

Direction de la mer  
Sud océan Indien

Centre Régional  
Opérationnel de Surveillance  
et de Sauvetage  
de la Réunion

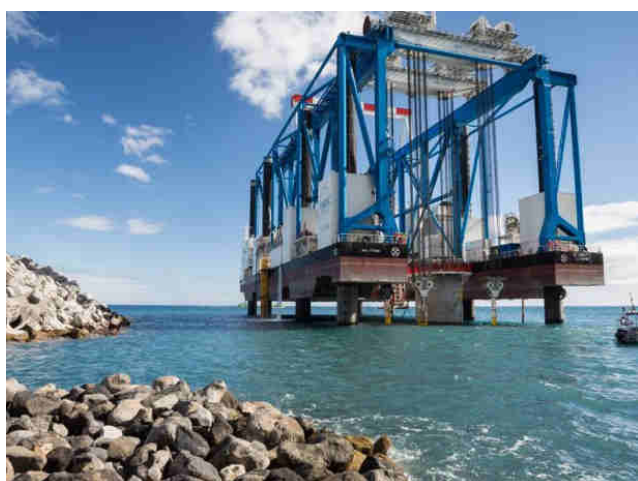
Mars 2018



# CROSS REUNION

## BILAN D'ACTIVITES

### 2017



Ministère de la Transition Écologique et Solidaire  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



Historique des versions du document :

Version	Date	Commentaire
<b>1.0</b>	15/01/18	Rédaction
<b>1.1</b>	26/02/18	Relecture

Affaire suivie par :

<b>AC1AM Dominique PERSON - Directeur du CROSS Réunion</b>
<i>Tél. : +262 (0)2 62 43 43 43 / Fax : +262 (0)2 62 71 15 95</i>
<i>Courriel : dominique.person@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteurs :

APAM Serge CHIAROVANO et APAM Hervé METAYER - CROSS Réunion

Relecteur :

AC1AM Dominique PERSON - Directeur du CROSS Réunion

Table des matières	1
Préambule	3
Synthèse	5
1.Opérations coordonnées par le CROSS Réunion	6
1.1 SECMAR	6
1.2 SURNAV	7
1.3 SURPOL	7
1.4 SURPECHE	8
1.5 RSM	8
2.Opérations coordonnées par l'organisation SECMAR de Mayotte	8
2.1 SECMAR	8
<b>I.MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR)</b>	10
1.Synthèse CROSS Réunion	10
1.1 Evolution du nombre d'opérations	10
1.2 Classification des opérations	
1.3 Bilan humain	11
1.4 Bilan par activité	13
1.5 Aide médicale en mer	16
1.6 Répartition géographique des opérations	18
1.7 Moyens d'intervention engagés	21
1.8 Faits marquants	23
2.Synthèse Mayotte	29
2.1 Evolution du nombre d'opérations	29
2.2 Classification des opérations	
2.3 Bilan humain	30
2.4 Bilan par activité	31
2.5 Aide médicale en mer	34
2.6 Répartition géographique des opérations	34
2.7 Moyens d'intervention engagés	36
2.8 Faits marquants	37
3.Conclusion	
<b>II.SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME / SURNAV</b>	41
1.Zone de compétence	43
2.Surveillance et suivi du trafic maritime commercial	44
2.1.catégories de navires recensés	46
2.2.Catégories de matières dangereuses	
2.3.Catégories de pavillons	47
3.Détection et suivi des navires en avarie	48
4.Autorisations de mouillage	49
5.Les travaux de la nouvelle route du littoral à la Réunion (NRL)	50
6.Faits Marquants	51
7.Conclusion	
<b>III.SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES</b>	54
1.Synthèse de l'activité	54
1.1.Zone de compétence du CROSS Réunion et zone d'intérêt particulier	54
1.2.Historique des événements de pollution en zone maritime	
Sud de l'océan Indien	56
1.3.Répartition géographique des pollutions	57
1.4 Origine des signalements	59
1.5 Types de pollutions observées	60
1.6 Classification des pollutions	60
1.7 Faits marquants	61

<b>IV.SURVEILLANCE DES PÊCHES</b>	63
1. Activités générales	63
2. Surveillance de la partie «NORD»	65
2.1 Actions de surveillance	65
2.2 Actions en coopération	67
2.3 Campagne de pêche aux thonidés dans le canal du Mozambique	69
3. Surveillance de la partie «SUD»	70
3.1 Actions de surveillance	71
3.2 Mission de coopération	71
3.3 Surveillance	71
4. Contrôle des débarquements des produits de la pêche	74
4.1 Contrôle des passages inoffensifs	74
5. Surveillance à distance des activités de pêche	74
6. Perspectives	77
6.1 Zone tropicale	77
6.2 Zone australe	77
<b>V.RENSEIGNEMENT DE SECURITE MARITIME</b>	79
1. Mission RSM	79
2. Moyens techniques	79
3. Diffusion des bulletins météorologiques	79
4. Conclusion	79
<b>VI.LE RISQUE REQUIN</b>	80
1. Missions du CROSS	80
2. Synthese des opérations	80
2.1 Observations	80
2.2 Prélèvements	82
2.3 Attaques	84
Glossaire	85
Liste de diffusion	87

## ***Préambule***

Service spécialisé des affaires maritimes, relevant de la direction de la mer Sud océan Indien (DMSOI), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de La Réunion, dénommé « CROSS RU », a été officiellement institué le 24 mars 2004 à partir du Centre des Opérations de Secours de La Réunion (COSRU).

Le bilan d'activité 2017 retrace l'action du CROSS dans ses domaines de compétence : recherche et sauvetage en mer, surveillance et police des pêches, surveillance de la navigation, diffusion de l'information nautique, surveillance des pollutions marines et sûreté maritime.

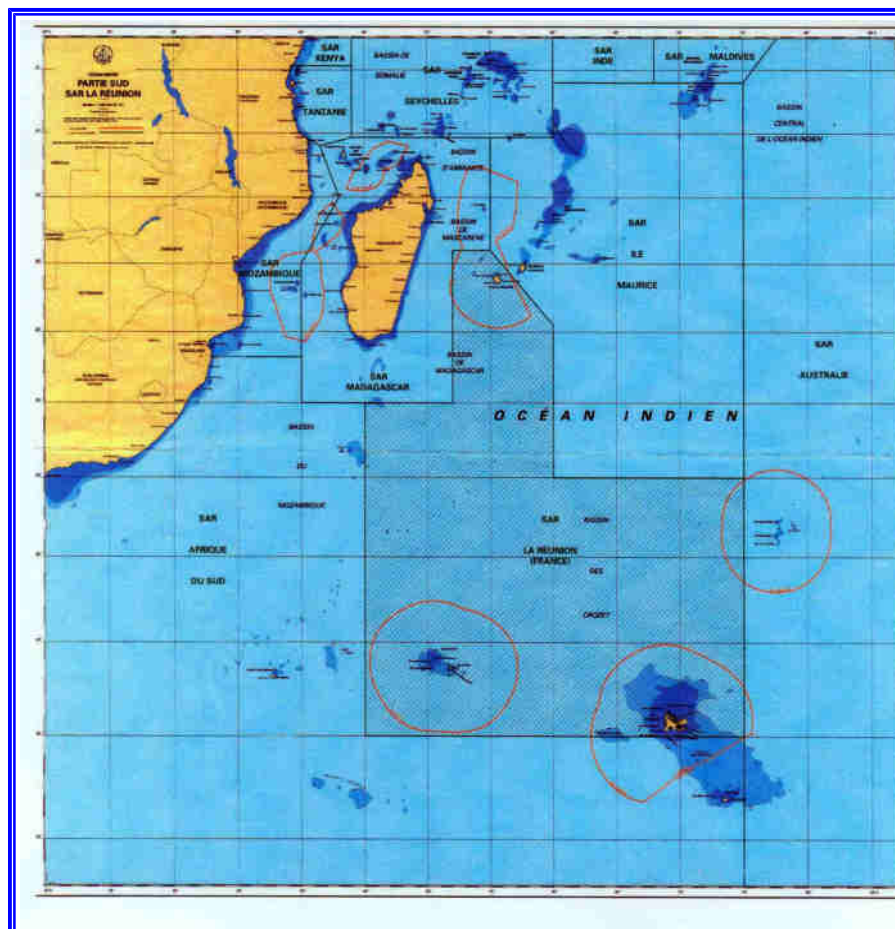
Les chiffres recouvrent l'activité globale du CROSS Réunion et de l'organisation SECMAR de Mayotte. Cet organisme de sauvetage, intégré au sein de la base navale de Mayotte, coordonne, conformément au code de la sécurité intérieure, les opérations SECMAR situées dans les eaux intérieures (lagon) et territoriales (12 milles nautiques au-delà de la barrière récifale de Mayotte).

Le Port, le 5 mars 2018

L'administrateur en chef des affaires maritimes  
Dominique Person  
directeur du CROSS Réunion



## ZONES S.A.R. et LIMITES Z.E.E. en OCEAN INDIEN



Le CROSS Réunion exerce ses activités dans la zone sud de l'océan Indien.

La zone de compétence du CROSS Réunion en matière de sauvetage en mer (search and rescue region - SRR), a été fixée lors de la conférence internationale de Fremantle en septembre 1998 sous l'égide de l'OMI. Elle s'étend sur 5,6 millions de km<sup>2</sup>. Elle détermine la zone de compétence du CROSS en matière de recherche et de sauvetage en mer, mais également en matière de sûreté maritime et d'exercice de la fonction de service d'assistance maritime (MAS).

La mission de contrôle des pêches, ainsi que les missions de surveillance de la navigation et des pollutions, s'exercent dans le périmètre des zones économiques exclusives françaises de l'océan Indien, à savoir :

- La Réunion
- Mayotte
- Îles éparses (Glorieuses, Juan de Nova, Bassas da India, Europa, Tromelin)
- Terres australes et antarctiques françaises de Kerguelen, Crozet, Saint-Paul et Amsterdam.

Ces zones économiques, dont les ressources sont intégrées au patrimoine de l'État, s'étendent sur une surface totale de 2,5 millions de km<sup>2</sup>, représentant le quart des ZEE françaises.

Dans ce bilan, les opérations coordonnées par le CROSSRU et celles par l'organisation SECMAR de Mayotte ont été dissociées.

## Synthèse 2017

L'année 2017 aura connu une activité soutenue pour le CROSS Réunion en événements de mer, en opérations de sauvetage et d'assistance, en surveillance des pêches et des pollutions. Cette activité est d'autant plus soutenue que le CROSS s'est engagé dans un renforcement de la surveillance de la navigation maritime pour l'ensemble des zones sous souveraineté française du Sud de l'océan Indien. Les moyens techniques mis en œuvre permettent désormais de surveiller le transit des navires navigant dans nos ZEE.

*L'année 2017 aura été marquée par le nombre élevé de décès (25) et de disparitions (5) pour des opérations coordonnées par le CROSS Réunion (Hors ZEE Mayotte) .*

Ce lourd bilan résulte d'accidents liés à la pratique des loisirs nautiques (baignade-9-, promeneurs emportés par une lame -4-, chasse sous-marine-2-, attaques requin-2,- suicides probables- 5-,) et par le chavirement de 2 navires de plaisance (3 décès et 2 disparus). 2 accidents mortels sont également à déplorer en relation avec la pratique croissante du paddle board qui, bien que pratiquée en lagon, présente des risques en bordure de la barrière corallienne ou en raison du courant. Un effort pédagogique est donc à poursuivre afin de sensibiliser les Réunionnais aux risques liés aux activités littorales et nautiques. En matière de pêche professionnelle, un décès par accident cardiaque a été enregistré ainsi qu'un décès et deux disparus suite à l'incendie d'un palangrier asiatique au large de La Réunion.

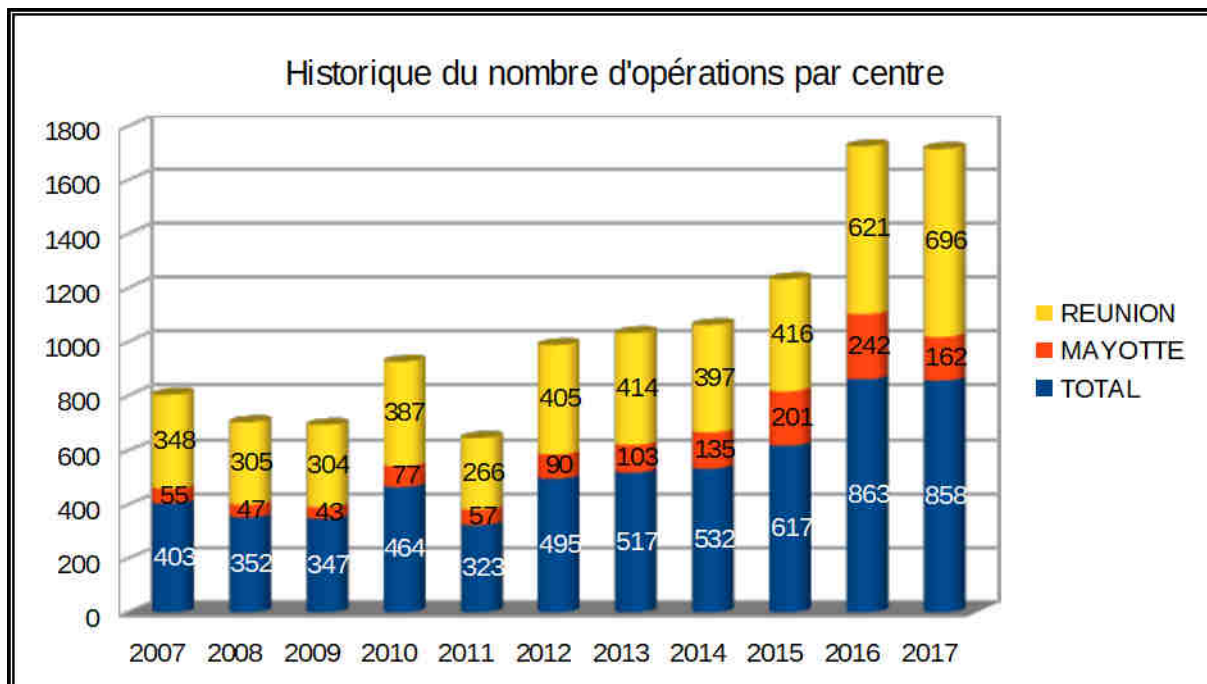
La proximité des SRR sous responsabilité malgache et mauricienne incite également à collaborer plus étroitement avec nos partenaires et voisins tant sur le plan de la surveillance des pêches que sur celui de la surveillance de la navigation maritime. L'échouement du M/V BENITA dans le Sud-Est de l'île Maurice et celui du vraquier NEW MYKONOS soulignent l'importance que revêt la mission de surveillance du trafic maritime dans la zone Sud de l'océan Indien, notamment des navires croisant au large des ZEE françaises du canal du Mozambique. L'augmentation du trafic maritime dans la zone et notamment de navires transportant des marchandises dangereuses dans le canal du Mozambique incite le CROSS Réunion à poursuivre cette surveillance initiée en 2016 par l'utilisation de l'outil IMDATE de l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA).

Compte-tenu de la pression croissante de la pêche illicite dans les îles Éparses, le CROSS a poursuivi sa politique de coordination des moyens nautiques de la marine nationale et des affaires maritimes notamment dans le traitement et la transmission des procédures au parquet. Avant le départ en mission, un briefing est organisé par le service de surveillance des pêches au profit des équipages ou des officiers « pêche ».

En ce qui concerne Mayotte, un audit des missions de l'action de l'État en mer (juin 2016) et une réunion interministérielle (juillet 2016) ont conduit à décider de transférer les compétences SECMAR au CROSS Réunion lorsque les conditions techniques seront réunies. A cet effet, la direction des affaires maritimes a décidé de financer et de déployer un réseau radioélectrique de communication (réseau VHF et AIS) dans le courant de l'année 2018, destiné à assurer la couverture des eaux territoriales depuis le CROSS.

Le renforcement du dispositif de secours en mer à Mayotte est resté une priorité en 2017, compte-tenu de la prégnance des opérations de lutte contre l'immigration clandestine et des opérations de sauvetage des migrants en mer. Dans l'attente du transfert effectif des opérations SECMAR vers le

CROSS Réunion, un officier marinier volontaire est mis pour emploi à la base navale de Mayotte,



comme chef de quart et renfort du CMS de l'organisation SECMAR.

## 1 Opérations coordonnées par le CROSS Réunion

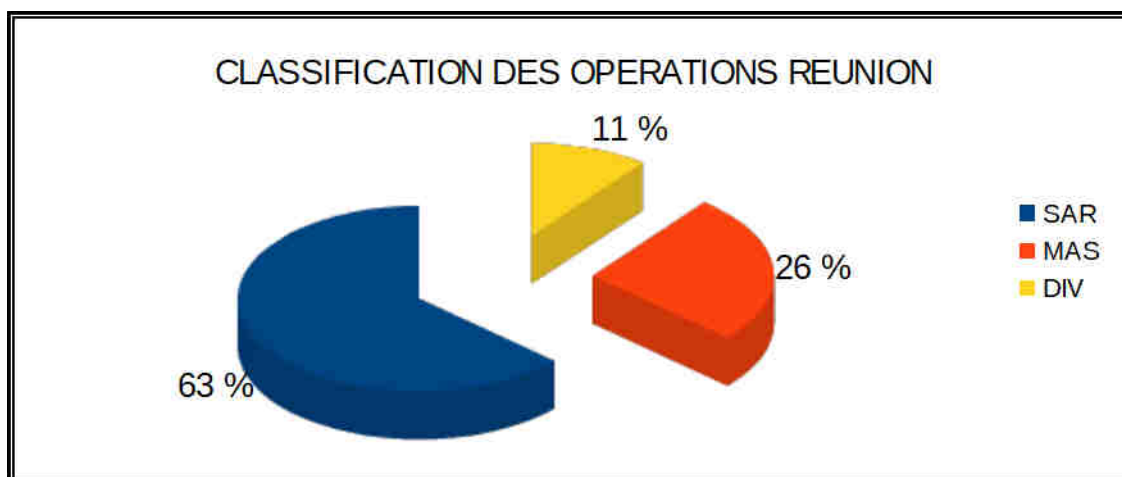
**Nombre total d'opérations traitées : 696**

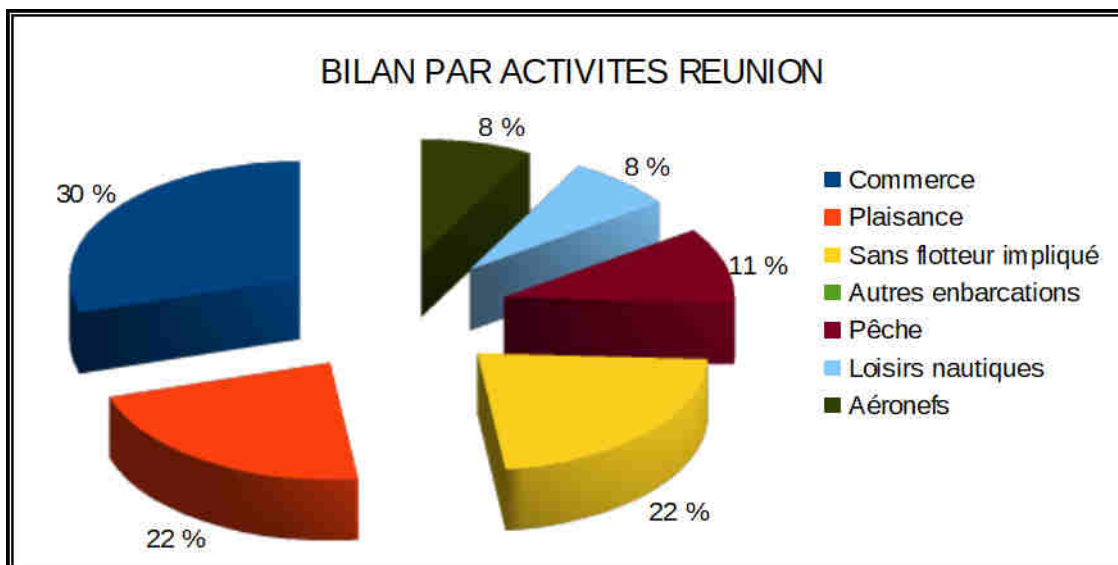
Le nombre de ces opérations se répartit comme suit :

- Secours maritime (SECMAR) : 333
- Surveillance de la navigation (SURNAV) : 197
- Surveillance des pollutions marines (SURPOL) : 27
- Recueil et diffusion de l'information nautique (RSM) : 91
- Affaires non classifiées (Réunion) : 40
- Exercices : 9

### 1.1 SECMAR

Nombre d'opérations SECMAR : 333





Au total, **1357 personnes** ont été impliquées dans les 333 opérations de secours maritime (SECMAR).

Sur ce total, **25 personnes** sont décédées et **20 disparitions** sont à déplorer dont **5 dans la SRR de La Réunion (15 en SRR malgache)**

## **1.2 SURNAV**

Nombre d'opérations SURNAV

Type	2017
EAPS	108
Procédures de mouillage	57
SURNAV divers	32

**7870 navires de commerce**, en transit dans les 50 milles de La Réunion, ont été interrogés par le CROSS. Ils ont fait l'objet de compte-rendus MOUVINF et SURNAV, enregistrés dans TRAFIC 2000.

**32 navires de commerce** ont été détectés en avarie à l'aide du système A.I.S. du CROSS et l'un d'entre eux à l'aide du module ABM d'IMDATE.

## **1.3 SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES**

**27** (dont **18** en zone de responsabilité de La Réunion) pollutions ont été rapportées, principalement aux abords de La Réunion et de Mayotte.

## **1.4 SURVEILLANCE DES PECHES**

**10** missions de surveillance, soit :

- **303** jours de mer,
- **47** inspections en mer, dont **4** dans le cadre du plan régional de surveillance des pêches de la COI.
- **18** constats d'infractions, 29 avec le concours du Falcon 50 de la marine nationale
- **436** échos bruts traités dans le cadre de la surveillance par satellite

## **1.5 RSM**

Le CROSSRU diffuse chaque jour, depuis chacune de ses 4 stations VHF déportées de La Réunion, trois bulletins météorologiques en zone côtière, auxquels s'ajoutent trois bulletins par son émetteur MF/HF pour la zone large, soit au total 15 bulletins réguliers quotidiens (5475 bulletins par an).

Chaque émission est suivie de la diffusion des informations nautiques (INFONAUT), c'est-à-dire des messages informant les navigateurs de toute situation susceptible de représenter un danger (objet à la dérive, feu éteint, bouée absente, etc).

Lorsque les conditions météorologiques se dégradent (tempête tropicale ou cyclone), des bulletins spéciaux sont émis, en complément ou alternativement aux autres bulletins météorologiques sur VHF et/ou HF suivant le déplacement du système dépressionnaire.

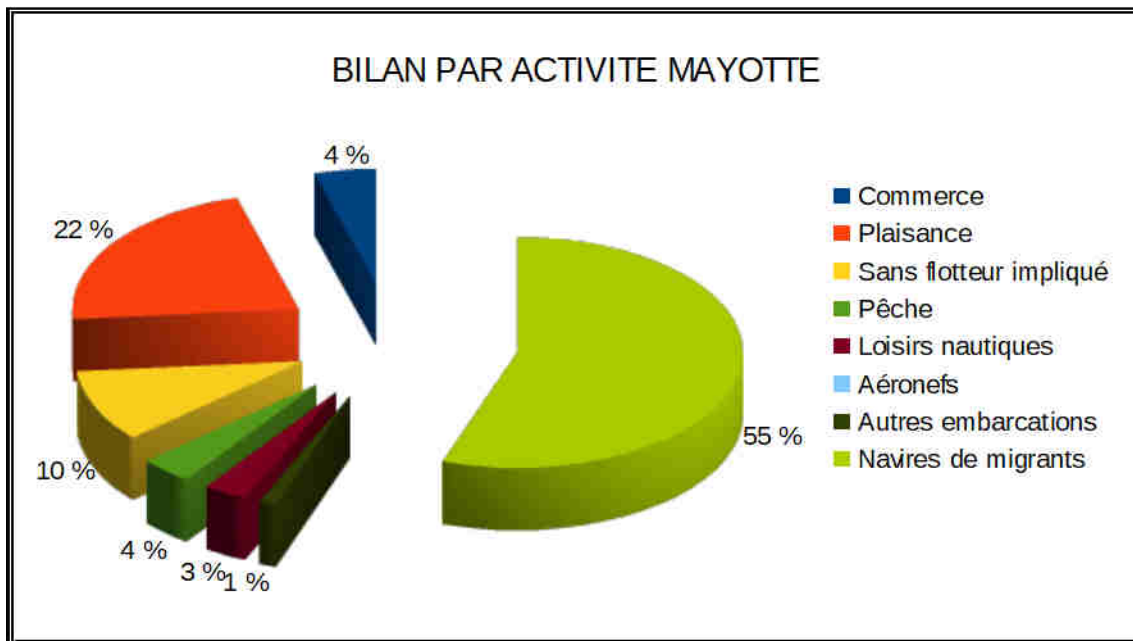
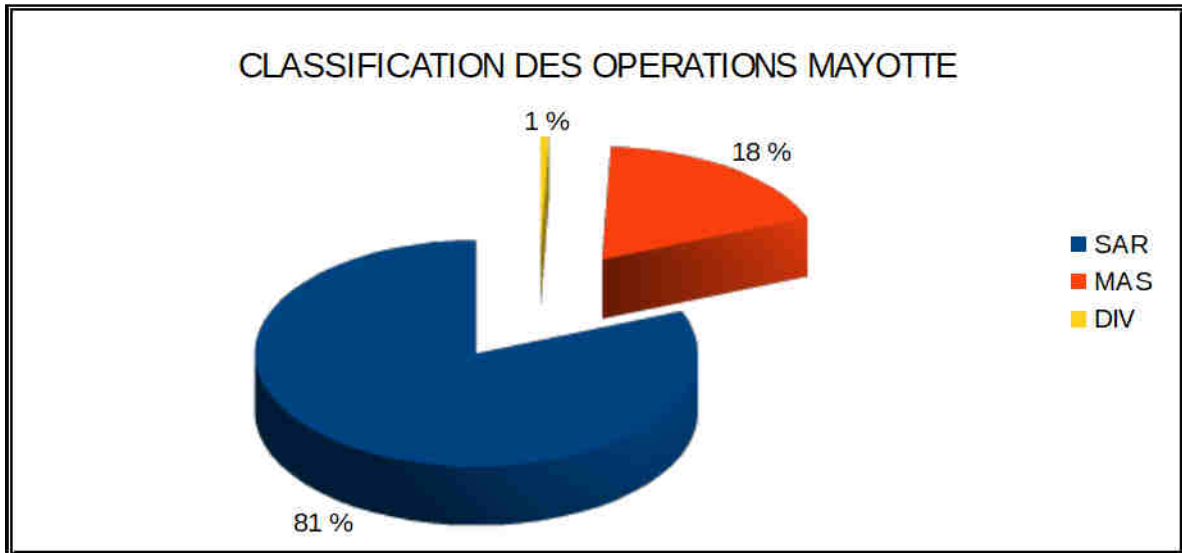
## **2 Opérations coordonnées par l'organisation SECMAR de Mayotte**

**Nombre total d'opérations traitées : 162**

Le nombre de ces opérations se répartit comme suit :

- Secours maritime (SECMAR) : 159
- Recueil et diffusion de l'information nautique (RSM) : 01
- Exercices : 1
- SURPOL : 1

## **2.1 SECMAR**



Au total, **2213 personnes** ont été impliquées dans les 159 opérations de secours maritime (SECMAR).

**Sur ce total, 11 personnes sont décédées et 6 disparitions sont à déplorer pour l'ensemble de la zone.** Une fois encore, 2017 aura été marquée par un nombre significatif d'affaires impliquant une centaine de navires transportant des migrants sur « kwassa kwassa ».

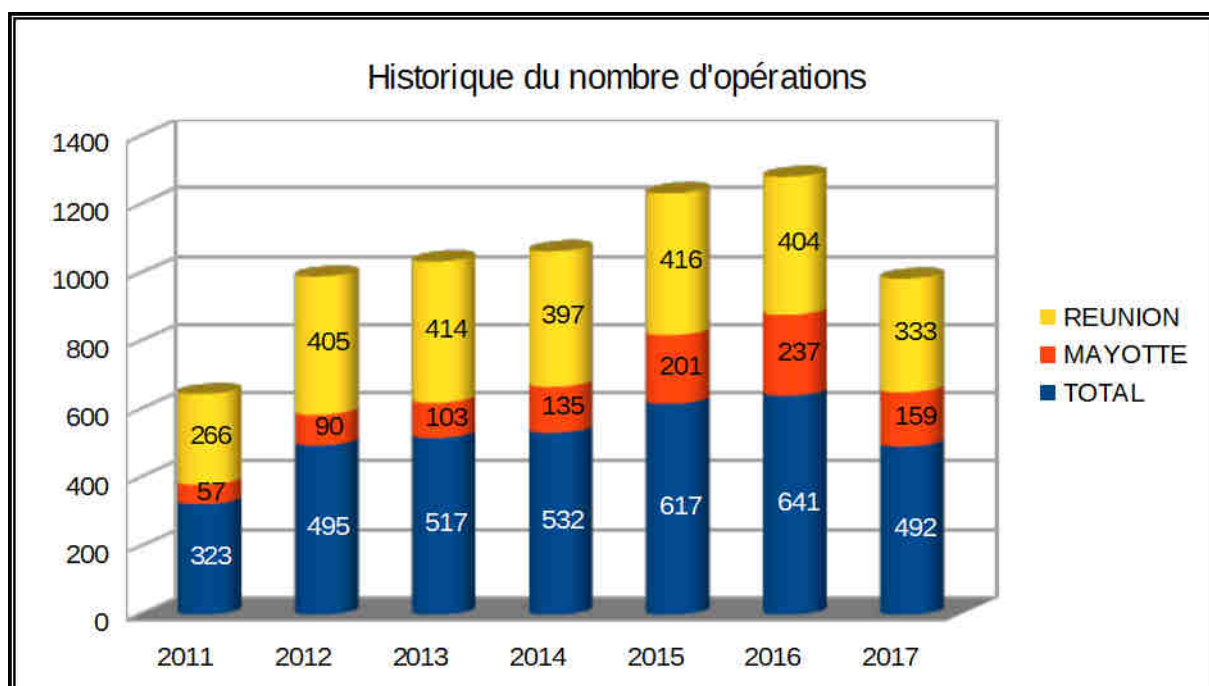
**2013 migrants** ont été impliqués dans des opérations SECMAR, sur ces barques en provenance de l'Union des Comores (île d'Anjouan) et parfois de Madagascar. Les opérations concernent principalement l'aide médicale en mer.



## I. MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR)

### 1. Synthèse CROSS Réunion

#### 1.1 Evolution du nombre d'opérations



Dans le cadre de l'activité SECMAR, 333 opérations de recherche et de sauvetage ont été coordonnées pour le CROSS Réunion.

*Le nombre global des opérations SECMAR coordonnées par le CROSS Réunion est en diminution (- 18 %) par rapport à 2016. Cette variation est due à un transfert de comptage des opérations liées aux procédures de contrôles des équipes de protection et de sécurité embarquées (EAPS) désormais comptabilisées comme des opérations de surveillance de la navigation.*

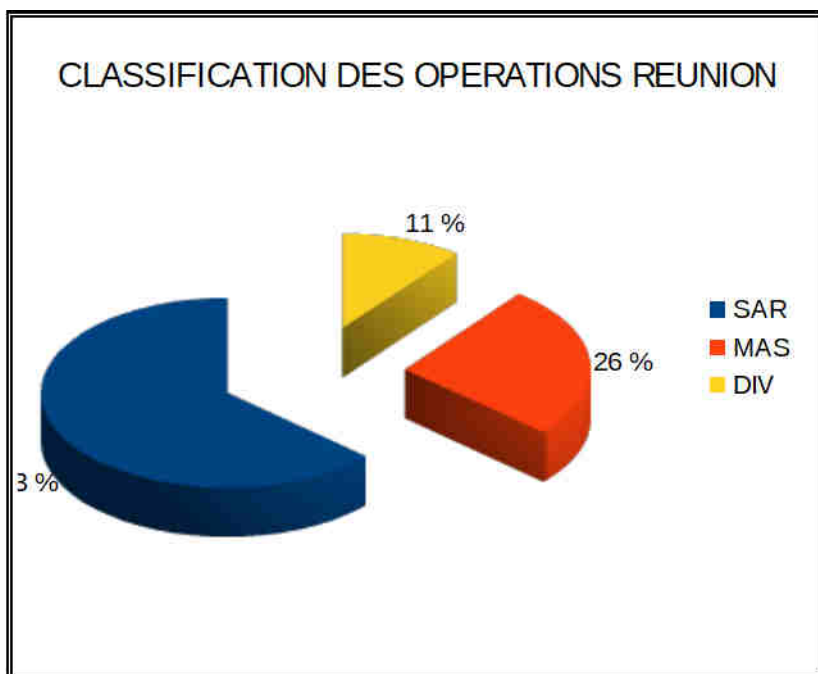
#### 1.2 Classification des opérations

##### Répartition par type d'opérations SECMAR

333 opérations ont été conduites en 2017 et ont donné lieu à la rédaction de messages formalisés de type SITREP. Parmi ces opérations, on compte 211 opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et 87 opérations d'assistance aux biens (MAS). 35 opérations classées en divers (DIV) ont été conduites en 2017.

Les opérations liées aux procédures de contrôle des équipes armées de protection et de sécurité embarquées (EAPS) à bord des navires opérant en zone piraterie et du contrôle de l'accès de ces navires aux eaux territoriales françaises sont désormais classées en SURNAV d'où la diminution des opérations SECMAR coordonnées.

Le contrôle des équipes armées de protection et de sécurité (EAPS) à bord des navires de commerce s'inscrit dans le cadre d'une procédure de visite systématique définie par l'arrêté du DGAEM n° 1234 bis du 11 août 2011. Le suivi de ces opérations de contrôle est classifié en SURNAV par le CROSS Réunion.



➤ 211 opérations SAR (63%)  
Les personnes impliquées sont exposées à un danger grave, imminent ou probable

➤ 87 opérations MAS (26%)  
Assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc..)

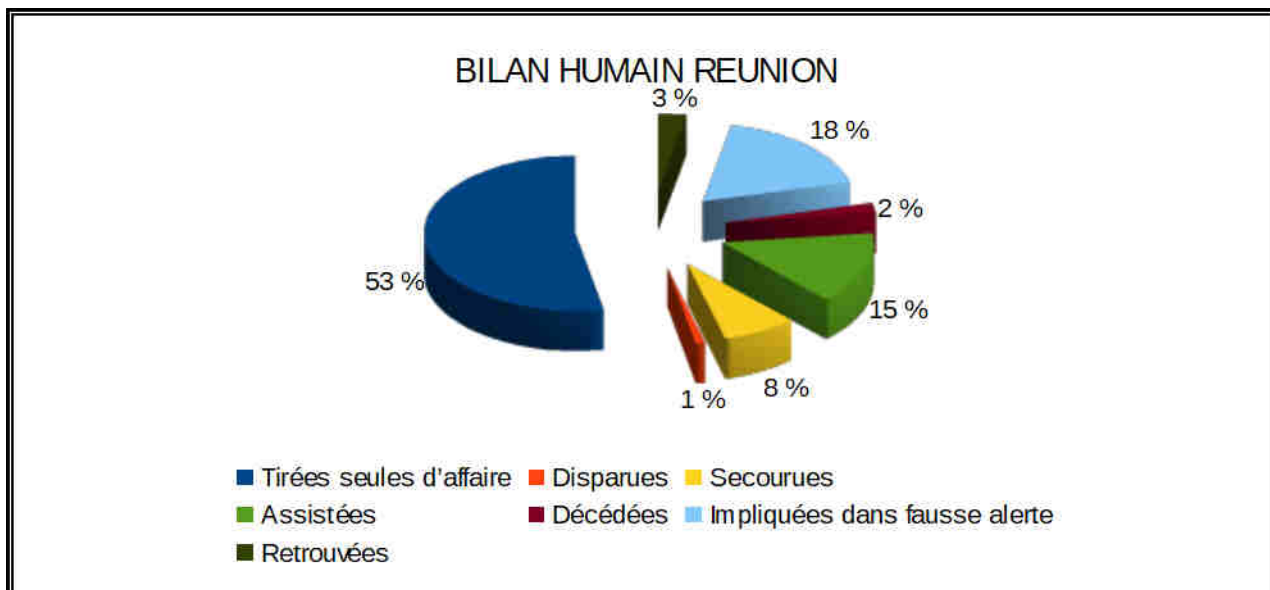
➤ 35 opérations DIV (11%)  
Toute activité ne relevant pas d'une des deux catégories précédentes.

### 1.3 Bilan humain

**1357 personnes** ont été impliquées dans les 333 opérations conduites par le CROSS Réunion.

#### Résultats sur les personnes – Toutes activités et zones confondues en 2017

Tirées seules d'affaire	Impliquées dans fausse alerte	Secourues ou retrouvées	Assistées	Décédées	Disparues	Retrouvées
718	240	115	200	25	20	40



**Aux abords de La Réunion, 25 décès et 5 disparitions** sont directement liés à une activité professionnelle maritime ou à la pratique de sports ou de loisirs nautiques.

