du Mozambique a été transmise à l'OMI par les États d'Afrique Australe et financée par le fond pour l'environnement mondial (document présenté au sous-comité de la sécurité de la navigation de l'OMI – Nav 58/3/1 du 22 mars 2012). Cette proposition fait écho au constat que près de 30 % de la production mondiale d'hydrocarbures transite par le canal du Mozambique, observation partagée par la Commission de l'océan Indien. Cette densité de trafic a conduit le SHOM à mettre l'accent sur de nouvelles voies maritimes et plus particulièrement sur celle desservant Mahajanga (Madagascar) et passant au sud de Mayotte.

Les ports de Mayotte se développent du fait de leur modernisation récente et de l'équipement de moyens modernes de levage supplémentaires en 2015. Ces ports présentent l'avantage d'être moins soumis aux aléas climatiques en période cyclonique. Ils accueillent plus 160 navires par an avec un volume en augmentation constante.

Chaque mois 1 pétrolier et 1 gazier transitent dans le lagon pour les besoins en ravitaillement de l'île (103 000t en 2014). 19144 EVP, cumulés aux 181000 t de fret conventionnel ont transité sur le port en 2014.

Le service de transport maritime assurant la continuité territoriale pour la collectivité départementale, a transporté entre les 2 îles de Mayotte 4,6 millions de passagers et 327 000 véhicules dont plus de 540 poids lourds de marchandises dangereuses.

Enfin une compagnie maritime comorienne (le SGTM) assure la liaison maritime régulière entre Anjouan et Mayotte. 40 500 passagers ont transité par cette voie vers et depuis les Comores en 2015. Il est à noter qu'au titre de cette exploitation maritime internationale à passagers, cette compagnie est soumise à la transmission aux autorités côtières d'un plan de coopération SAR¹⁶.

Le CROSS Réunion est déclaré à l'OMI point de contact pour toutes les eaux françaises en tant que service d'assistance maritime¹⁷. Les arrêtés préfectoraux encadrant au niveau zonal (Réunion – Mayotte) ou local, identifient néanmoins Mayotte comme un contact pertinent, le préfet de Mayotte recevant par ailleurs délégation du DGAEM en matière de réglementation de la navigation maritime et du mouillage.

En outre, les instructions nautiques identifient 2 contacts locaux de l'autorité maritime : « *Longoni Port Control* » pour la police de la circulation dans la zone maritime et fluviale de régulation et donc l'entrée dans le lagon de Mayotte par les 2 passes commerciales, et « Mayotte Trafic » en tant que station d'identification de navires et station radio-maritime côtière (cf. groupe d'avis aux navigateurs n°1523).

Pour ces raisons, la police d'un certain nombre d'arrêtés préfectoraux permettant d'encadrer la circulation et le mouillage, les marchandises dangereuses ou le passage inoffensif (équipes de protection armées) est assurée au niveau local.

A ce titre, le CMS, administrateur des affaires maritimes compétent au titre du code des transports, assure *de facto* et *de jure* la fonction d'officier de permanence. Il est en mesure, avec l'appui de veille du PC AEM, d'effectuer la police des arrêtés préfectoraux, d'analyser une situation anormale et une infraction aux règles de navigation et de mettre en œuvre les procédures adéquates.

Dans ce cadre :

- 4 situations anormales en mer territoriale signalées par l'opérateur radar du PC AEM ont été détectées et analysées. Deux d'entre elles ont conclu à des opérations d'assistance à navire en difficulté, la troisième à l'établissement d'un procès verbal de contravention pour non respect d'une obligation de signalement et infraction au règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
- 7 affaires relatives à la gestion d'arrivée de navires de commerce dotés d'équipe de protection armées ont été traitées.

Concernant cette gestion par les autorités maritimes, la centralisation des données et la surveillance par le service du MEDDE n'est assurée que depuis le mois de décembre. **Pour 2015, 95 navires** se sont présentés au total à l'entrée des eaux territoriales avec une équipe de protection armée à leur bord et ont à ce titre sollicité une autorisation d'entrée dans les eaux territoriales et fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle par les administrations compétentes.

- 2 navires à la dérive ont fait l'objet d'un suivi (pétroliers en attente d'entrée au port) ;

¹⁶ Convention SOLAS, chapitre V, règle 7.3 - Circulaire OMI MSC/Circ.1079 du 10/07/2003, Directives pour l'élaboration de plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers (en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS).

