



**SECRÉTARIAT D'ÉTAT
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



2022

BILAN D'ACTIVITÉ

Direction de la Mer Sud Océan Indien

CENTRE RÉGIONAL OPÉRATIONNEL DE SURVEILLANCE
ET DE SAUVETAGE SUD OCÉAN INDIEN



SOMMAIRE

LE MOT DU DIRECTEUR	3
ACTIVITE OPERATIONNELLE ET PERSPECTIVES	
1 - Recherche et sauvetage en mer	4
2 - Surveillance de la navigation	8
3 - Surveillance des pollutions	10
SYNTHESE PAR MISSIONS	11
1 - Recherche et sauvetage en mer	12
2 - Surveillance de la navigation	18
3 - Surveillance des pollutions	18
ANALYSE PAR MISSIONS	
1 - Recherche et sauvetage en mer	
1.1 - SRR française	19
1.2 - Zone Mayotte	29
1.3 - SRR étrangères	35
2 - Surveillance de la navigation	40
3 - Surveillance des pollutions	45
ZOOM N°1 - Immigration sri-lankaise vers la Réunion	46
ZOOM N°2 - Opérations de secours en mer impliquant des kwassas	47
GLOSSAIRE	49

Le mot du directeur

Le CROSS sud océan Indien a enregistré en 2022 une hausse une nouvelle fois significative de son activité opérationnelle. Le nombre d'alertes traitées a cru de 8,5 %, pour un nombre d'opérations de recherche et de sauvetage en augmentation de près de 28% par rapport à 2021. Si les flux de marchandises ont été moindres en raison du ralentissement de l'économie chinoise, le CROSS SOI demeure, de loin, le CROSS assurant le suivi du plus grand nombre de navires en avarie les zones sous juridiction française (138 cas en 2022).

Des risques et des menaces qui se confirment

Plusieurs des scénarios d'accident (échouement, incendie, collision, etc.) et d'actes malveillants (rejets illicites de polluants, trafics illicites) identifiés comme les plus probables par l'étude RUNRisks, conduite par le CROSS SOI en 2021, se sont concrétisés en 2022. Au large de la Réunion, l'année écoulée a ainsi été marquée par l'échouement du pétrolier TRESTA STAR lors du passage du cyclone BATSIRAÏ, le remorquage d'urgence du minéralier WUGANG HAO YUN qui menaçait de s'échouer, ou encore le rejet volontaire et illicite d'hydrocarbures du MOMENTUM PHONIX au large de Tromelin.

A Mayotte, le nombre d'opérations de secours poursuit sa trajectoire à la hausse (+26%), sous l'effet combiné des flux d'immigration clandestine (deux tiers des opérations) et du développement des activités nautiques.

Dans les zones éloignées et les conditions météorologiques toujours difficiles des Terres Australes, la flotte de pêche a connu plusieurs événements marquants, à mettre en regard avec le nombre accru de navires autorisés à y opérer.



Préparation et anticipation

Dans ce contexte, l'équipe du CROSS s'emploie à renforcer sa capacité de maîtrise des risques, tant en matière de prévention et de préparation que de réponse d'urgence.

Le CROSS SOI a ainsi conduit en 2022 une campagne de sensibilisation des usagers de la mer aux bonnes pratiques en matière de sécurité. Il s'est aussi beaucoup investi dans la coopération régionale, tout particulièrement dans le cadre de projets visant à renforcer les capacités des Etats voisins, au premier rang desquels Madagascar, les Comores et les Seychelles.

En 2023, le CROSS poursuivra ses efforts en matière entraînement à l'échelle de la chaîne opérationnelle, de connaissance des risques et des menaces, de coopération régionale et de promotion des bonnes pratiques. Il maintiendra enfin une présence régulière sur le terrain, au plus proche des moyens de secours et des usagers de la mer.

Thomas Rostaing
Directeur du CROSS SOI

ACTIVITE OPERATIONNELLE ET PERSPECTIVES



699 alertes traitées



**422 navires
impliqués**



**493
opérations SECMAR
coordonnées**

RECHERCHE



SAUVETAGE



**22 personnes
décédées**



**69 personnes
disparues**



**423 personnes
secourues**



Recherche et sauvetage en mer

ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Le bilan d'activité 2022 du CROSS, dans le domaine du secours en mer, prend en compte l'activité du CROSS en tant que MRCC dans sa zone de compétence (SRR - Search and rescue region), celle en tant que centre de coordination du secours en mer dans les eaux adjacentes à Mayotte ainsi que les opérations coordonnées au profit d'autres Etats de la zone dans des SRR étrangères.

Le nombre d'alertes traitées s'élève cette année à 699 (644 en 2021 soit +9%), réparties comme suit:

- 297 alertes traitées en tant que MRCC en SRR française

Sur 297 alertes, 197 situations ont donné lieu à l'activation d'un dispositif de secours coordonné par le CROSS (soit un ratio de 66% d'appels entrants se traduisant in fine par l'activation et le contrôle d'un dispositif de secours)

- 249 alertes traitées en eaux intérieures et mer territoriale autour de Mayotte (210 en 2021 soit +19%)

Sur 249 alertes, 219 situations ont donné lieu à l'activation d'un dispositif de secours coordonné par le CROSS (soit un ratio de 88% d'appels entrants se traduisant in fine par l'activation et le contrôle d'un dispositif de secours).

- 153 alertes traitées au profit de MRCC étrangers

Sur 153 alertes, 77 situations ont donné lieu à l'activation d'un dispositif de secours coordonné par le CROSS (soit un ratio de 50% d'appels entrants se traduisant in fine par l'activation et le contrôle d'un dispositif de secours).

699 alertes traitées par le CROSS SOI

**297 alertes en SRR
française**

**249 alertes en zone
Mayotte**

**153 alertes en SRR
étrangère**

**dont 197 opérations
SECMAR**

**dont 219 opérations
SECMAR**

**dont 77 opérations de
SECMAR**

493 opérations de SECMAR coordonnées



BILAN HUMAIN

Si l'année 2021 n'avait enregistré aucun événement de type chute à la mer depuis la côte rocheuse à la Réunion, l'année 2022 démontre que ce risque demeure très élevé, avec 6 personnes emportées par une lame, quasi-exclusivement lors d'un épisode de forte houle. Le bilan humain en SRR française fait état de 11 décès : 3 personnes emportées par une vague, 2 découvertes de corps, 2 suicides, 1 personne ayant perdu la vie dans un crash d'ULM, 2 chutes à la mer depuis un navire, 2 noyades (1 chasseur sous-marin et un baigneur). Chiffre auquel s'ajoutent 3 disparitions (i.e. personnes dont le corps n'a pas été retrouvé), dont 2 suicides et 1 personne emportée par une lame.

En zone Mayotte, 180 opérations ont impliqué des candidats à l'immigration clandestine à bord de kwassas, pour un bilan humain s'établissant à 6 personnes décédées et 44 disparues.

Au-delà de ces éléments spécifiques, le bilan humain global pour l'année 2022 s'élève à :

- 318 personnes secourues en SRR française;
- 313 personnes secourues, dont 212 migrants (soit 68%), en zone Mayotte;
- 77 personnes secourues dans des SRR étrangères.

MOYENS D'INTERVENTION

En SRR française, les personnes impliquées ont bénéficié en 2022 du concours :

- des moyens aériens de la gendarmerie nationale, la section aérienne de la gendarmerie de La Réunion (SAG 974) étant mobilisée sur 27 opérations. La SAG 974 demeure le 1er partenaire aérien du CROSS à la Réunion ;
- des bénévoles embarqués de la SNSM : 1er partenaire nautique du CROSS avec 34 interventions (sur 3 stations SNSM)
- des personnels de la garde nautique du SDIS 974, engagés sur 23 opérations ;

- des nageurs sauveteurs des postes de surveillance des plages et des dispositifs de surveillances des spots de surf.