Ci-dessous, la liste concernant les personnes décédées :

- 07/01/17 : 1 DCD / Baignade / Saint-Leu
- 13/01/17 : 1 DCD / Chasse sous-marine / Cap La Houssaye
- 28/01/17 : 1 DCD / Baignade / Pointe Étang-Salé
- 30/01/17 : 1 DCD / Découverte de corps / Le Port (Cause inconnue)
- 21/02/17 : 1 DCD / Attaque requin / Embouchure Rivière du Mât
- 28/03/17 : 1 DCD / Découverte de corps / Pointe de Trois Bassins (Noyade)
- 27/04/17 : 1 DCD / Chavirement / vedette « Dzira » / Le Port
- 29/04/17 : 1 DCD / Attaque de requin / Pointe au sel
- 14/06/17 : 1 DCD / Crise cardiaque / navire de pêche « Île de la Réunion » / Kerguelen
- 18/06/17 : 1 DCD / Découverte de corps / Pointe des Châteaux (Cause inconnue)
- 25/06/17 : 2 DCD / Chavirement / navire de pêche au gros « Maeva 4 » / Saint-Gilles
- 23/07/17 : 1 DCD / Paddle-boarder emporté par une lame / Trois Bassins
- 27/08/17 : 1 DCD / Promeneur emporté par une lame / Le Port
- 13/09/17 : 1 DCD / Baignade / Pointe du Tremblet
- 21/09/17 : 1 DCD / Découverte de corps / Saint-Pierre (Cause inconnue)
- 22/09/17 : 1 DCD / Suicide / Saint-Denis
- 18/10/17 : 2 DCD / Découverte de corps / Le Port (2 promeneurs emportés par une lame)
- 25/10/17 : 1 DCD / Incendie / navire de pêche « Ming Maan Shiang 18 » / 319Nq sud Réunion
- 02/11/17 : 1 DCD / Découverte de corps / Le Gouffre - Etang-Salé (Suicide)
- 09/12/17 : 1 DCD / Baignade / Pointe du Portail
- 18/12/17 : 1 DCD / Paddle-boarder emporté par une lame / l'Ermitage les Bains
- 18/12/17 : 1 DCD / Nageuse emporté par une lame / Le Gouffre - Etang-Salé
- 28/12/17 : 1 DCD / Découverte de corps / Baie de Saint-Paul (Noyade)

**La grande majorité des décès constatés à La Réunion (plus de 60%) est due aux pratiques des loisirs nautiques et de la baignade (noyade, utilisateurs de paddle, promeneurs imprudents emportés par une lame, chavirement de navire de plaisance ou de pêche au gros, chasse sous-marine...).**

**12 % des décès sont dus à des découvertes de corps non élucidées et 2 décès dus à des suicides.**

**La pêche professionnelle est également impactée (1 décès et 2 disparus suite à un incendie sur un navire de pêche étranger et 1 décès suite à une crise cardiaque).**

**2 décès sont à déplorer suite à des attaques de requins et qui, indirectement, concernent des pratiquants de loisirs nautiques.**

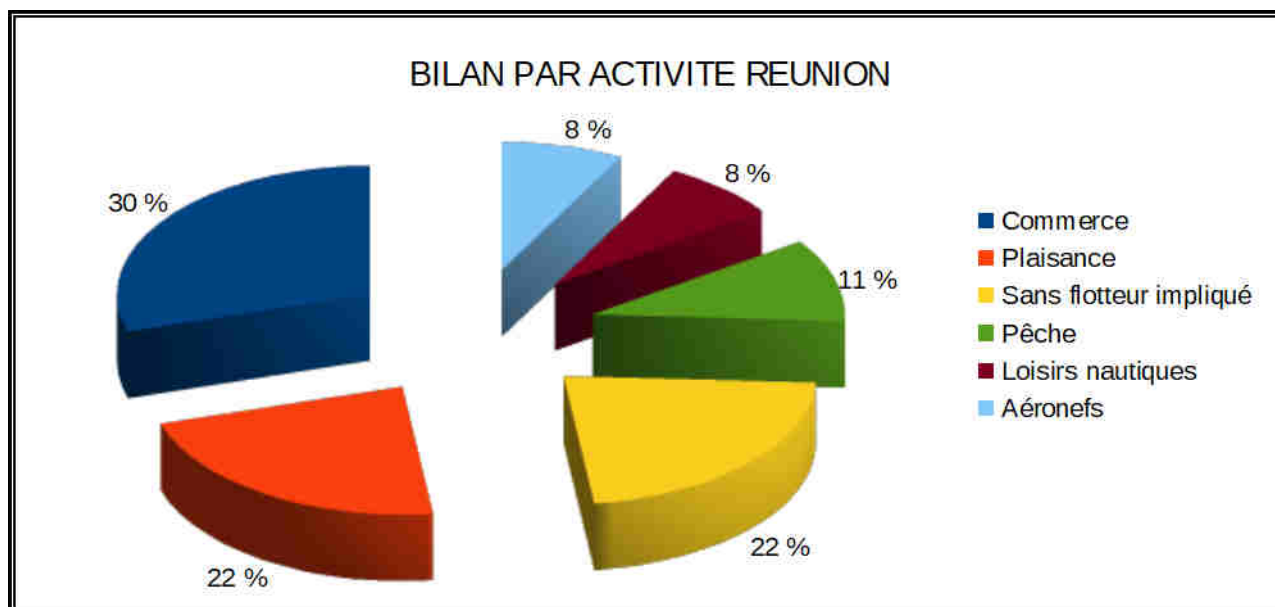
Ci-dessous, la liste concernant les 5 personnes disparues en SRR de La Réunion :

- 27/04/17 : 1 personne disparue suite au naufrage du DZIRA à la Pointe des Galets
- 25/06/17 : 1 personne disparue suite au chavirement du MAEVA 4 à Saint-Gilles
- 25/10/17 : 2 marins pêcheurs étrangers disparus suite à l'incendie du F/V "MING MAAN SHIANG » dans le grand Sud de La Réunion
- 22/12/17 : 1 chasseur apnéiste disparu à Saint-Gilles

En SRR malgache et pour des opérations coordonnées par le CROSS Réunion, on déplore 15 disparus dont 12 clandestins disparus lors du chavirement supposé de 2 kwassas-kwassas, 1 marin de commerce étranger disparu (homme à la mer ou suicide) et 2 pêcheurs comoriens disparus (barque en panne moteur et à la dérive).

#### **1.4 Bilan par activité**

En 2017, l'analyse des types de flotteurs impliqués montre que 30% des opérations ont concerné la navigation de commerce, 10,5 % la pêche, 22% les activités de plaisance et de loisirs nautiques. Ces pourcentages sont relativement stables par rapport à 2016.

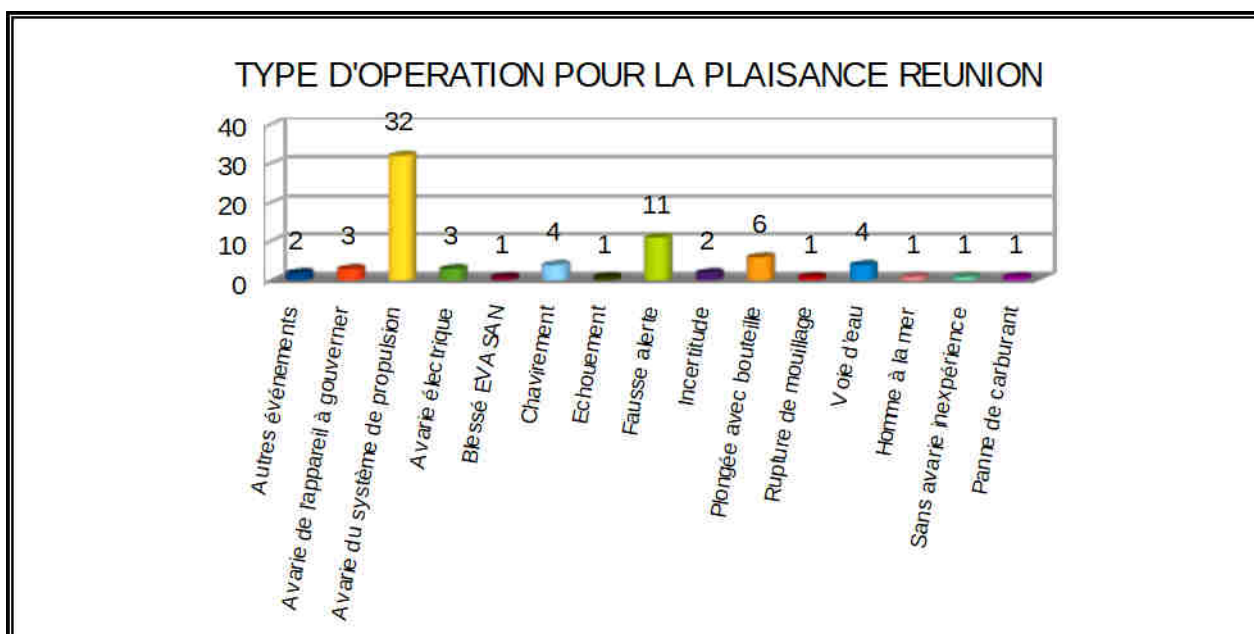


\* Sans flotteur impliqué = baignade, chasse sous-marine, chute de falaise, fausse alerte (signaux pyrotechniques signalés par témoins à terre), découvertes de corps.

\* Autres embarcations = annexe, paddle board, surf

### 1.4.1 Plaisance

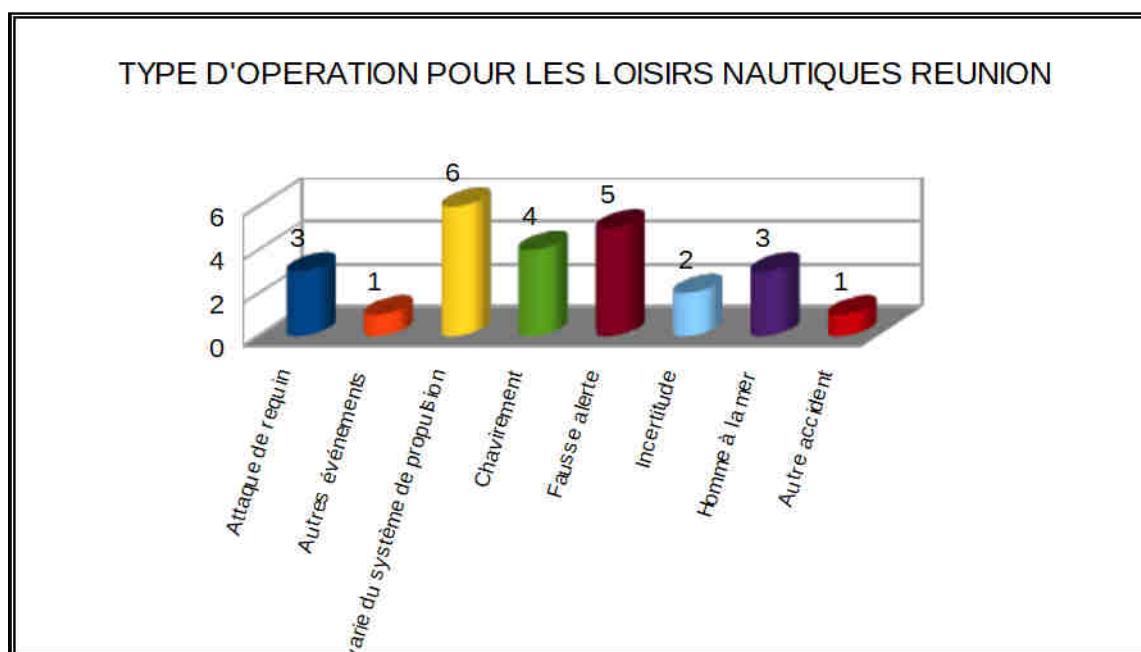
**74 opérations** concernent les activités de plaisance impliquant 193 personnes. 51 % des opérations de plaisance sont liées à des avaries (panne moteur, avarie électrique...). Les inquiétudes, les incertitudes sur la position, les ruptures de mouillage et les fausses alertes constituent également une part significative des opérations (20%).



### 1.4.2 Loisirs nautiques

**25 opérations** sont directement liées aux loisirs nautiques, impliquant 34 personnes. Les loisirs nautiques comprennent : canoë/kayak, aviron, kite-surf, planche à voile, surf et véhicule nautique à moteur.

### 1.4.3 Commerce



### **99 navires de commerce ont été impliqués en 2017 dans des opérations SECMAR**

Les opérations liées aux navires de commerce concernent le suivi des navires en avarie aux abords des côtes réunionnaises ou dans la zone de responsabilité du CROSS Réunion. On recense, cette année, 13 incertitudes qui correspondent à des balises de détresse où le manque d'information sur le navire n'a pas permis de confirmer une fausse alerte.

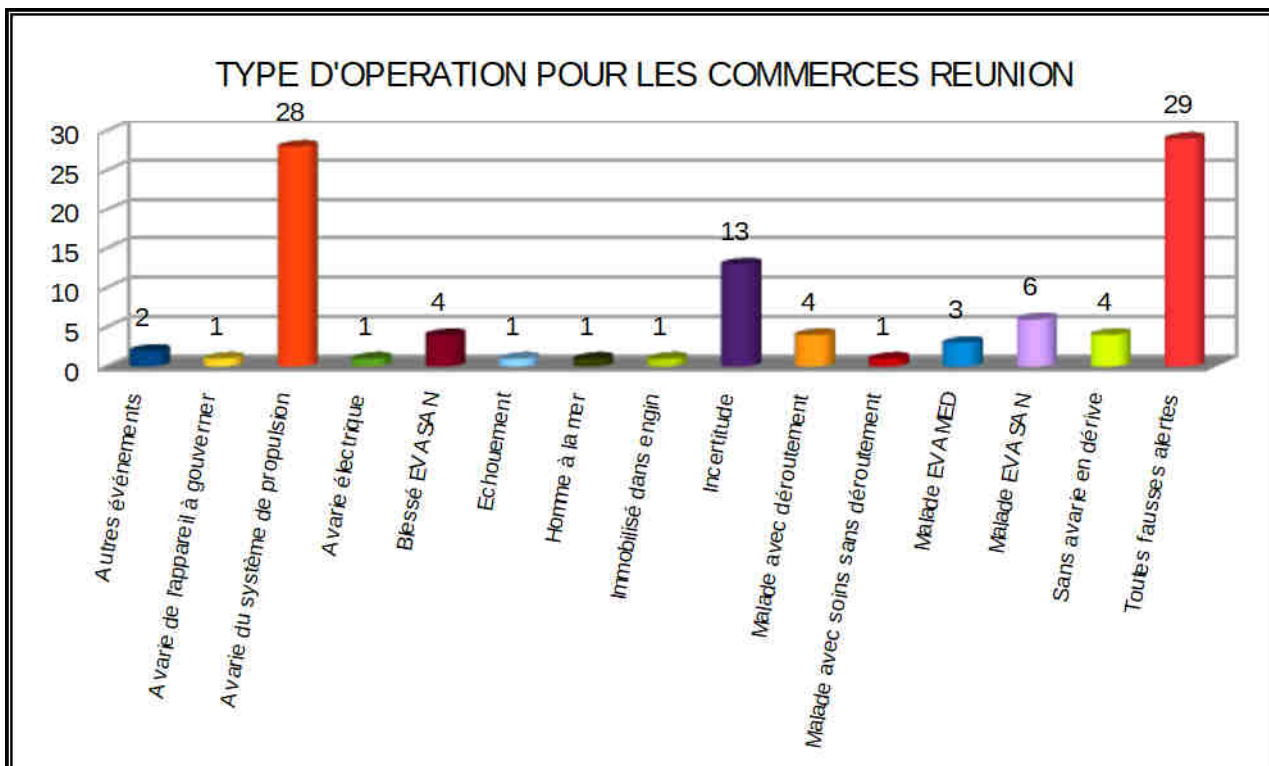
**107** opérations concernant le contrôle des équipes armées à bord des navires de commerce ont été effectuées cette année. Il est à noter que, depuis le 1er janvier 2017, ces opérations sont classées en SURNAV.

Par ailleurs, **11%** des opérations (36 déclenchements de balises de détresse 406 MHz sur flotteurs armés au commerce) trouvent leur origine dans l'émission de balises de détresse COSPAS / SARSAT et par des alertes de navires battant pavillon de l'Union des Comores pour lesquels le CROSS Réunion est SPOC (SAR Point of Contact) ; il est à noter que ces navires naviguent le plus souvent hors océan Indien.

Bien que le CROSSRU ne soit pas SPOC pour Madagascar, le FMCC sert le CROSSRU pour tout navire localisé en SRR malgache qui a déclenché une détresse par satellite (Constellations INMARSAT et COSPAS SARSAT). Ces interventions s'inscrivent dans le cadre d'accords généraux et locaux du sud de l'océan Indien et d'assistance mutuelle en SRR adjacentes au CROSSRU.





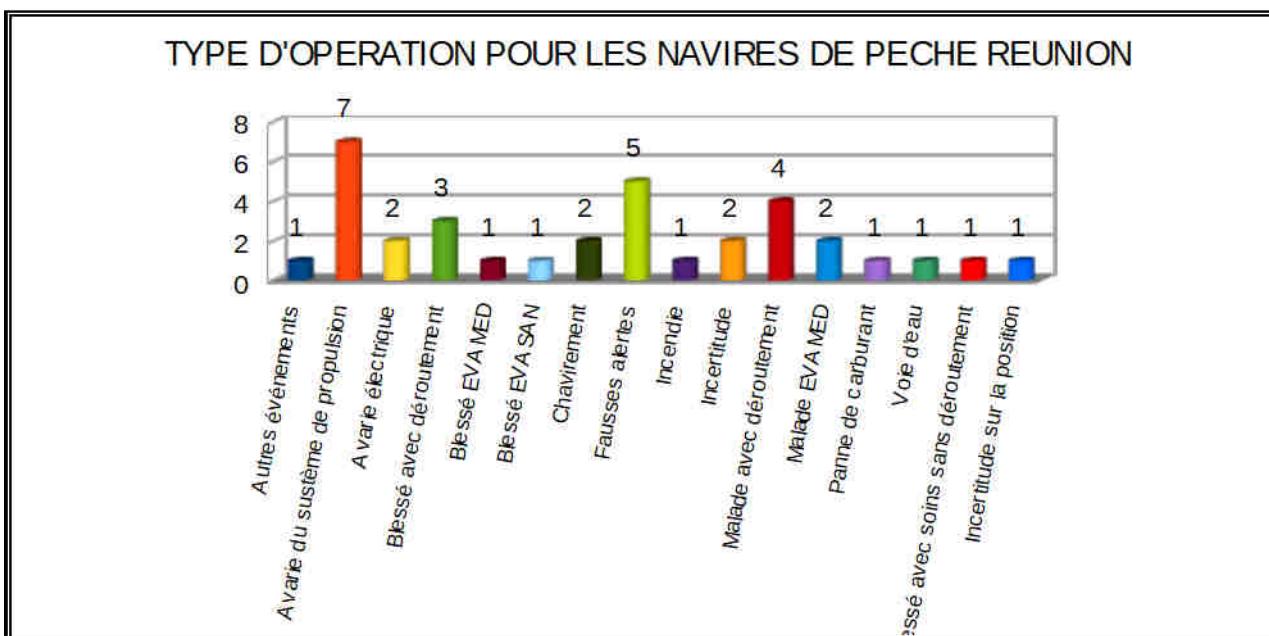


Il est à noter que la surveillance de plus en plus accrue de la navigation autour de la Réunion, de Mayotte et dans les diverses ZEE françaises du sud de l'océan Indien, a permis de détecter 28 navires en avarie du système de propulsion.

#### 1.4.4 Pêche

**35 navires de pêche professionnels** ont été impliqués dans des opérations SECMAR en 2017. 9 navires de pêche ont fait l'objet d'avarie technique, soit du système de propulsion, soit d'un problème électrique.

Au même titre que pour la navigation de commerce, un nombre significatif d'opérations impliquant les navires de pêche sont des fausses alertes ( 4 ) liées aux balises COSPAS/SARSAT.



### 1.4.5 Aéronef

**26 opérations** ont impliqué des aéronefs en 2017. 19 opérations sont des fausses alertes liées au déclenchement intempestif de balises ELT de type COSPAS/SARSAT. 3 opérations ont concerné des ALERFA émises par le BRIA sur des avions transitant entre la métropole et La Réunion. 3 opérations sont dues à des exercices réalisés par l'aviation civile.

### 1.5 Aide médicale en mer

Conformément à l'instruction du 29 août 2011 relative à l'organisation de l'aide médicale en mer et à l'instruction n°DGOS/R2/2013/409 du 22 novembre 2013 relative à la désignation des SCMM et des SMUR-M dans le cadre de l'aide médicale en mer, le CROSS saisit le médecin régulateur du Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM) de Toulouse et/ou le SCMM (SAMU 974) de La Réunion, pour assurer les opérations d'assistance. Ces opérations peuvent aller du simple déroutement d'un navire à l'évacuation médicalisée et pour les cas les plus graves, à l'engagement d'un hélicoptère.

Les opérations concernant le rapatriement des blessés ou malades en provenance des terres australes sont souvent longues et complexes du fait de l'éloignement (7 à 10 jours de mer) et de l'absence de moyens maritimes disponibles de façon permanente dans l'extrême Sud. En raison de l'importance du secteur de la pêche, 39 % de ces consultations concernent des navires de pêche et pour la plupart situés dans les mers australes.

Le plus souvent, les rapatriements s'effectuent, soit en utilisant un navire de pêche lors de son transit retour vers La Réunion ou Maurice, soit à l'aide d'un des navires de l'État en mission TAAF.

**31 opérations d'aide médicale en mer ont été coordonnées en 2017**, impliquant au total 34 personnes.

La répartition géographique de ces opérations est la suivante :

- 9 opérations dans des SRR étrangères ;
- 6 opérations aux îles de Kerguelen et de Crozet ;
- 7 opérations dans les eaux territoriales de la Réunion ;
- 9 opérations dans la SRR Française, hors îles australes ;

Les 34 personnes ont été impliquées dans les opérations suivantes :

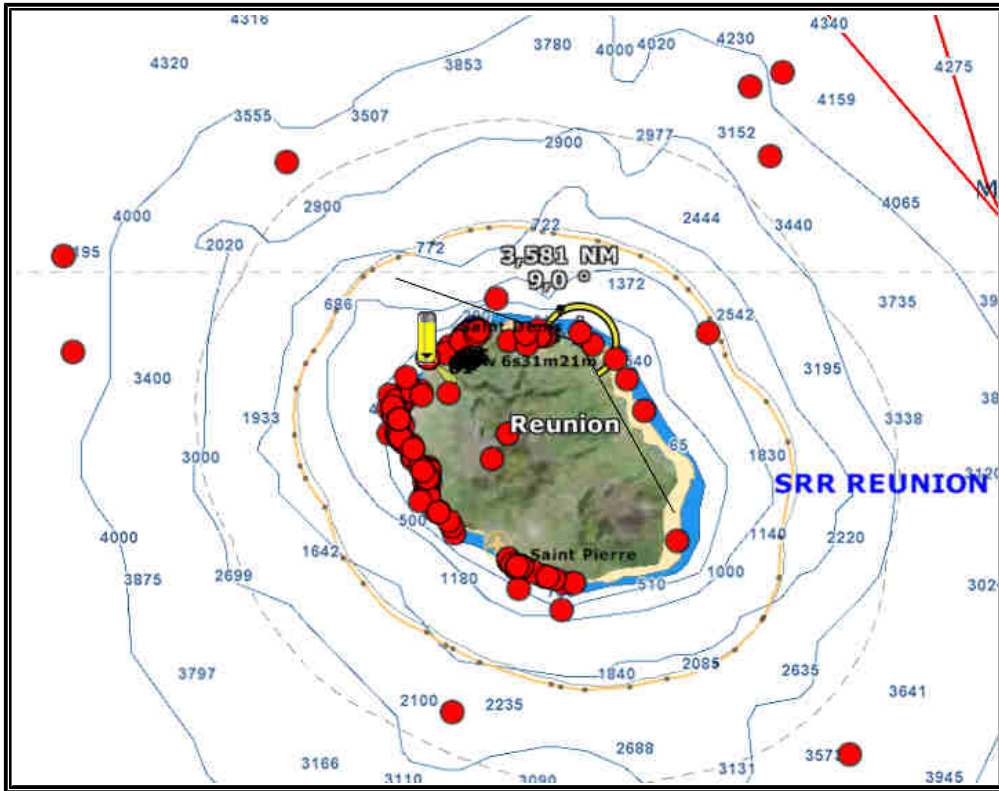
- 3 blessés avec déroutement
- 1 blessé avec soins sans déroutements
- 1 blessé EVAMED
- 9 blessés EVASAN
- 8 malades avec déroutement
- 1 malade avec soins sans déroutement
- 6 malades EVASAN
- 5 malades EVAMED

La présence permanente des médecins TAAF sur Kerguelen et Crozet facilite également les soins apportés aux pêcheurs dans les mers australes, y compris pour les marins australiens en pêche dans la ZEE Heard / Mc Donald.

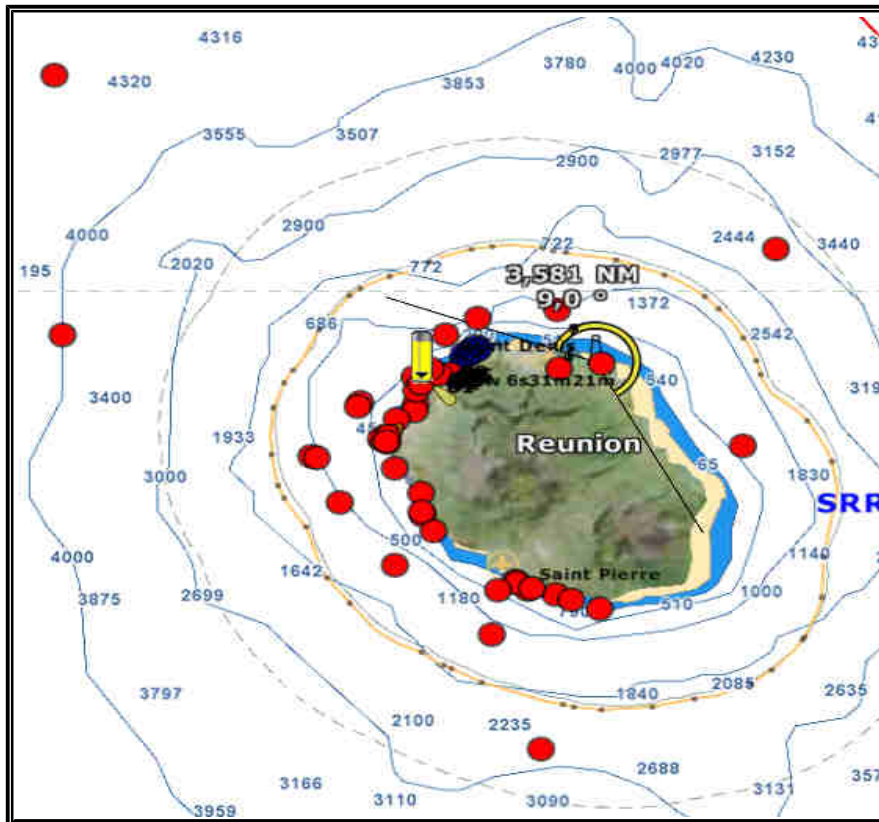
La qualité des soins apportés par les hôpitaux français, en comparaison des offres de soins dans la région, incite également les commandants de navire de commerce à se dérouter de manière générale vers la Réunion.

## **1.6 Répartition géographique des opérations**

### **Opérations SAR autour de la Réunion en 2017**

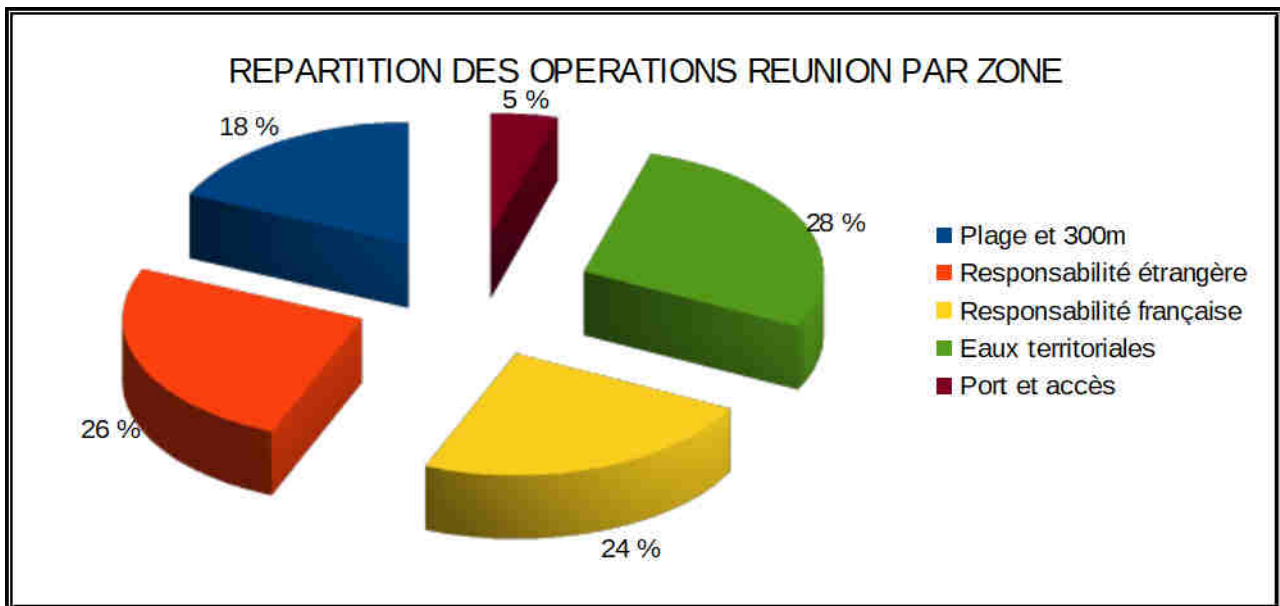


Opérations MAS autour de la Réunion en 2017







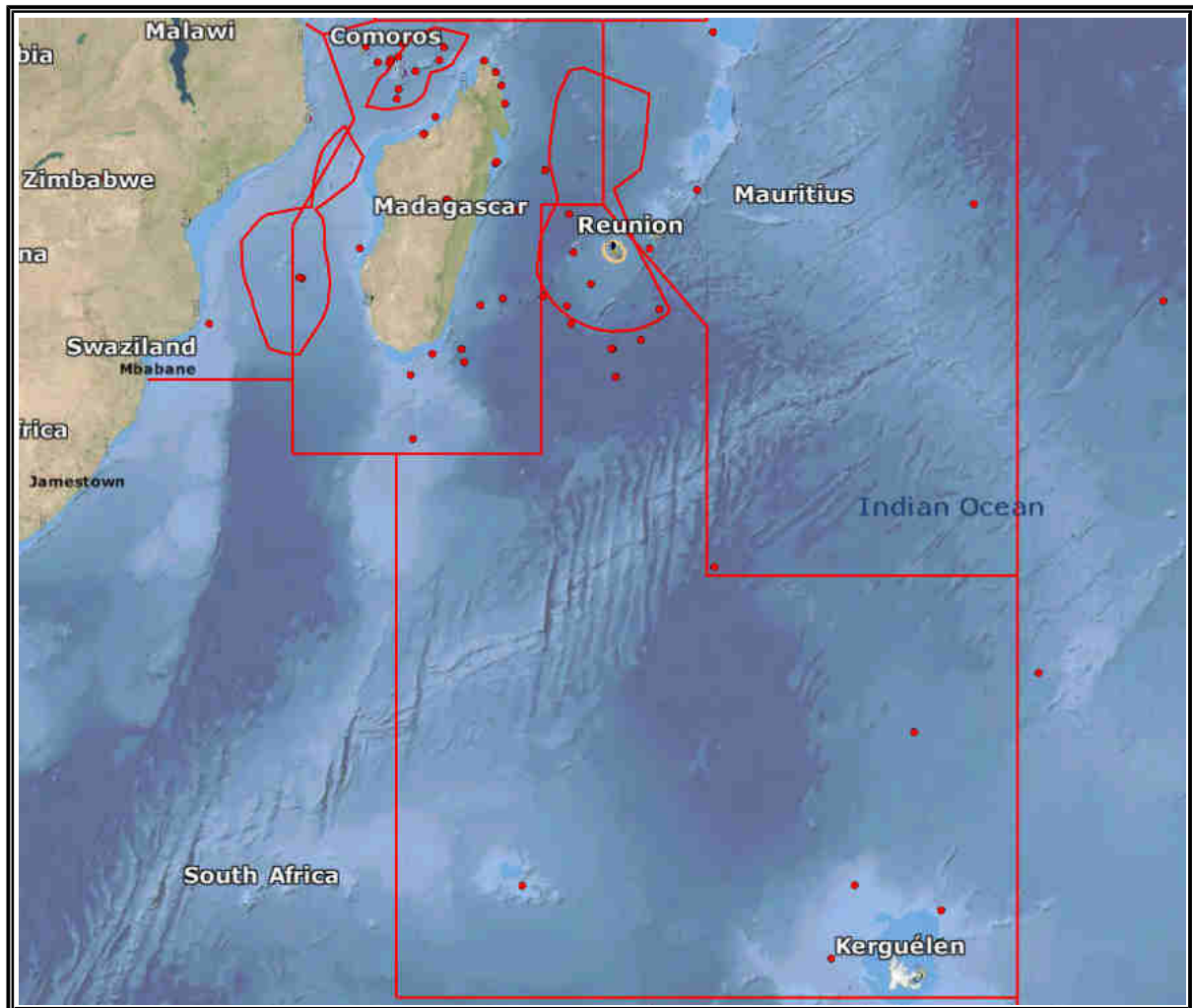


### **Responsabilité étrangère :**

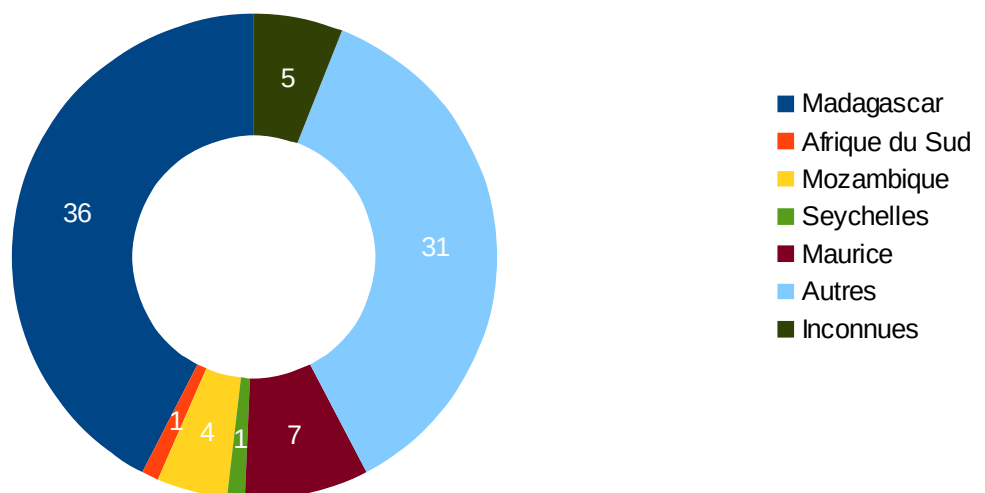
85 opérations ont été coordonnées en zones de responsabilité étrangère. Il s'agit d'un nombre significatif (25,5%) du total des opérations, coordonnées dans le cadre d'accords de coopération, en application de conventions bilatérales (Australie, Afrique du Sud, Maurice) ou en application de la convention de Hambourg. Le CROSS Réunion assume ainsi régulièrement la coordination d'opérations en dehors de sa zone de responsabilité (SRR). Il convient de noter la ratification de la convention SAR par Madagascar en décembre 2016 et acceptée par l'OMI en juillet 2017. Un accord de coopération SAR entre la France et Madagascar est en cours de signature (2018).

Les zones étrangères classées "autres" englobent les zones de responsabilité étrangères non limitrophes à la SRR de La Réunion, voire ne se trouvant pas en océan Indien (cas des balises de détresse des navires sous pavillon des Comores, naviguant hors océan Indien).

## **Opérations SAR traitées par le CROSS Réunion en océan Indien en 2017**



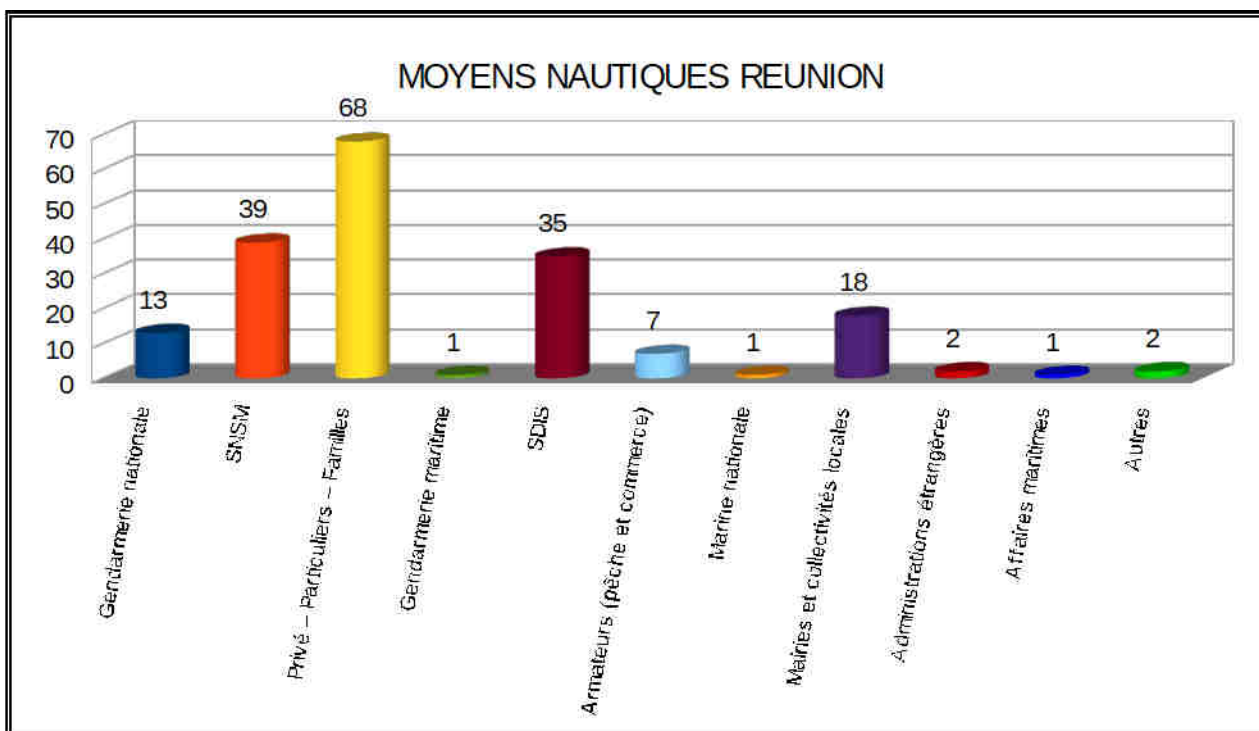
### OPERATIONS DANS LES SRR ETRANGERES



### 1.7 Moyens d'intervention engagés

### 1.7.1 Moyens nautiques

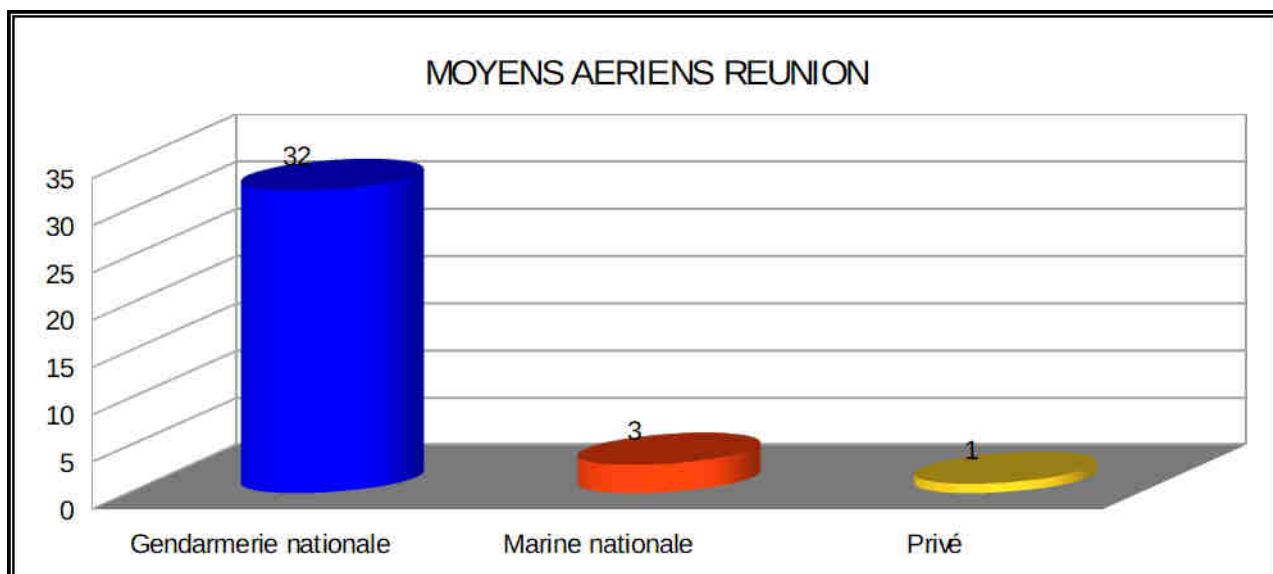
187 moyens nautiques ont été engagés au cours de l'année 2017 pour une durée de 1145 heures (1976 heures en 2016). Parmi ceux-ci, les moyens privés (armateurs, entreprises de remorquage et de dépannage et tout autre moyen privé) auront réalisé 92 interventions, représentant près de 40 % du nombre d'interventions. Compte-tenu de la superficie de sa zone de responsabilité, le CROSS s'appuie principalement sur la présence sur zone des navires de commerce ou de pêche. Par ailleurs, en cas de déroutement d'un navire privé, la durée du transit des îles australes vers la Réunion est a minima de sept jours.