¹⁷ Circulaire OMI MSC-MEPC.6/Circ.12 du 31 décembre 2013

- 22 messages « SURNAV » liés à des déclarations d'entrée dans les eaux territoriales avec des marchandises dangereuses, en application de l'arrêté du DGAEM n°828 du 16 avril 2004 relatifs aux comptes-rendus obligatoires et au suivi des du trafic des navires dans les eaux sous juridiction française du Sud de l'océan Indien. Ces messages ont permis de renseigner la base de données Trafic 2000, mise en œuvre dans le cadre de la directive 2002/59/CE¹⁸.

L'arrêté visé ci-dessus est complété par un arrêté du préfet de Mayotte portant réglementation de la circulation et du mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales bordant Mayotte¹⁹. Ce texte institue lui aussi un système de comptes-rendus obligatoires, ainsi qu'une station d'identification de navires « Mayotte Trafic ». L'ensemble de ces outils à l'attention de l'autorité maritime ont été pris avant la parution du décret 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime. L'ensemble doit aujourd'hui être mis en cohérence avec l'organisation nationale et les obligations communautaires transposées par ce décret.

Cette multiplicité des points de contacts n'est en effet pas de nature à simplifier la chaîne d'alerte, ni de répondre aux obligations communautaire et aux exigences de professionnalisation nécessaires à leur application. Elle est par ailleurs d'une lisibilité aléatoire pour un navire de commerce à la lecture des instructions nautiques dans l'élaboration des plans d'urgences à bord.

3.2. Surveillance des pêches

Aux termes du code rural et de la pêche maritime, le préfet de Mayotte est responsable de la police des pêches, à terre et dans la ZEE de Mayotte (R911-3 §8° et R911-4 du code rural).

Conformément à l'organisation nationale²⁰, le CROSS Réunion est l'échelon opérationnel du dispositif. Il assure en mer le contrôle opérationnel des moyens en action de surveillance des pêches.

Sur le département de Mayotte, le service de surveillance des pêches du CROSS Réunion est représenté par l'unité territoriale de Mayotte de la DMSOI qui assure le contrôle opérationnel des moyens locaux. Cette organisation, prévue au plan régional annuel de contrôle des pêches, est confortée par le très fort besoin des unités quotidiennement engagées dans le cadre d'opérations de police en mer, justifiant et nécessitant la mise en place d'une permanence opérationnelle générale des affaires maritimes. Elle est assurée par l'officier de permanence de l'UT-DMSOI, responsable des missions suivantes :

- la coordination et le contrôle opérationnel des moyens de surveillance engagés sur une opération identifiée de police des pêches ;
- la recherche et l'analyse de renseignement sur l'activité de pêche illicite ;

¹⁸ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil

¹⁹ Arrêté préfectoral n°2010-988 du 29 octobre 2010.

²⁰ Circulaire du Premier Ministre du 8 septembre 2000 relative à l'organisation du contrôle des pêches et Instruction du gouvernement du 17 février 2015 relative à la coordination opérationnelle du régime de contrôle applicable à la politique commune des pêches

- le support technique et juridique aux unités de contrôles avec une interface directe avec l'autorité administrative compétente en matière de pêche maritime et le procureur de la République en cas de besoin.

Le plan régional de contrôle des pêches Sud océan Indien définit la politique de contrôle des pêches de la France. Il vise à faire respecter :

- les mesures spécifiques de gestion et de contrôle établies par les organisations régionales compétentes pour l'océan Indien, notamment en ce qui concerne la répression de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ;
- les mesures prévues par la réglementation communautaire à l'intérieur des zones économiques exclusives de la Réunion et de Mayotte ;
- les mesures nationales de conservation et de gestion applicables dans les eaux françaises, y compris celles relatives aux espaces protégés (zones de pêche, réserve naturelle marine de la Réunion, réserve naturelle des TAAF, eaux territoriales des îles Éparses, aires marines protégées).

Pour l'année 2015, première année de synthèse de cette activité opérationnelle pour l'unité territoriale, cela s'est caractérisé par :

- 25 signalements au titre d'infractions relatives au code rural et des pêches maritimes ou au code de l'environnement. Dans 50% des cas des moyens ont pu être sollicités ;
- 44 appuis techniques et réglementaires aux unités à la mer.