À Mayotte, le CROSS, dans l'exercice de la mission de secours en mer, peut compter sur deux embarcations dédiées à cette mission : le semi-rigide SNS 976 «TAMANI» de la station SNSM de Dzaoudzi-Mayotte et le semi-rigide «CHIRA» du SDIS 976. Les intercepteurs rapides agissant dans le cadre des missions de lutte contre l'immigration clandestine sont également des partenaires précieux :

- la SNS 976 « TAMANI » a été engagée à 42 reprises sur des opérations SECMAR en 2022 (27 en 2021) et le "CHIRA" du SDIS à 5 reprises ;
- les intercepteurs de la gendarmerie nationale et de la police aux frontières ont participé à 176 opérations de secours (131 en 2021) ;
- l'hélicoptère de la section aérienne de la gendarmerie de Mayotte (SAG 976) est intervenu à 17 reprises.





MOYENS D'ALERTE

Un certain nombre d'alertes sont relayées vers le CROSS par le CTA-CODIS ou le SAMU. Ce constat démontre l'intérêt d'une large communication autour du numéro d'urgence pour la mer (196) afin de raccourcir les délais d'engagement des moyens d'intervention.

En 2022, le téléphone portable à la mer est un moyen d'alerte autant utilisé que la radio VHF à La Réunion. L'utilisation du canal VHF 16 reste toutefois le plus sûr moyen d'être entendu à la fois par les navires à proximité et par le CROSS, qui veille ce canal en permanence.

À Mayotte, le téléphone portable en mer ou à terre demeure le moyen d'alerte le plus usité. En cas de difficulté de compréhension, le CROSS peut s'appuyer sur les opérateurs du CTA-CODIS 976 pour traduire les propos du requérant. Le réseau VHF, est utilisé pour la coordination des moyens d'intervention.

PERSPECTIVES 2023

L'aide médicale en mer demeure un type d'opération très prégnant dans l'activité du CROSS. Le CROSS s'attachera donc dans les prochains mois, en lien avec tous les partenaires de la chaîne opérationnelle, à préciser les dispositifs spécifiques à certains contextes géographiques particuliers tels que les Terres Australes ou Mayotte.

Un effort particulier de sensibilisation sera mené à l'attention des clubs de plongée, afin que le traitement des accidents de plongée passe systématiquement par le CROSS.

En 2023, le CROSS se donne pour objectif d'organiser a minima un exercice par mois faisant intervenir les acteurs du sauvetage en mer comme

les usagers de la mer (clubs de plongée, de parapente, de kite-surf, pêcheurs professionnels, NUC, etc.). Ce, avec un format prévoyant une réunion d'échange et de briefing préalable afin que les sauveteurs puissent monter en compétences sur des interventions techniques et que les bénéficiaires puissent réaliser l'investissement consenti et les moyens mis en œuvre à leur profit.

A Mayotte, le CROSS a en outre pour ambition d'entretenir un partenariat efficace avec l'ensemble des acteurs du sauvetage en mer. De nombreux accords de partenariat seront renouvelés et des exercices adaptés aux risques spécifiques de l'archipel seront organisés.

La connaissance du terrain et des partenaires par chaque opérateur du CROSS constitue toujours un objectif et un défi tant la zone d'intervention du CROSS est immense. Chaque nouvel arrivant sera dépêché sur le terrain, à la rencontre des moyens de secours et des usagers de la mer, tant à Mayotte qu'à la Réunion. En lien avec les FAZSOI et l'administration des TAAF, ces visites seront autant que faire se peut étendues aux Iles Eparses.

L'année 2022 a enfin été marquée par plusieurs missions d'appui aux Etats voisins, ayant mobilisé le personnel du CROSS au titre de projets de coopération bilatérale ou régionale. Elle a vu la création d'un groupe de travail des MRCC de la région SOI, désormais co-présidé par le CROSS et son homologue du MRCC Cape Town. En 2023, les sollicitations resteront nombreuses (audits, formations, échanges de personnel et bonnes pratiques). Le CROSS contribuera ainsi à la montée en compétence et à l'autonomisation des MRCC voisins, tout en continuant à apporter son concours à juste proportion des capacités de chacun.



**138 navires
en avarie suivis**



**6819 navires
interrogés**



**82 autorisations
de mouillage
délivrées**



**241 relèves
d'équipages
supervisées**

SURVEILLANCE



MARITIME



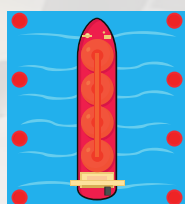
**1797 marins
débarqués ou
embarqués**



**346 millions de tonnes
de cargaison transportée**



**24 signalements
de pollutions traités**



**dont 116.5 millions de tonnes de
marchandises dangereuses transportées**



Surveillance de la navigation

ACTIVITÉ 2022

Au titre de la mission de surveillance de la navigation, le CROSS a en 2022 interrogé 6819 navires de commerce en transit dans la zone des 50 milles (90 km) autour de la Réunion [9331 / -26,90% par rapport à 2021], soit en moyenne 19 navires par jour.

Le volume de marchandises transportées cette année a atteint 346 millions de tonnes [-25 % par rapport à 2021] – dont 116,5 millions de tonnes de marchandises dangereuses [-30,9 % par rapport à 2021].

138 navires de commerce [220 en 2021] en avarie ou en maintenance ont fait l'objet d'un suivi spécifique par le CROSS dans ses ZEE françaises.

Le CROSS a par ailleurs autorisé 82 navires à mouiller, sur 99 sollicitations, dans les zones prévues au large de la Réunion, en application des dispositions réglementaires fixées par arrêté modifié en 2020.

En matière de relèves d'équipage, en 2022, 241 navires ont pu procéder au transfert sur rade de 1797 marins, dont 906 embarqués et 891 débarqués.

PERSPECTIVES 2023

Suite à l'étude conduite en interne relative à la sécurité de la navigation dans les approches maritimes autour de la Réunion (RUNRisks), le CROSS entend poursuivre le renforcement de son effort de surveillance de la navigation dans les zones françaises du sud océan Indien :

- en proposant la mise en place d'un dispositif de routage des navires à l'échelle du bassin des Mascareignes, de type « zone à éviter ». Définie par l'OMI comme « une zone avec des limites définies dans laquelle la navigation est particulièrement dangereuse ou où il est extrêmement important d'éviter les accidents et qui devrait être évitée par tous les navires ou certaines catégories de navires » la « zone à éviter » ou « area to be avoided » (ATBA) constitue une mesure d'organisation du trafic prévue par le chapitre V de la convention SOLAS et la résolution A.572(14) de l'OMI du 20 novembre 1985 portant dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime ;
- en conduisant une étude similaire à RUNRisks pour le canal du Mozambique, autre axe de circulation maritime majeur dans l'ouest de l'océan Indien. Cette étude pourrait se faire entre 2023 et 2024 sous réserve l'acquisition de données historiques de trafic maritime dans la zone.



Surveillance des pollutions

ACTIVITÉ 2022

Dans le domaine de la surveillance des pollutions, la zone sud océan indien a bénéficié une nouvelle fois, au cours de l'année 2022, d'une couverture satellitaire destinée à détecter les pollutions marines et identifier les navires susceptibles d'être à l'origine de rejets illicites. Le CROSS bénéficie ici du programme européen de surveillance satellitaire CleanSeaNet, piloté par l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM / EMSA).