### 1.7.2 Moyens aériens

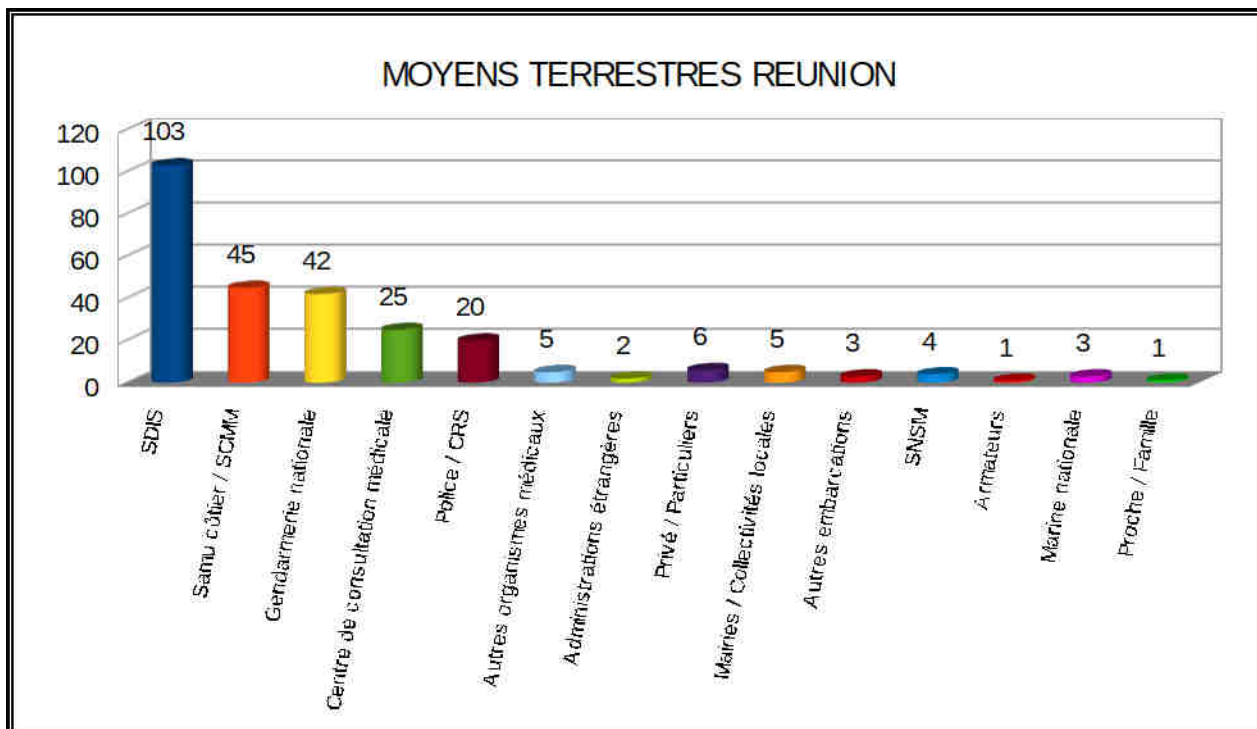
Les moyens aériens ont réalisé 36 interventions pour une durée totale de 38 heures. L'emploi des hélicoptères de la gendarmerie nationale, bien que non dédiés aux missions de secours maritime, est déterminant. Ces aéronefs (EC 145 et Écureuil B2) assurent 89% du nombre d'interventions par voie aérienne.

Les aéronefs de la marine nationale de type PANTHER constituent un appui complémentaire à la mission SAR. Le savoir-faire des pilotes est précieux pour assurer des opérations complexes telles que les évacuations médicales au large, les missions de soutien dans les TAAF, etc. Contrairement à la métropole et autres territoires ultra-marins, le CROSS Réunion ne peut s'appuyer sur une permanence d'aéronefs tels que les avions de la marine nationale (FALCON 50) ou de la douane (CESSNA F 406) pour assurer une permanence de la mission de surveillance maritime, en particulier pour assurer des missions spécifiques de recherche et de sauvetage en mer. Le CROSS peut néanmoins solliciter le détachement CASA de l'armée de l'air pour effectuer des recherches maritimes de plus grande ampleur.



### 1.7.3 Moyens terrestres

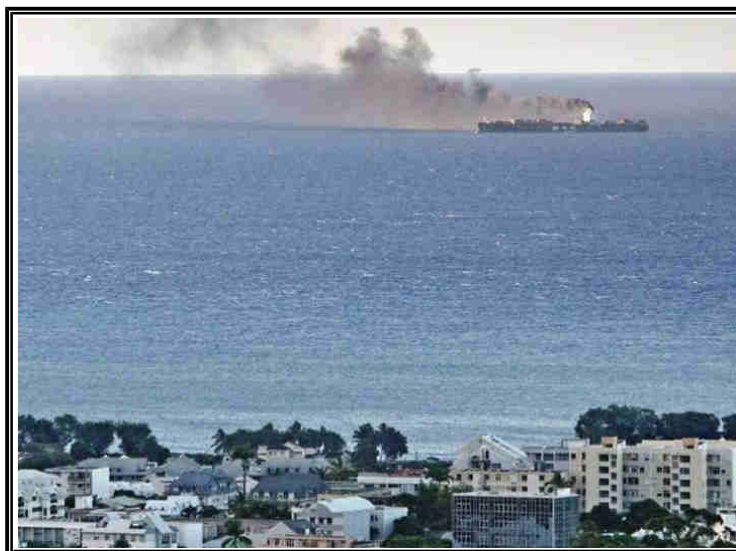
**265 moyens terrestres** ont été sollicités pour une durée totale de 942 heures. Les sapeurs pompiers et les gendarmes assurent la grande majorité des interventions à terre. Leur concours est souvent déterminant dans le cadre des recherches côtières lors d'inquiétude sur les personnes, ainsi que pour le prompt secours dans les 300 mètres.



### 1.8 Faits marquants

**2017 - MAS-OMI - 068** : le jeudi 25 janvier 2017, plusieurs témoins, dont la tour de contrôle de l'aéroport, nous signalent observer un très important et inquiétant dégagement de fumée par la cheminée d'un porte-conteneurs croisant au large de Saint-Denis. Après identification et prise de contact avec le MSC FEDERICA, navire ayant 26 membres d'équipage à bord et à destination du Port Est, celui-ci nous reporte que tout va bien à bord. Il nous recontacte pour nous signaler que le dégagement de fumée est lié à un problème sur le moteur principal, le commandant prend donc la décision de stopper les machines pour se mettre en dérive et mener des investigations approfondies sur le moteur principal. Bien que le navire se trouve à 4 milles nautiques de la pointe du Gouffre, la dérive Nord / Ouest pour 1 nœud, sous surveillance permanente du CROSS, ne présente aucun danger ni de risque d'échouement. Un problème de fissures sur 2 buses d'injecteurs de fuel est détecté et reporté au CROSS par le MSC FEDERICA. Après 9h30 cumulées d'investigations et de réparations effectuées par le bord, le MSC FEDERICA signale la fin de l'intervention sur le moteur principal et un retour à son fonctionnement nominal.

**Bilan : 26 personnes et 1 navire de commerce tirés d'affaire par eux-mêmes.**



**2017 - SAR - 248** : le jeudi 13 avril à 13h45, le palangrier réunionnais KEVIN MORGANE contacte le CROSSRU sur la fréquence internationale d'appel MF 2182 khz. La liaison trop mauvaise ne permet pas d'entrer en communication. Le navire de pêche transmet dans la foulée un message télex par satellite signalant un accident grave pour l'un de ses marins. Un membre de l'équipage a été grièvement blessé à l'œil droit par la projection d'un plomb de pêche qui demeure toujours à l'intérieur de l'orbite oculaire. Le navire se trouve alors à 175 km au large de la côte Ouest de La Réunion et tente de se libérer au plus vite de ses appareils de pêche pour mettre le cap sur Port-des-Galets. Le CROSS RÉUNION prend aussitôt la coordination de cette opération d'aide médicale en mer et sollicite le CCMM (Centre de Consultation Médicale maritime de Toulouse) sur la conduite médicale à tenir. Le médecin régulateur, au vu des éléments d'appréciation disponibles, préconise en concertation avec le SAMU 974 une prise en charge médicale urgente. Le vecteur aérien est recommandé pour procéder à l'évacuation de la victime. Le concours de l'hélicoptère Panther du détachement aérien de la frégate de surveillance Floréal (Marine nationale) est aussitôt requis auprès des instances FAZSOI. Un point de ralliement est fixé au navire à 62 miles nautiques de la Réunion, et le Panther à 18h00 après une mise à niveau opérationnelle de ses équipements. Il est médicalisé avec un médecin militaire et du matériel médical adéquat. Moins de 25 minutes plus tard, l'hélicoptère se présente sur le KEVIN MORGANE. Le plongeur, le médecin et son matériel sont treuillés à bord du palangrier. La victime est stabilisée et conditionnée sur civière avant d'être treuillée sur le Panther. Peu après 20h00, celle-ci est confiée aux équipes d'urgence médicale du centre hospitalier de Saint-Pierre. Son pronostic vital est fortement engagé. Le KEVIN MORGANE a entre temps repris le large vers la récupération de ses appareils de pêche avant de rejoindre la Réunion.

**Bilan : 1 personne secourue / 1 navire de pêche assisté.**



**2017 - SAR - 275** : le jeudi 27 avril, un témoin rapporte avoir récupéré des effets personnels, dont un passeport, proche d'une embarcation disloquée secteur Port Ouest/La Folette. Ce dernier a déjà pris contact avec un membre de la famille pour venir récupérer les documents. Les investigations menées par le CROSS auprès de la famille (sœur et fille) du requérant et concluent à une inquiétude au sujet de 2 personnes parties en pêche le matin même et n'ayant pas donné de nouvelles depuis 11h00. Un dispositif de recherche est mis en place comportant une patrouille terrestre de la police (commune du Port), la mise en œuvre de la vedette de Gendarmerie "CYMOTHOE" et de l'hélicoptère de la Section Aérienne de Gendarmerie "BO" ainsi qu'une patrouille terrestre du CODIS. Les investigations menées permettent de découvrir de nombreux débris sur la côte (nord Port Ouest) ou en mer appartenant à l'embarcation "DZIRA" utilisée par les personnes recherchées. (information confirmée par le propriétaire du navire). La SNS 459 « Vincent Bosse » de Saint-Gilles est mise en œuvre afin de compléter le dispositif de recherche en place secteur Port Ouest. En l'absence d'éléments nouveaux et peu avant minuit les recherches menées conjointement par le CODIS, la Gendarmerie et la SNSM sont suspendus et reprennent à la levée du jour vendredi 28 avril.

Le 28 avril, les recherches reprennent avec la SNSM 459 et une patrouille terrestre CODIS et l'hélicoptère de la gendarmerie. Le zodiac Pompiers 10 de la brigade nautique de Saint-Leu avec des plongeurs appareille de la Possession pour une recherche côtière et une inspection des tétrapodes de la Pointe des Galets. Un drone des pompiers appuie les recherches restées infructueuses. Le même jour à 14h00, le corps d'une des victimes recherchées est retrouvé par un navire de plaisance à 3 milles nautiques au nord du port et pris en charge par la vedette de gendarmerie "CYMOTHOE". Le 29 avril 2017, l'hélicoptère de la SAG effectue une dernière recherche sans résultat. En l'absence d'éléments nouveaux, les recherches par moyens dirigés sont décidées en fin de matinée. De leur côté, les proches du disparu décident de conduire leurs propres recherches nautiques à bord d'une vedette de plaisance de 10 mètres (L'IRISH). Les recherches débutées au lever ne prendront fin qu'à la mi-journée après le retour du navire au port ouest et resteront vaines.

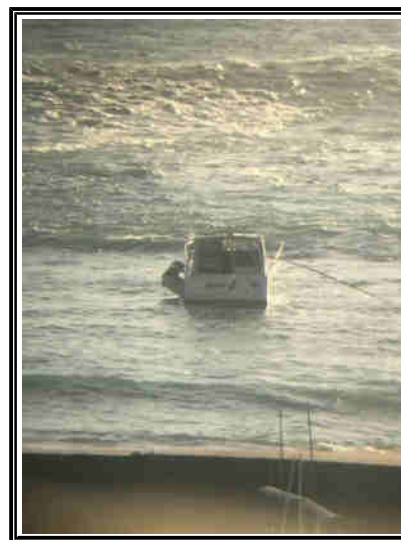
**Bilan : 1 personne décédée, 1 personne disparue - 1 navire échoué**



**2017 - SAR - 389** : le dimanche 25 juin, le poste MNS des Roches Noires signale le chavirement de la vedette de pêche au gros MAEVA 4 à l'entrée du port de Saint-Gilles. Immédiatement, les jet-skis

des postes des Roches Noires, Boucan-Canot et l'Ermitage se rendent sur zone pour porter les premiers secours. La SNS 459 de Saint-Gilles et le zodiac de la brigade nautique des pompiers de Saint-Leu ne sont pas en mesure de sortir du port de Saint-Gilles en raison de la forte houle. 8 personnes sont secourues par les jet-skis et ramenées à terre pour une prise en charge par les équipes du SAMU et des pompiers. L'hélicoptère de la gendarmerie est mis en œuvre pour effectuer des recherches concernant une neuvième personne portée disparue. Les recherches de la personne disparue sont suspendues à 17h55 en raison de la tombée de la nuit. De nouvelles recherches terrestres sont effectuées le lundi 26 juin au matin par les pompiers et la SNS 459. Les abords du port de Saint-Gilles sont également survolés par un drone. La présence d'une forte houle rend la sortie de moyens nautiques dangereuse. Les recherches se poursuivent avec des moyens terrestres sous la coordination de la gendarmerie, sans résultat.

**Bilan : 6 personnes blessées secourues, 2 personnes décédées, 1 personne disparue.**



---

**2017 - SAR - 701** : le mercredi 25 octobre, un dispositif de sauvetage est mis en place afin de secourir les 17 membres d'équipage d'un palangrier taiwanais de 24 mètres « MING MANN SHYANG 18 » victime d'un important incendie à bord à 319 Nq des côtes de la Réunion. Le navire de pêche « YI HONG », un palangrier taiwanais, se rend rapidement sur zone pour secourir les 15 membres d'équipage, dont une personne gravement brûlée au torse ainsi qu'aux membres supérieurs et inférieurs, et tenter de récupérer les 2 marins manquants. Deux navires de commerce sont sollicités pour compléter le dispositif de recherche. Le navire de pêche « YI HONG » remonte vers l'île Maurice et pour y débarquer les 15 membres d'équipage. Le blessé est transféré à l'hôpital de Port-Louis où il décédera. Les recherches par moyens dirigés sont suspendues. Le navire sinistré reste à flot et débute une dérive avec plusieurs relocations ultérieures.

**Bilan : 1 navire perdu – 15 personnes secourues dont 1 décédé – 2 personnes disparues**



---

**2017 - SAR - 829** : le vendredi 22 décembre, le CODIS 974 relaie une inquiétude pour une personne non revenue de sa partie de chasse sous-marine devant le port de Saint-Gilles. Deux patrouilles terrestres, de la gendarmerie et des pompiers, se rendent sur zone et la SNS 459 est mise en œuvre. Dès sa sortie du port, la SNS 459 retrouve une bouée de plongée avec deux fusils de chasse sous-marine, ainsi que des clés de voiture et du poisson. Le 23 décembre à 01h28 les recherches sont suspendues pour la nuit. Le 23 décembre, le dispositif de recherche est remis en

place avec un vol de l'hélicoptère de la SAG, des recherches de la SNS 459 et des jet-skis des MNS de Ermitage et Roches-Noires, des plongées effectuées par les gendarmes et les pompiers. Toutes ces recherches permettront de retrouver un troisième fusil appartenant au disparu. L'après-midi du 23 décembre, de nouvelles plongées sont réalisées par les pompiers et les gendarmes sans résultat compte-tenu de la faible visibilité. La SNS 459 et le jet-ski des Roches-Noires reprennent les recherches en surface. Les conditions météorologiques se dégradant, les recherches sont suspendues en fin d'après-midi. Les recherches se sont poursuivies les jours suivants par moyens non dirigés par le CROSS.

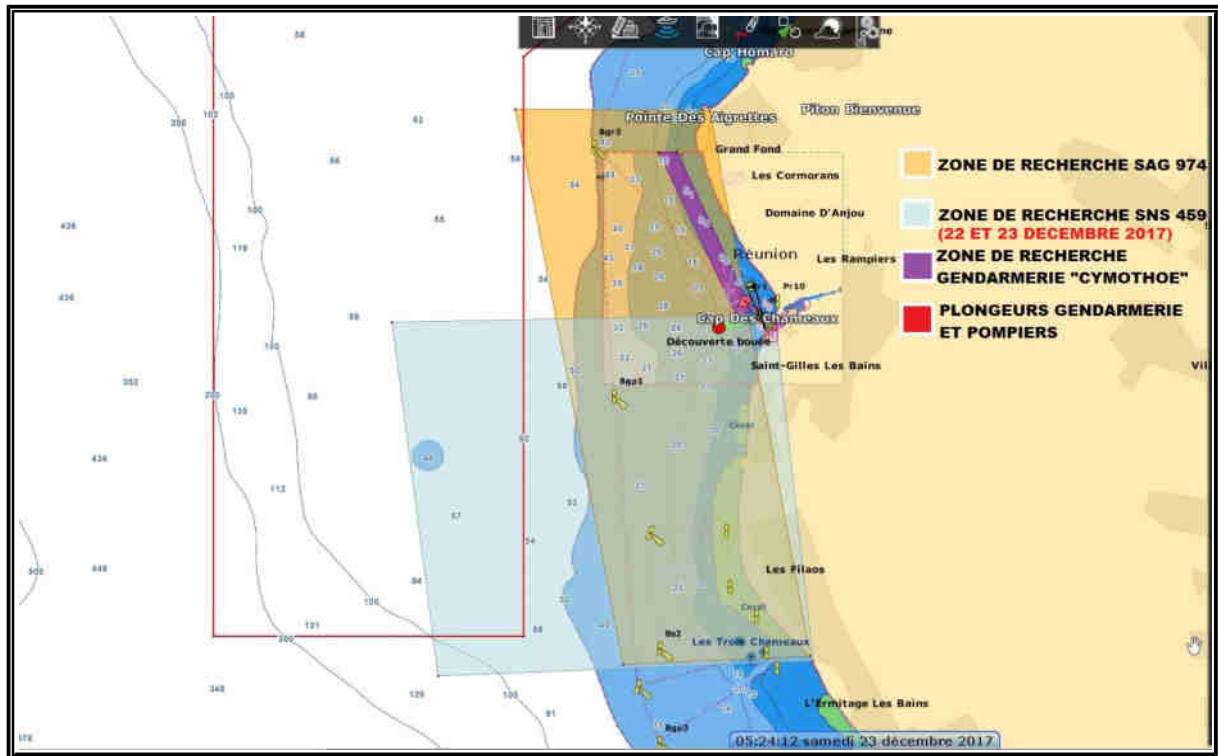
**Bilan: 1 personne disparue.**







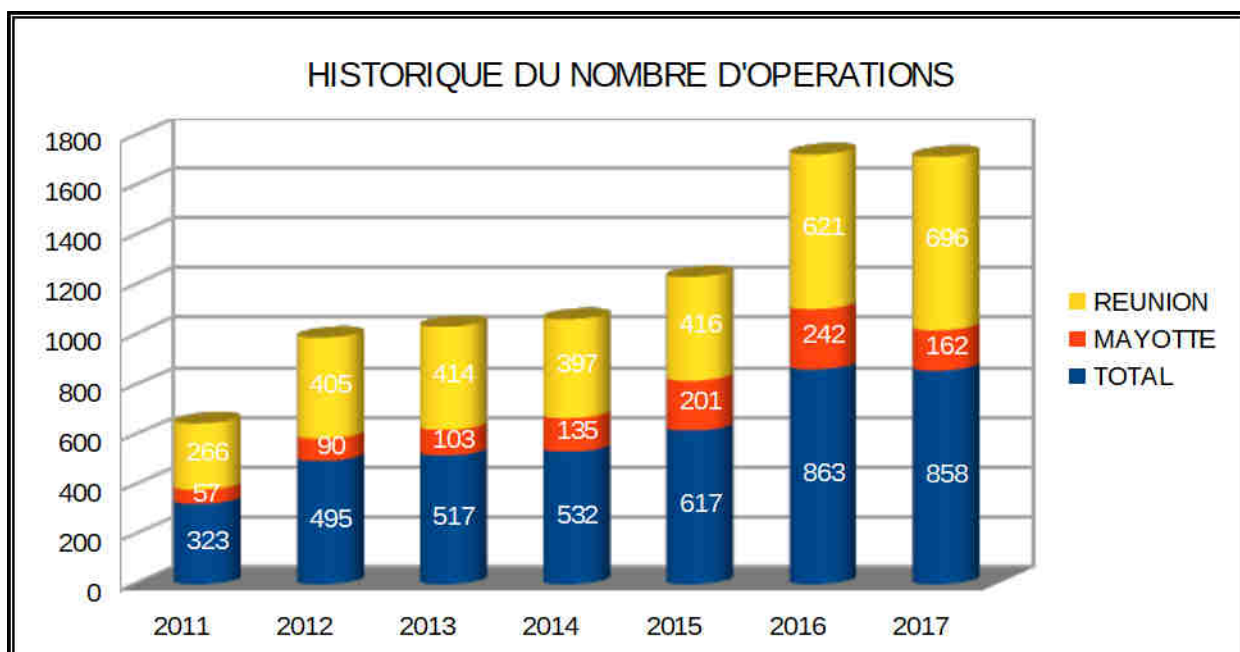




## 2 Synthèse organisation SECMAR de Mayotte

### 2.1 Evolution du nombre d'opérations

La diminution du nombre global des opérations SECMAR pour l'organisation SECMAR de Mayotte est de 33 % par rapport à 2016.

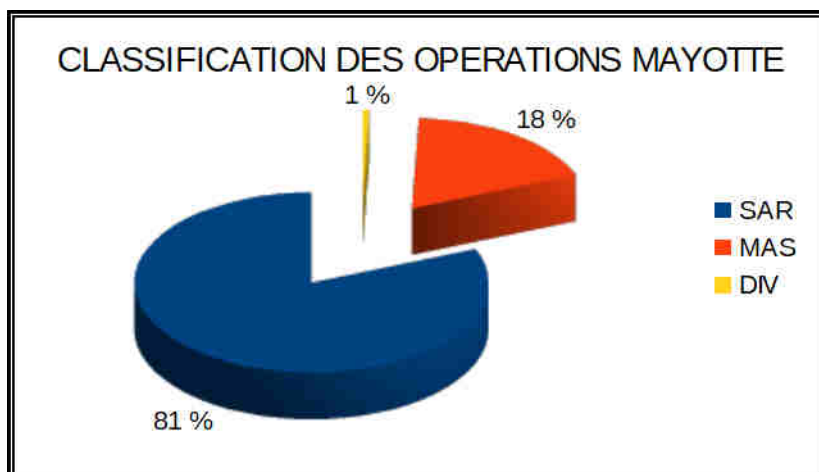


### 2.2 Classification des opérations

Plus de la moitié (57%) des opérations coordonnées par l'organisation SECMAR de Mayotte implique des embarcations transportant des migrants (dites « kwassa - kwassa ») en provenance des Comores ou de Madagascar. Cela représente 1998 personnes ayant fait l'objet d'opérations d'assistance ou de recherches.

#### Répartition par type d'opérations SECMAR :

159 opérations ont été conduites en 2017 et ont donné lieu à la rédaction de SITREP. Parmi ces opérations, on compte 129 opérations de recherche et de sauvetage (SAR), 29 opérations d'assistance aux biens (MAS) et 1 opération classée DIV (opérations diverses, sortant du cadre du SAR ou du MAS).



- 129 opérations SAR (81%): les personnes impliquées sont exposées à un danger grave, imminent ou probable.
- 29 opérations MAS (18%) : assistance aux biens (y compris avec des personnes embarquées), quel que soit le type de navire (commerce, pêche, plaisance, etc).

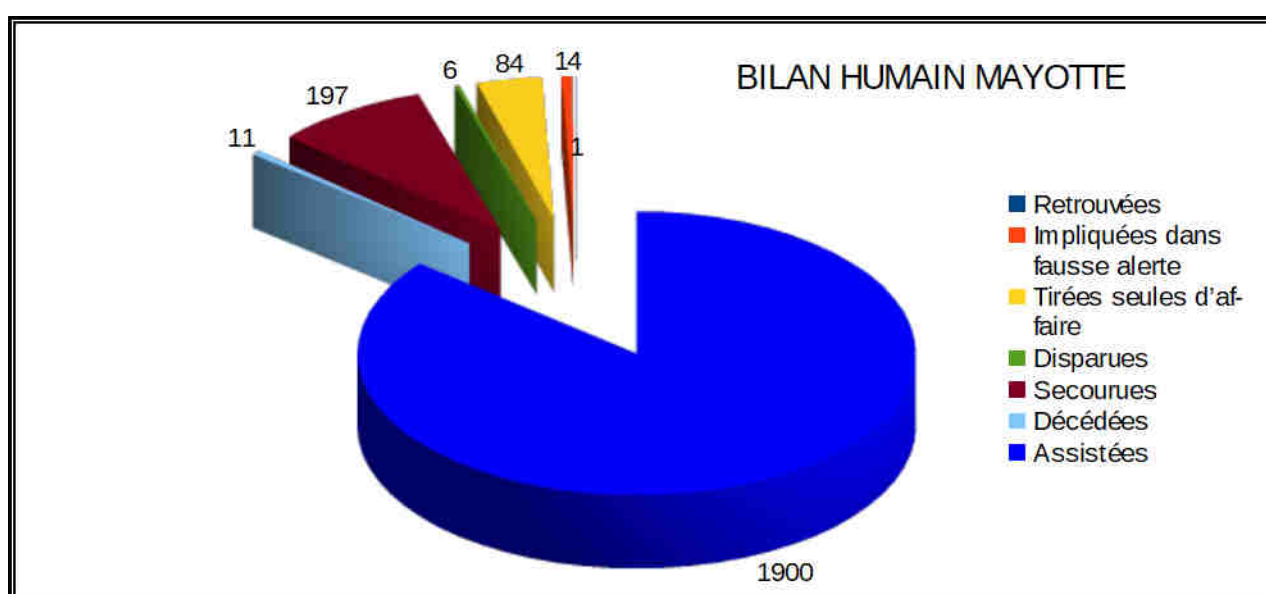
- 1 opération DIV (1%) : toute activité ne relevant pas d'une des deux catégories précédentes.

## 2.3 Bilan humain

**2213 personnes** ont été impliquées dans les 159 opérations conduites par l'organisation SECMAR de Mayotte

### Résultats sur les personnes – Toutes activités et zones confondues en 2017

Tirées seules d'affaire	Impliquées dans fausse alerte	Secourues	Assistées	Décédées	Disparues	Retrouvées
84	14	197	1900	11	6	1



Aux abords de Mayotte, 11 décès et 6 disparitions sont principalement liés aux problèmes d'immigration. Ci-dessous, la liste concernant les personnes décédées.

- 01/01/17 : 1 DCD / Baignade / Tsingoni
- 19/01/17 : 1 DCD / Découverte de corps (Kwassa) / Mtsangammounji
- 10/03/17 : 1 DCD / Baignade / Ilot Bandré
- 12/06/17 : 1 DCD / Homme à la mer / Port de Mamoudzou
- 04/10/17 : 2 DCD / Découverte de corps (Kwassa) / Passe Mtsamboro
- 21/11/17 : 1 DCD / Homme à la mer / Passe Salizey
- 09/08/17 : 1 DCD / Baignade / Plage de Sakouli
- 01/11/17 : 3 DCD / Chavirement (Kwassa) / Ilot Mtsamboro

**45 % des morts** sont issus de l'immigration clandestine. Mayotte recense également trois noyades par baignade cette année.

**50 % des disparitions** sont également liées aux migrants. Ce chiffre doit être analysé avec prudence, car les autorités n'ont aucun retour concernant les personnes qui auraient pu rejoindre la

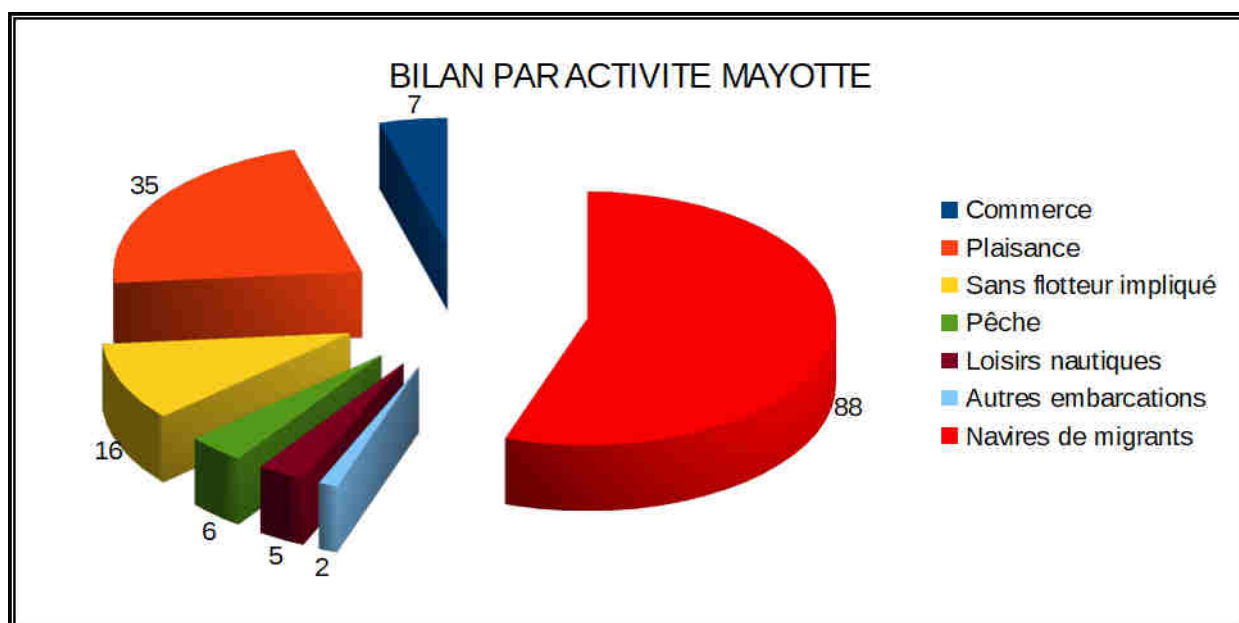
côte à la nage. Il est de plus à noter la disparition de 2 pêcheurs comoriens aux alentours de Mayotte.

Les opérations relatives au sauvetage des passagers de navires de migrants s'inscrivent dans le cadre de réglementations internationales de l'OMI : résolution MSC/167/78 du 20 mai 2014, résolution A920(22) sur l'examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer... et communautaire (règlement (UE) n°656/2014 du Parlement et du Conseil du 15 mai 2014) ou d'instructions nationales.

Depuis juillet 2015, l'organisation SECMAR de Mayotte coordonne les opérations liées à l'aide médicale en mer avec le concours du SAMU 976 et du SDIS. Lors de l'interception des kwassas-kwassas par les moyens nautiques de l'État, un bilan médical est effectué. Celui-ci se traduit par un appel à l'organisation SECMAR afin d'organiser une conférence médicale avec le SAMU 976. Ces personnes sont ensuite prises en charge par le SDIS ou le SAMU puis par les structures hospitalières de Mayotte.

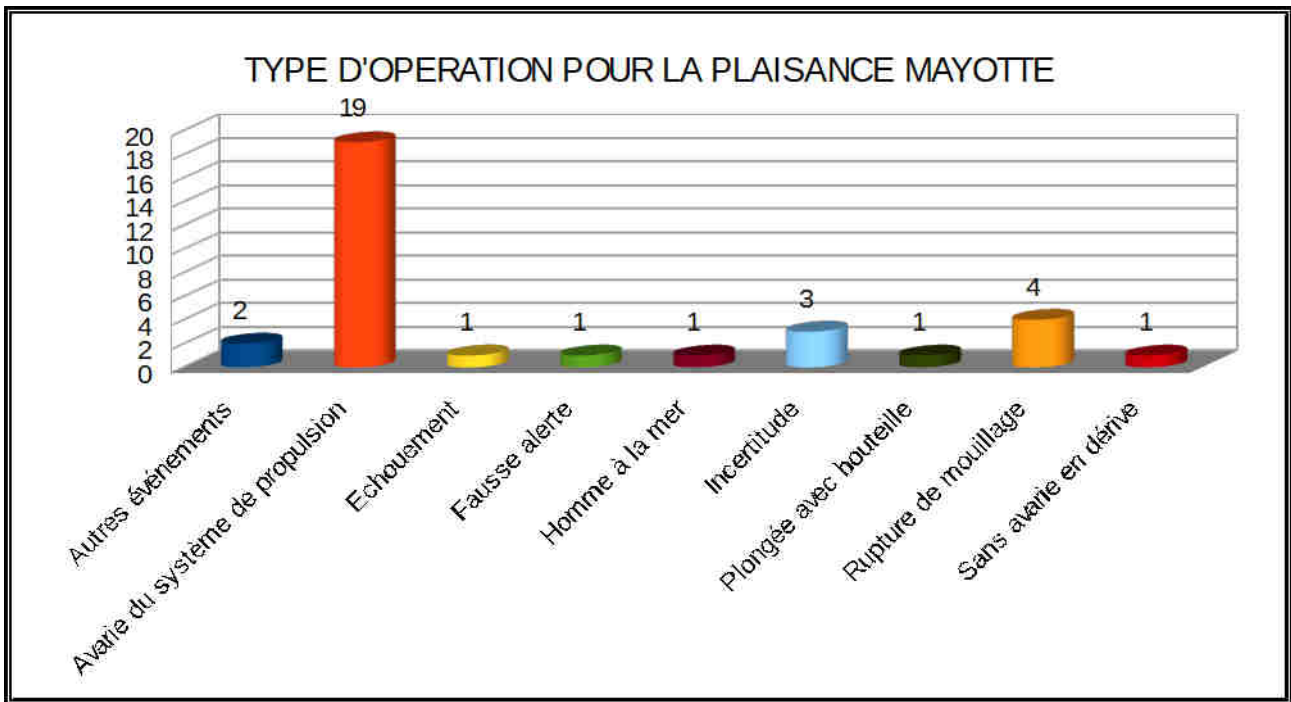
## 2.4 Bilan par activité

En 2017, l'analyse des types de flotteurs impliqués montre que 4 % des opérations ont concerné la navigation de commerce, 4 % la pêche, 25 % les activités de plaisance et de loisirs nautiques et 57 % les navires de migrants.



### 2.4.1 Plaisance

49 opérations concernent les activités de plaisance, impliquant 124 personnes. 31 % des opérations de plaisance sont liées à des avaries (panne moteur, avarie électrique...). Les inquiétudes, les incertitudes sur la position, les ruptures de mouillage et les fausses alertes constituent également une part significative des opérations (22%).