La circulaire MEDDE du 27 mai 2011²¹ prévoit en outre que les CROSS centralisent l'information maritime à caractère environnemental, ciblent les contrôles et assurent les remontées d'informations. La structure de coordination à Mayotte, en appui du CROSS Réunion pourrait être identifiée comme telle avec une mise en œuvre au niveau local de cette circulaire, particulièrement au regard du besoin de protection et de coordination interministérielle opérationnelle identifié au sein du parc naturel marin de Mayotte.

3.3. Diffusion des renseignements de sécurité maritime

Placé en zone SMDSM A3, le département ne bénéficie pas de la diffusion radiomaritime systématisé et périodique de l'information nautique. Hors zone de couverture NAVTEX (les stations les plus proches sont à Maurice à 850 milles et Durban à 1250 milles), les usagers de la mer ne disposent d'aucune possibilité de recevoir les RSM, sauf s'ils s'équipent de matériel satellite.

La région est pourtant soumise à des aléas climatiques (cyclone, tsunami) réels. La présence de nombreux débris et épaves nécessite la mise en place locale de radio diffusion à l'attention des navigateurs.

8 demandes de rédaction d'avis urgent aux navigateurs (AVURNAV) ont été transmises au coordonnateur national délégué (CND) pour les zones NAVAREAVII et VIII selon les modalités de l'instruction permanente du commandant de zone maritime Sud océan Indien.

²¹ concernant la convention DEB DAM AAMP relative à la mise en place d'un plan national de contrôle des aires marines protégées et à l'engagement des moyens de surveillance du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Avec l'appui de l'opérateur du PC AEM, **15 demandes** de diffusion de messages « sécurité » ont été traitées au profit des usagers en mer.

Cette organisation doit être consolidée et sécurisée selon l'organisation internationale et nationale en vigueur²².

IV. Evénements majeurs de l'année 2015

Janvier

Disparition d'un navire de pêche étranger non immatriculé

Le mercredi 31 décembre à 12h30 heure locale à Mayotte, le COG 976 relaie vers le PC SECMAR Mayotte un témoin qui se déclare inquiet au sujet d'un ami parti pêcher en mer le 26 décembre dernier au matin en direction de Mayotte et en compagnie d'une seconde personne, à bord d'une embarcation partie d'Anjouan. Aucun moyen de communication n'a pu être confirmé à bord. Une enquête menée à terre permettra d'établir que les 2 supposés pêcheurs n'ont pas regagné Anjouan. L'hélicoptère de la gendarmerie aérienne effectue un survol des eaux mahoraises situées dans la partie ouest de l'île, sans rien détecter qui puisse être en corrélation avec le navire signalé. Après un calcul de dérive sollicité auprès de Météo France prévoyant une dérive de l'embarcation bien au-delà des eaux territoriales de Mayotte, l'organisation SECMAR 976 informera son homologue -le COSEP- aux Comores et transmettra la coordination de cette opération au MRCC Madagascar responsable de la zone probable de dérive de l'embarcation. Le CROSSRU diffusera sur zone à la demande du PC SECMAR des messages de détresse via Immarsat (satellite). Faute d'éléments nouveaux les recherches par moyens non dirigés ont été suspendues le 06/01/2015. Le 12/01, la famille signale que les 2 pêcheurs se trouvent à Madagascar, ce qui est confirmé par les autorités malgaches. Les pêcheurs ont été retrouvés à la dérive le 08/01 à 32 nautiques dans l'ouest de Noy-Bé par un navire de pêche, soit plus de 200 nautiques de leur port de départ. **Bilan : 2 pêcheurs étrangers secourus.**

Naufrage de migrants

Le jeudi 08 janvier à 02:24 UTC, le PC SECMAR Mayotte est avisé par un témoin du chavirement d'un kwassa avec 28 personnes à bord à proximité de l'îlot M'zamboro. Les moyens nautiques de la Marine Nationale, Gendarmerie et PAF sont engagés. Plusieurs zones de recherches sont établies afin de retrouver les personnes disparues. Après 7 heures de recherches et poursuite de l'enquête judiciaire, les recherches sont suspendues. **Bilan : 19 personnes tirées d'affaire seules – 3 disparus – 6 décédés – 1 embarcation remorquée.**