Sur les 184 passages satellitaires programmés (+ 11,5 % de passages par rapport à 2021), 41 ont donné lieu à une détection de suspicion de pollution (+64%).

Au total, en incluant les détections satellitaires et les autres types de signalements, 48 dossiers SURPOL ont été ouverts en 2022 (contre 30 dossiers en 2021). 5 pollutions ont été confirmées, 5 ont pu être infirmées et 38 autres sont restées indéterminées, faute de moyens de relocalisation.

PERSPECTIVES 2023

En 2023, le CROSS poursuivra sa collaboration avec l'EMSA pour tirer le meilleur parti des possibilités offertes par le service CleanSeaNet. En outre, le CROSS continuera à rechercher l'appui des moyens aériens de différentes administrations, y compris étrangères, pour effectuer des vols de vérification en cas de détection satellitaire de possibles pollutions. Le sujet pourrait en outre faire l'objet d'un examen à l'occasion d'une prochaine revue capacitaire de la fonction garde-côtes dans le cadre du Comité interministériel de la mer (CIMER) 2023.



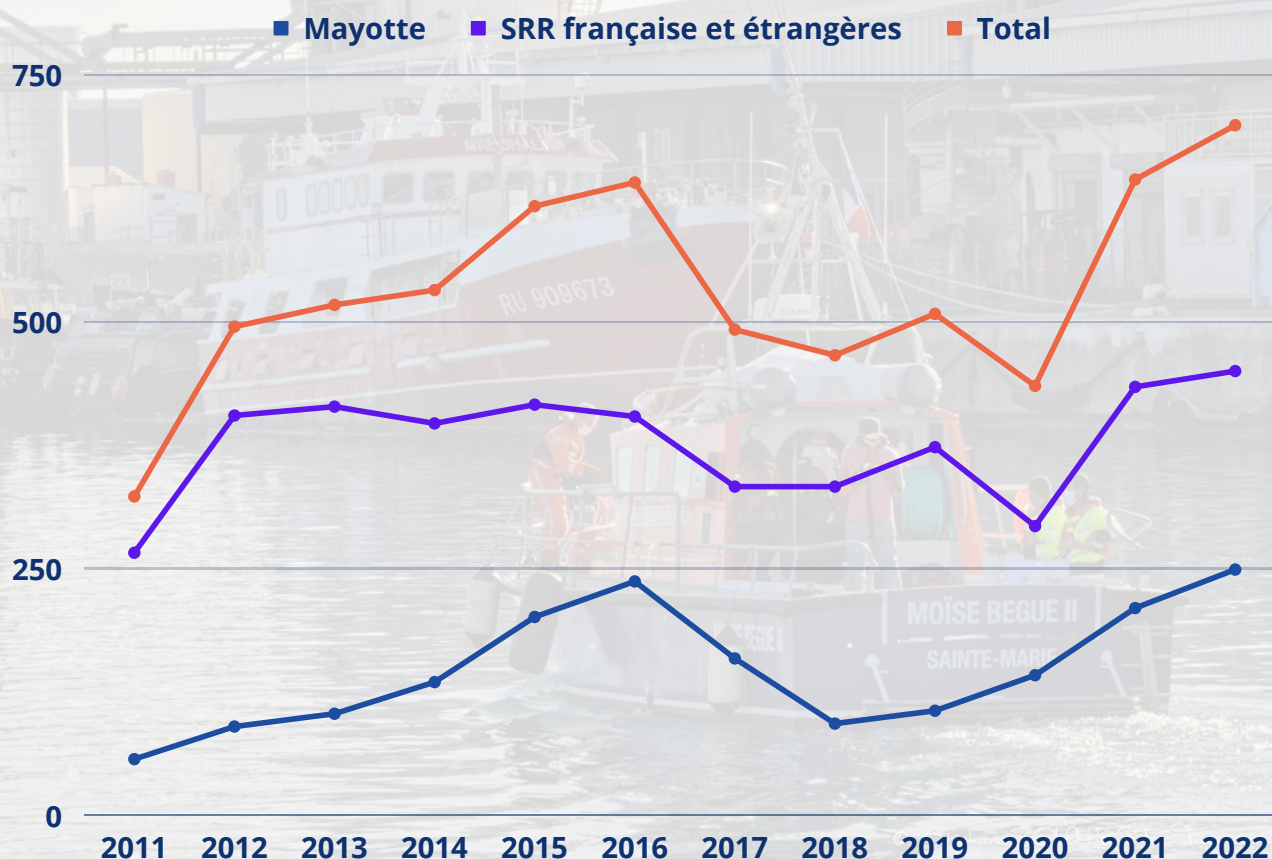
SYNTHESE PAR MISSIONS

		SRR française	Zone Mayotte	SRR étrangères
	Secours en mer	297 alertes	249 alertes (210 en 2021)	153 alertes
	Surveillance de la navigation	• 6819 navires interrogés • 138 navires en avarie ou en maintenance		
	Surveillance des pollutions	• 48 dossiers SURPOL ouverts • 5 pollutions confirmées		



1. Recherche et sauvetage en mer

Evolution du nombre annuel d'alertes traitées par le CROSS



Nombre total d'alertes traitées en 2022 : 699

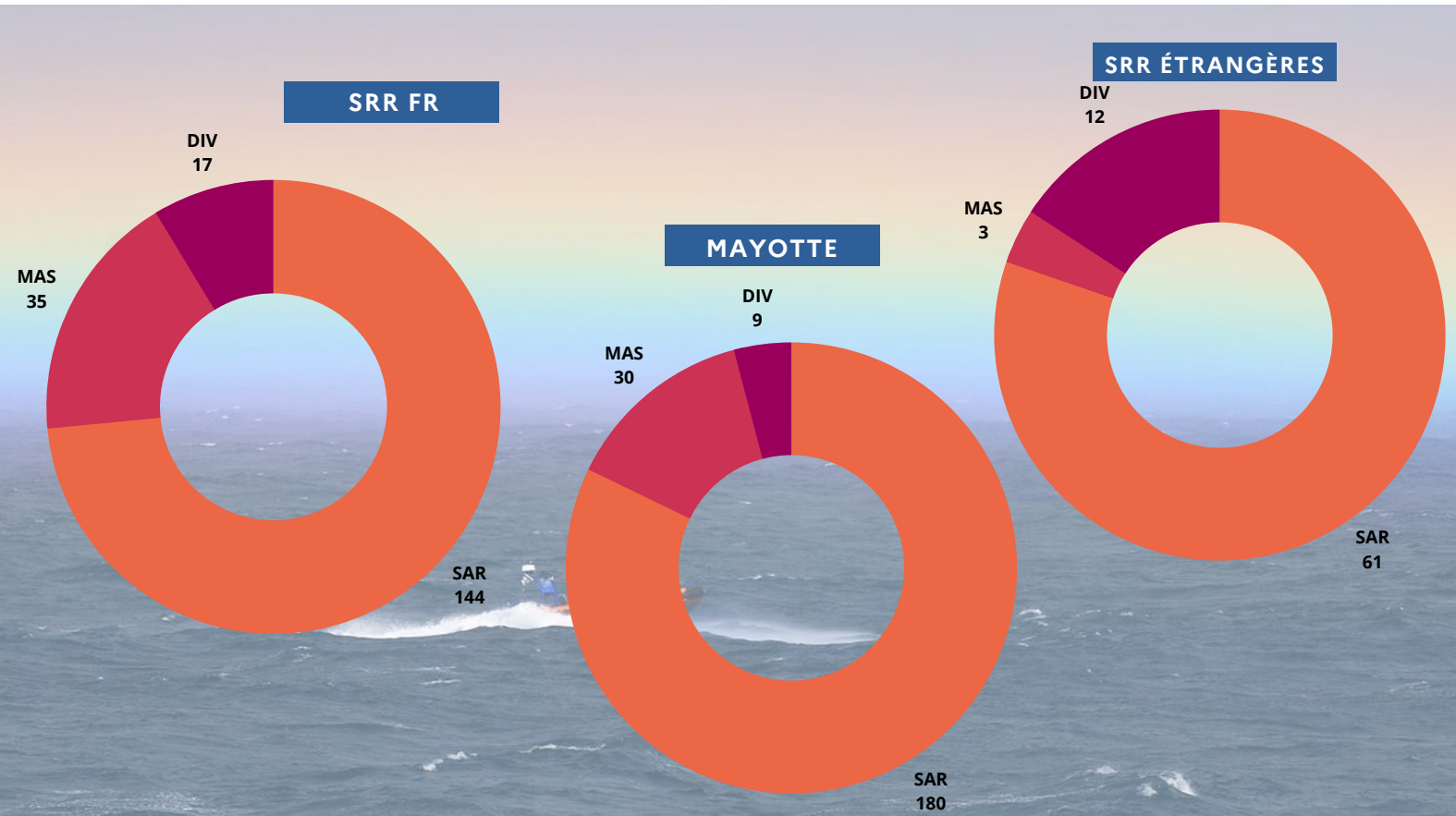
selon la répartition suivante (les données entre parenthèses sont celles de l'année 2021) :