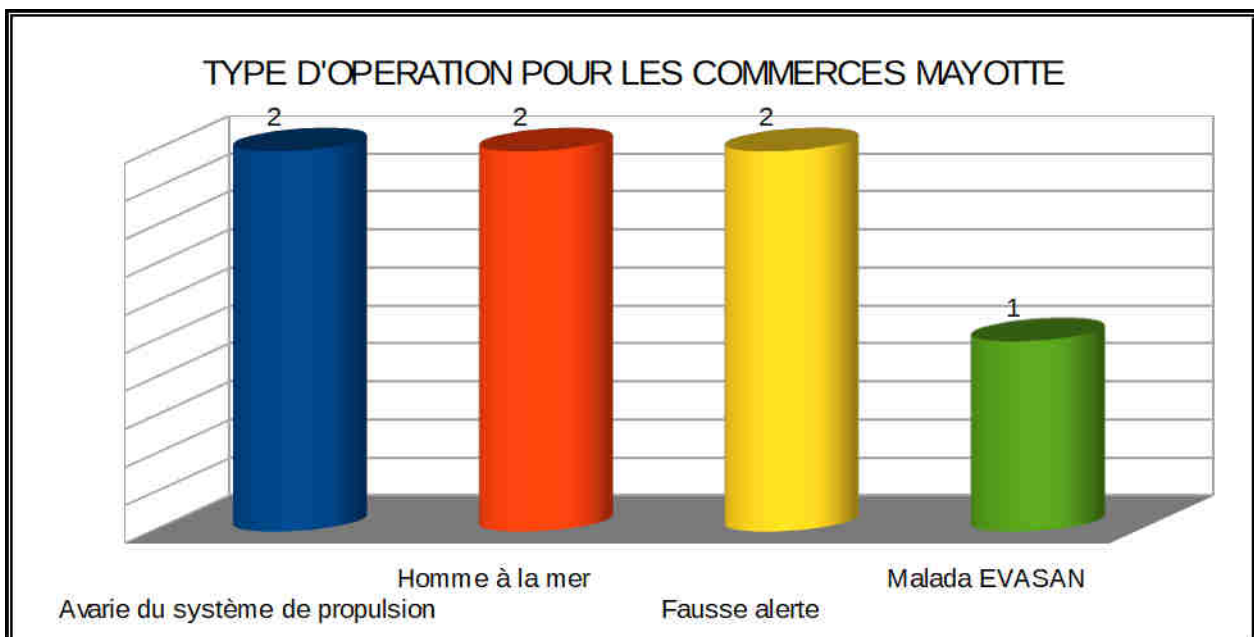


#### 2.4.2 Loisirs nautiques

5 opérations sont directement liées aux loisirs nautiques. Il s'agit de pirogues sans occupants, découvertes à la dérive et toutes classées en incertitude.

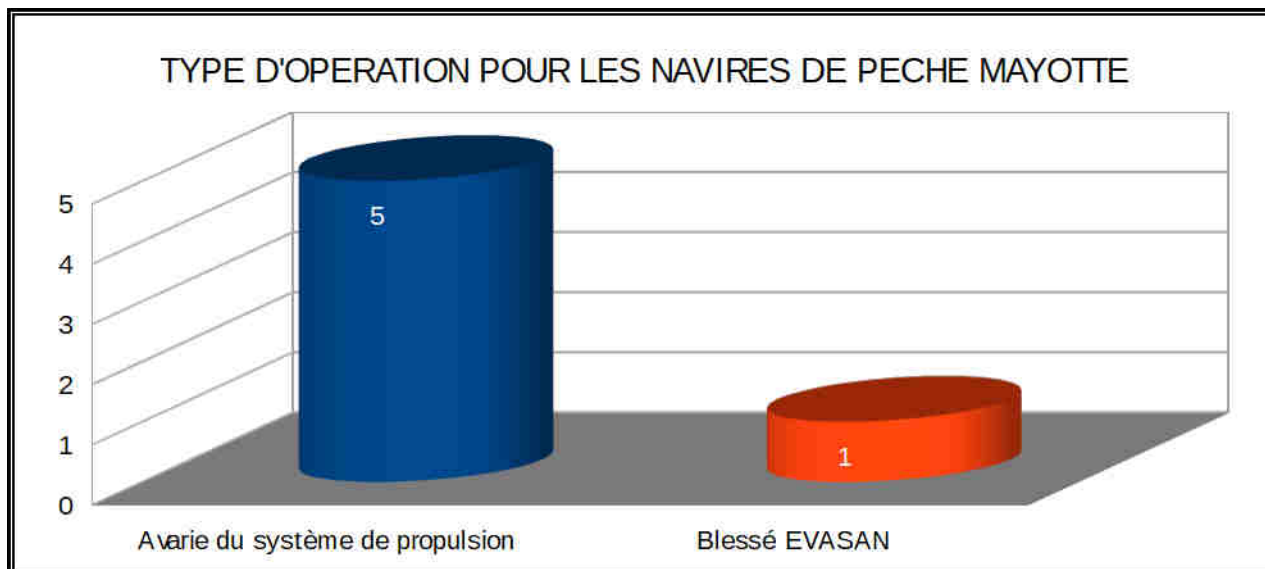
#### 2.4.3 Commerce

7 navires de commerce ont été impliqués dans 7 opérations.



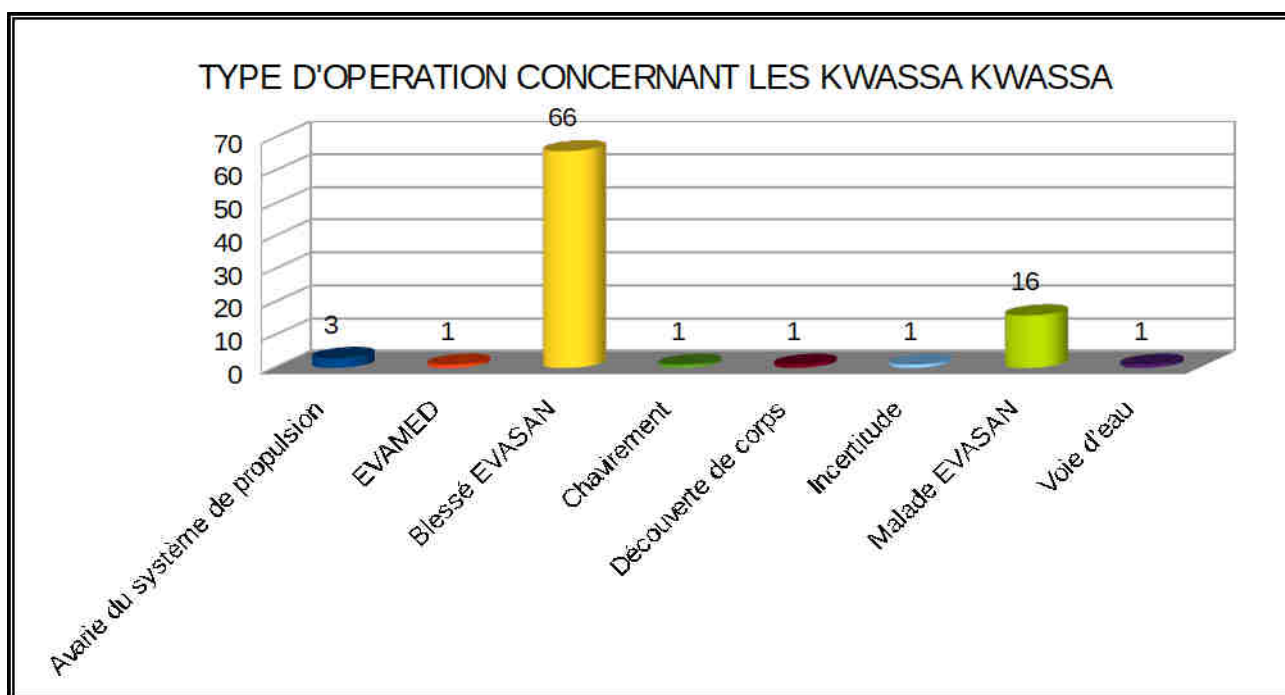
### 2.4.4 Pêche

6 navires de pêche professionnelle ont été impliqués dans des opérations en 2017. 5 navires de pêche ont fait l'objet d'avarie, soit du système de propulsion, soit d'un problème électrique et 1 navire a eu recours à l'assistance médicale en mer.



### 2.4.5 Kwassa kwassa

90 opérations ont impliqué 95 embarcations transportant des migrants en 2017 (98 en 2016). Compte-tenu du nombre élevé de kwassa-kwassa, cette nouvelle rubrique permet d'identifier le caractère de ces opérations souvent de grande sensibilité. Ainsi, 83 opérations (92%) impliquent de facto des personnes blessées ou malades dont la prise en charge est nécessaire par les pompiers ou le SAMU 976.





## **2.5 Aide médicale en mer**

87 opérations d'aide médicale en mer se sont déroulées en 2017, impliquant au total 1932 personnes, essentiellement des migrants. Sur ces 1932 personnes, seules 136 ont réellement eu recours à l'aide médicale en mer dont 124 migrants, les autres ayant été assistées.

Les 136 personnes ont été impliquées dans les opérations suivantes :

07 blessés EVAMED

99 blessés EVASAN

30 malades EVASAN

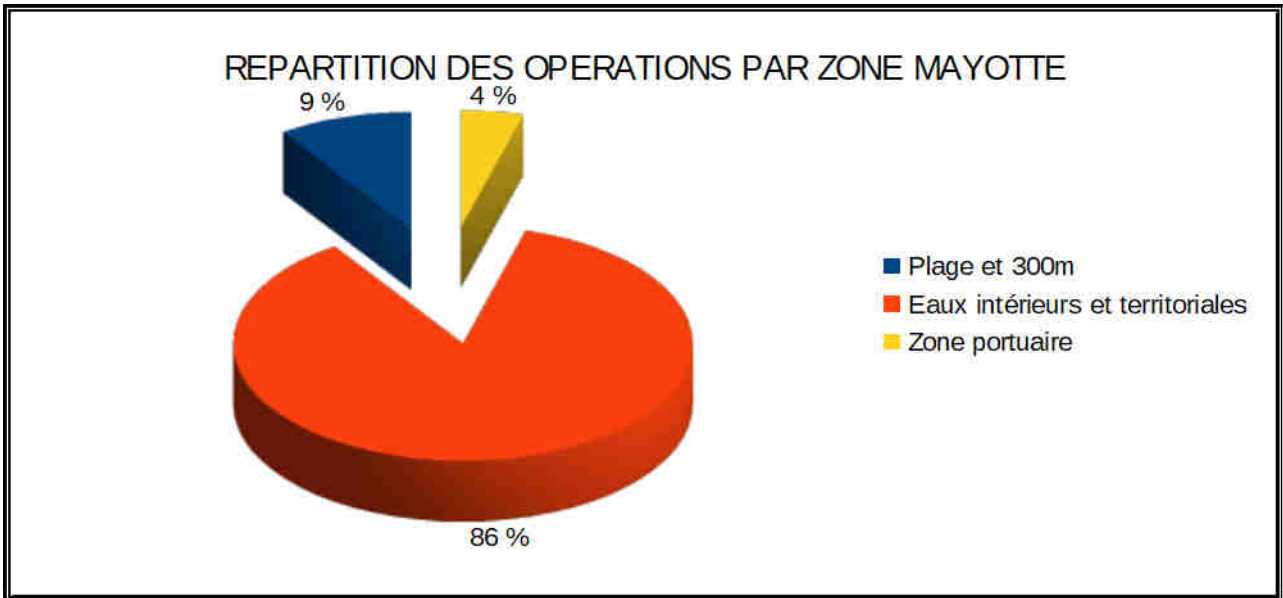
## **2.6 Répartition géographique des opérations**

### **Opérations SAR autour de Mayotte en 2017**



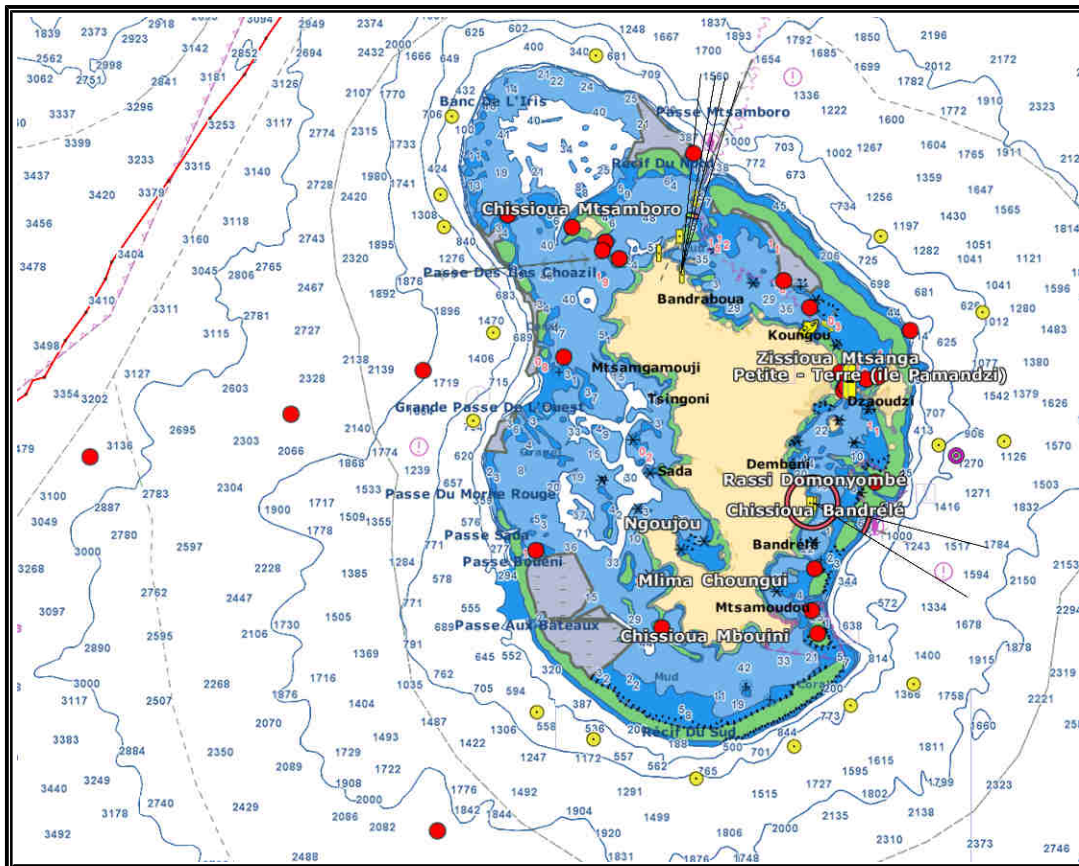






Les deux tiers des opérations se situent dans les eaux territoriales ou intérieures de Mayotte. C'est principalement dans les eaux intérieures (lagon de Mayotte) que se font les patrouilles des moyens de l'état concernant la lutte contre l'immigration illégale.

### Opérations MAS autour de Mayotte en 2017

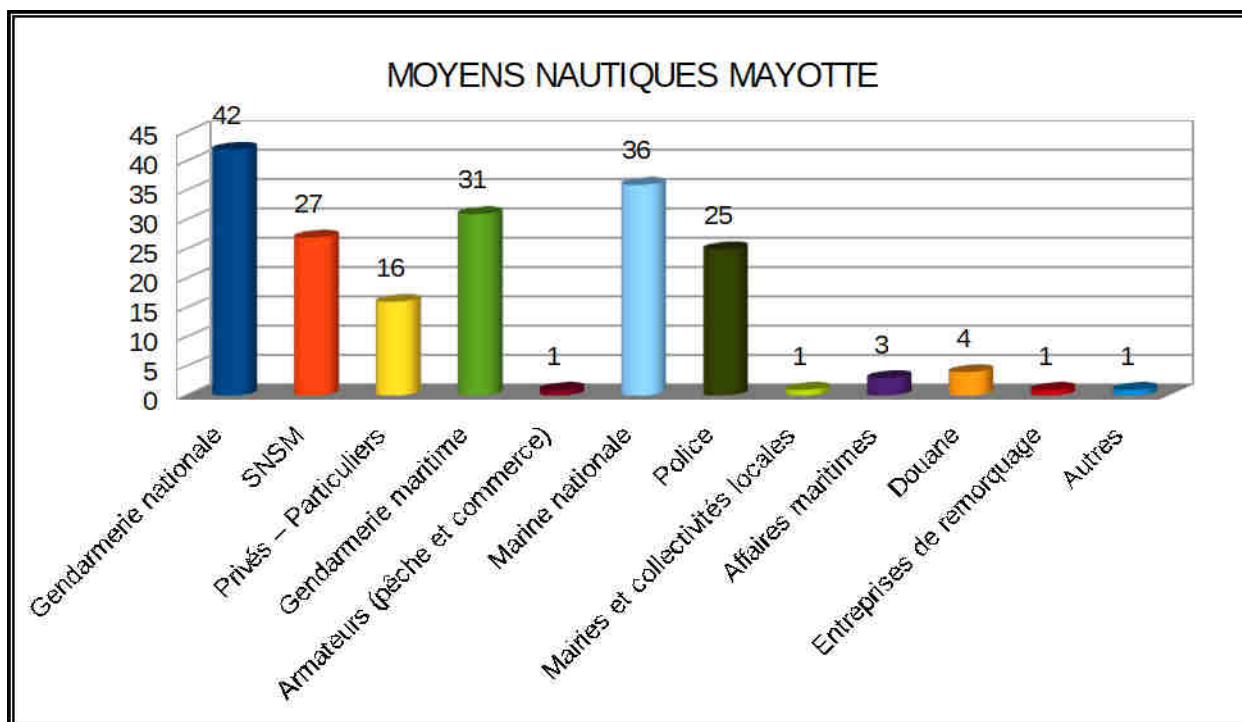


## 2.7 Moyens d'intervention engagés

L'organisation SECMAR de Mayotte a coordonné l'action de moyens nautiques, aériens et terrestres relevant des différents ministères, collectivités locales et d'armateurs ou moyens privés. 404 moyens ont été mis en œuvre pour une durée totale de 678h10min.

### 2.7.1. Moyens nautiques

**188 moyens nautiques** ont été engagés au cours de l'année 2017 pour une durée de 544h 07min.

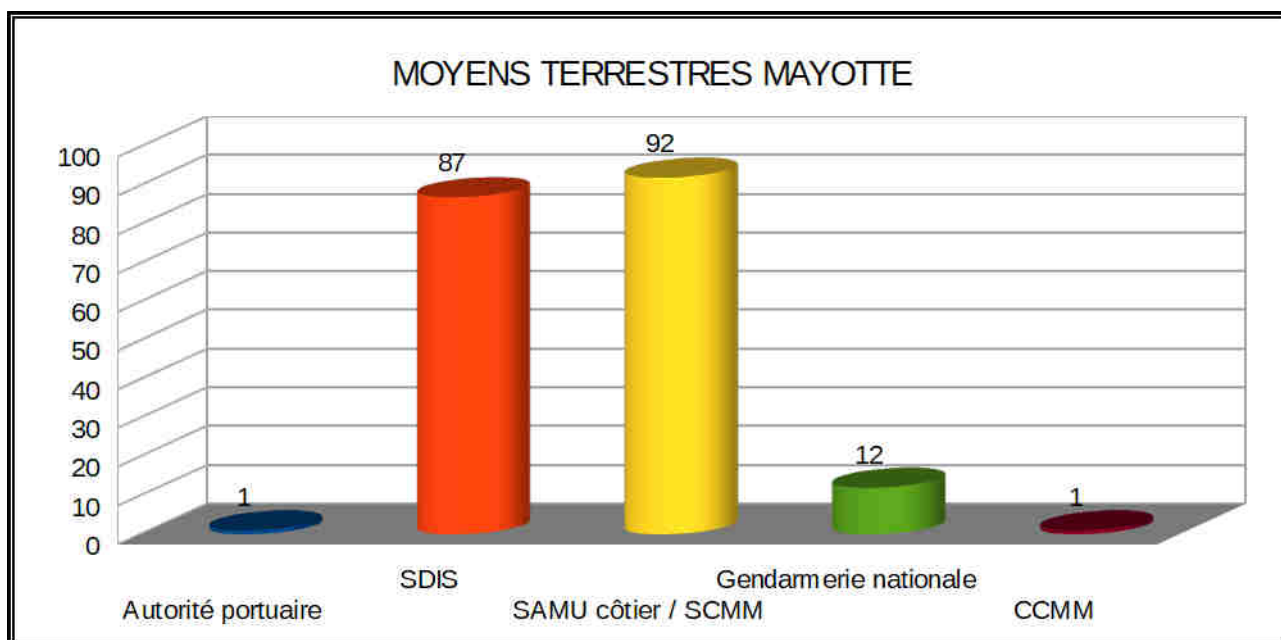


### 2.7.2. Moyens aériens

L'hélicoptère de la section aérienne de la gendarmerie nationale a effectué 23 missions au profit de l'organisation SECMAR de Mayotte. Il a été sollicité pour une durée de 23h58 min.

### 2.7.3. Moyens terrestres

**193 moyens terrestres** ont été sollicités pour une durée totale de plus de 110h05min. Les sapeurs pompiers et le SAMU assurent la grande majorité des interventions à terre (conférences médicales et transport par VSAV des migrants malades ou blessés).



## 2.8 Faits marquants

**2017 - SAR - 007** : le dimanche 1er janvier 2017 à 8h30, heure locale, le CODIS de Mayotte relaie au PC SECMAR l'appel un témoin à terre signalant la disparition d'un ami parti nager depuis plus de 30 minutes, depuis la plage de Zidakani à Mayotte. Plusieurs moyens sont aussitôt engagés pour mener une opération de recherche et de sauvetage, dont un VSAV, une ambulance, une patrouille terrestre de gendarmerie, l'hélicoptère "CF" et le navire "M'DJABAR" de la gendarmerie, ainsi que l'embarcation semi-rigide "HAKARA" de la station SNSM de Mayotte. La victime inconsciente est localisée à 4 mètres du bord par l'hélicoptère "CF". La victime, prise en charge par les secours à terre, est déclarée décédée. Les moyens de sauvetage reçoivent alors liberté de manoeuvre pour faire retour à leur base.

**Bilan : 1 personne décédée.**

**2017 - SAR - 170** : le vendredi 10 mars, un témoin en mer signale via la station SNSM de Mayotte, une inquiétude sur un nageur, parti en palmes masque et tuba, dans le secteur Est de l'îlot BANDRELE sans nouvelle depuis 10 minutes. Après l'engagement du semi-rigide SNS 976-1 "HAKARA", un mayday-relay fut diffusé. Un proche de la victime signale avoir localisé le nageur à 12 mètres de fond inanimé et avec l'impossibilité de le remonter. Le semi-rigide de la gendarmerie nationale "MDJABBAR" ainsi que deux plongeurs bouteilles sont engagés. Le support de plongée "NYAMBA" au mouillage sur zone signale avoir récupéré la victime, un massage cardiaque est en cours par un médecin et deux infirmières présentes à bord. Le SAMU 976 effectue une régulation médicale et préconise l'envoi d'une équipe du SMUR sur zone pour la prise en charge de la victime. Le semi-rigide "HAKARA" appareille avec à son bord l'équipe du SMUR. La prise en charge de la victime par l'équipe médicale est effectué à 15h22 mais la victime est déclarée décédée trente minutes plus tard puis embarquée sur le "M'DJABBAR". Le "M'DJABBAR" et l' "HAKARA" font route vers MAMOUDZOU

**Bilan : 1 personne décédée.**

**2017 – MAS - 556** (SRR Madagascar) : mercredi 30 août, le CMS de Mayotte informe avoir été contacté par la capitainerie de Mutsamudu à Anjouan, aux Comores, au sujet d'une inquiétude concernant le navire comorien « BABOU SALAMA » ayant quitté le port de Mahajanga, à Madagascar, le 28 août en matinée à destination de Mutsamudu, avec 27 personnes à bord (14 membres d'équipage et 13 passagers). L'armateur du navire informe que le « BABOU SALAMA » s'est signalé en avarie moteur, le jour même à 05h00 locales, à une position indéterminée et demande assistance pour relocaliser et porter assistance au navire. Le JRCC Antananarivo est aussitôt informé pour enquête auprès de l'APMF à Mahajanga et l'information est diffusée aux navires transitant dans la zone, via le réseau SAFETYNET par le CROSS Réunion. À midi, le navire « CITADELLE », en transit entre Anjouan et Mayotte, informe l'organisation SECMAR de Mayotte avoir reçu un message radio du « BABOU SALAMA » et un écho radar est détecté par le PC AEM dans l'Ouest de la pointe de Bouéni, pour environ 24 milles nautiques des côtes de Mayotte. L'hélicoptère de la gendarmerie de Mayotte, aussitôt mis en alerte, décolle. Une fois sur zone, il confirme la présence du navire « BABOU SALAMA », naviguant à vitesse réduite et dont le capitaine ne demande aucune assistance, malgré l'appareillage du navire « SAFARI NDJEMA » du port de Mutsamudu pour se rendre à son contact. Ce dernier se trouvant en zone de responsabilité de Madagascar, la coordination de l'opération est transférée au JRCC Antananarivo.

**Bilan : 27 personnes et 1 navire de commerce retrouvés après recherche.**



**Navire « BABOU SALAMA » photographié par l'hélicoptère de la SAG**

**2017 - SAR - 616** : vendredi 22 septembre, une inquiétude sur la barque de pêche « MAVOUNA » avec 1 personne à bord est signalée par la famille au PC SECMAR. Le « MAVOUNA » a quitté DZAOUZDI la veille pour une partie de pêche au Nord-Est de l'île. Après la prise de coordination par le PC SECMAR, l'hélicoptère de la section aérienne de la gendarmerie « CF » ainsi que la vedette des affaires maritimes « FOUNDI » sont engagés pour effectuer des recherches. Le CROSS RÉUNION diffuse un message Safetynet toutes les 6 heures dans la zone pour alerter tous les navires de commerces. A 20h28, le Cross Réunion reprend la coordination de l'opération. Différents navires sont contactés par le Cross Réunion via Inmarsat C pour leur demander d'effectuer une veille attentive. Les navires CITADELLE, UNITY SPIRIT et JAG PRANAV accusent réception à la demande de veille attentive. Le 26 septembre, les autorités comoriennes signalent que le « MAVOUNA » a été retrouvé par des pêcheurs de Wella Hamahamet (Grande Comore) avec la personne à bord saine et sauve.

**Bilan : 1 personne retrouvée et 1 barque de pêche remorquée**

---

**2017 – SAR - 707** : dimanche 29 octobre, le CORG 976 relaye une inquiétude sur une barque de pêche signalée par la famille en panne moteur depuis le 28 octobre à 13h00 entre Mayotte et Anjouan. Le Cross Réunion diffuse un message Safetynet pour alerter tous les navires sur zone. Un dispositif de recherche est mis en place par le PC SECMAR MAYOTTE comprenant l'hélicoptère de la SAG « CF », la vedette des affaires maritimes « LE FOUNDI » et le semi-rigide de la PAF « MAKINI ». Les recherches sont infructueuses. Deux vols sont effectués le 30 octobre par « CF » dont le résultat des investigations est infructueux. Le 31 octobre, il est décidé la suspension des recherches par moyens dirigés faute d'éléments nouveaux. Le message Safetynet est maintenu jusqu'au 4 novembre 2017.

**Bilan : 2 personnes disparues 1 navire perdu.**

---

**2017 – SAR – 718** : mercredi 1 novembre, le CORG relaie l'appel d'un plaisancier en mer signalant le chavirement d'un navire de migrants dans le nord de l'îlot M'TSAMBORO pour environ 8 milles. Un message « Mayday relay » est diffusé sur VHF. L'hélicoptère de la SAG « CF » et le navire anti-pollution de la marine nationale « ESA » sont engagés pour l'opération de sauvetage. Le semi-rigide de la gendarmerie nationale « M'DJABBAR » est également engagé pour l'opération. A 14h08, le plaisancier signale avoir récupéré 12 personnes mais qu'il reste encore d'autres migrants à l'eau. « CF » signale avoir un visuel sur l'embarcation retournée avec à proximité 5 corps inertes. Le « M'DJABBAR » arrive sur zone et effectue le transbordement des 12 rescapés à son bord. Il signale que 6 personnes sont manquantes. L'« ESA » signale avoir récupéré 3 corps. La vedette de Gendarmerie Maritime « VERDON » est engagée pour effectuer le remorquage du kwassa-kwassa. Le « M'DJABBAR » quitte la zone et fait route vers Dzaoudzi pour débarquement des naufragés. « CF » quitte la zone pour ravitaillement puis redécalle pour relocaliser les personnes manquantes. « M'DJABBAR » signale la fin du débarquement des naufragés à Dzaoudzi. « CF » signale la fin des recherches et un retour à sa base. « VERDON » informe le début du remorquage du kwassa et l'arrivée du convoi à quai en fin de soirée.

**Bilan : 12 personnes secourues, 3 disparues, 3 décédées et 1 navire remorqué.**

---

**2017 - SAR - 766** : mardi 21 novembre, le CODIS relaie un appel d'un membre de la famille signalant un plaisancier pêcheur tombé à l'eau depuis minuit. La vedette de gendarmerie maritime « ODET » est engagée et un MAYDAY RELAY est diffusé à la VHF. L'« ODET » appareille et

l'hélicoptère « CF » de la SAG décolle. La personne est retrouvée décédée, information confirmée par une patrouille de gendarmerie présente sur les lieux. Liberté de manoeuvre est donnée à tous les moyens engagés dans l'opération.

**Bilan : 1 personne décédée et 1 navire retrouvé après recherche.**

**2017 - SAR – 839** : lundi 25 décembre, le CMS de Mayotte rapporte une inquiétude concernant le boutre BABOU SALAMA, faisant la liaison Madagascar/Comores. D'après les informations communiquées par le directeur du port de Mutsamudu, le BABOU SALAMA aurait quitté Mahajunga (Madagascar) le vendredi 22 décembre en soirée, pour Mutsamudu (Anjouan/Comores) où il était attendu pour le 24 décembre au soir. Le navire n'a pas donné de nouvelle depuis le 22 décembre. Le CROSS Réunion fait diffuser un EGC via SafetyNet ; le JRCC Antananarivo et le JRSC Comores, co-coordonnent l'opération. Après la réception d'informations contradictoires de la part du centre national opérationnel maritime comorien, l'armateur nous confirme que le navire avec ses 15 membres d'équipage et 27 passagers est toujours en dérive. Après réception d'un appel téléphonique relayant la possible présence d'un navire à la dérive au large de Mayotte, l'hélicoptère de la SAG 976 identifie le BABOU SALAMA à 10h00 locales, qui confirme ne pas demander assistance et faire route par ses propres moyens vers Mutsamudu.

**Bilan : 42 personnes et 1 navire tirés d'affaire par leurs propres moyens.**

### **3 Conclusion**

L'activité de recherche et de sauvetage maritimes reste en 2017 soutenue pour les équipes de quart du CROSS Réunion et pour le CMS de Mayotte.

A La Réunion, les activités de loisirs nautiques en général impliquent une fréquentation importante de la bande littorale et engendrent des comportements parfois à risques. Les opérations dans la SRR française du Sud de l'océan Indien (hors eaux territoriales) sont toujours complexes à coordonner en raison de leur éloignement et des capacités limitées d'intervention maritime et aérienne. Les opérations à proximité des zones de pêches australes des terres australes et antarctiques françaises bénéficient toutefois du concours des médecins des bases françaises de Kerguelen et de Crozet et peuvent amener le CROSS à dérouter les navires de commerce ou de pêche navigant à proximité. Les opérations impliquant les flottes asiatiques de pêche professionnelle demandent une vigilance particulière en raison du peu de maîtrise de la langue anglaise des capitaines de ces navires de pêches. Une sensibilisation et un rappel de vigilance sont effectués régulièrement par le CROSS par voie médiatique (télévision ou presse écrite).

A Mayotte, l'organisation SECMAR est désormais pleinement reconnue par les usagers de la mer. La majorité des opérations de coordination a concerné, encore cette année, des opérations de recherches ou d'assistance médicale sur les navires transportant des migrants. D'autres opérations plus complexes et liées au passage à proximité des côtes françaises de Mayotte, de navires de type boutres ou cargos sous-norme, en provenance de Madagascar ou de l'Union des Comores, se traduisent par des opérations longues et nécessitant une coopération avec le CROSS et les MRCC / JRCC voisins. Le travail effectué par les officiers marinières mis pour emploi sur des périodes de 3 à 4 mois au PC AEM de la base navale de Mayotte pour seconder les CMS, est largement apprécié par les différentes autorités. Le CROSS Réunion devrait au cours du second semestre 2018 pouvoir coordonner l'ensemble des opérations de recherche et de sauvetage maritimes de Mayotte.

## II. SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME (SURNAV)

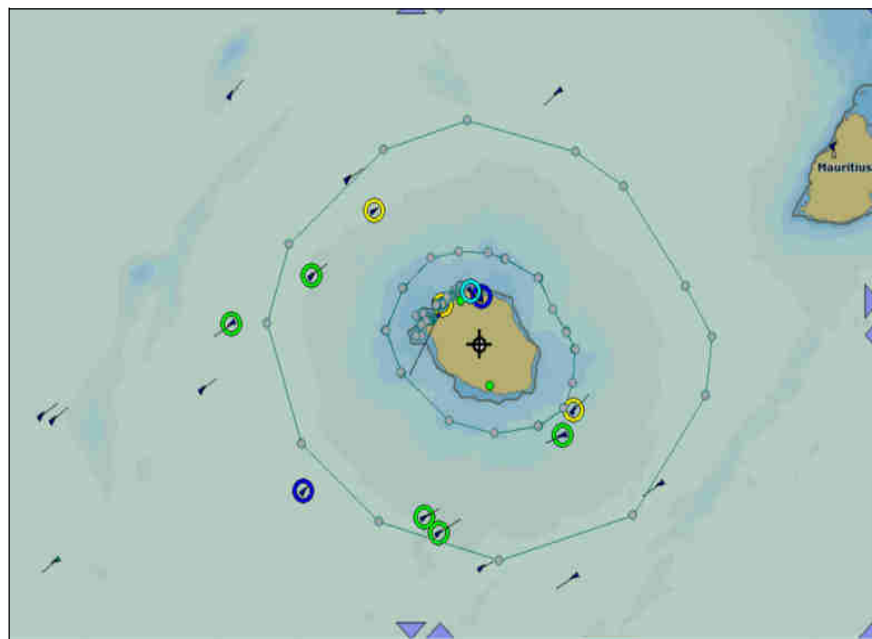
Le CROSS Réunion est déclaré auprès de l'organisation maritime internationale (OMI) en qualité de centre de surveillance de la navigation maritime dans sa zone de responsabilité. Cette mission a pour objectif :

- D'assurer la sécurité des personnes embarquées et des navires ;
- De protéger l'environnement marin et le littoral ;
- De garantir le respect des règles de la circulation maritime ;
- De prévenir les accidents en mer.

Pour réaliser ces objectifs, la cellule SURNAV, surveillance de la navigation, a pour mission de décliner et d'appliquer les procédures nationales en la matière, de maintenir la documentation à jour, de s'assurer que le centre puisse répondre à sa mission de service d'assistance maritime. Le CROSS Ru n'assure pas strictement la fonction de service de trafic maritime. Néanmoins il effectue un suivi des navires aux abords de La Réunion et des ZEE Françaises de la zone Sud océan Indien afin d'éviter tout risque d'échouement et de vérifier le respect des distances réglementaires par rapport au rivage des navires transportant des marchandises dangereuses.

L'arrêté du préfet DDGAEM N°828 du 16/04/2004 fixe le principe de la notification auprès du CROSS Réunion de toute avarie ou situation particulière : incident, pollution, avarie impliquant un navire de commerce de jauge supérieure à 300 UMS présent à l'intérieur de l'une des ZEE françaises du sud de l'océan indien. Il précise également l'obligation pour ces navires de signaler au CROSS leur entrée dans les eaux territoriales (12 milles) avec un préavis de 6 heures dès lors qu'ils transportent des marchandises dangereuses.

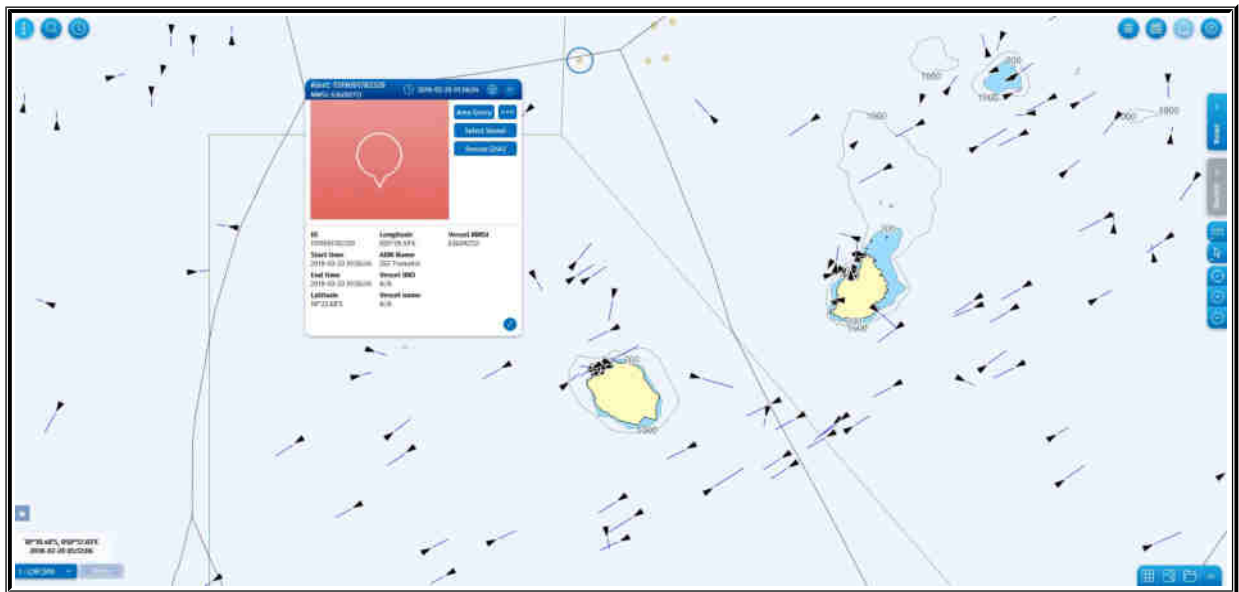
Afin de surveiller les approches immédiates de La Réunion, un système de réception et de traitement de données AIS (Automatic Identification System) a été mis en place en 2007 à l'aide de 2 stations terrestres. L'AIS permet de recevoir en continu les informations des navires de commerce (supérieurs à 300 UMS) équipés de ce système, jusqu'à une distance moyenne d'environ 50 milles autour de La Réunion. Il est à noter que le volume du trafic maritime est en forte augmentation au large de la Réunion : en moyenne, 12 000 pistes AIS sont collectées annuellement sur les stations AIS du CROSS Réunion.