Accident du travail mortel à bord d'un navire de lamanage

Le vendredi 16 janvier à 05h41, la capitainerie de Mayotte relaie vers le PC SECMAR 976 le navire BAMBO signalant que le navire de servitude portuaire POUJOU, localisé dans les limites administratives du port de Dzaoudzi, a perdu 4 hommes à la mer au cours d'une manoeuvre sur un

²² Instruction du premier ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique n° 0228/SGMER du 3 mai 2002 et Circulaire du secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer n°2003-81 du 18 novembre 2003 relative au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique par les services et les établissements relevant du Ministère de l'Equipement, des Transports et de la Mer.

coffre d'amarrage. 3 personnes ont déjà été récupérées, la dernière étant manquante. 3 moyens privés déjà présents sur zone sont mobilisés pour les recherches, tandis que les pneumatiques d'intervention de la gendarmerie nationale KONDZO et de la SNSM HARAKA sont aussitôt mis en oeuvre. Les recherches aboutiront à la découverte du corps de la victime. **BILAN : 3 personnes secourues/1 personne décédée/1 navire de servitude assisté**

Février

Deux pêcheurs professionnels retrouvés après 2 jours de dérive

Le lundi 2 février à 10h43, le président des pêcheurs de M'tsampéré informe le PC SECMAR de Mayotte d'une inquiétude concernant le navire de pêche MANGAJOU, parti pêcher avec deux personnes à bord dans la partie nord-ouest de Mayotte. Après des tentatives infructueuses de contact téléphonique avec le propriétaire de l'embarcation, le semi-rigide de la PAF MAKINI est dérouté pour effectuer des recherches dans le lagon de Mayotte. Par ailleurs, l'hélicoptère de gendarmerie effectue des recherches qui restent également infructueuses. Les recherches par moyens dirigés sont suspendues pour la nuit et des messages d'inquiétude sont régulièrement diffusés par VHF ainsi que sur le réseau satellitaire SAFETY NET. Le mardi 3 février, l'hélicoptère de gendarmerie décolle pour reprendre les recherches, sans succès. Faute d'élément nouveau, les recherches sont suspendues mais la diffusion des messages sur le réseau SAFETY NET est maintenue jusqu'au 4 février. In fine, l'embarcation avec les deux occupants a été retrouvée aux abords des Comores le 5 février. **Bilan : 2 personnes et une barque de pêche localisées à l'île Mohéli aux Comores.**

Mai

Abordage d'une pirogue par un navire de plaisance professionnelle

Le 1^{er} mai à 19h47, la PAF relaie un témoignage à bord d'un navire de plaisance professionnelle sur la présence d'un homme inconscient, récupéré à la mer après un abordage avec une pirogue. Le navire qui rentre d'un apéritif avec 12 passagers sur l'îlot de sable blanc est en route vers Mamoudzou. Une conférence médicale à trois est organisée et le MDJABBAR de la gendarmerie envoyé à la rencontre du navire. A 20h18, la victime inconsciente est prise en charge par le SAMU. **Bilan : 1 personne secourue.**

Inquiétude sur navire de commerce comorien « SIKA »



A 9h locales le 10 mai, l'autorité portuaire de Mustamudu à Anjouan signale le retard inquiétant du navire SIKA dont l'HPA était annoncée à 7h. Le port est sans nouvelle du navire depuis la veille. A 09h37, le COSEP aux Comores confirme l'inquiétude. Le navire ne dispose d'aucun moyen radio (pas d'Inmarsat, pas de MMSI, aucun matériel ASN, pas de RLS), ni d'AIS. Il n'a donc aucun moyen de transmettre une détresse à terre. Les navires sur zone sont informés par un message Safetynet de cette inquiétude.

Le patrouilleur « LE MALIN » dans le Nord de Mayotte et le PC AEM sont sollicités pour une veille attentive des approches de Mayotte. La capitainerie de Mutsamudu relaie à 14h37 la probable position du navire dans le Sud Ouest de Mayotte. Sur la base d'une piste radar détectée au PC AEM, l'hélicoptère de la gendarmerie est sollicité par le CMS pour lever cette inquiétude. A 16h27 après avoir confirmé que le navire SIKA est bien à la dérive à cette position à 14 nautiques de la barrière de corail, l'hélicoptère qui n'a pu communiquer par VHF avec le navire, treuille le plongeur de bord sur le SIKA.