- SRR FR : 297 (434) dont 197 opérations SECMAR
- zone Mayotte : 249 (210) dont 219 opérations SECMAR
- SRR étrangères : 153 dont 77 opérations SECMAR

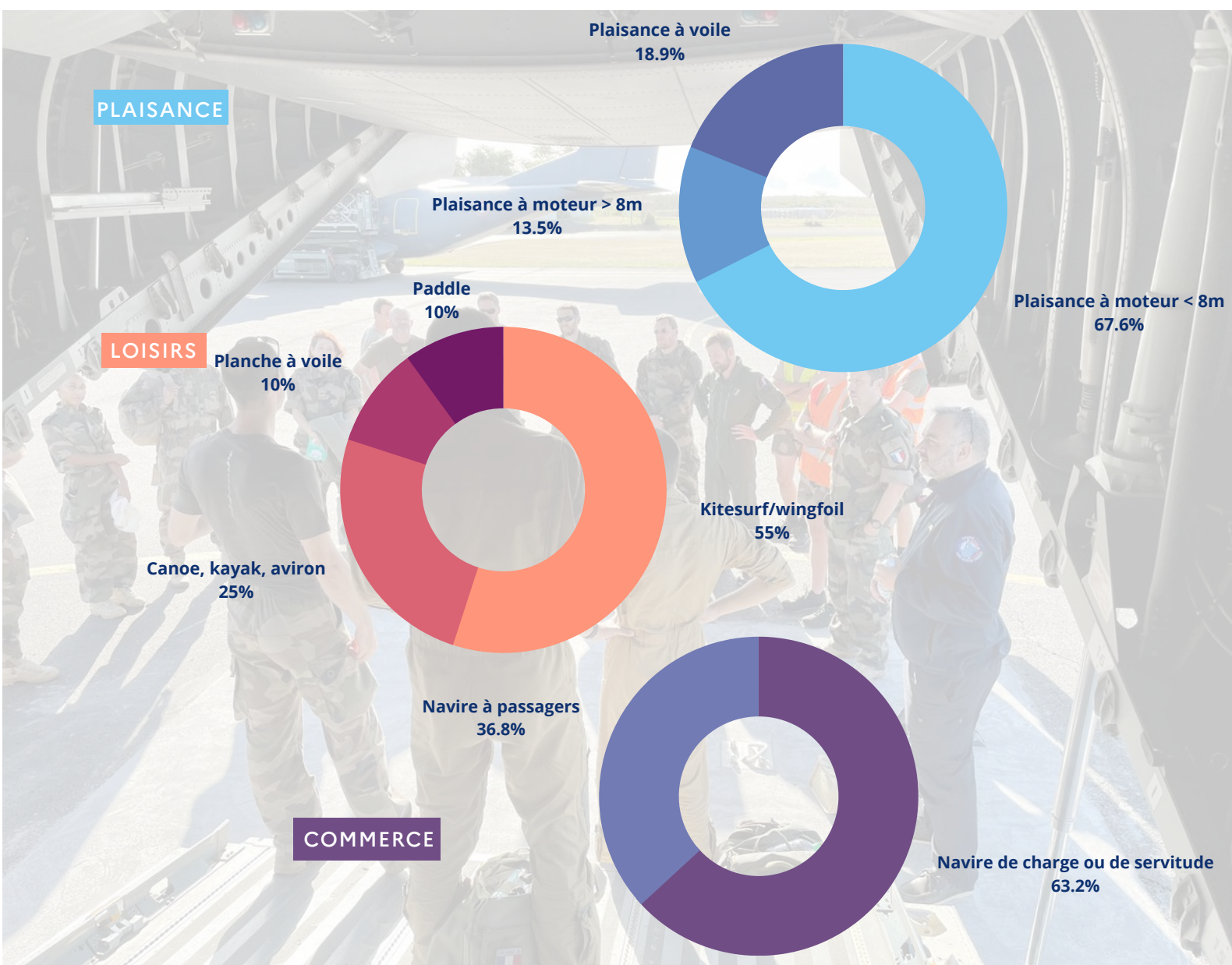
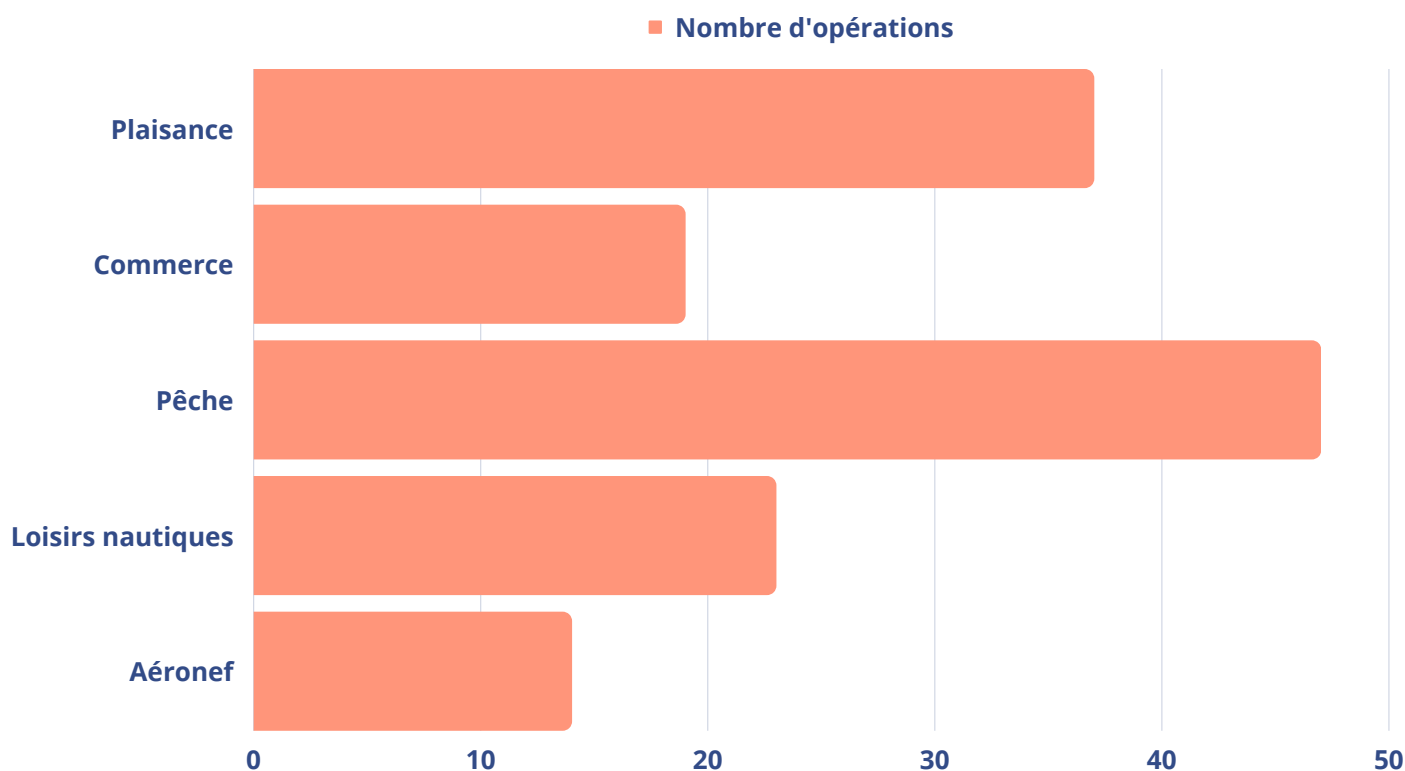
Le bilan humain global fait état de plus de 2500 personnes secourues et assistées en 2022.