## Interface AIS GAD exploité par le CROSS Réunion

Depuis le mois d'avril 2016, le CROSS Réunion a expérimenté puis assuré une surveillance de la navigation dans les ZEE françaises du canal du Mozambique par le biais du module ABM de l'EMSA (Agence européenne de sécurité maritime). La zone est composée de 5 ZEE avec du Sud au Nord : l'île Europa, les terres émergées de Bassas da India, l'île de Juan de Nova, les îles Glorieuses et enfin Tromelin pour une surface totale de 429 000 Km<sup>2</sup>. Ce module de l'interface « SEG » exploité par le CROSS Réunion permet de générer des alertes pour attirer l'attention de l'opérateur sur une situation anormale.

Pour rappel, le CROSS Réunion ne dispose pas de cellule de surveillance de la navigation dédiée permettant d'effectuer une veille permanente H24. Cet outil permet de palier ce manque et renforce la surveillance de la navigation dans une zone où les flux maritimes sont importants.



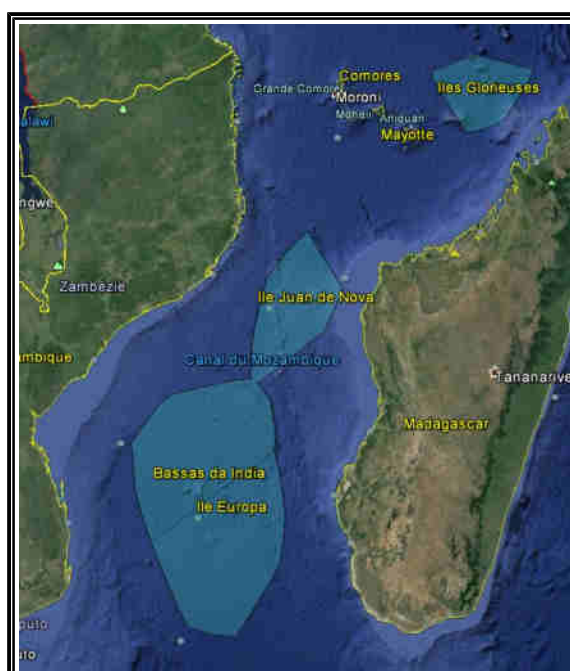
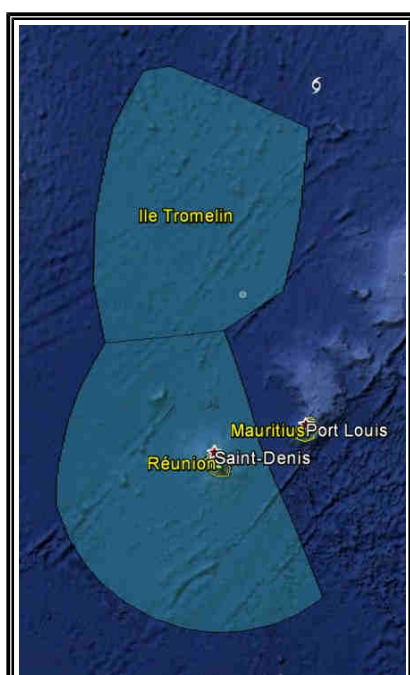
## Interface SEG de l'EMSA et son module ABM exploité par le CROSS Réunion

### 1. Zone de compétence

Le CROSS Réunion est chargé de la surveillance de la navigation dans la partie de sa zone de compétence SAR (SRR) et plus particulièrement à l'approche des côtes françaises avant l'entrée des navires dans les eaux territoriales ou avant leur appareillage. Il en est de même pour les ZEE françaises du Sud de l'océan Indien, qu'elles soient situées à l'intérieur ou à l'extérieur de la SRR.

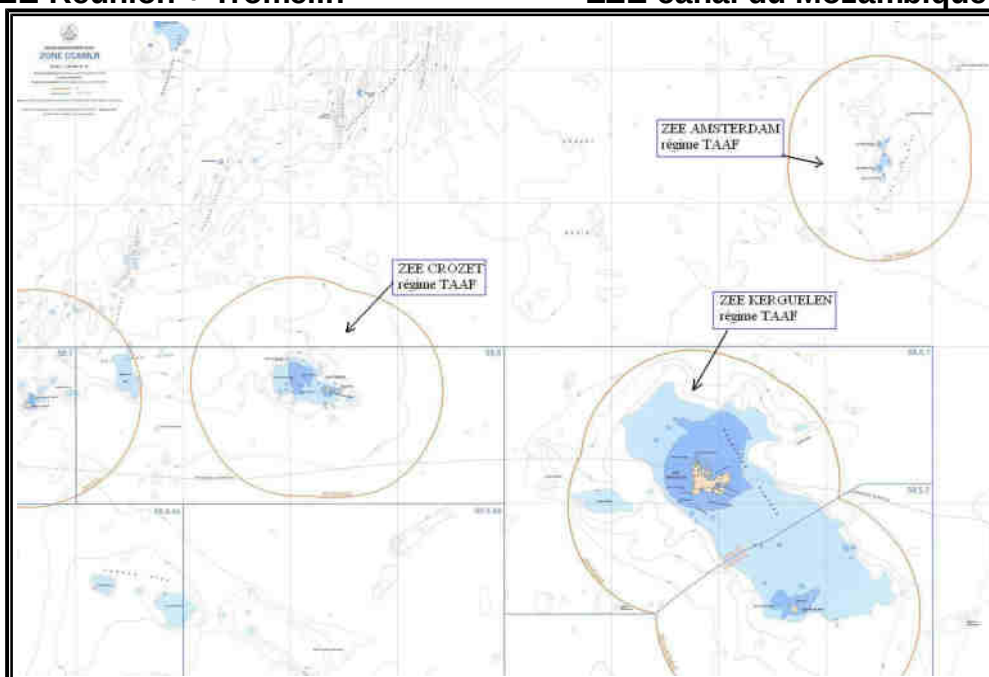


La SRR de La Réunion représentée ci-dessus en hachurée s'étend de l'île de La Réunion jusqu'aux zones économiques exclusives des îles Crozet et Kerguelen en Antarctique. Elle représente une surface totale de 5,6 millions de km<sup>2</sup>.



## ZEE Réunion + Tromelin

## ZEE canal du Mozambique



## ZEE de l'Antarctique

Les missions de surveillance de la navigation s'exercent également au sein des zones économiques exclusives françaises du Sud de l'océan Indien qui s'étendent sur une surface totale d'environ 2,5 millions de km<sup>2</sup>.

## **2. Surveillance et suivi du trafic maritime commercial**

Le CROSS Réunion recueille et exploite les informations relatives au trafic maritime commercial des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 UMS. Il exploite notamment les informations utiles relatives aux conditions de navigation, aux navires et aux marchandises transportées, afin de disposer d'une connaissance aussi complète que possible de la circulation maritime commerciale. Le CROSS Réunion n'est pas doté de censeur primaire (radar). Il n'assure donc pas la fonction de service dit de « Trafic Maritime Côtier » (STM).

La mission de surveillance et suivi de la navigation au sein du CROSS Réunion s'exerce de la manière suivante :

- Suivi de la navigation aux abords de l'île de La Réunion :
  - Recueil des informations AIS et interrogation systématique, bien que non obligatoire, de tous les navires transitant dans la zone des 50 milles nautiques autour de la Réunion, engendrant la saisie d'une fiche de type MOUVINF sur l'application TRAFIC 2000
  - Veiller au respect de la réglementation SURNAV conformément à l'arrêté du préfet DGAEM N°828 du 16/04/2004 et à la saisie des informations requises au titre de ces comptes-rendus obligatoires
  - Détecter toute situation anormale afin de prévenir tout risque de collision, d'échouement ou de pollution

- Surveillance de la navigation dans la SRR et les ZEE françaises :
  - Surveillance via les différents censeurs et bases de données à disposition
  - Surveillance permanente des ZEE du canal du Mozambique via l'outil SEG par le biais d'un écran dédié présent en salle opération afin de prévenir tout risque d'échouement
- Informations des autorités et organismes

Durant l'année 2017, **9 658 fiches navires TRAFIC 2000** ont été renseignées, soit en moyenne 26 fiches par jour (*En 2016, 7351 fiches ont été renseignées*). Ces informations recueillies et saisies dans la base de données TRAFIC 2000 résultent de l'interrogation volontaire dans la zone des 50 milles nautiques autour de La Réunion mais également de la totalité des comptes-rendus obligatoires et volontaires effectués par les navires (messages SURNAV).

Parmi ces 9 658 fiches navires saisies, 7870 résultent de l'interrogation volontaire des navires dans la zone des 50 milles (messages MOUVINF) autour de La Réunion et le reste des comptes-rendus obligatoires (messages SURNAV) en application de l'arrêté préfectoral. L'analyse des chiffres résultants des différentes messages MOUVINF permet de mettre en existence les principaux flux commerciaux aux abords de La Réunion.

L'analyse de ces données montre que les principaux axes commerciaux se situent au Sud de la Réunion dans le sens Nord-Est et Sud-Ouest.

Près de 27 % des navires interrogés sont à destination de l'Asie et plus largement de l'Extrême-Orient et près de 5 % vers l'Inde pour le "rail" en direction du Nord-Est. Pour le transit vers le Sud-Ouest, 20 % des navires interrogés sont à destination de l'Afrique du Sud et 30 % vers la région de l'Atlantique (Europe, Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud et États-Unis).

Parmi ces 30 %, la quasi totalité des navires sont à destination de l'Amérique du Sud (21 %) et de l'Afrique de l'Ouest (6 %).

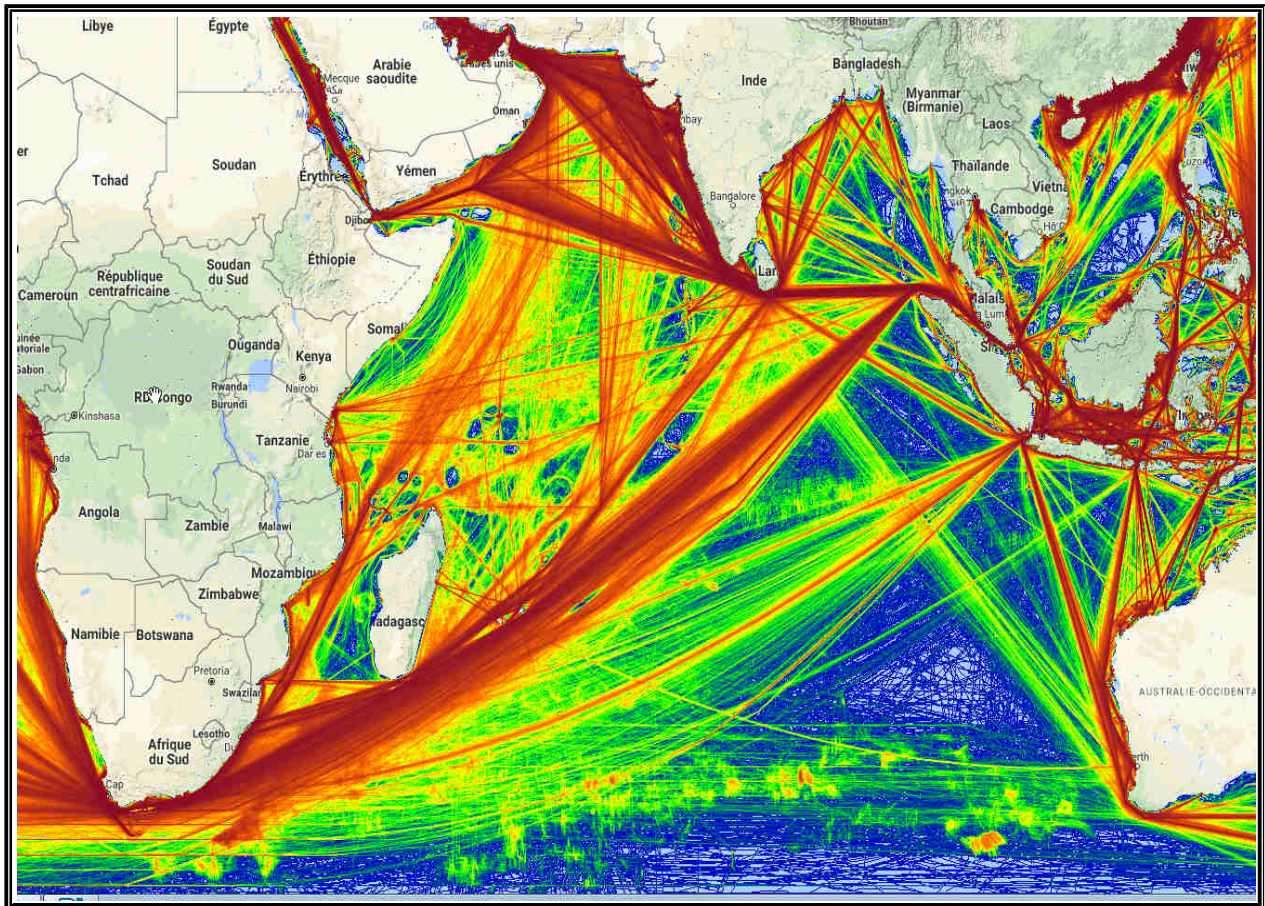
Enfin, le transit à destination des îles de l'océan Indien (La Réunion, Maurice, Madagascar et Mayotte) ne représente que 13 % du trafic global.









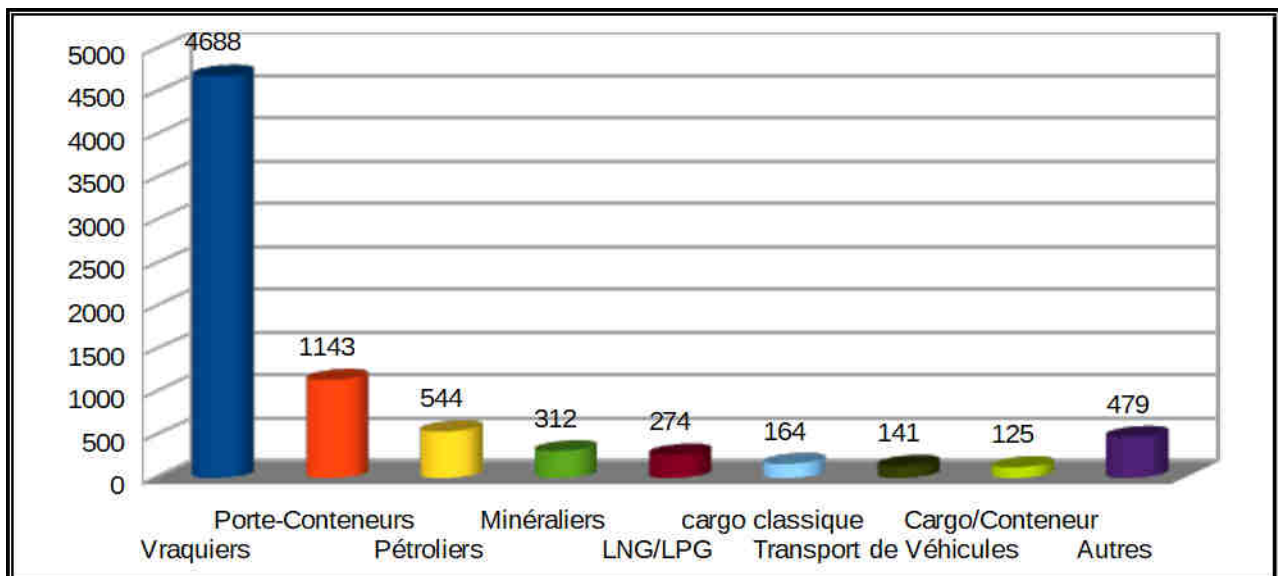


**Représentation des flux de navigation commerciale dans l'océan Indien  
(Source : Marine Traffic)**

Il convient de noter que 5 % du total des fiches saisies sont renseignées avec un port de destination 'inconnu' et ne sont donc pas exploitables dans les statistiques reportées ci après.

## 2.1. Catégories de navires recensés

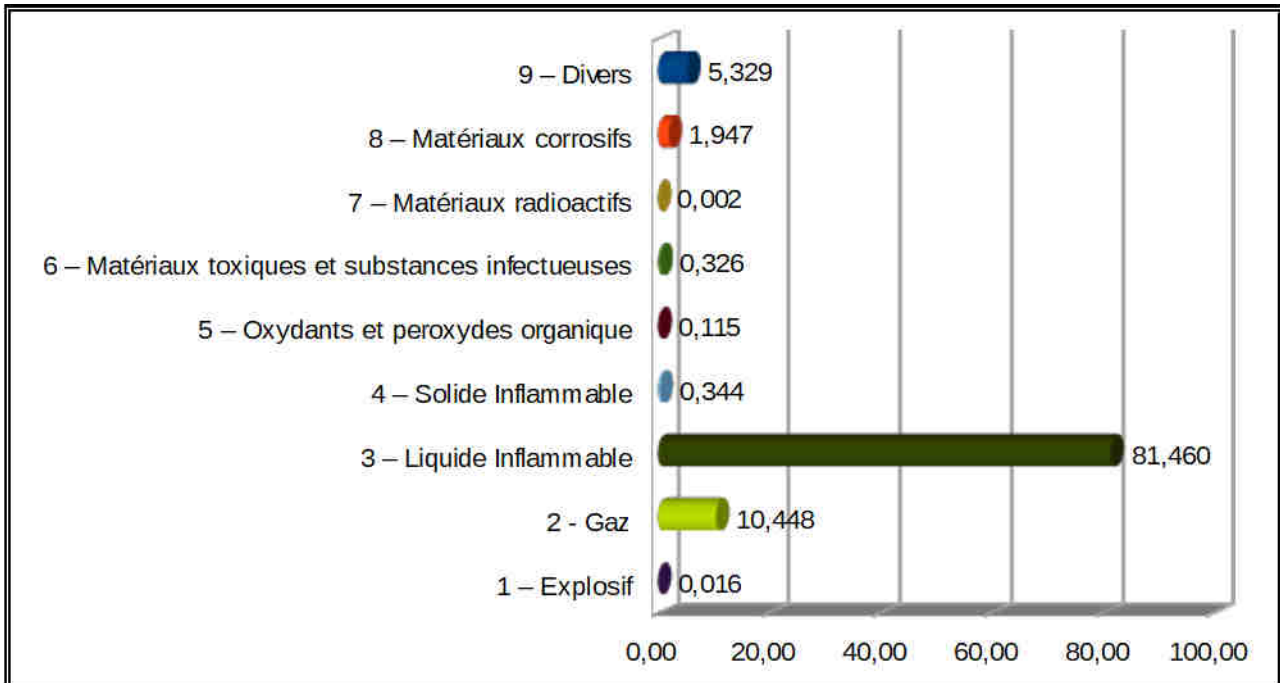
Près de 12,3 % des navires transitant aux abords de la Réunion transportent exclusivement des matières dangereuses : produits pétroliers, produits chimiques, gaz liquéfié, etc. 73,8 % du trafic est représenté par des navires de type vraquiers et porte-conteneurs.



## 2.2. Catégories de matières dangereuses

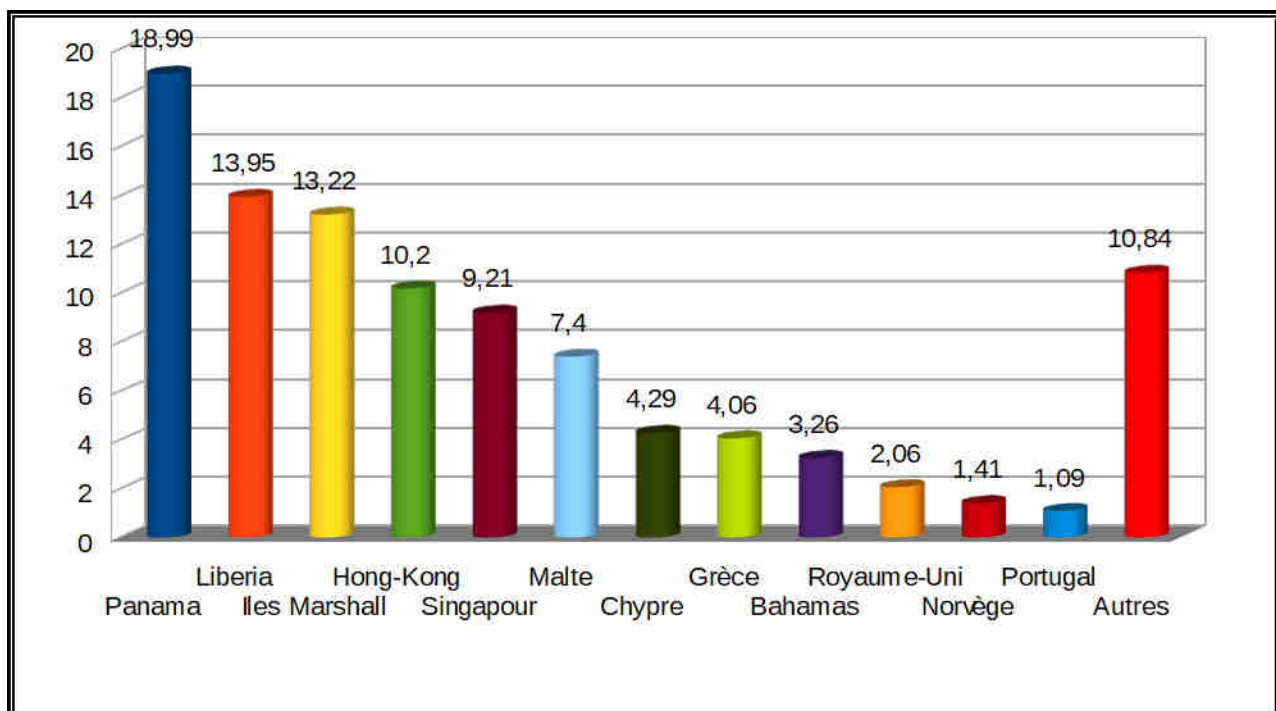
En 2017, près de **56,3 millions de tonnes de marchandises dangereuses et/ou polluantes** ont été déclarées au CROSS et ont transité aux abords La Réunion.

Les matières dangereuses se répartissent de la manière suivante (en pourcentage) :



## 2.3. Catégories de pavillons

Sur la totalité des pistes interrogées, les pavillons les plus fréquents sont le Panama (18,99 %), le Liberia (13,95 %), les îles Marshall (13,22%) et Hong-kong (10,2%). Le détail est le suivant :



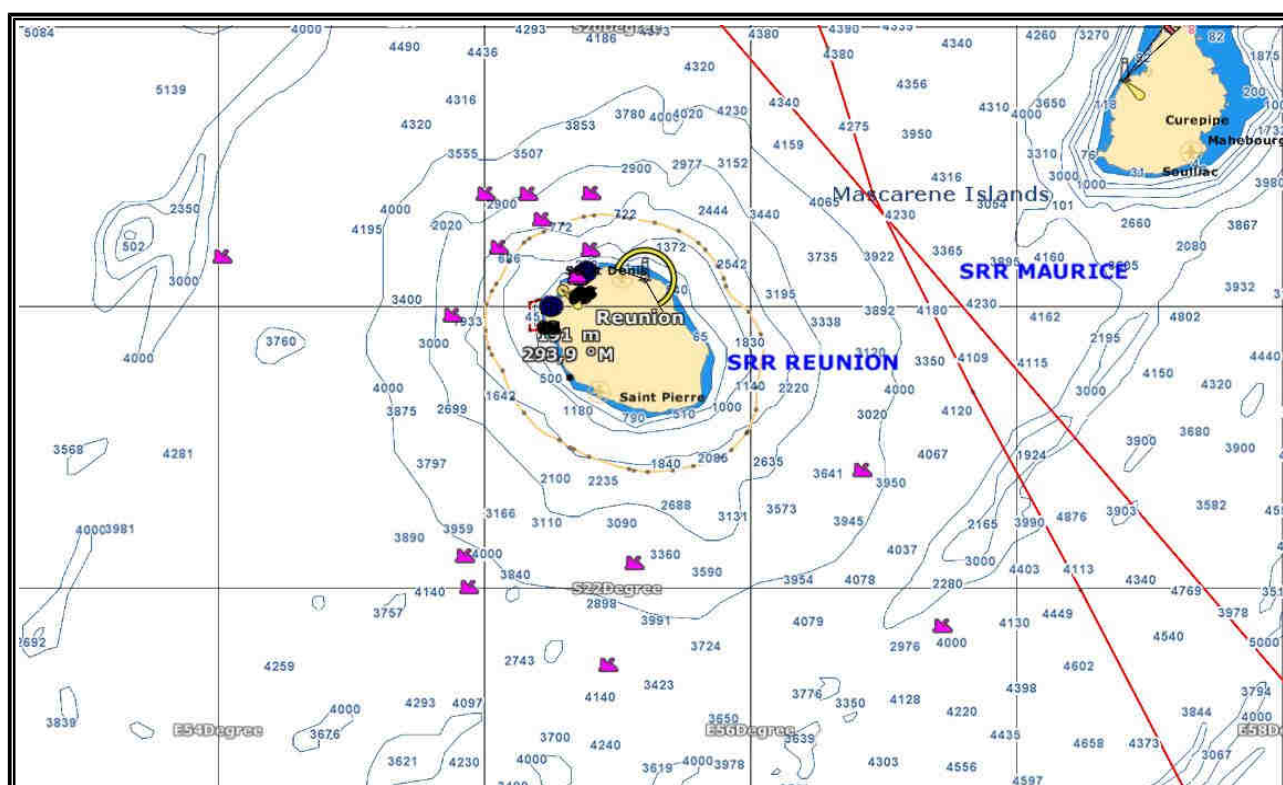
La majorité (plus de 90 %) des pavillons recensés sont considérés comme pavillons à risque 'faible' par le Mémorandum d'entente du Paris MoU.

### 3. Détection et suivi des navires en avarie

Le CROSS Réunion est en charge de la relation navire-terre au niveau de la SRR (zone de responsabilité) du fait notamment, de la reconnaissance par les navires du CROSS RU comme point de contact : désignation au plan international en qualité de centre de sauvetage (Maritime Rescue Coordination Center /MRCC) et de centre d'assistance maritime (Maritime Assistance Service/MAS).

En 2016, le bilan d'activité relatif à la fonction MAS recouvre **34 opérations d'assistance aux navires de commerce**. Les 34 navires (25 aux abords de La Réunion, 2 en ZEE de Juan de Nova, 1 en ZEE Bassas da India, 3 en ZEE Tromelin, 1 en ZEE Mayotte, 1 en ZEE Crozet et 1 en ZEE Europa) en avarie ou en maintenance, ont fait l'objet d'un message de compte-rendu SITREP CIRC via l'application Trafic 2000. Sur l'ensemble de ces navires, 12 étaient en avarie ou en maintenance dans les cinquante milles des côtes de La Réunion (cf carte infra).

Dans la majorité des cas, les événements signalés sont des avaries mécaniques (ou de maintenance non programmée) sur le moteur principal de propulsion ou sur le circuit de combustible. La durée des réparations est généralement inférieure à 4 heures, ce qui n'engendre pas de mesures complémentaires du CROSS, si ce n'est la surveillance attentive de la dérive du navire ainsi que les trajectoires des autres navires à proximité.



***Situation des navires de commerce en avarie aux abords de La Réunion***

Type d'incident	Navires de commerce
Avarie système propulsion	25
Avarie appareil à gouverner	1
Avarie électrique	1
Incendie	/
Panne de carburant	/
Autres	7
Voie d'eau	/
<b>TOTAL</b>	<b>34</b>

#### **4. Autorisations de mouillage**

Conformément à l'arrêté N°1280 du 15 juillet 2015, le CROSS Réunion est en charge de la gestion des mouillages pour tous les navires. Les unités concernées sont principalement des navires de commerce qui sont en attente d'escale au grand port maritime de la Réunion (GPMDLR).

En 2017, le **CROSS a accordé 57 autorisations de mouillage** aux abords immédiats de la Réunion. Ces navires de commerce sont en attente sur deux zones de mouillage pour une durée inférieure à 72 heures. 54 mouillages ont été accordés en baie de La Possession contre 3 en baie de Saint-Paul. Le nombre plus important de mouillages en baie de La Possession s'explique par le fait de la proximité du GPMDLR et donc la présence des différents moyens portuaires d'assistance en cas d'avarie. Il s'explique également par une météo qui y est généralement plus clémente. Cependant, les postes de mouillage en baie de Saint-Paul peuvent être intéressants pour un mouillage à une distance plus importante de la côte (plus ou moins 3 milles nautiques) lorsque le navire présente une longueur importante.

Il est à noter que ces navires doivent mouiller sur des fonds inférieurs à 100 mètres, ce qui génère des positions de mouillage proches du rivage à environ 0,7 mille nautique du trait de côte (1,2 km), ce qui oblige à une grande vigilance sur l'évolution des conditions météorologiques et de houle afin d'éviter tout risque de dérive des navires au mouillage vers le rivage.

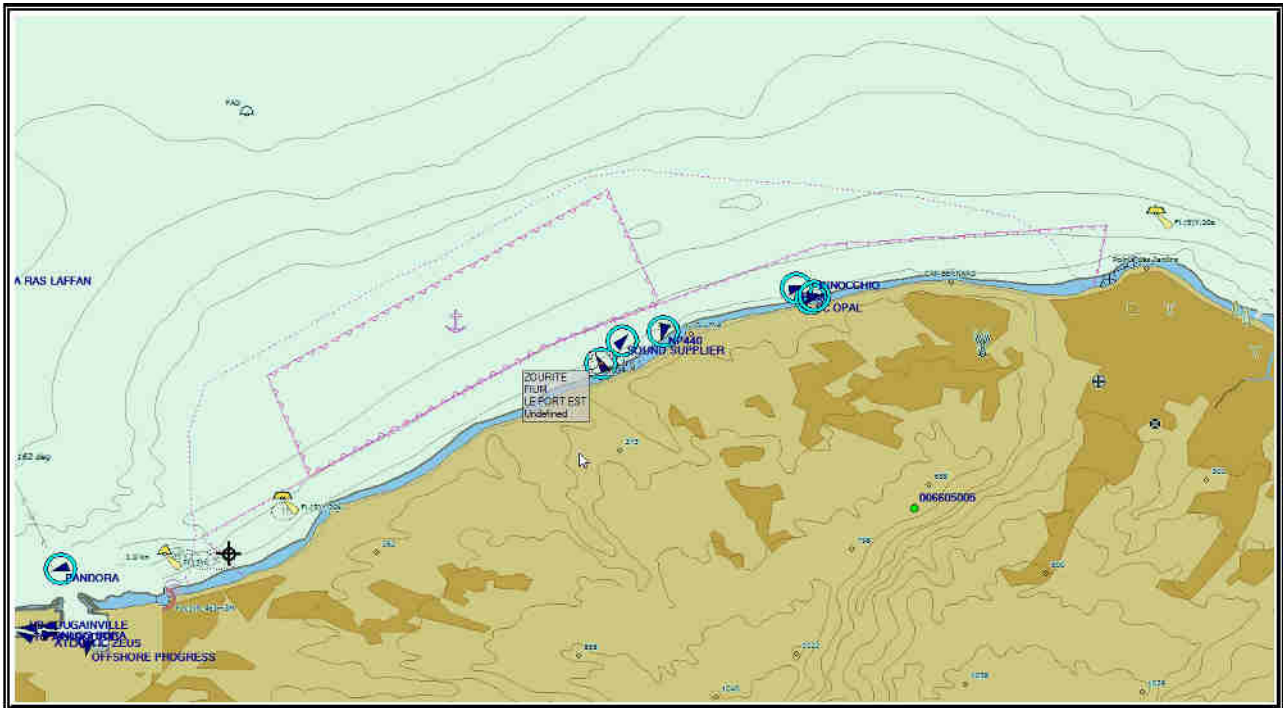
L'impossibilité d'appareillage du cargo FINESSE le 9 mars 2015 au mouillage en baie de Saint-Paul, à la suite vraisemblablement d'opérations de maintenance du moteur principal à bord, a conduit à une modification de l'arrêté préfectoral autorisant ces mouillages. En effet, les navires au mouillage ont désormais une « notice » d'une heure pour appareiller afin d'interdire au mouillage toute opération de maintenance lourde à bord.

#### **5. Les travaux de la nouvelle route du littoral à la Réunion (NRL)**

Le projet de Nouvelle Route du Littoral (NRL) constitue un projet d'infrastructure majeur pour la Réunion dont une partie de l'ouvrage sera constituée d'un important viaduc implanté en mer. Il se situe entre les échangeurs de Saint-Denis (RN1/RN6) et de La Possession (RN1/RD41). Les ouvrages maritimes qui composent ce chantier sont un viaduc principal (Saint-Denis – Grande Chaloupe) d'une longueur de 5 409 m et d'une largeur de 29 m, un second viaduc (Grande Chaloupe) d'une longueur de 240 m et une digue insubmersible, en blocs acropodes d'une longueur cumulée de 6 700 m et d'une largeur de 34 m.

La construction d'ouvrages en mer ou sur le rivage nécessite une réglementation spécifique. Le CROSS a été désigné 'GUICHET UNIQUE' et est donc en charge de veiller à la bonne application de la réglementation :

- Réglementation du plan d'eau pendant la durée des travaux afin d'encadrer les conditions d'accès au site et d'assurer une information ad hoc auprès des navigateurs et usagers de la zone. L'équipement en AIS de l'ensemble des navires professionnels participant au chantier permet de suivre en permanence leurs mouvements dans la zone.
- Réglementation sur la partie « travaux en mer » afin de mettre en place une procédure pour suivre le déroulement de l'ensemble des chantiers en mer : mise en place provisoire d'un régime de signalement des opérations relatives aux recherches, prospections et travaux sous-marins dans les eaux intérieures et en mer territoriale au large des côtes de la Réunion pendant le chantier de la nouvelle route du littoral.
- Enfin le soutage en mer est réglementé afin d'autoriser, de manière temporaire, les transferts de combustible entre les barges et le navire ravitailleur.



**Situation des unités travaillant sur le chantier du viaduc de la NRL**

## **6. Faits marquants**

- Depuis août 2016, le CROSS Réunion a effectué un suivi des navires de plaisance en provenance de l'île Maurice et de l'île Rodrigues pour le compte de la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DAAF) dans le cadre de l'épidémie de fièvre aphteuse en cours. Le port Ouest est le point d'entrée unique pour les navires de plaisance faisant escale à l'île de la Réunion et en provenance de l'île Maurice. Ces navires sont autorisés à rentrer uniquement de jour et en heures ouvrables. Au total, 77 navires de plaisance ont été signalés en approche des côtes de La Réunion auprès de la douane et de la DAAF au cours de l'année 2017. Les navires de plaisance détectés via le système AIS du CROSS (en l'absence de sémaphore et de radar) ou par l'interception de communications VHF. Tous sont contrôlés dès leur arrivée au port par une patrouille terrestre de la douane. A partir de fin octobre 2017, la problématique de l'épidémie de peste pulmonaire à Madagascar a amené à renforcer la surveillance de tous les navires à destination de Madagascar et donc la mise en place de procédure dès le signalement de suspicion de cas de peste pulmonaire. 6 navires ont été suivis dans le cadre de cette surveillance pour la fin de l'année 2017
- Le mercredi 4 octobre 2017 à 19h57 locales, le navire de commerce « UBC CHILE » en sortie du port de Longoni à Mayotte, signale une avarie machine au niveau des passes de Mtsamboro et donc à proximité de la barrière de corail. L'organisation SECMAR de Mayotte prend aussitôt la coordination de l'opération. Très rapidement le remorqueur « BAMBO » de la société Boluda est engagé ainsi que la pilotine « MANTA » pour porter assistance au navire. A 20h45, la pilotine est au contact du navire et effectue des essais de remorquage pour réduire la dérive de celui-ci. Puis à 21h30, le remorqueur « BAMBO » arrive sur zone et passe la remorque. L'action conjuguée de ces deux moyens a permis d'éviter de justesse l'échouement de ce navire de commerce à 1,8 mille nautique de la barrière de corail de Mayotte. Le convoi s'est ensuite dirigé vers une zone de mouillage à proximité du port de commerce de Longoni.



La mission de surveillance de la navigation exercée par le CROSS Réunion nécessite une vigilance permanente des équipes de quart (H24). L'évolution de la circulation maritime oblige le CROSS à faire preuve de la plus grande attention afin d'anticiper toute situation à risque dans les approches maritimes de La Réunion ainsi que dans les ZEE des îles éparses et des terres australes.

Le CROSS, par sa connaissance du trafic maritime et par l'exercice de la fonction MAS (Service d'assistance maritime), demeure le point de contact de tout navire en difficulté ou ayant besoin d'une assistance en navigation dans la zone SRR ou dans les ZEE françaises. À défaut de structure clairement identifiée et faute de moyen spécifique, le CROSS assure également le point de contact en SRR Madagascar.

## III. SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARINES (SURPOL)

### 1. Synthèse de l'activité

Le CROSS RÉUNION est en charge de recueillir toute information concernant les pollutions en mer pour en informer les autorités responsables de la lutte tant en mer que sur le littoral. Le CROSS est également chargé de coordonner les interventions de recherche et de constater des infractions en matière de pollution marine afin de transmettre l'ensemble des éléments nécessaires au procureur de la République, compétent pour engager des poursuites.