Si l'inquiétude en matière de sauvetage est levée, le navire fait l'objet d'un traitement dans le cadre de l'assistance à navire en difficulté.

L'organisation SECMAR propose la mise en œuvre au DGAEM d'une équipe d'évaluation (EEI) avant la nuit afin de confirmer ces éléments et de déterminer les éventuelles mesures d'urgence à prendre. A 17h32, « CF » décolle avec à son bord un inspecteur de la sécurité des navires de la DMSOI et un mécanicien de la marine nationale. L'évaluation du navire débute à 18h02. L'EEI découvre un navire dont le moteur principal et les 2 groupes électrogènes sont en avarie. Ce navire de charge, non conçu et équipé pour le transport de passagers transporte 214 tonnes de fret (bois en pontée, ailerons de requins etc.) et 44 passagers entassés sur le pont qui s'ajoutent aux 15 membres d'équipage. Le navire n'étant pas équipé de batteries de secours est en situation de black-out total, plongé dans le noir et privé de tous moyens de communication. Il dérive depuis 12h et les investigations à la machine laissent présager plusieurs heures de réparation.



A 20h05, le semi-rigide « VETIVER » de la marine nationale engagé pour récupérer l'EEI, entre en contact VHF avec l'équipe à bord. A 21h01, l'EEI récupérée rends compte à l'organisation SECMAR de la situation à bord et du fait que si le navire ne récupère pas sa propulsion, il ne supportera pas une dégradation des conditions météorologiques. L'armateur contacté à 21h03 est sollicité sur ses intentions. Il déclare préparer l'armement d'un navire de charge le « SISSOUANI » pour porter assistance au « SIKA ». A 23h55, sur proposition des services, le préfet de La Réunion met en demeure l'armateur de faire cesser le danger pour l'environnement que constitue son navire et sa cargaison en dérive. Finalement à 5h le lendemain, le navire « CITADELLE » qui s'est dérouté, relocalise le navire perdu au radar depuis le PC AEM mais confirme que le navire vient de retrouver sa propulsion, mais pas son énergie à bord (ni éclairage, ni communications) et qu'il reprend sa route après 24h de dérive. A 15h12 il arrive à bon port par ses propres moyens à Anjouan. **Bilan : 1 navire et 59 personnes assistés.**

Juin

Navire de commerce comorien en difficulté



Le lundi 15 juin à 00h00, le navire de commerce comorien « SIMACOM 1 », assurant la liaison Mahajanga (Madagascar) – Moroni (Anjouan, Comores), se signale en avarie de propulsion dans l'ouest de Mayotte pour 10 milles nautiques avec 14 personnes à bord (9 membres d'équipage et 5 passagers) et demande assistance remorquage au PC AEM de Mayotte. Le navire, en dérive vers le nord, est suffisamment éloigné de la barrière récifale de Mayotte pour ne pas craindre un risque d'échouement et un bon contact radio et radar avec le PC AEM permet au CMS de Mayotte d'attendre le lever du jour afin d'envisager les mesures d'assistance à prendre. Vers

13h30 l'armateur du boutre impliqué annonce l'appareillage attendu du moyen privé SAFARI NDJEMA pour procéder à une opération de remorquage. Un quart d'heure plus tard, le remorqueur BAMBO appareille du port de Longoni, sous réquisition du DGAEM. Il prend en remorque le boutre en dérive 3h30 plus tard . A 21h00 décision est prise d'accoster le boutre à quai à Longoni. Le convoi arrive au port le 16 juin à 00h40. Un barrage flottant est déployé par l'équipe des Phares et Balises de l'UT DMSOI autour du boutre pour contenir tout risque de pollution . Un moyen privé affrété par l'armateur est attendu au port de Longoni pour ramener le boutre dans l'archipel des Comores. **Bilan : 14 personnes secourues – 1 boutre remorqué.**



Juillet

Décès à bord d'un navire de migrant

Le 30/07 à 06h39, le MDJABBAR semi-rigide de la brigade nautique de la gendarmerie en mission de police de l'immigration informe de la découverte d'un jeune enfant inconscient à bord d'un navire de 19 migrants. Le médecin du SAMU confirmera le décès à l'arrivée à quai. **Bilan : 1 personne décédée.**

Août

Chavirement d'une vedette de plaisance sur le récif

Le samedi 22 à 16h38, la vedette de plaisance TRAGULINU signale un navire de plaisance chaviré sur la barrière de corail de Mayotte, 6 personnes à l'eau. Le concours de la brigade nautique

gendarmerie M' DJABBAR est demandé. A 13h44, la vedette signale avoir récupéré les six personnes dont une légèrement blessée au front. La vedette M'DJABBAR prend en remorque la vedette chavirée ABUDEFDUF et a été amarrée au coffre marine nationale. Les 6 naufragés ont été déposés à quai à Mamoudzou dont la personne blessée, prise en charge par une équipe médicale.
Bilan : 6 personnes secourues dont un blessé – un navire remorqué.