	SRR FR	Zone Mayotte	SRR étrangères
Personnes décédées	12 (6 décès en 2021)	10 (dont 6 migrants)	0
Personnes disparues	5	45 (dont 44 migrants)	19
Personnes secourues et assistées	323 (413 en 2021)	2134 (dont 1912 migrants)	133

RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR CLASSIFICATION (SAR/MAS/DIV)

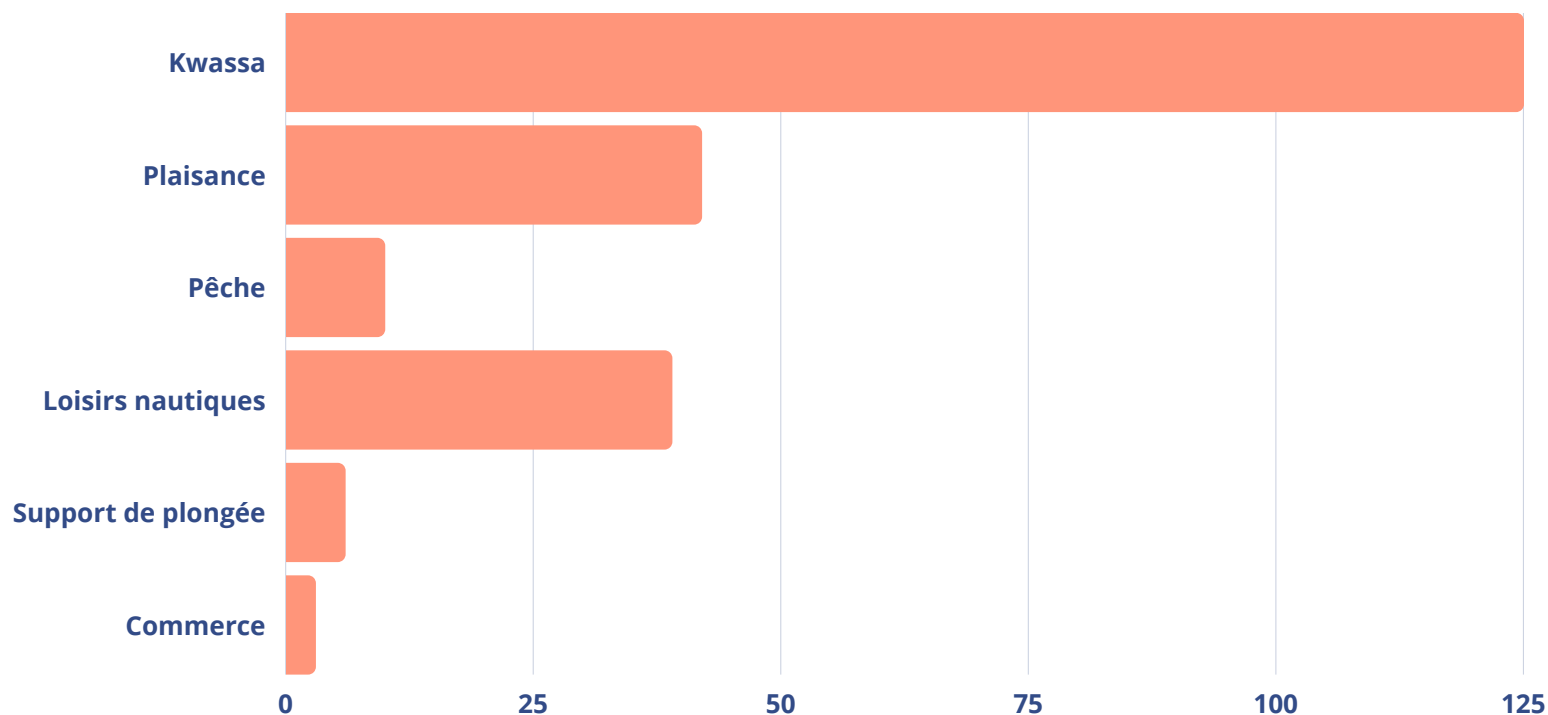


RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR TYPE DE FLOTTEUR IMPLIQUÉ (SRR FR)

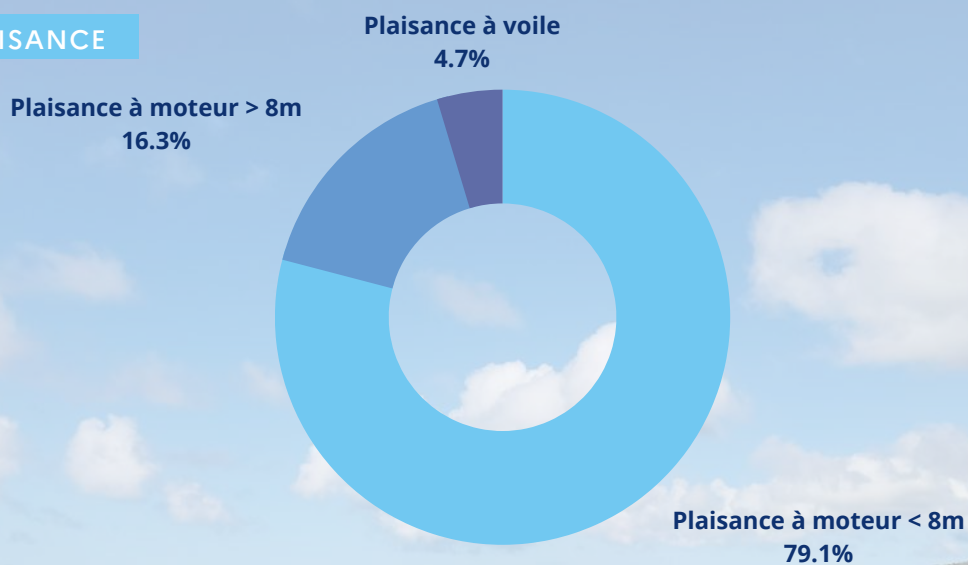


RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR TYPE DE FLOTTEUR IMPLIQUÉ (MAYOTTE)