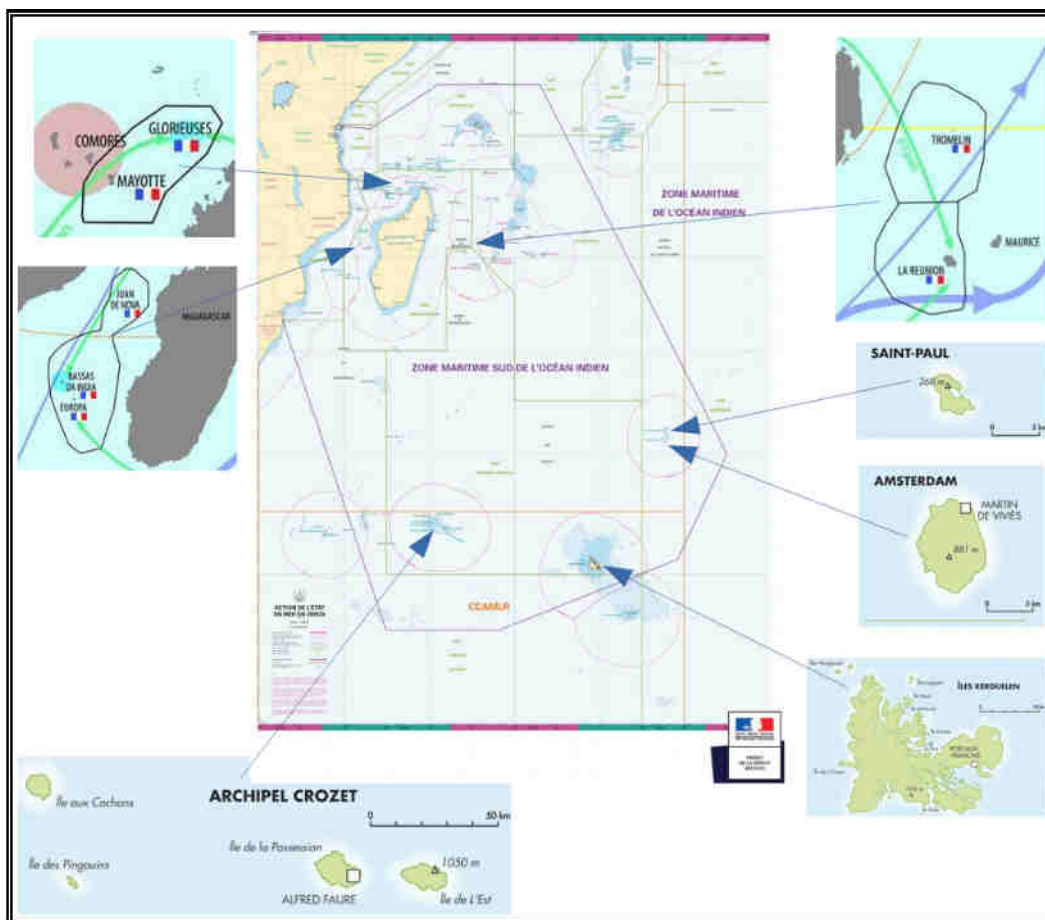
En 2017, **27 pollutions ont été reportées au Cross Réunion** :

- **18 en zone** de responsabilité de La Réunion/Mayotte
- 9 en zone de responsabilité étrangère (**Maurice / Madagascar / Comores/Mozambique**)

Sur les 27 signalements de pollutions, 25 ont fait l'objet d'un POLREP dans Traffic 2000.

#### 1.1 Zone de compétence du CROSS Réunion et zone d'intérêt particulier

Le CROSS Réunion est chargé de la surveillance des pollutions marines dans les eaux territoriales de La Réunion et la ZEE associée, ainsi que dans les ZEE françaises du sud de l'océan Indien. Le CROSS Réunion n'est pas compétent pour surveiller les pollutions à l'intérieur des limites administratives des ports, dans les eaux des ZEE étrangères et pour lutter contre les pollutions.



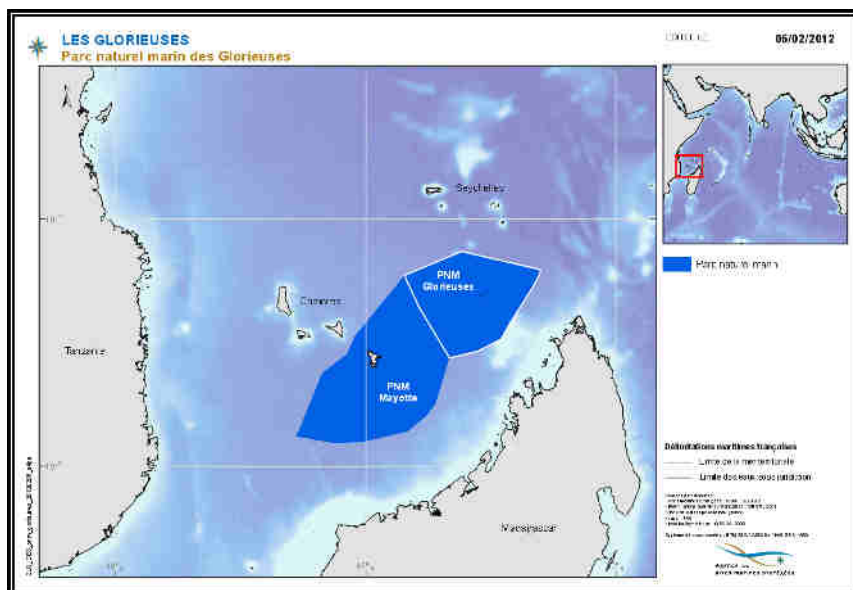
## La réserve naturelle marine de La Réunion

L'île de La Réunion est bordée sur sa côte ouest par des récifs coralliens. Cette réserve créée en 2007 s'étend sur 40 km de côtes du Cap La Houssaye à Saint-Paul, à la Roche aux oiseaux à l'Etang Salé. La réserve a une surface de 35 km<sup>2</sup> et s'articule autour de trois types de zones : périmètre général, protection renforcée (45 %) et protection intégrale (5 %).



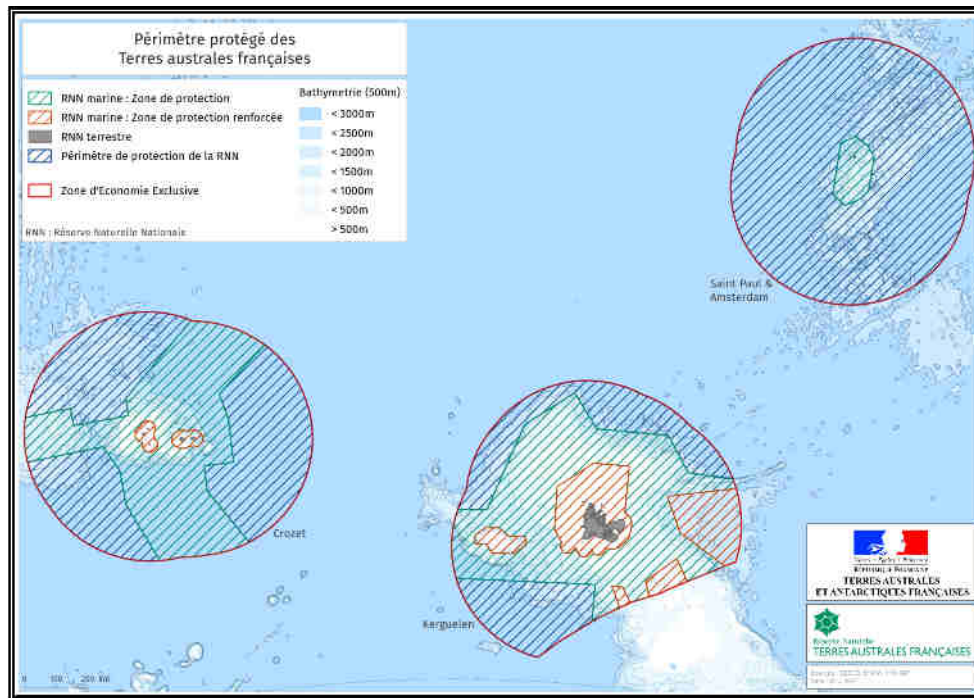
## Les parcs naturels marins des Glorieuses et de Mayotte

Les parcs naturels marins des Glorieuses et de Mayotte accueillent un récif précieux de 17 km de long et d'une superficie de 165 km<sup>2</sup>. Il sert de zone refuge à de nombreuses espèces menacées : tortues marines, mammifères marins, requins et raies, oiseaux marins. Situé dans le canal du Mozambique, le parc naturel marin de Mayotte est un des hauts lieux de la biodiversité mondiale, il couvre l'ensemble de la zone économique exclusive (68 381 km<sup>2</sup>).

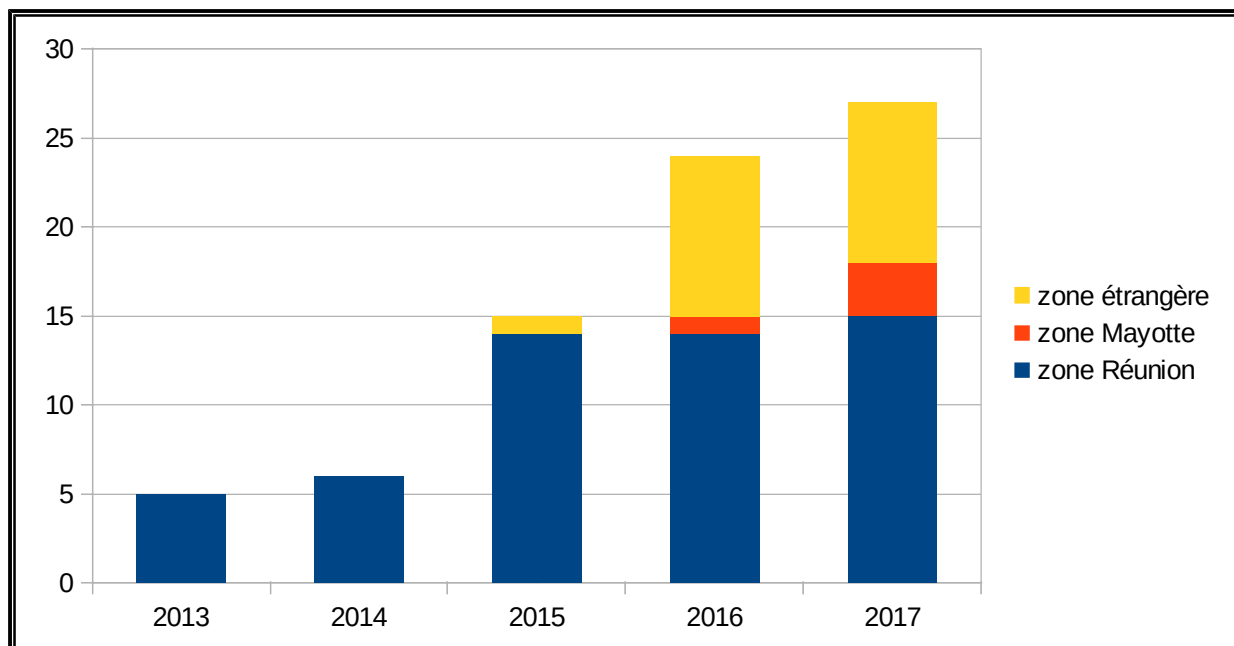


## Le périmètre protégé des terres australes françaises

La réserve terrestre rassemble l'ensemble des archipels Crozet, Kerguelen, Amsterdam et Saint-Paul pour une superficie de plus de 700 000 hectares. La partie marine couvre, quant à elle, 1 570 000 hectares ce qui porte la superficie totale de la réserve à plus de 2 200 000 hectares. C'est de loin la plus grande réserve naturelle de France. Le principal objectif de cette réserve est la mise en protection et la gestion des espaces naturels en vue du maintien de la diversité biologique globale des Terres australes.

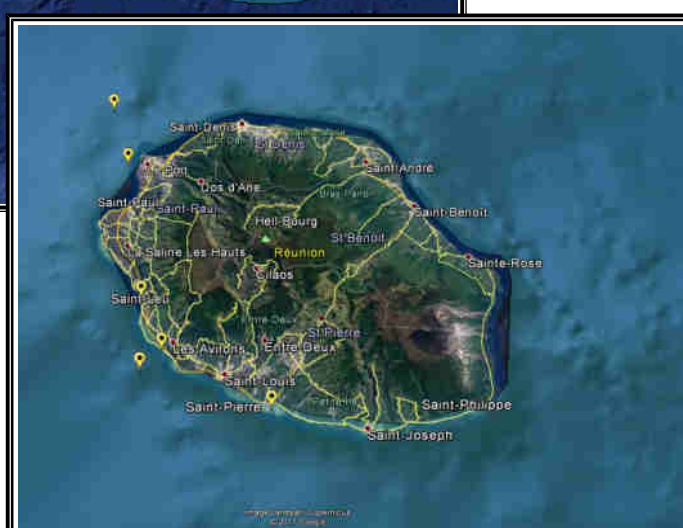
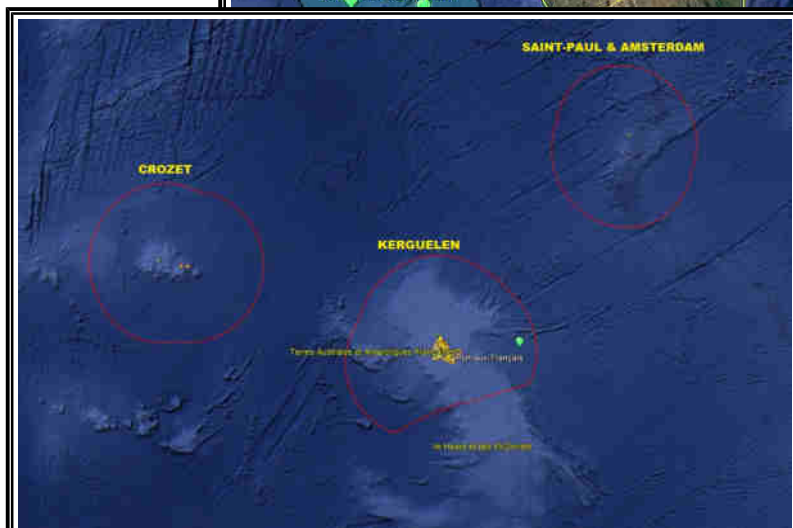
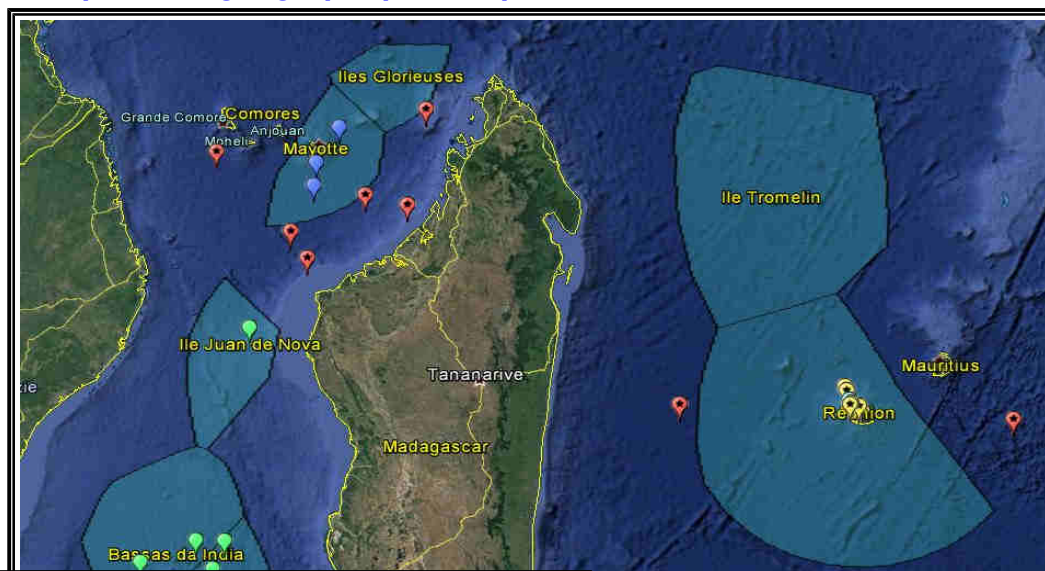


## 1.2 Historique des événements de pollutions en zone maritime sud de l'océan Indien

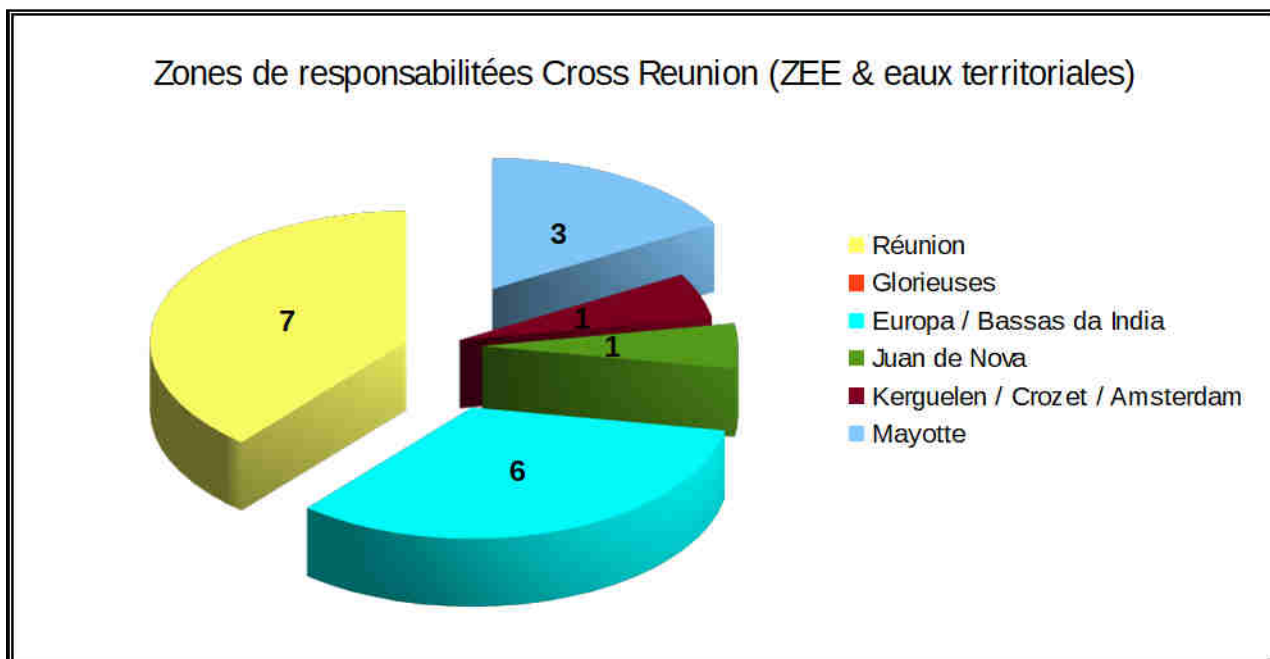


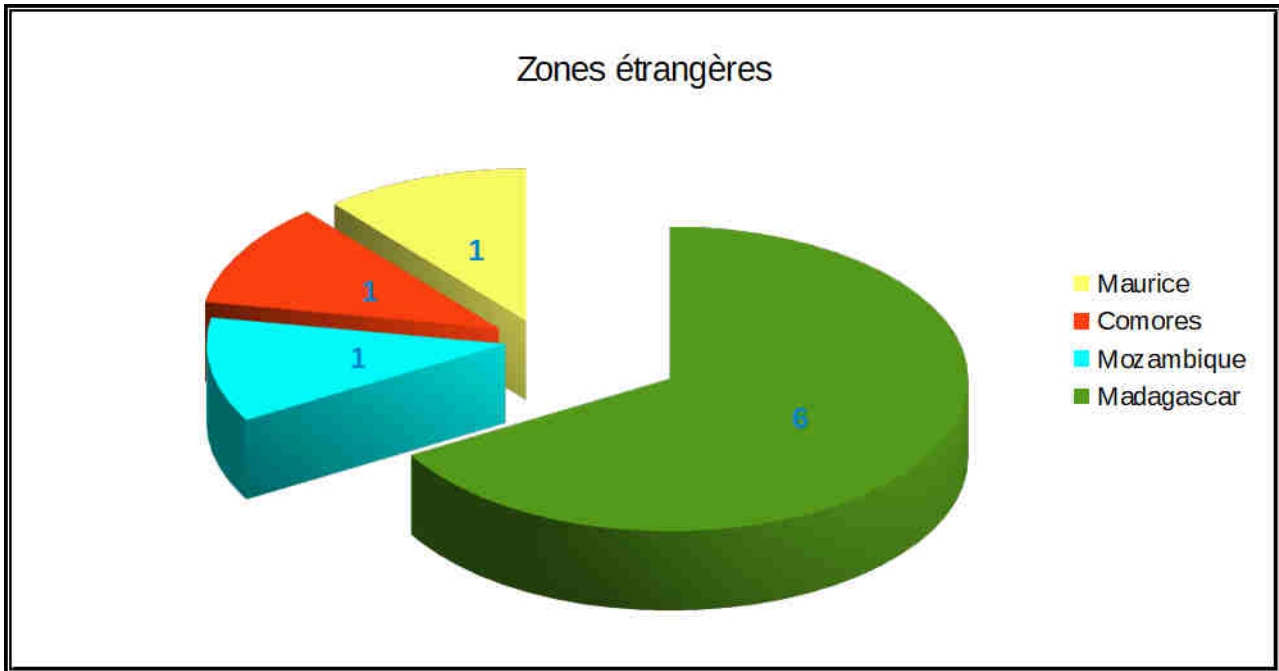
Cette augmentation des observations depuis 2016 est liée à la fourniture de clichés satellite fournis par l'EMSA (agence européenne de sécurité maritime) qui couvrent désormais une zone importante. Cependant, la réalité de ces pollutions ne peut être vérifiée en l'absence de moyens nautiques ou aériens mobilisables. Pour 2017, aucune de ces détections n'a pu être corrélée avec un navire de commerce en transit.

### 1.3 Répartition géographique des pollutions

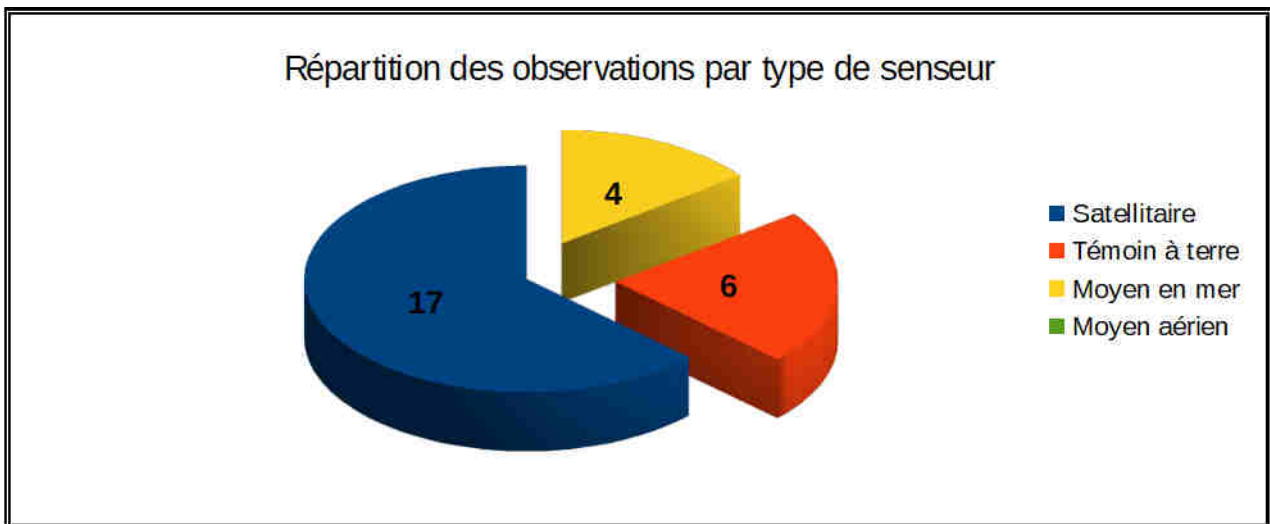


- Détections dans les eaux territoriales de La Réunion
- Détections dans les ZEE FR
- Détections en ZEE Mayotte
- Détections dans les ZEE étrangères





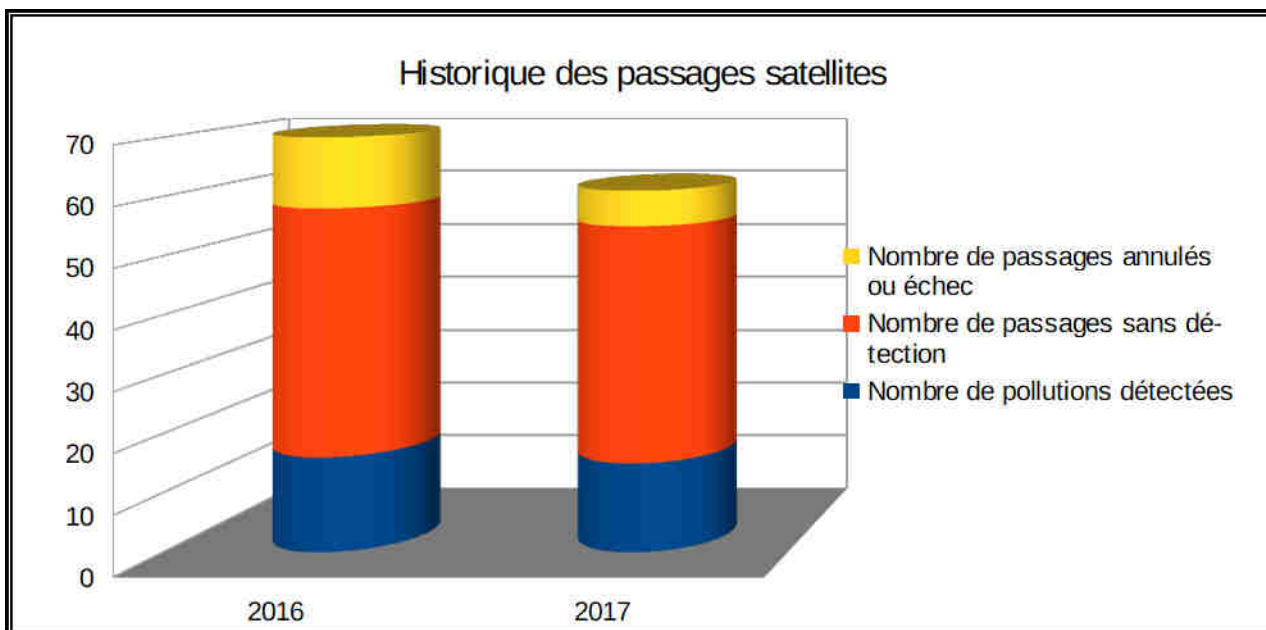
#### 1.4 Origine des signalements



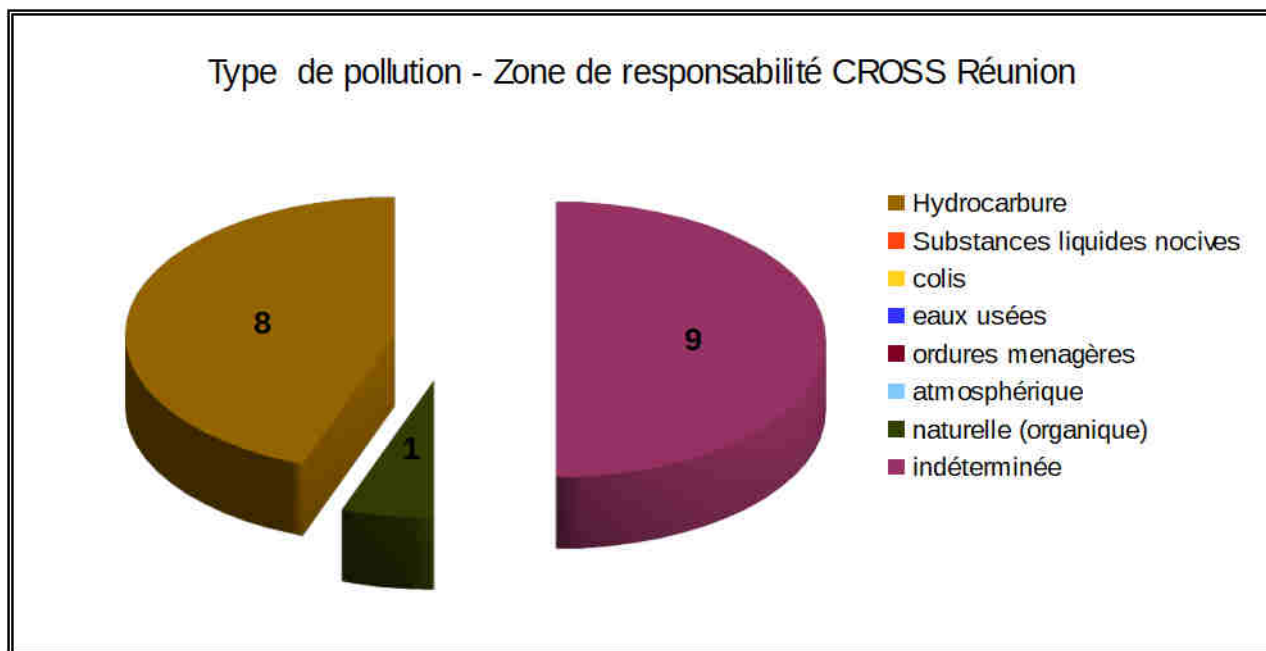
Les détections satellitaires constituent la première source de détection de possible pollution. Depuis le mois d'avril 2015, le programme CLEANSEANET de l'agence européenne de sécurité maritime permet au CROSS Réunion de bénéficier d'une surveillance satellitaire de la ZEE Réunion et des îles éparses. Le CROSS reçoit mensuellement 5 à 6 acquisitions d'images satellites de type radar.

En 2017, 61 passages ont été programmés, le bilan est le suivant :

- **17 passages** ont fait l'objet d'un signalement d'une possible pollution au CROSS Réunion. ;
- 6 passages annulés ou défectueux en raison d'une anomalie du satellite ;
- 40 passages sans aucune détection



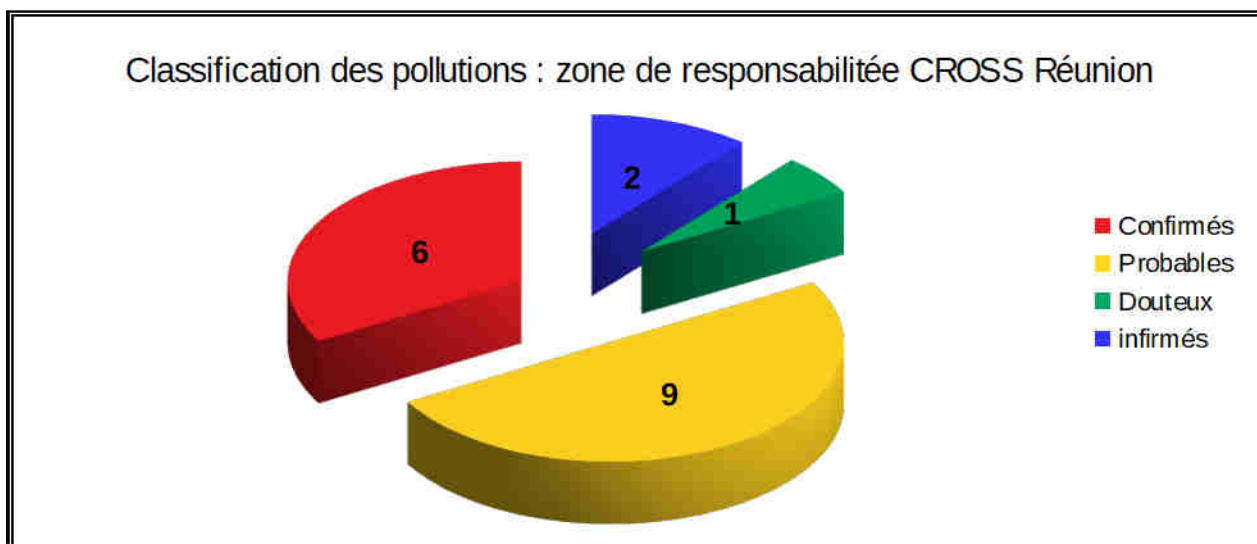
### 1.5 Types de pollutions observées



### 1.6 Classifications des pollutions

Après le constat d'une pollution, celle-ci est classifiée dans une de ces quatre catégories :

- **Confirmé** : si le constat de la pollution a été effectué par un agent habilité,
- **Infirmé** : si le constat de la pollution a été effectué par un tiers (y compris moyens satellites) et infirmé par un agent habilité,
- **Probable** : si le constat de la pollution a été effectué par un tiers (y compris moyens satellites) et n'a pas pu être vérifié par un agent habilité,
- **Douteux** : si le constat de la pollution a été effectué par un tiers, dont l'analyse du témoignage ne permet pas de croire en la présence d'une pollution.



### 1.7 Faits marquants

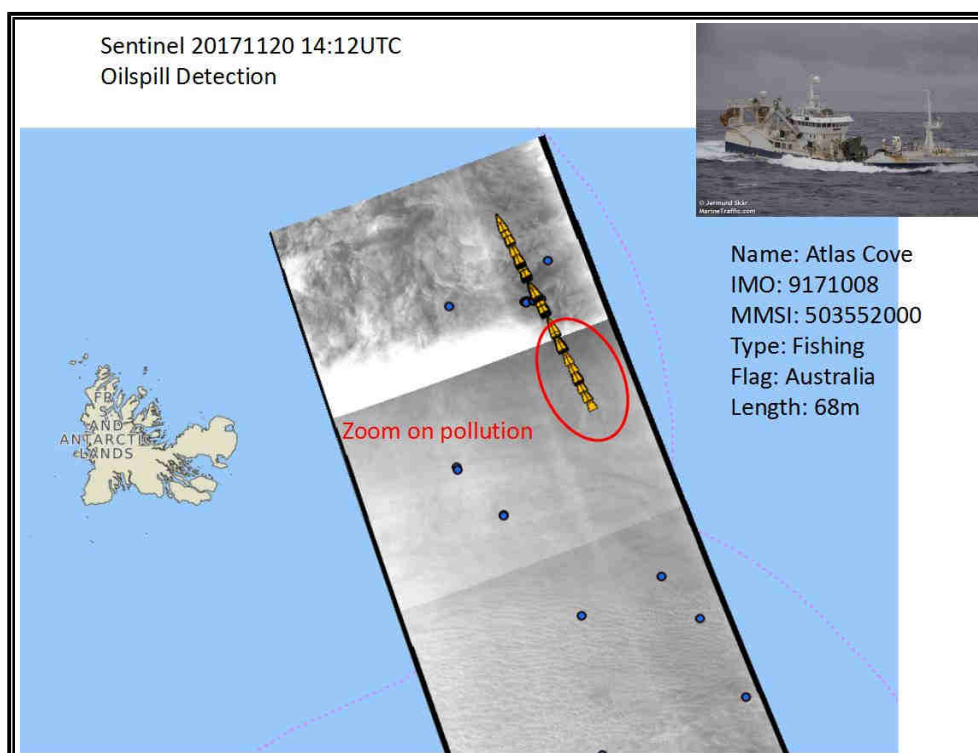
– Le 5 février, le navire de pêche AUSTRAL se trouvant en ZEE mauricienne signale que le vraquier coréen « HYUNDAI ATLAS » rejette de son pont principal une quantité importante de liquide de nature indéterminée. Son prochain port d'escale devant être Richards Bay, les autorités sud-africaines ont été prévenues de son arrivée en vue d'un contrôle par l'État du port. Par la suite, le navire a pu être interrogés par téléphone satellite. Celui-ci informe qu'il a alors vidangé ses eaux de ballast, en conformité avec la nouvelle législation internationale relative aux eaux de ballast.



– Le 23 mai, le CODIS 974 signale une intervention en cours pour un feu de navire dans le port de Saint-Leu. L'explosion d'un navire serait à l'origine de l'incendie qui s'est propagé à trois autres navires. Il en résulte une pollution par hydrocarbure léger échappé des navires calcinés, ainsi que par une émulsion de mousse et d'eau de mer et des débris provenant des épaves. Le maître du port demande le concours du Grand Port Maritime de La Réunion pour la mise en place d'un barrage absorbant. La pollution est alors restreinte aux limites du port de plaisance de Saint-Leu.



– Le 27 novembre, CLS VIGISAT signale la détection d'une probable pollution en ZEE Kerguelen par le navire de pêche « ATLAS COVE ». La détection a eu lieu le 20 novembre et dévoile une pollution probable de 90 km de long. Après interrogation du navire par les autorités australiennes, celui-ci signale avoir effectué un nettoyage de ses cuves contenant des déchets de poissons gras (légine). Il est à préciser que la pollution se trouvait dans le périmètre de la zone de protection renforcée de la réserve naturelle marine de Kerguelen, zone dans laquelle tout rejet est interdit en application du décret N°2016-1700 du 12 décembre 2016. Un message de rappel à la réglementation a été adressé à l'armateur qui s'est excusé.



## IV. SURVEILLANCE DES PÊCHES

### CONTEXTE

La France, pays riverain de l'océan Indien, possède avec la Réunion, Mayotte, les îles Éparses (Tromelin, Juan de Nova, Bassas Da India, Europa et Glorieuses) et les Terres Australes et Antarctiques françaises (Crozet, Kerguelen et Saint-Paul Amsterdam) une zone économique exclusive d'environ 2,6 millions de km<sup>2</sup>, soit le quart de l'ensemble des ZEE françaises. Cette zone maritime riche en ressources halieutiques bénéficie d'une attention toute particulière en matière de surveillance des pêches. Sur le plan réglementaire, les ZEE françaises de la zone sud océan Indien se présentent sous deux régimes distincts :

- **Les ZEE de l'île de La Réunion et de Mayotte** où s'appliquent la réglementation communautaire, nationale et régionale.
- **Les ZEE des Terres Australes et Antarctiques Françaises** (incluant les îles Éparses du canal du Mozambique) qui bénéficient d'une réglementation nationale spécifique (T.A.A.F.), hors du champ d'application du régime communautaire.

Le CROSS Réunion assure le contrôle opérationnel de la surveillance des pêches sous l'autorité du préfet de La Réunion et par délégation du directeur de la mer Sud océan Indien (DMSOI). Les directives de surveillance des pêches sont émises par le CROSS vers les différents moyens de surveillance de l'État. Elles prennent en compte le renseignement collecté et analysé par le service, les orientations formulées par le DMSOI et les contraintes des missions relevant des FAZSOI.

Les moyens de l'État déployés depuis La Réunion sont :

- **Marine nationale** : les frégates de surveillance NIVOSE et FLOREAL et le patrouilleur LE MALIN. Un avion de la marine nationale de type « FALCON 50 » a été déployé sur 2 périodes de l'année en appui des moyens nautiques. Les vols ainsi effectués ont permis le signalement de **11** situations anormales donnant lieu à des procédures de pêche et/ou défaut de permis de navigation sur des zones essentiellement TAAF. Le bâtiment multi-missions CHAMPLAIN et le patrouilleur austral ASTROLABE, mis en service au troisième trimestre 2017, renforcent désormais les moyens de contrôle déjà opérationnels.
- **Affaires maritimes** : le patrouilleur austral OSIRIS opère depuis décembre 2003 dans les ZEE des TAAF et depuis 2007 dans les îles Éparses.
- **Gendarmerie maritime** : la vedette LA VERDON a quitté La Réunion pour Mayotte courant juin pour laisser place à une brigade de surveillance littorale, opérationnelle depuis septembre.
- **Gendarmerie nationale (Brigade nautique côtière)** : la vedette CYMOTHOE opère principalement également dans la zone côtière de La Réunion.