Septembre

Naufrage de migrants

Le 28 septembre à 06h40, le président des pêcheurs de Petite Terre relaie une information de pêcheurs ayant récupéré des naufragés dans le secteur de l'aéroport. Les moyens de la gendarmerie dépêchés sur zone (hélicoptère et semi-rigide) permettront de prendre en charge une personne secourue par un pêcheur et 3 personnes décédées. Les auditions permettent d'affiner le bilan : 31 personnes étaient à bord vraisemblablement et 9 se sont tirées d'affaires seules. Les recherches suspendues pour la nuit reprendront le lendemain avec la découverte d'un nouveau



Crédit photo : Journal de Mayotte

corps le 29/09 à 06h04. Malgré les moyens aériens et nautiques engagés, aucune nouvelle victime n'est retrouvée. Les recherches sont suspendues le 30/09 à 21h00. **Bilan : 1 personne secourue, 9 tirées d'affaires par elle-même, 4 décédées et 17 disparues.**

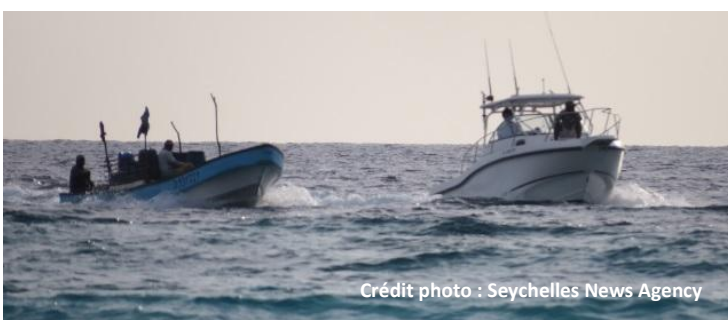
Octobre

Naufrage d'un navire de plaisance étranger

Le 15 à 11h, le COG relaie l'appel d'un plaisancier ayant découvert un navire à la dérive avec 11 personnes à bord à 9 nautiques de Mayotte. 5 enfants, 3 hommes et 3 femmes déshydratés sont à bord. Ils ont chaviré devant l'île de Mohéli le 11/10 à plus de 80 nautiques de leur position actuelle, perdu la propulsion. 5 personnes ont disparues en mer. Après régulation médicale, les 11 naufragés sont débarqués à Mamoudzou et pris en charge à l'hôpital et les autorités comoriennes avisées.
Bilan : 11 personnes secourues, 5 disparues.

Décembre

Retard inquiétant sur navire de pêche



Crédit photo : Seychelles News Agency

Le mardi 1er décembre 2015 à 17h00 heure de Mayotte, le président du comité des pêches de Dzaoudzi relaie une inquiétude concernant la barque de pêche mahoraise « MATHALI NOURI », partie en pêche avec 4 personnes à bord et dont le

retard est jugé anormal. Ce navire de 7m non ponté est autorisé à une navigation diurne de moins de 12h, limité à 5 milles de Mayotte. L'armateur de l'embarcation confirme le retard et des recherches par moyens non dirigés sont entamées avec la diffusion de messages d'inquiétude par satellite et la recherche d'informations auprès des autorités seychelloises (le navire étant susceptible de s'être rendu en pêche en ZEE des Seychelles). Des messages SafetyNet sont diffusées aux navires dans la zone par le CROSRU. Le 15/12, l'ambassade France aux Seychelles confirme que le navire et son équipage ont fait l'objet d'un déroutement le 26/11 par les gardes côtes des Seychelles pour des infractions de pêche illicite dans la réserve naturelle d'Aldabra. Trois navires et 10 marins de Mayotte se trouvaient à cet endroit à 200 milles de leur port de départ. **Bilan : 4 personnes et 1 navire retrouvés.**



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