■ Nombre d'opérations



PLAISANCE

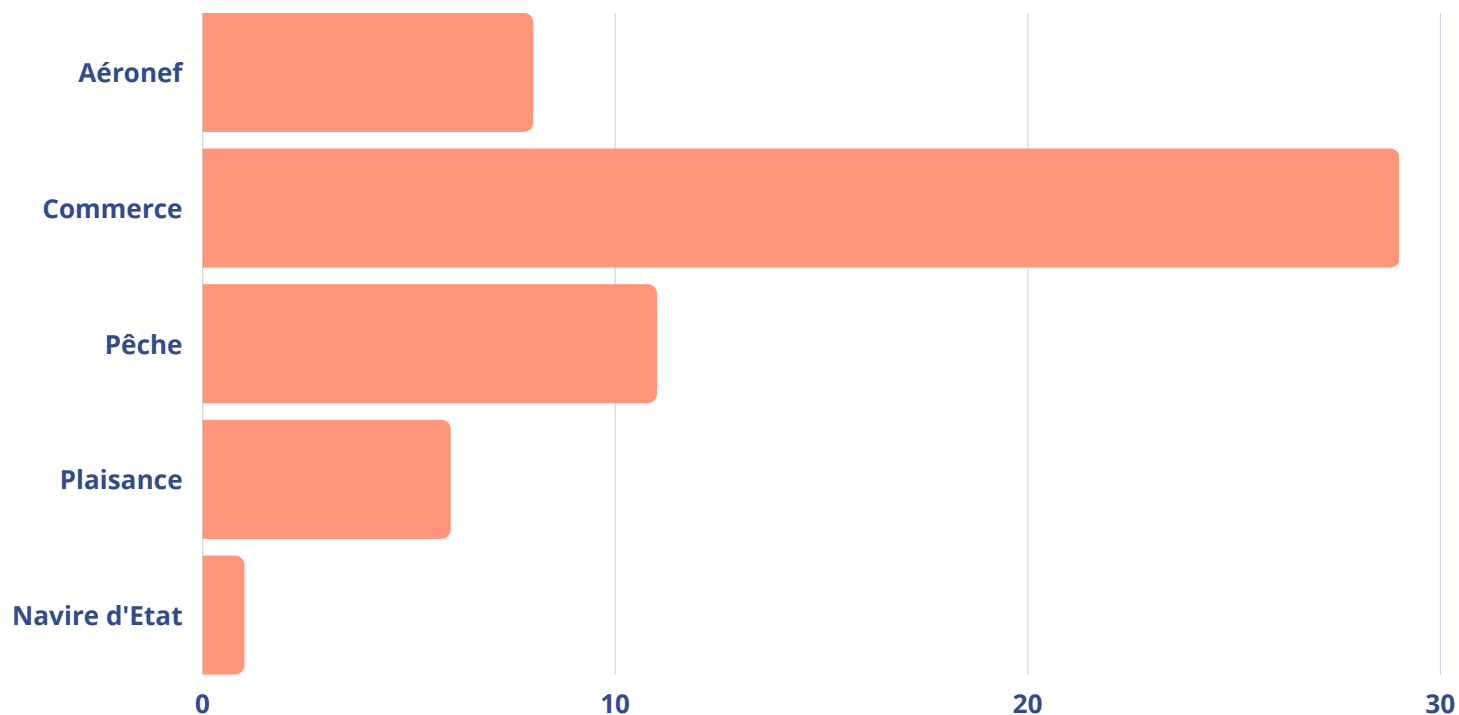


LOISIRS

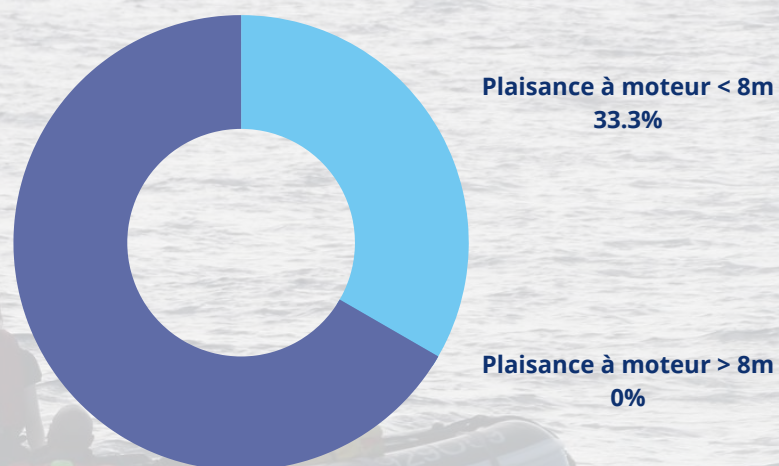


RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR TYPE DE FLOTTEUR IMPLIQUÉ (SRR ÉTRANGÈRES)