### 1. Activités générales

Le service de surveillance des pêches assure les missions suivantes :

- 1) La coordination et le contrôle opérationnel des moyens de surveillance
- 2) Le suivi des flottilles de pêches par VMS (Vessel Monitoring System)
- 3) La recherche et l'analyse de renseignement sur l'activité de pêche illicite
- 4) L'exploitation du système de surveillance par radar – satellite (SENTINEL) pour les ZEE australes

- 5) La planification des missions de contrôle des pêches, préparation et briefing avec les patrouilleurs de la Marine nationale et des affaires maritimes
- 6) Le suivi des débarquements de légine par des navires tiers à La Réunion dans le cadre de la résolution 10.03 de la CCAMLR
- 7) Le suivi de la campagne thonière (campagne du Mozambique)
- 8) La participation de la France au plan régional de surveillance des pêches (PRSP) de la Commission de l'Océan Indien (COI)
- 9) La participation aux missions embarquées de contrôles de pêche
- 10) La coopération régionale entre les différents pays de la zone.
- 11) Le suivi AIS des navires de pêche et des navires collecteurs (« Reefers »)

La surveillance des pêches s'exerce sur l'ensemble des ZEE françaises, ainsi que dans les ZEE mitoyennes dans le cadre de la coopération mise en place par la COI. La fréquentation des eaux internationales est également sous haute attention des moyens de surveillance, dans le but d'apporter aux différentes ORGP un maximum de renseignements.

Les navires de pêche de plus de 12 mètres sont astreints à l'embarquement d'une balise VMS permettant leur suivi. Le CROSS Réunion assure le suivi VMS des flottilles de pêche qui évoluent dans le Sud de l'Océan Indien, indépendamment de la ZEE dans laquelle ils se trouvent pour les navires sous pavillon français et si des navires étrangers sont en transit en ZEE française via le VMS régional de la COI.

Ces informations sont prioritairement exploitées dans le cadre du contrôle des pêches maritimes mais présentent également un intérêt pour le sauvetage en mer et la prévention en matière de piraterie.

**Une flottille de pêche très diversifiée :**

- **18 palangriers de plus de 12 mètres** (quartier d'immatriculation RU : Réunion) ;
- **12 thoniers senneurs français** (quartier d'immatriculation CC, DI, RU)
- **1 caseyeur austral** (quartier d'immatriculation RU : Réunion)
- **7 palangriers** (quartier d'immatriculation FR: France)
- **11 thoniers senneurs étrangers ou communautaires** (pavillons espagnol, seychellois, mauricien et italien) pendant la campagne thonière du canal du Mozambique (sur 42 demandes de licences)

	Nombre de missions			Nombre de jours de mer		
	2016	2017	évolution	2016	2017	évolution
Marine nationale	10	9***	-10,00 %	255	269	5,49 %
PAAM OSIRIS	2	4*	100,00 %	64	128	100,00 %
FALCON 50	3	3	-	59h**	86h**	43,33 %
<i>total</i>	15	16	6,67 %	321	401	24,92 %

\* dont 1 mission à cheval entre 2016 et 2017

\*\* comptabilité faites en heures de vol

\*\*\* non comptabilisé une mission Sud annulée (Floréal) suite avaries

Le nombre de jours de mer de la marine nationale en 2017 est supérieur à 2016 pour un nombre de missions légèrement moins important. Il est à signaler, au cours de l'année, le départ de la vedette de gendarmerie « La Verdon » à Mayotte et l'annulation de la mission TAAF de la frégate « Floréal » victime d'avaries au port de Durban.

D'autre part, la marine nationale a reçu, courant 2017, le bâtiment multi-missions « Champlain » et le patrouilleur austral « Astrolabe ». Ces arrivées amélioreront sensiblement les capacités de surveillance dans la zone.

La brigade de surveillance littorale nouvellement créée attend désormais une embarcation dédiée qui viendra augmenter la liste des moyens de contrôle.

Il est à noter une augmentation notable du nombre total de jour de missions du PAAM. « Osiris » : le navire a effectué les quatre missions prévues initialement et il bénéficie d'un report de 14 jours d'une mission faite sur la fin de l'année 2016 et début de l'année 2017.

## **2. Surveillance de la partie «NORD»**

### **2.1. Actions de surveillance**

La partie « Nord » regroupe les ZEE de la Réunion, de Mayotte et des Îles Éparses (Bassas Da India, Europa, Juan De Nova, Glorieuses, Tromelin). Les activités de pêche dans les îles Éparses sont beaucoup plus diversifiées que dans les mers australes avec des activités de pêche artisanale et industrielle de thonidés (thoniers senneurs et palangriers), d'autres espèces pélagiques migratrices (marlins, daurades coryphènes...), d'une pêche officiellement non ciblée par les asiatiques, mais autorisée, des requins (pour la valeur marchande des ailerons), d'espèces démersales pêchées sur les haut-fonds ou les tombants océaniques et, enfin, de pêche de concombres de mer (holothuries) encadrées (comme aux Seychelles ou Madagascar ) ou interdites comme dans les ZEE françaises.

Les possibilités de pêche illégale sont également nombreuses :

- Pêche de thonidés et assimilés sans licence de pêche délivrée par une organisation régionale des pêches ORGP (CTOI, CCSBT) ;
- Pêche d'espèces démersales sans licence de pêche délivrée par l'organisation SIOFA/APSOI ;
- Pêche dans une ZEE sans licence (exemple de pêcheurs malgaches en ZEE française) ;
- Pêche illégale d'holothuries par les malgaches dans une ZEE française ;
- Pêche par les mahorais au départ de Mayotte dans des zones non autorisées (Banc de la Zélée / Glorieuses) ;
- Sous-déclaration de captures par des thoniers senneurs en ZEE française lors de la campagne du Mozambique.

La rupture opérationnelle des moyens hauturiers est sensible durant 4 mois (Juin à septembre et décembre), période durant laquelle les moyens de la Marine nationale restent à quai et fait donc peser sur le PAAM OSIRIS la capacité d'intervention sur une zone de pêche avec des distances à couvrir très importantes (15 jours de transit entre le canal du Mozambique et Kerguelen).

Le CROSS Réunion a développé une coopération étroite avec les pays de la zone afin de mieux suivre les flottilles autorisées et de promouvoir la lutte contre les activités de pêche illicite.

#### Cas de Juan de Nova :

La présence soutenue de flottilles de pêche en provenance de Madagascar a été notable tout au long de l'année dans cette ZEE .

Le mode opératoire est défini comme suit : un ou plusieurs « bateaux mères » en support logistique (saumure, transport, compresseur...etc) et de nombreuses pirogues qui se satellisent autour du navire support. Les pirogues passent la barrière de corail avec facilité et la fragrance de pêche est

très facilement observée par le détachement de gendarmes prépositionnés sans pouvoir approcher les navires de pêche.

Ces flottilles malgaches ont été aperçues durant environ **140 journées** dans l'année. Le nombre moyen de navires présents a été d'environ une quinzaine pour 20 pêcheurs. Le bilan des contrôles, lors d'épisodes de flagrant délit effectués par les moyens hauturiers, aura permis de sanctionner 7 « bateaux mères », de détruire par rejet en mer plus de **187 kilos** de produit de la mer et de **saisir dix-huit pirogues**.

**Le déploiement d'embarcations rapides à Juan de Nova au dernier trimestre 2016 dans un cadre dissuasif, a eu pour conséquence le 26 décembre la mise en fuite d'une flottille récemment arrivée sur les lieux. Ce déploiement, qui a vocation à devenir répressif, apporte des moyens légers positionnés en permanence à Juan de Nova afin de lutter contre les activités illicites de collecte de concombre de mer.**

### Bilan des opérations de police des pêches :

Le bilan ci-dessous montre clairement qu'à chaque déploiement de moyen dans le Nord de la zone (îles Éparses), des situations de pêche illégale ont été sanctionnées. Ces infractions ont été accompagnées de procédures conduisant à la saisie/rejet du produit de la mer et la saisie du matériel de pêche. Il est à noter la saisie de 18 pirogues, afin d'infléchir la volonté des Malgaches de poursuivre la pêche illégale de concombres de mer dans les ZEE française.

La présence de l'aéronef de la Marine nationale « Falcon 50 » lors de déploiement dans la canal du Mozambique apporte une réelle plus-value dans l'observation des embarcations mahoraises en infractions.

Enfin, les deux missions régionales (COI 50 et 52) conduites à bord du patrouilleur Osiris ont été, d'un point de vue opérationnel et médiatique, de réelles réussites.

DATE	MOYEN	ZEE	NOM DU NAVIRE	NAVIRE / ANNEES PÊCHEURS	DÉROULEMENT	SITE ADONNER	SAISIE DU PRODUIT	REJET
25/02/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	CHAWIRI IV	1+2-7		INFRACTIONS	- 2 pirogues + matériel	12 kg holothurins 1kg poupe
25/02/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	JERIMINA	1+3-5		INFRACTIONS	- 2 pirogues + matériel	40 kg holothurins 2 poulpes 3kg de sel
25/02/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	TIF TIF	1+7-5		INFRACTIONS	- 4 pirogues + matériel	41 kg holothurins 5kg poissons séchés 22 kg sel
02/03/17	F50	GLORIEUSES	SAPNA	1		INFRACTIONS	/	/
02/03/17	F50	MAYOTTE	METEOR	1		INFRACTIONS	/	/
02/03/17	F50	GLORIEUSES	MALOSINE	1		INFRACTIONS	/	/
02/03/17	F50	GLORIEUSES	HOUDANA	1		INFRACTIONS	/	/
02/03/17	F50	GLORIEUSES	HAYRIO	1		INFRACTIONS	/	/
02/05/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	LALUMIERE	1+3-17		INFRACTIONS	matériel	5kg de poissons
02/07/17	BEAUTEMPS BEAU PRE	GLORIEUSES	LADA	1+0-3		INFRACTIONS	matériel	3kg de poissons
15/08/17	BEAUTEMPS BEAU PRE	GLORIEUSES	TENDAL	1+0-9		INFRACTIONS	/	/
31/08/17	BEAUTEMPS BEAU PRE	GLORIEUSES	DANAH EXPLORER	1+0-22		INFRACTIONS	/	/
22/08/17	OSIRIS COI 50	MADAGASCAR	ILE SAINTE MARIE	1+0-9		DEMANDE DE REGULARISATION	/	/
25/08/17	OSIRIS COI 50	MADAGASCAR	SAVANNAH	1+3-58	NOÏSY BE	INFRACTIONS	matériel	/
26/08/17	OSIRIS COI 50	MADAGASCAR	TSY KIVY	1+0-18	* NOÏSY BE	* INJONCTIONS RETOUR	/	/
28/08/17	OSIRIS COI 50	GLORIEUSES	RANDRE CERVICE	1+0-11		INFRACTIONS	matériel	64 pièces holothurins
10/10/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	ARGO	4+22+60 (total des 3 BM)*		INFRACTIONS	- 6 pirogues + matériel	20 kg holothurins
10/10/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	MATUKISA	*		INFRACTIONS	- 4 pirogues + matériel	10 kg holothurins
10/10/17	LE MALIN	JUAN DE NOVA	NADIA	*		INFRACTIONS	- 2 pirogues + matériel	50 kg holothurins
11/10/17	F50	GLORIEUSES	TRON	1+0-?		INFRACTIONS	/	/
12/10/17	F50	GLORIEUSES	ESPOIR	1+0-2		INFRACTIONS	/	/
12/10/17	F50	MAYOTTE	NAIB BOAT	1+0-2		INFRACTIONS	/	/
12/10/17	F50	MAYOTTE	NTOUAREAU	1+0-2		INFRACTIONS	/	/
15/10/17	F50	GLORIEUSES	RUBIS	1+0-?		INFRACTIONS	/	/
12/10/17	F50	MADAGASCAR	HODJA	1+0-2		INFRACTIONS	/	/
02/11/17	OSIRIS COI 52	SEYHELLES	POSEIDON	1+0-30	MAHE	INFRACTIONS	- Alétons de requins	/
05/11/17	OSIRIS COI 52	GLORIEUSES	CATTITUDE	1+0-9		INFRACTIONS	/	/
07/11/17	OSIRIS COI 52	SEYHELLES	XIN SHI JI 85	1+0-?	MAHE * (supposé)	INFRACTIONS (fuite)	/	/
08/11/17	OSIRIS COI 52	MADAGASCAR	REQUIN BLANC	1+5-60	NOÏSY BE * (supposé)	? Suspicion infractions (pas d'inspecteur habilité)	/	/

## 2.2. Actions en coopération

Patrouilles dans le cadre du PRSP de la COI zone Nord.

Le PAAM OSIRIS participe aux missions régionales de surveillance des pêches (PRSP de la COI) en s'appuyant sur le mécanisme financier INTER-REG de l'union européenne avec un autofinancement limité (15%). Ce mécanisme financier a permis d'effectuer en 2017 38 jours de mer selon un calendrier discuté au niveau régional. Le patrouilleur malgache ATSANTSA a participé également à ce type de mission.

	Nombre de jours	Nombre de missions	Nombres de visites	Nombre de PV	Nombre de déroutements
PAAM OSIRIS	38	2	8	5	2
Patrouilleur ATSANTSA	52	2	/	/	/

**Le bilan opérationnel de la surveillance des pêches du patrouilleur "Osiris" est particulièrement satisfaisant.** Les deux missions COI (N°50 et 52) ont permis le déroutement de 2 navires, d'établir 5 infractions de pêche, 2 demandes de régularisation et 1 demande de contrôle à quai par l'état du pavillon.

### **3 procédures méritent d'être soulignées :**

- Infraction de pêche du boutre traditionnel malgache "Savannah" pour pêche illicite d'holothuries en zone interdite malgache le 25/08/2017. Cette action, menée dans les eaux malgaches, a permis le déroutement du navire vers le port de Nosy Bé.
- Flagrance à l'encontre du boutre traditionnel malgache "Rendre Cervice" en infraction à la pêche illicite aux holothuries en zone interdite des Glorieuses (TAAF) le 28/08/2017. Le DMSOI a ordonné la saisie du matériel de pêche et le rejet du produit de la pêche.
- Contrôle du palangrier seychellois "Poséidon", avec un équipage asiatique, en flagrance de détention illégale d'ailerons de requins (environ 700 kg) en zone économique exclusive des Seychelles. Cette action a été suivie de la saisie des ailerons et du déroutement du navire vers Mahé. Au port, le navire a dû verser une caution (plus de 70.000 euros) avant de pouvoir appareiller en attendant le jugement.

Sur l'année 2017, le patrouilleur "Atsantsa" a été déployé à deux reprises sur le secteur Nord de la COI sans inspecteurs français.

Au cours de l'année, l'accent a porté à nouveau sur les zones économiques des nouveaux pays associés à la COI du canal du Mozambique (Kenya, Tanzanie et Mozambique). La cellule de surveillance des pêches du CROSS a participé toujours étroitement aux missions du patrouilleur "Atsantsa" (cadre COI) par l'envoi quotidien de situations de surface et d'analyse de renseignements.

Le CROSS Réunion a développé une coopération étroite avec les pays de la zone afin de mieux suivre les flottilles autorisées et de promouvoir la lutte contre les activités de pêche illicite.

Crédit photos @ service de surveillance des pêches CROSS RU



700 kg d'ailerons de requins à bord du « Poséidon »



Déroutement du « Savannah » vers Nosy-Bé (MDG)



Flagrance de pêche aux holothuries sur banc du Geysier (TAAF)



Pêche professionnelle mahoraise en zone interdite



Collecte de concombres de mer sur Juan de Nova (TAAF)

Le PRSP de la COI, financé par l'UE, est toujours opérationnel et est considéré comme une des réussites du programme européen SMARTFISH de soutien à la pêche maritime et continentale sur l'Afrique de l'Est et des 5 pays de la COI. Les actions menées en coopération, dans le cadre du PRSP de la COI, démontrent que la logique régionale fonctionne. Les missions conduites, en complément des missions nationales des 5 pays membres, ont permis de mettre la pression sur les flottilles asiatiques qui fréquentent la zone et ainsi peser sur certaines pratiques illicites.

Un élargissement du PRSP à 3 pays de l'Afrique de l'Est, Tanzanie, Mozambique et Kenya donne une réelle cohérence géographique au PRSP initialement limité aux 5 ZEE des pays de la COI.

### **2.3. Campagne de pêche aux thonidés dans le canal du Mozambique**

La campagne de pêche aux thonidés, appelée «campagne du Mozambique», correspond à la période durant laquelle les thoniers senneurs descendent dans le canal pour suivre la migration annuelle des thonidés. (de mars à juin environ). Les thoniers seychellois dans le cadre d'un accord de coopération UE/Seychelles sont autorisés à pêcher dans la ZEE Mayotte et les ZEE TAAF, sous réserve de l'obtention d'une licence de pêche et du versement de droits de pêches proportionnels aux captures de thonidés. Les navires de l'union européenne sont autorisés à pêcher dans la ZEE Mayotte mais doivent obtenir une licence et verser des droits de pêches proportionnels aux captures de thonidés lorsqu'ils sont dans les ZEE des TAAF.

Le suivi opérationnel de la campagne de pêche thonière 2017 est effectué par le CROSS Réunion dans le cadre de la convention signée entre le préfet, administrateur supérieur des TAAF et le DMSOI.

Cette campagne s'est déroulée sur une durée effective d'environ quatre mois entre mars et juin 2017. Le service de surveillance des pêches du CROSS Réunion (SSP/CROSSRU) s'est appuyé sur les déclarations d'entrée et de sortie, en complément des données VMS.

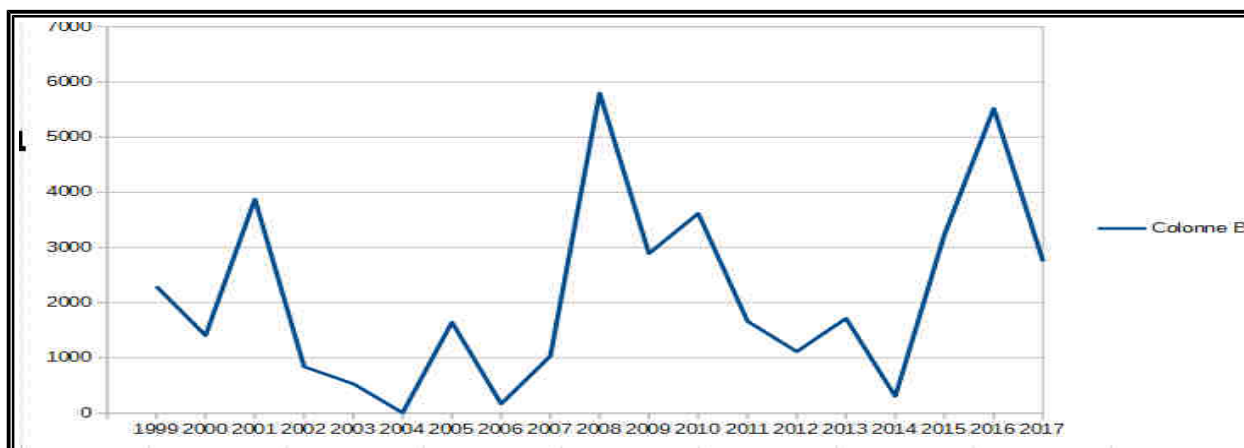
Il faut également noter que la préparation, le suivi et la restitution de la campagne thonière mobilise une part importante des ressources du service de surveillance des pêches du CROSS Réunion. Pendant une période d'environ 4 mois, au moins un ETP est mobilisé en quasi-permanence sur cette activité.

**C'est ainsi que plus de 2 000 messages de déclarations ont été enregistrés (entrées / sorties / échanges / rappels d'obligations)**

**Cette campagne dans les ZEE des îles Éparses a impliqué 11 navires (3 français et 8 étrangers) qui ont capturé un total 2 719 tonnes de thonidés dans ces zones françaises.**

- moyenne îles éparses, de 2005 à 2013 : 2 331 tonnes
- total des captures, toutes ZEE en 2016 : 5 486 tonnes
- total des captures, toutes ZEE en 2017: 2 719 tonnes





Le total des captures est égale à la moitié des captures de l'année 2016 car les senneurs ne sont quasiment pas descendus dans le canal du Mozambique.

Le détail des captures par ZEE (tous pavillons confondus) est le suivant :

- ➔ Îles Éparses : 2 719 tonnes dont :
  - Glorieuses : 8 tonnes,
  - Juan de Nova : 1 403 tonnes,
  - Bassas da India : 827 tonnes,
  - Europa : 511 tonnes

L'embarquement d'observateurs français a eu lieu à bord de thoniers-senneurs français et étrangers suivant un programme établi en accord avec les armements.

Recrutés par l'administration des TAAF, 9 observateurs ont participé à cette campagne après avoir reçu une formation adéquate, comprenant notamment une visite du CROSS Réunion, dont l'objectif était de sensibiliser les observateurs à la mission de contrôle exercée par le service de surveillance des pêches.

Cette campagne va générer au profit de l'administration des TAAF, la perception de 786 900 € de droits de pêches.

Pour la campagne 2017, 53 licences ont été attribuées, elles se répartissent de la façon suivante.

#### Navires étrangers :

**40** licences dont :

**20** sous pavillon espagnol (**14** thoniers-senneurs, **6** navires auxiliaires)

**1** sous pavillon italien (**1** thonier-senseur)

**17** sous pavillon seychellois (**12** thoniers-senneurs, **6** navires auxiliaires)

**2** sous pavillon mauricien (**2** thoniers senneurs)

Navires français : **13** licences (**12** thoniers-senneurs et **1** auxiliaire).

Le bilan de l'effort de pêche sur la zone économique de **Mayotte** a, quant à lui permis, l'octroi d'environ 27 600 euros de droit de pêche avec 952 tonnes de produit de la mer collectés par 1 thoniers-senneurs seychellois, le « GALERNA 3 ».

### 3. Surveillance de la partie « Sud »

La lutte contre la pêche illicite autour des ZEE françaises australes se caractérise par:

- Des moyens de surveillance spécifiquement dédiés à la mission de surveillance des pêches.
- Une flottille INN (illicite, non déclarée et non réglementée) potentiellement peu connue, mais sans doute renseignée et organisée.
- L'espèce principalement ciblée est la légine (haute valeur commerciale). Le quota français de pêche à la légine est fixé à 6 300 tonnes pour la campagne 2017-2018, soit le tiers des captures mondiales.

Le CROSS Réunion, dans le cadre d'un accord de coopération avec l'Australie, entretient des relations étroites avec ce pays.

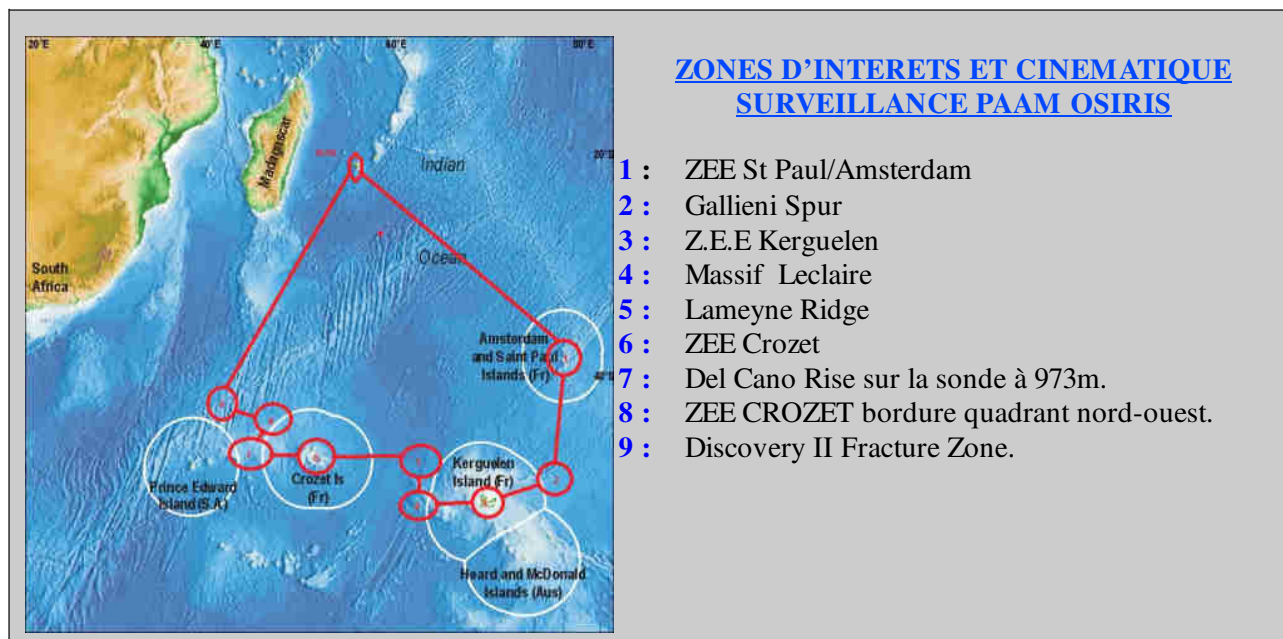
#### 3.1. Actions de surveillance

	Marine Nationale	Affaires Maritimes	Total
Nombre de jours	85*	90	175
Nombre de missions	3*	2**	5**

\* Incluant 1 mission annulée en cours suite à de nombreuses avaries (port de Durban),

\*\* Mission OSIRIS Sud TAAF à cheval sur l'année 2016 et 2017

Le gouvernement australien n'a pas renouvelé sur 2017 l'effort de surveillance des pêches en zone Sud qui avait été exercé en 2015.



### 3.2. Mission de coopération

La coopération avec l'Australie a conduit à l'échange de **95** messages dont **52** émis par le service de surveillance de la pêche du CROSS et **43** de la part des Australiens. Ce déséquilibre s'explique par une redistribution de leur service plutôt réorienté par la lutte contre l'immigration. Il a été établi entre nos deux services une réciprocité d'envoi de situation des navires sous licences en activité dans leurs ZEE respectives, toutes les semaines (sauf situation particulière).

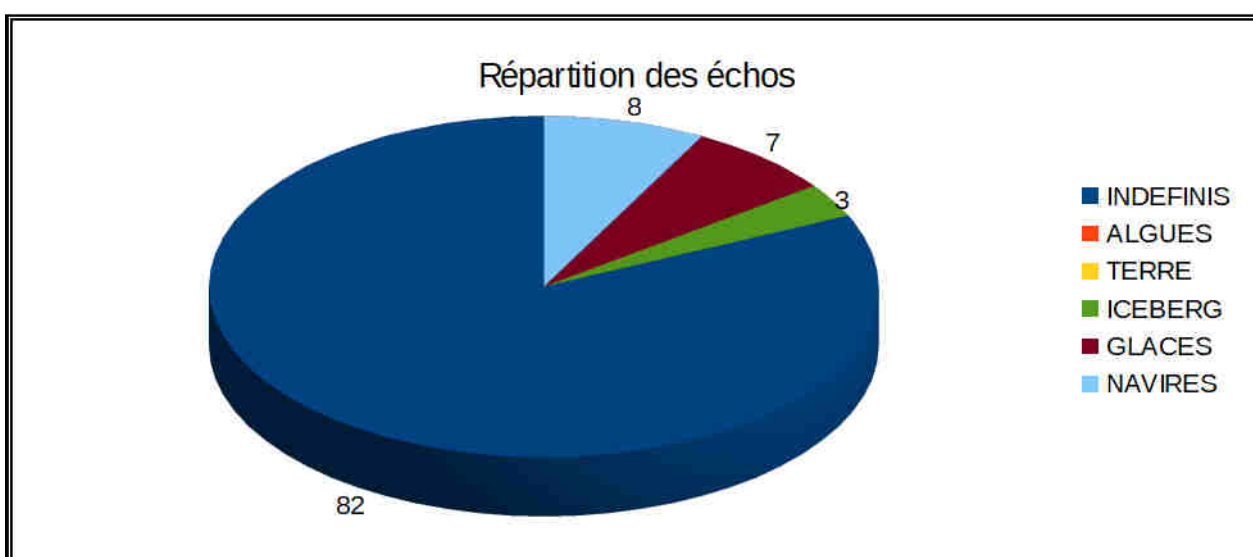
### 3.3. Surveillance

La spécificité du service de surveillance des pêches du CROSS Réunion réside notamment dans l'exploitation d'un système de surveillance par radar-satellite pour la surveillance des zones économiques exclusives françaises des terres australes.

L'année 2017 a été marquée par le changement de fournisseur et de satellite, **passant de CLS et le satellite canadien RADARSAT à TELESPAZIO avec les satellites européens SENTINEL.**

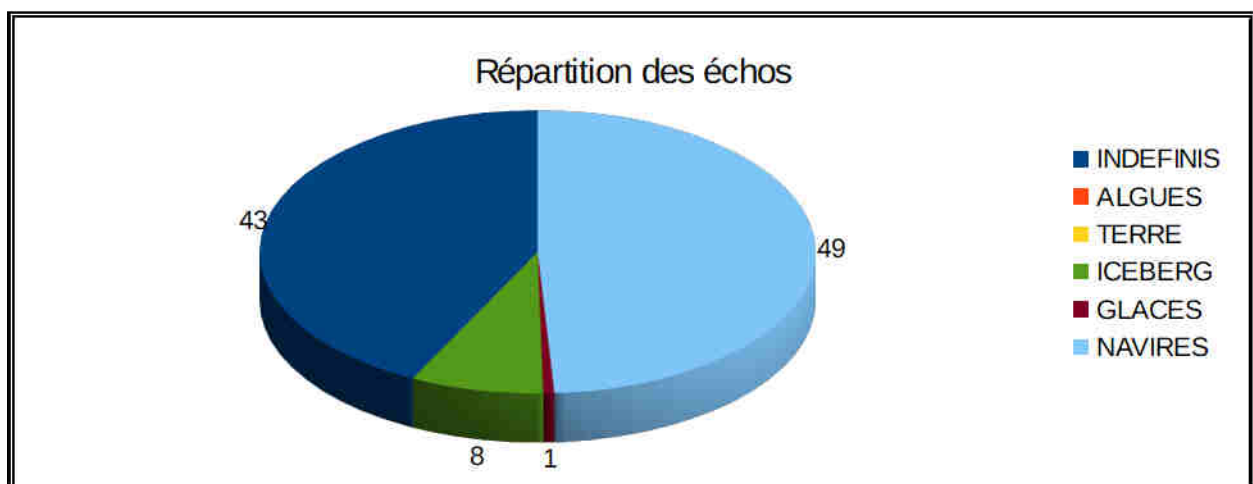
Compte tenu de la fin de contrat avec CLS fin février et les premiers tests mis en place par TELESPAZIO mi-juin avant l'opérationnalité du nouveau système début septembre, le système de surveillance a permis lors de cette année de détecter **436 échos bruts.**

x RADARSAT



<u>REPARTITION DES ECHOS</u>			<u>REPARTITION DES ECHOS « NAVIRES »</u>		
INDEFINIS	230	81,85	PROBABLE	0	0,00%
ALGUES	0	0,00	POSSIBLE	0	0,00%
TERRE	0	0,00	AUTORISE	22	100,00%
ICEBERG	9	3,20	TOTAL	22	/
GLACES	20	7,12			
NAVIRES	22	7,83			
TOTAL	281	/			

x SENTINEL



<b><u>REPARTITION DES ECHOS</u></b>			<b><u>REPARTITION DES ECHOS « NAVIRES »</u></b>		
<b>INDEFINIS</b>	66	42,58	<b>PROBABLE</b>	0	0,00%
<b>ALGUES</b>	0	0,00	<b>POSSIBLE</b>	0	0,00%
<b>TERRE</b>	0	0,00	<b>AUTORISE</b>	53	100,00%
<b>ICEBERG</b>	12	7,74	<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	/
<b>GLACES</b>	1	0,65			
<b>NAVIRES</b>	76	49,03			
<b>TOTAL</b>	<b>155</b>	/			

Depuis le passage à SENTINEL, beaucoup moins de faux échos (retour de mer) apparaissent lors de l'importation des pistes. Les échos recensés sont, pour la plupart, identifiés par le logiciel comme navire autorisé ou iceberg.

La couverture des ZEE de CROZET et de KERGUELEN, grâce à une largeur plus grande des passages SENTINEL (1200km x 250km), est passée de deux semaines à moins de 7 jours.

Le nouveau site de gestion des passages intègre désormais les données VMS, ce qui permet une identification directe des échos détectés. Auparavant, les pistes sur LEXURSAT étaient corrélées manuellement par comparaison avec les positions transmises par le VMS National. Les deux logiciels ne sont désormais plus actifs.

Il est désormais attendu l'intégration des détections A.I.S. ainsi que des courbes bathymétriques.

#### **4. Contrôle des débarquements des produits de la pêche**

Le règlement européen CE 1005/2008 fixe les conditions dans lesquelles les débarquements des produits de la pêche d'un navire tiers à l'Union doit se faire dans le but de prévenir, de décourager et d'éradiquer la pêche illicite, non-déclarée et non-réglémentée.

Il stipule notamment que les déclarations (nom et pavillon du navire, date et heure d'arrivée précise de débarquement, port de débarquement, captures avec quantités et espèces détenues à bord, la ou les zones où est réalisée la pêche...) doivent être communiquées aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel s'effectue le débarquement, avec un préavis de 72 heures. L'ensemble des notifications préalables au débarquement sont transmises au CROSS ETEL qui retransmet pour information au CROSS Réunion et aux administrations concernées.

Pour cette année, **321** demandes de débarquement ont été traitées pour un total de **335 tonnes de thons majeurs (ALB/YFT/BET)**. Ce total comprend les débarquements du seul navire tiers (malgache) avec 32 « débarques » pour **20 tonnes de thons majeurs (ALB/YFT/BET)**. A ce chiffre, il faut ajouter les navires pavillons tiers Français (Registre Kerguelen) avec **5 154 tonnes** (toutes espèces).

D'autre part, la résolution 10.03 de la CCAMLR a rendu obligatoire le contrôle à la débarque de tous les navires transportant de la légine, y compris pour La Réunion. Ces contrôles concernent les palangriers industriels immatriculés à Kerguelen, territoire tiers à l'Union Européenne. Le service de surveillance des pêches, qui a élaboré la méthodologie de contrôle mise en œuvre, participe à ces contrôles à travers l'analyse des données déclaratives transmises par les navires et la gestion des services de contrôle habilités au contrôle des pêches.

**26 contrôles à la débarque ont été réalisés par les agents de l'État dans le cadre de cette résolution « 100 % vérification ».**

##### **4.1. Contrôle des passages inoffensifs**

Le service de surveillance des pêches aura traité au cours de l'année près de **615 reports de passages inoffensifs**, obligatoires pour les navires de pêche étrangers traversant les zones

économiques exclusives françaises de la zone. Ce suivi attentif est aussi un signal donné aux flottilles étrangères de la surveillance par la France de ses ZEE.

Quelques dossiers de demande de régularisation ont été initiés suite à des détections A.I.S. au sein des ZEE de Tromelin et de Kerguelen alors que ces navires n'avaient pas transmis leur déclaration de transit obligatoire. Tous les messages d'avertissement ont abouti à des régularisations et des excuses, de la part des armateurs et des agents impliqués.

## **5. Surveillance à distance des activités de pêche**

La couverture SAT-AIS, désormais disponible depuis avril 2016 au CROSS RU, a permis de mettre en évidence à distance des situations suspectes de pêche pour les navires suivants :

### **Affaire flottille thaïlandaise – banc de « Saya de Malha » :**

Depuis de longs mois (sur 2016 et 2017), le service de surveillance des pêches observe la présence quasi-constante de navires logistiques thaïlandais sur la bordure Nord du banc de Saya de Malha (eaux internationales). Ce haut-fond situé en eaux internationales est jugé significativement poissonneux (espèces démersales et pélagiques) par les pêcheurs ayant fréquenté cette zone par le passé.

Des fauchées et des prises de photos satellitaires ont confirmé cette présence et des navires de pêche à couple ou se satellisant autour d'unités logistiques (navire collecteur et caboteur pétrolier). Compte tenu de l'absence d'enregistrement de ces navires collecteurs thaïlandais auprès de la CTOI et de l'APSOI, ils n'étaient autorisés à pêcher ou collecter ni des thonidés, ni des espèces demersales (pêche probable).

Les différentes transmissions vers la DPMA puis la « DG-Mare » (U.E.) ont conduit la Thaïlande, après discussions avec l'UE, à abandonner cette zone de pêche et à intégrer l'APSOI/SIOFA.

### **Affaire flottille mauricienne – banc de « Saya de Malha » :**

Les navires de pêche hauturiers mauriciens sont également fréquemment observés sur ce secteur très «pêchant» (eaux internationales). Cependant, le suivi assuré a démontré que les navires mauriciens présents n'adhéraient pas à l'organisation SIOFA/APSOI, ni même pour certains la CTOI. La constitution d'un dossier a démontré une présence quasi-régulière de 5 à 6 navires mauriciens, dont au moins deux ciblent des espèces démersales.

Un dossier a été transmis au chef du service mauricien des pêches. Ce dernier a indiqué que le gouvernement mauricien, après avoir initialement considéré que les navires mauriciens disposaient de droits historiques de pêche sur le banc de « Saya de Malha », a demandé à bénéficier des droits de pêche internationaux auprès de l'APSOI/SIOFA pour leurs 32 navires (quasi-totalité de la flotte palangrière semi-hauturière). Ce dossier est le résultat conjoint des observations du service des pêches du CROSS RU relayées par la DPMA et transmises par « l'IUU Team » de la DG-Mare aux autorités mauriciennes.

### **Affaire « Lauren Darya » – ZEE Bassas da India :**

La surveillance systématique de nos zones économiques aura également permis de souligner deux actes d'infraction potentielle dans les eaux des TAAF, sur deux périodes distinctes de la part d'un palangrier immatriculé au Mozambique. La pénétration de la zone de Bassas da India s'accompagne d'une cinématique de pêche. Le « Lauren Darya » (K9YUP – MMSI 650021600) est ainsi présent

sur deux périodes qui s'étalent le 1er mai entre 09h36 et 19h32 UTC et en récurrence le 26 mai entre 22h52 et 05h46 UTC.

Ce dossier a été constitué avec l'aide des « FMC » Sud-Africain et du Mozambique. L'échange de données conduit aux mêmes conclusions de pénétration dans la ZEE française sans autorisation au préalable.

Le capitaine de navire a été convoqué dans les bureaux du service des pêches de Maurice. Ce dernier a signalé avoir perdu son matériel de pêche (palangre) accidentellement coupé par un navire de commerce et que les efforts pour récupérer son coûteux matériel l'avaient entraîné en zone économique exclusive française.

Un compte-rendu a été envoyé au centre de surveillance de pêche et cette affaire a été classée sans suite.

#### **Affaire « Felicity Makenzie » – ZEE Bassas da India:**

Le 8 septembre, le palangrier mauricien Felicity Makenzie (3B2127 – MMSI 645432000) est également détecté en ZEE de Bassas sans avoir au préalable déclaré sa présence. En outre, durant près de 3 heures, le signal AIS est interrompu. Par le passé, ce navire a déjà fait l'objet de signalements similaires.

#### **Affaire des bouées ou engins de pêche sous A.I.S de classe B:**

A de nombreuses reprises au cours de l'année, des signaux A.I.S. incohérents (M.M.S.I erronés) ont été observés dans le sillage de navires de pêche. Après recherches, ces détections correspondent aux engins de pêche / bouées qu'utilisent certains palangriers, en particulier taiwanais, afin de permettre leur localisation aux navires de commerce en transit et éviter ainsi toute dégradation de leur matériel de pêche (palangres).

Cette pratique pourtant interdite (IALA – SOLAS – convention UIT) semble être couramment utilisée par certaines nations.

Un rappel a été fait, en particulier auprès de la Chine et de Taïwan qui ont accusé réception, mais la problématique soulevée devra être évoquée au sein des ORGP ou au sein d'instances internationales appropriées.

#### **Déploiement du «Falcon 50» au sein du canal du Mozambique – ZEE des Éparses:**

Le déploiement de l'aéronef de la Marine nationale sur deux périodes aura démontré toute l'utilité de l'emploi du vecteur aérien au sein de nos zones économiques éloignées.

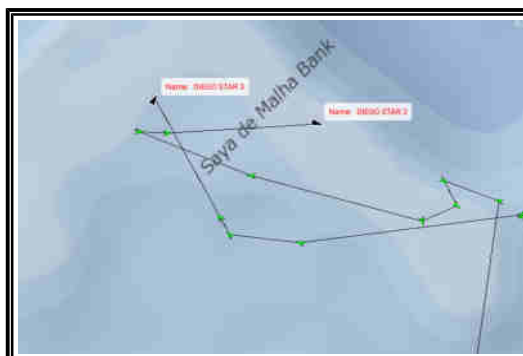
Le «blanchiment» des zones de Mayotte (banc de la zélée) et des Glorieuses a mis en évidence plusieurs cas de flagrances début mars et début octobre,

Pas moins de **11 procédures** de procès verbaux sont ouvertes. Il est impossible de déterminer la présence de produits de la mer à l'intérieur des embarcations professionnelles toutes en provenance de Mayotte mais il est clairement établi la pénétration sans autorisation de navires de pêche mahorais au sein de la zone économique des Glorieuses (banc du Geyser) pour certains et,

dans tous les cas, de la non-conformité du permis de navigation en rapport de la zone de pêche fréquentée.

### **Présence de navires de pêche comorien de type «Diego Star» - Banc de Saya de Malha :**

Les navires de pêche « Diego Star 2 » et « Diego Star 3 » ont été observés à de nombreuses reprises sur des activités supposées de pêche sur le banc de Saya de Malha situé en eaux internationales. Ces navires, dont on observe de nombreuses interruptions des signaux AIS, sont connus pour exercer une pêche démersale. Cependant, les Comores n'adhèrent pas à l'organisation SIOFA/APSOI et ses navires ne seraient donc pas autorisés à pêcher dans ces eaux internationales placées sous la juridiction de l'APSOI. En conséquence, un dossier a été constitué afin de proposer le classement de ces navires sur la liste des navires INN.



## **6 Perspectives**

### **6.1 Zone tropicale**

La principale zone de pêche illégale identifiée dans les îles Éparses est Juan de Nova qui a été particulièrement prisée cette année par les pêcheurs illégaux de Madagascar. Cette prédation met en cause l'existence même de cette réserve naturelle pour laquelle d'importants efforts de protection ont été conduits. Les mesures coercitives engagées avec un durcissement des mesures conservatoires (saisie de pirogues) n'ont pas, à ce stade, permis d'endiguer cette pêche illégale. L'utilisation de navires de contrôle hauturier pour cette pêche très littorale, voire lagunaire, n'apparaît pas vraiment appropriée et la mise en place fin 2017 de deux moyens nautiques sur site devrait permettre de réduire la pression de cette pêche illégale.

Au niveau régional, la poursuite du Plan Régional de Surveillance des Pêches (PRSP) par le programme Smartfish a permis de programmer, en 2016, 3 missions du patrouilleur malgache alors que l'absence de montage financier approprié n'a pas permis d'engager le patrouilleur des affaires maritimes OSIRIS. En 2017, cette situation a évolué avec deux missions régionales (38 jours) programmées pour l'OSIRIS co-financées sur des fonds européens Inter-Reg V. Ce dispositif, qui a conduit à des résultats très probants en 2017, devrait être reconduit en 2018.

Il est à noter également l'excellente collaboration avec le coordonnateur régional des pêches avec lequel de nombreuses informations et conseils sont échangés, ce qui permet d'améliorer l'expertise du CROSS avec une vision régionale des problématiques en matière de pêche.

Le suivi quotidien des flotilles de pêche par le VMS national, le VMS régional et le SAT-AIS (fourni par l'agence européenne de sécurité maritime) permettent de suivre à distance ces navires et les

nombreux avertissements ou demandes d'information adressées en 2016 visent également à alerter les armateurs asiatiques du *niveau de vigilance élevé des autorités françaises dans leurs ZEE*.

## **6.2 Zone australe**

L'organisation globale de la surveillance des pêches pour les ZEE australes de l'océan Indien a fait ses preuves. La présence d'activité INN a très fortement chuté dans la zone depuis 2004. En complément des mesures de conservation, et malgré la réduction globale du potentiel des moyens de surveillance, il est indispensable de maintenir l'effort de surveillance qui, comme les années précédentes, repose sur trois notions indissociables :

- Nombre élevé de jours de mer par des patrouilleurs hauturiers dans les mers australes,
- Permanence de la cellule pêche du CROSS Réunion intervenant en soutien des moyens déployés, notamment par le biais de la surveillance satellitaire (Sentinel/Téléspazio, VMS et AIS),
- Collecte et analyse du renseignement d'intérêt pêche.

A ce titre, le renouvellement des moyens de surveillance constitue un des enjeux majeurs pour maintenir une exploitation durable des pêcheries australes, avec la perspective de remplacement en 2019 du patrouilleur des affaires maritimes OSIRIS et l'arrivée du navire logistique ASTROLABE II qui pourrait participer, avec son équipage Marine nationale, à des missions de surveillance des pêches.

Dès à présent, l'accès aux données des satellites européens Sentinel a permis d'améliorer l'accès à l'imagerie radar des ZEE Australes même si l'information transmise n'est plus en temps réel.

Enfin, la réduction des effectifs subi par le service de surveillance des pêches en 2015, en passant de 4 ETP au plan d'armement à 2, a induit une réorganisation du service avec le passage à un régime de travail en heure ouvrable tout en maintenant une permanence sept jours sur sept et une astreinte à domicile en heure non ouvrable. La capacité opérationnelle du service de *surveillance* des pêches est maintenue mais une nouvelle réduction est envisagée avec un transfert vers une cellule outre-mer au sein du centre national de surveillance des pêches à Etel. La capacité d'expertise du CROSS RU en matière de pêche et de soutien local aux missions pêches des bâtiments de la Marine nationale restent conditionnés au maintien minimal d'un ETP pour l'animation de la cellule de surveillance des pêches.

## **V. RENSEIGNEMENT DE SECURITE MARITIME**

### **1. Mission RSM**

La mission de renseignement de sécurité maritime du CROSS Réunion revêt les composantes suivantes :

- la diffusion du bulletin météorologique côtier en français sur VHF;
- diffusion des avertissements à la navigation (AVURNAV côtiers ou locaux) ;
- les avertissements concernant certains phénomènes météorologiques : bulletins spéciaux, avis de forte houle, cyclones, etc.

Les informations proviennent de :

- Météo-France Toulouse et de La Réunion : coordonnateur pour la diffusion de l'information météorologique marine et responsable de l'élaboration des bulletins météorologiques ;
- Commandant de zone maritime, dans la fonction de coordonnateur national délégué pour les avis urgents aux navigateurs.

### **2. Moyens techniques**

Les moyens de communication utilisés par le CROSS pour la diffusion sont :

- le réseau VHF (radiotéléphonie) pour diffuser dans la bande côtière jusqu'à au moins vingt milles des côtes (avec une portée supérieure en fonction de l'altitude des stations d'émission) ;
- la station MHF /BLU (radiotéléphonie) pour une diffusion au large jusqu'à 200 milles des côtes.

### **3. Diffusion des bulletins météorologiques**

Pour le compte du coordonnateur national délégué, le CROSS Réunion diffuse quotidiennement des bulletins météorologiques ainsi que des avertissements à la navigation.

Ainsi, les bulletins météorologiques côtiers sont diffusés trois fois par jour sur les cinq stations VHF réparties sur l'ensemble de La Réunion.

Les bulletins du large sont diffusés trois fois par jour sur la fréquence 2600 Khz à partir de son émetteur MHF situé à Bel-Air.

Par ailleurs, les bulletins météorologiques spéciaux, en français et en anglais, sont diffusés toutes les heures en cas de perturbation tropicale ou cyclonique sur les réseaux VHF ou M/HF.

Dans le cadre d'un protocole d'échange entre la Marine nationale et le CROSS Réunion, mis en place en juillet 2001, le CROSS assure :

- la diffusion des bulletins et d'analyses météorologiques aux unités de la Marine nationale ;
- la diffusion d'AVURNAV aux unités de la Marine ainsi que la transmission de ces messages sur le réseau SAFETY NET /INMARSAT.

### **4. Conclusion**

Le CROSS-Réunion assure de manière permanente la diffusion des renseignements de sécurité maritime et notamment les bulletins météorologiques sur l'ensemble de ses émetteurs. Cette permanence est liée à la politique de maintenance des systèmes et la disponibilité des agents du service technique qui assurent une astreinte 365 jours par an.



## VI . LE RISQUE REQUIN

### 1. Missions du CROSS

La Réunion est confrontée à des attaques de requins dont la fréquence et la concentration ont été particulièrement notables depuis 2011 (pour mémoire) :

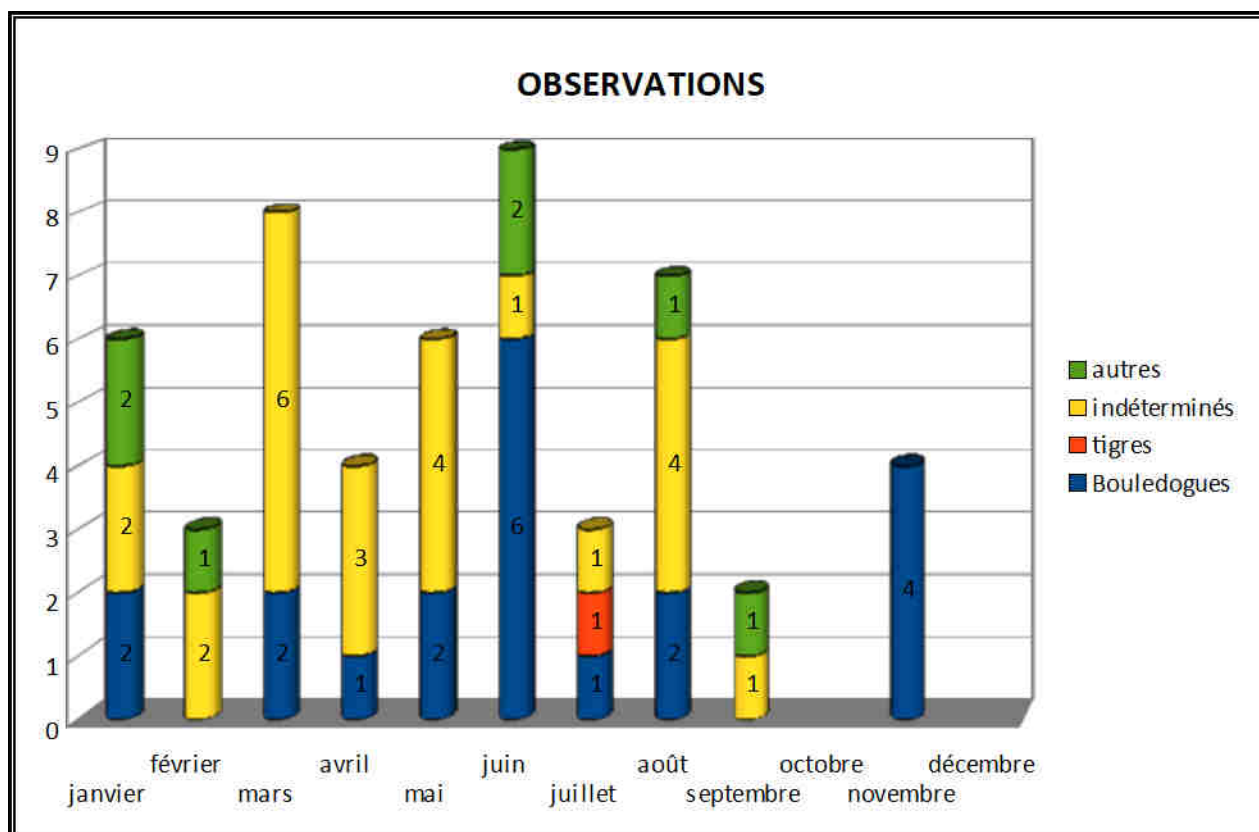
- 7 attaques dont 2 mortelles au large de Saint-Gilles en 2011,
- 4 attaques dont 1 mortelle au large de la commune de Trois Bassins en 2012,
- 5 attaques dont 2 mortelles au large de Saint-Gilles et Saint-Paul en 2013,
- 1 attaque non mortelle à Saint-Leu en 2014,
- 4 attaques dont 2 mortelles au large de Saint-Gilles et de l'Étang salé en 2015.
- 1 attaque non mortelle à Boucan canot en 2016
- **3 attaques dont 2 mortelles à Saint-André et à la Pointe au Sel en 2017**

Suite à ces événements, de nombreuses mesures de réduction du risque requins ont été mises en œuvre. Ces mesures prévoient notamment le recueil puis la rediffusion par le CROSS des observations de requins sur le littoral de l'île de La Réunion, ainsi que la coordination des moyens lors d'une attaque.

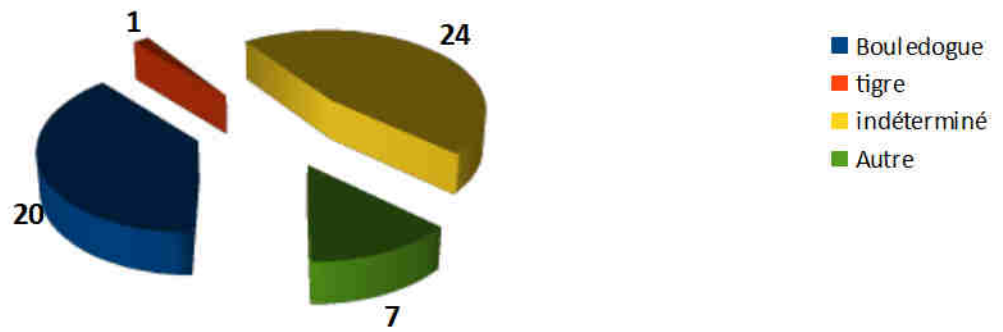
### 2. Synthèse des opérations

#### 2.1 Observations

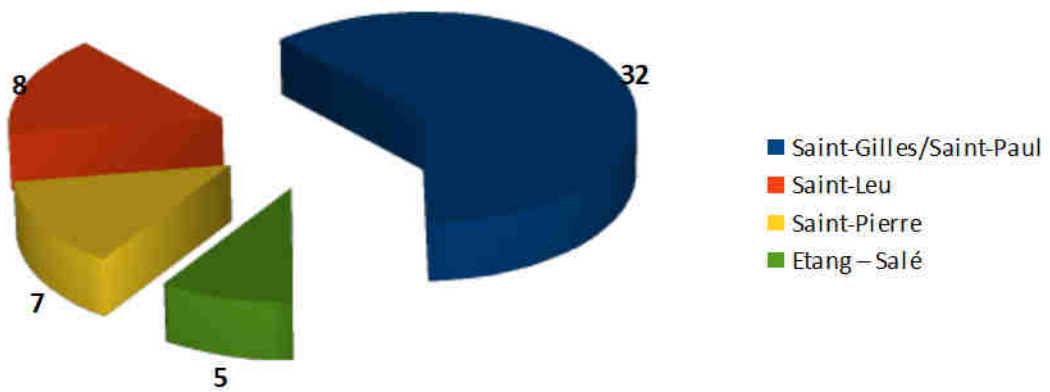
Le CROSS collecte l'ensemble des observations puis en informe le centre de ressource et d'appui sur le risque requin (CRA) et les différents organismes et pratiquants de loisirs nautiques : postes de secours MNS, mairie, police, pratiquants de surf, etc. Depuis 2017, les observations sont reportées en temps réel sur le site internet [www.info-requin.re](http://www.info-requin.re) (au sein d'une rubrique spécifique) par le CRA, afin de rendre plus accessibles ces informations au grand public.

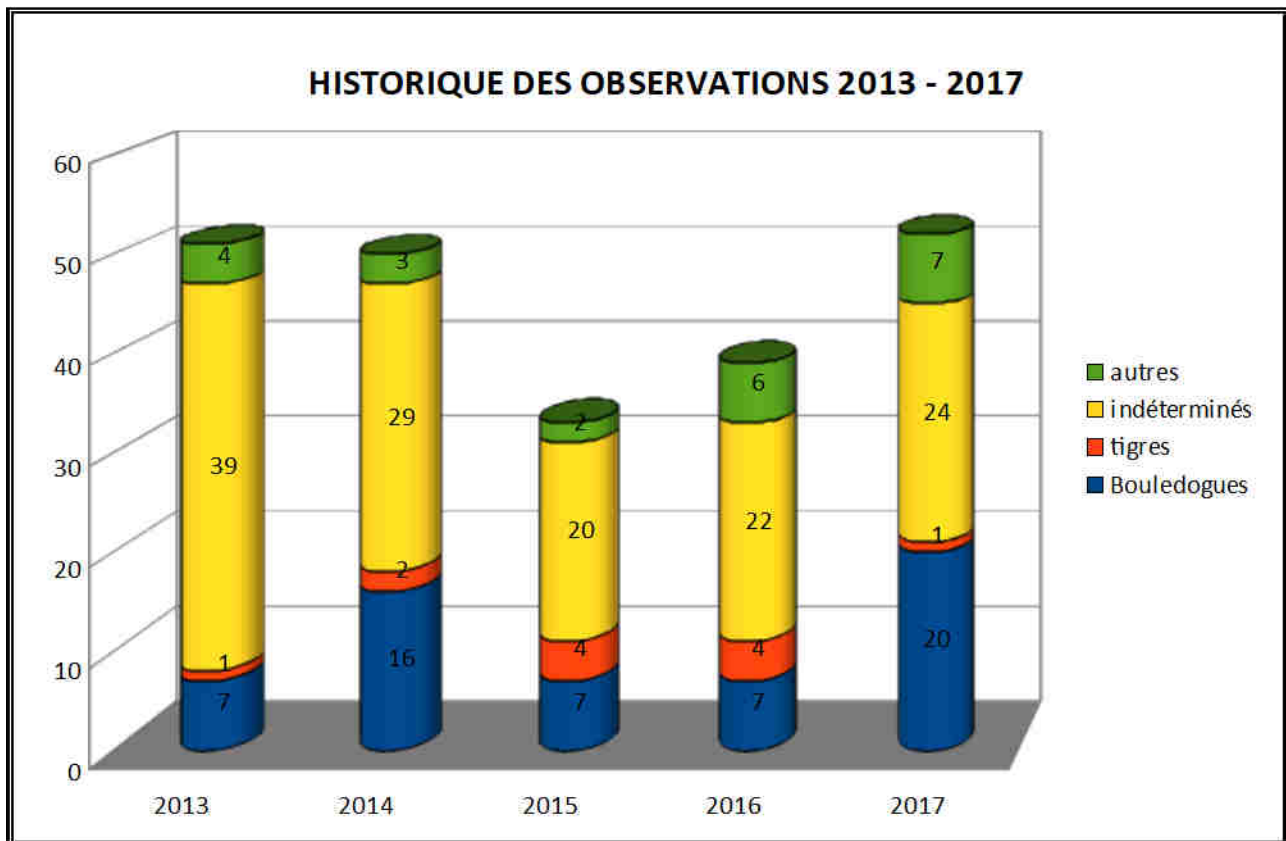


### SYNTHESE PAR TYPE DE REQUIN



### LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

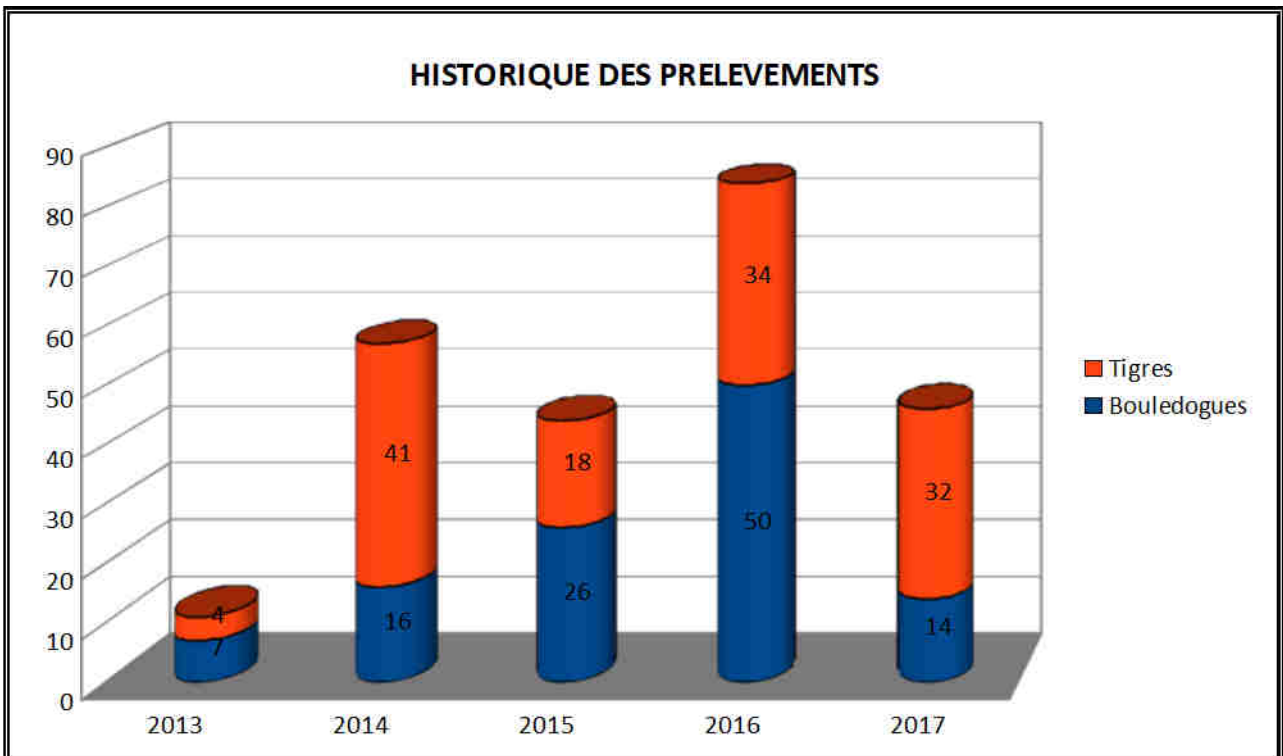
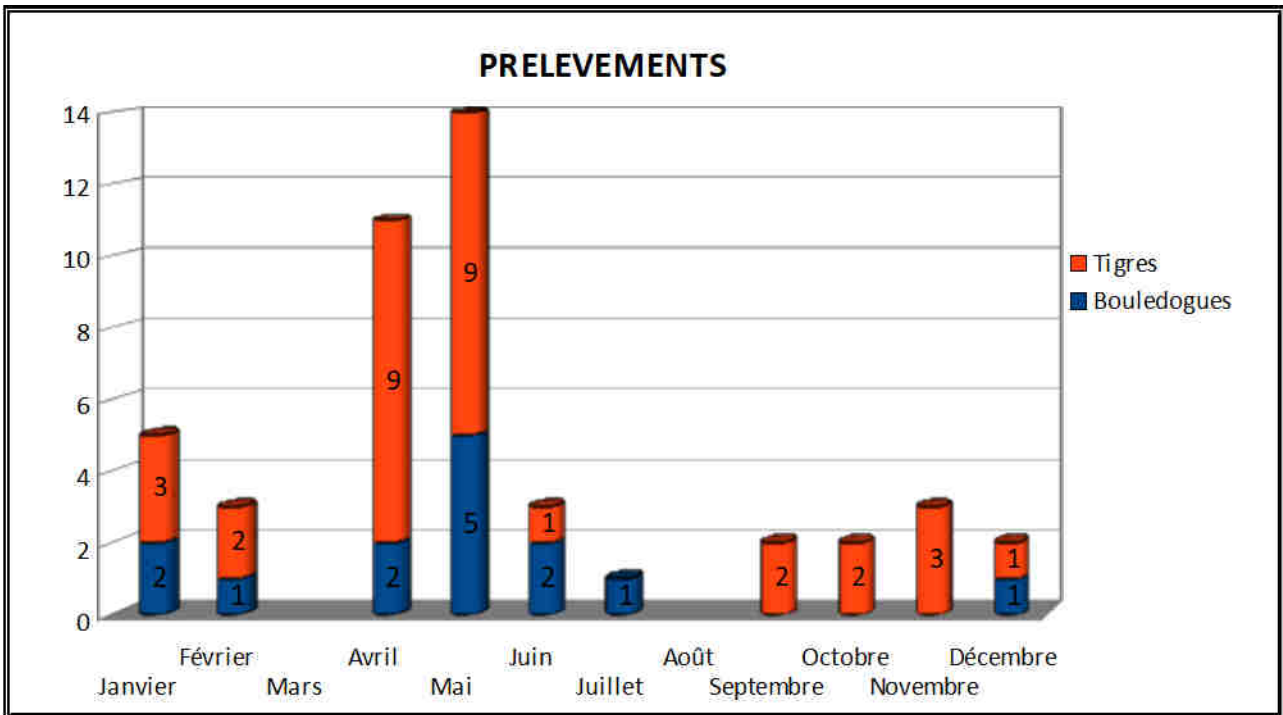




**52 observations ont été signalés au Cross Réunion** (39 en 2016), parmi ces signalements **11** correspondent à la présence du même requin bouledogue juvénile qui s'était installé dans les passes de l'Ermitage depuis le début de l'année (première observation datant du 28/01/17). Ce requin sera capturé le 23/06/17 suite à une opération de prévention menée conjointement par le CRPMEM, la ligue réunionnaise de surf (utilisation de drone) et les services de la mairie de Saint-Paul sous la coordination du CRA .

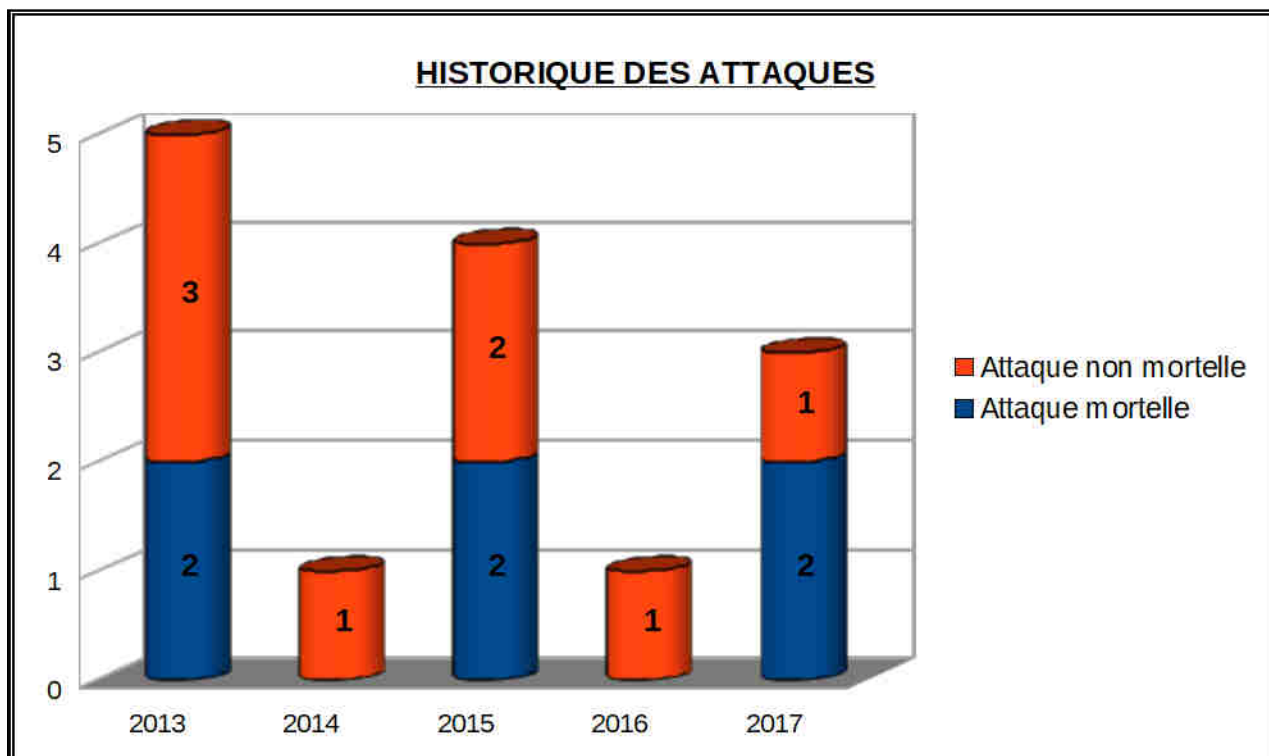
## 2.2 Prélèvements

Afin d'examiner les conditions d'une éventuelle reprise de la commercialisation des requins tigre et bouledogue, il a été décidé de mener une campagne d'analyse liée à la présence de la toxine ciguatera ou de carchatoxine de ces espèces. Par protocole en date du 26 septembre 2012, reconduit par avenant jusqu'au 31 décembre 2016, il a été décidé de confier la réalisation des opérations « Valorequins » au CRPMEM de la Réunion. La campagne effective de prélèvement a débuté à la mi-octobre 2012 sur le littoral compris entre la commune de Saint-Paul et la commune de Saint-Leu jusqu'en juillet 2013.



## 2.3 Attaques

En 2017, le CROSS recense trois attaques dont deux mortelles .



### Relevé des attaques en 2017

- Le mardi 21 février à 09h08, le SAMU 974 relaie au CROSSRU l'attaque d'un squalo sur un surfeur au niveau de l'embouchure de la rivière du Mât sur la commune de Saint-André. La victime a été ramenée décédée sur la plage à l'aide de l'hélicoptère de la SAG et de plongeurs du SDIS 974 et présente des morsures à l'abdomen et au bras gauche.
- Le samedi 29 avril à 11h24, le SAMU 974 relaie au CROSSRU l'attaque d'un squalo sur un bodyboarder secteur Pointe au Sel sur la commune de Saint-Leu. La victime a été ramenée sur la plage par deux autres pratiquants et prise en charge par le SDIS puis l'équipe médicale du SMUR rapidement dépêchés sur place. Au terme de 35 minutes de réanimation, le médecin du SMUR ne peut que déclarer le décès du jeune bodyboarder.
- Le dimanche 18 juin à 10h07, les MNS de la plage des Roches Noires relaie au CROSSRU l'attaque d'un squalo sur un bodyboarder à l'intérieur du zonex. La victime est à terre saine et sauve avec de légères blessures au dos et à la hanche. Cette dernière, un homme de 34 ans pratiquait le bodyboard alors que le filet était non opérationnel.

## Glossaire

<b>A –</b>	AIS	Système d'identification automatique
	ALERFA	Phase d'alerte
	APMF	Agence portuaire, maritime et fluviale
	APSOI	Accord pour les pêcheries du sud océan Indien
<b>B -</b>	BNC	Brigade nautique cotière
<b>C –</b>	CCAMLR	Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique
	CCMM	Centre de consultation médicale maritime
	CCSBT	Commission for the conservation of southern bluefin tuna
	CMS	Coordinateur de mission de sauvetage
	CNSP	Centre national de surveillance des pêches
	CODIS	Centre opérationnel des services d'incendie et de secours
	COI	Commission de l'océan Indien
	CORG	Centre opérationnel régional de la gendarmerie nationale
	CRA	Centre de ressources et d'appui sur le risque requin
	CRPMEM	Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
	CTOI	Commission thonière de l'océan Indien
	CZM	Commandant de la zone maritime
	CROSS	Centre régional de surveillance et de sauvetage maritime
<b>D –</b>	DAAF	Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt
	DDIS	Direction départementale des services d'incendie et de secours
	DMSOI	Direction de la mer Sud océan indien
	DPMA	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
<b>E –</b>	EAPS	Equipe armée de protection et de sécurité
	ETP	Emploi temps plein
	EVAMED	Évacuation médicale
	EVASAN	Évacuation sanitaire
	EMSA	European Maritime Safety Agency
<b>F –</b>	FAZSOI	Forces armées en zone Sud océan Indien
	FMCC	French mission center (Cospas/Sarsat)
<b>G -</b>	GPMDLR	Grand port maritime de La Réunion
<b>I –</b>	IALA	International association of marine aids to navigation and lighthouse authorities
	INMARSAT	International maritime satellite organisation
	INN	Illicite, non déclarée et non réglementée

<b>M</b>	MRCC	Maritime rescue coordination center / centre de sauvetage maritime
	MNS	Maître nageur sauveteur
	MAS	Maritime Assistance Service (Service assistance maritime)
<b>N</b>	NRL	Nouvelle route du littoral
<b>O</b>	OMI	Organisation maritime internationale
	ORGP	Organisation régional de gestion des pêches
<b>P</b>	PAAM	Patrouilleur austral des affaires maritimes
	PAF	Police de l'air et des frontières
	PMT	Palmes, masque, tuba
	PRSP	Plan régional de surveillance des pêches
<b>R</b>	RSM	Renseignements sur la sécurité maritime
<b>S</b>	SAFETYNET	Message de sécurité transmis par satellite
	SAMU	Service d'aide médicale d'urgence
	SAR	Search and rescue organisation
	SARSAT/COSPAS	Search and rescue satellite aided tracking system Système par satellites destiné à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage
	SCMM	Samu de coordination médicale maritime
	SECMAR	Secours maritime
	SIOFA	Southern Indian ocean fisheries agreement
	SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
	SMUR-M	Service mobile d'urgence et de réanimation - maritime
	SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
	SOLAS	Safety of life at sea
	SRR	Search and Rescue Region
	SURNAV	Surveillance de la Navigation
	SURPOL	Surveillance des pollutions
<b>T</b>	TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
<b>Z</b>	ZEE	Zone économique exclusive

## Liste de diffusion

### **MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE**

- Inspection Générale des affaires Maritimes (IGAM)
- Bureau Enquête Accident (B.E.A.) Mer
- Direction des Affaires Maritimes (DAM)
  - Directeur
  - Sous-directeur de la sécurité maritime
  - Bureau SM1 -Bureau AM1- Bureau AM3
  - Mission de la navigation de plaisance
- ENSAM
  - Directeur
- Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CEREMA)
  
- Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA)
  - Directeur
  - Bureau du contrôle des pêches

### **SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MER – ORGANISME SECMAR**

#### **REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA FRANCE À L'OMI (LONDRES)**

#### **DIRECTION DE L'ÉQUIPEMENT AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DEAL)**

- Service Portuaire et des Bases Aériennes
- Capitaineries
- CEMA

#### **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC)**

- DSNA
- Chef de l'ARSC

#### **DIRECTION DE LA MER SUD OCÉAN INDIEN (D.M.S.O.I.)**

- Membres CODIR
- Unité territoriale de Mayotte

#### **PRÉFECTURE RÉUNION**

- Secrétariat Préfet
- Directeur de Cabinet
- Conseiller diplomatique
- Service communications
- SGAR
- EMZ

#### **PREFECTURE DE MAYOTTE**

- Secrétariat Préfet
- Directeur de Cabinet
- SIDPC

#### **PREFECTURE TAAF**

- Secrétariat Préfet
- Secrétariat général
- Directeur de Cabinet
- DAIMA

#### **SOUS-PRÉFECTURE**

Saint-Paul  
Saint-Pierre  
Saint-Benoît

**COMMANDANT DE ZONE MARITIME (C.Z.M.)**

- Cabinet -AEM -ELEBN- VERDON -ODET

**FORCES ARMEES DE LA ZONE DE L'OCEAN INDIEN (FAZSOI)**

- Commandement Supérieur des FAZSOI
- État-major Inter-armées (EMIA)
- Cellule mer (CELLMER)
- Commandant de la Base Arienne 181 (CDT DA 181)
- Échelon transport outre-mer (ETOM)

**GENDARMERIE NATIONALE**

- Commandant de la Gendarmerie de la Réunion (COMGEND 974)
- Section aérienne de la Gendarmerie de la Réunion (SAG)
- Commandant de la Gendarmerie de Mayotte (COMGEND 976)
- Section aérienne de la Gendarmerie de Mayotte (SAG)
- Brigades nautiques côtières de la Réunion (BNC) et de Mayotte (BNC)

**DIRECTION INTER-REGIONALE DE LA DOUANE**

- Direction

**SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER (S.N.S.M.)**

- Siège Paris
- Délégué inter-départemental de la Réunion
- Station Sainte-Marie - Station Saint-Pierre - Station Saint-Gilles

**SERVICES DEPARTEMENTAUX D'INCENDIE ET DE SECOURS**

- CODIS 974 -CODIS 976

**SERVICE D'AIDE MEDICALE URGENTE**

- CCMM / SAMU 31 - SCMM / SAMU 974 – SCMM / SAMU 976

**CENTRE DE CONTRÔLE DE MISSION (FMCC TOULOUSE)****PILOTAGE MARITIME DE LA REUNION****ORGANISMES SCIENTIFIQUES ET ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT**

- IFREMER
- IRD
- IPEV
- EAM

**CENTRE REGIONAUX OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE ET DE SAUVETAGE/MRCC**

- LA GARDE
- ETEL
- GRIS-NEZ
- CORSEN
- JOBOURG
- ANTILLES GUYANE
- NOUMÉA
- PAPEETE

**COORDONNATEUR DU PRSP DE LA COI****GRAND PORT MARITIME DE LA REUNION**