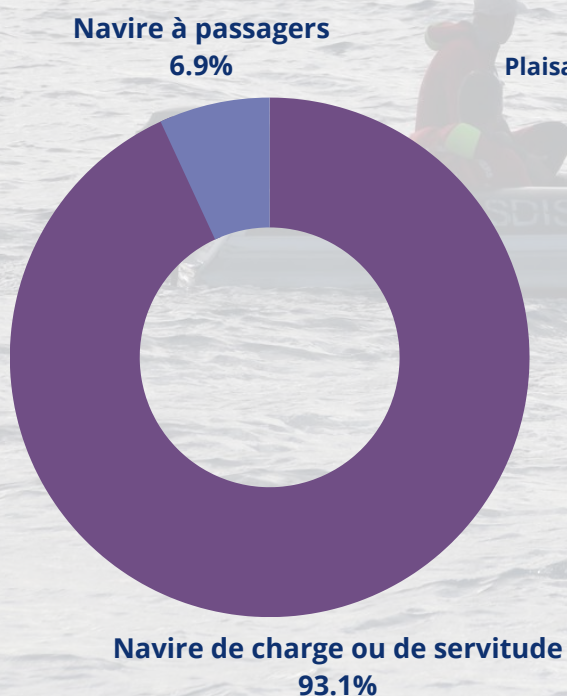
■ Nombre d'opérations



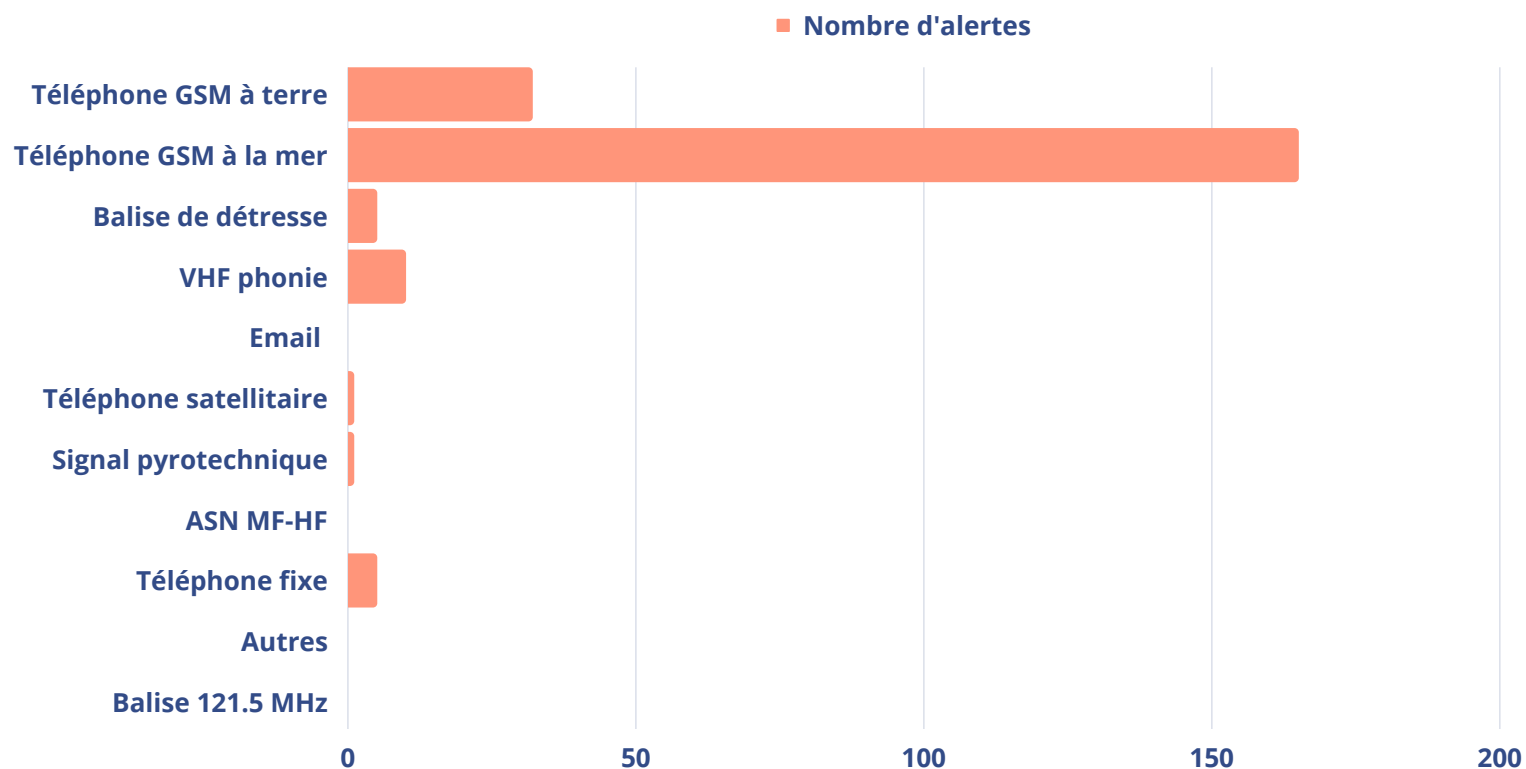
PLAISANCE



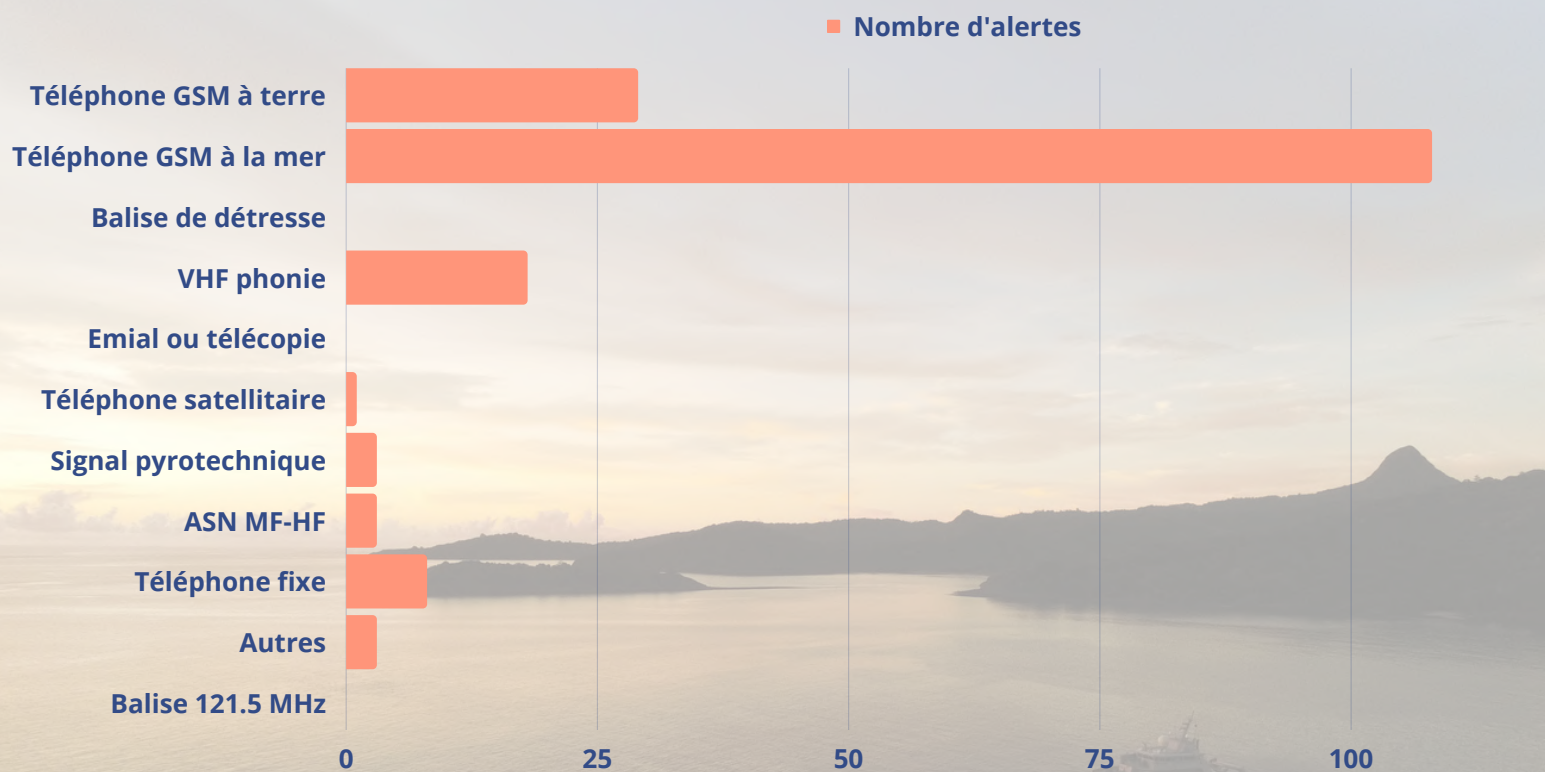
COMMERCE



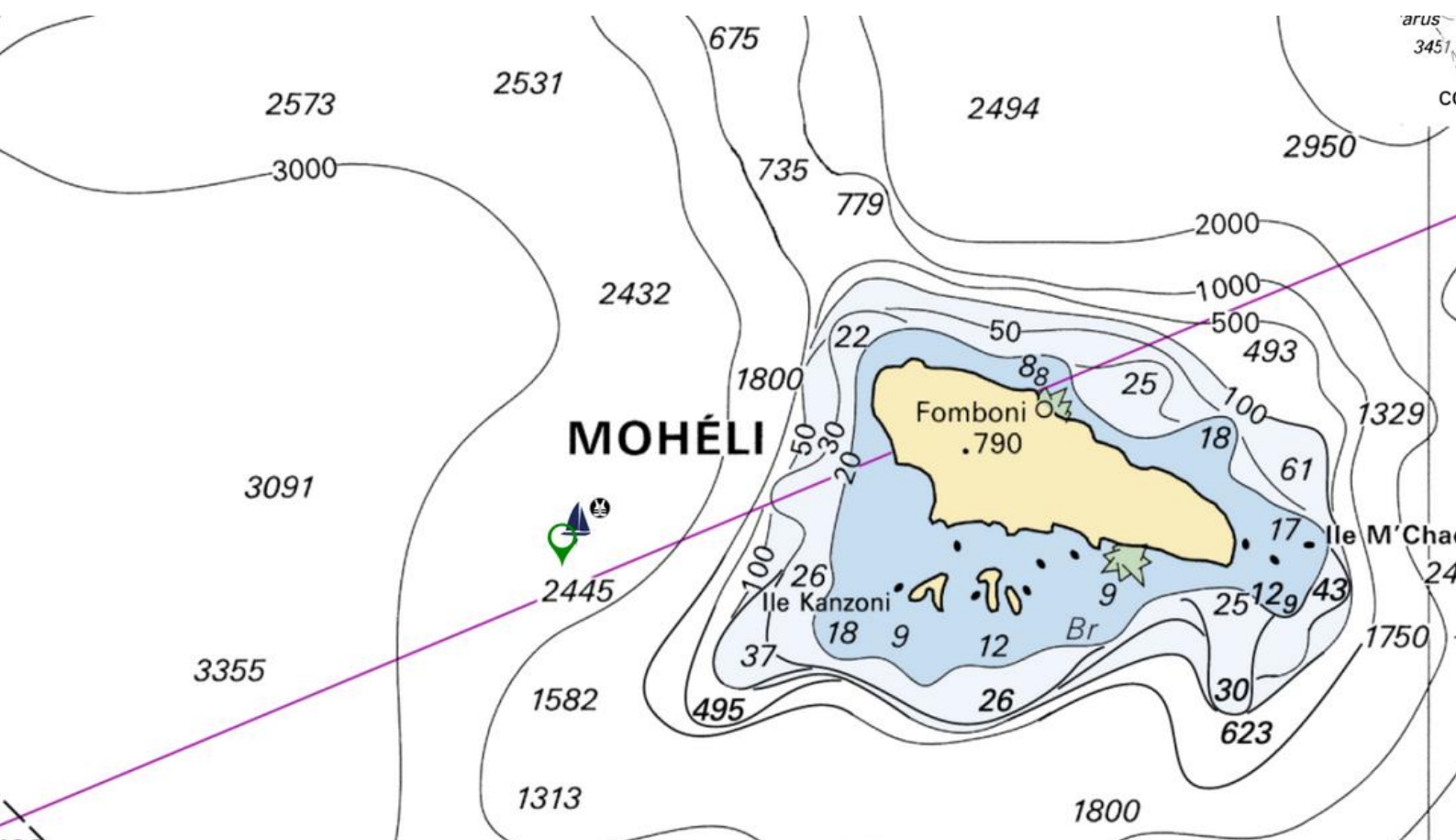
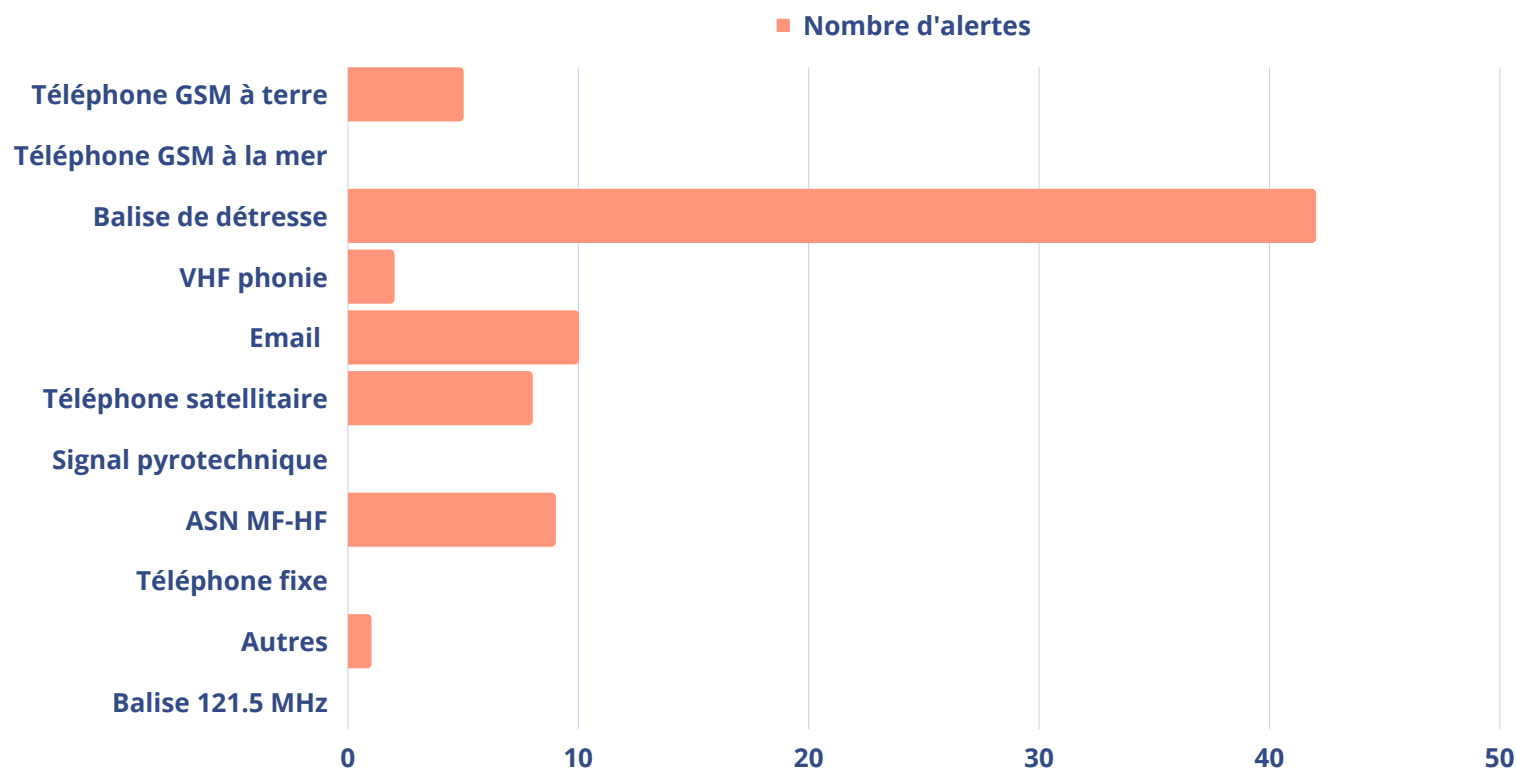
RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR MOYEN D'ALERTE (SRR FR)



RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR MOYEN D'ALERTE (MAYOTTE)



RÉPARTITION DES OPÉRATIONS PAR MOYEN D'ALERTE (SRR ÉTRANGÈRES)



2. Surveillance de la navigation

6819 navires de commerce, transportant 116,5 millions de tonnes de marchandises, ont été interrogés par le CROSS lors de leur transit dans les 50 milles nautiques autour de la Réunion. Ces interrogations ont fait l'objet de comptes-rendus enregistrés dans Trafic 2000 (MOUVINF).

138 navires de commerce en avarie ou en cours de maintenance ont fait l'objet d'un suivi spécifique au titre de la fonction de service d'assistance maritime (MAS – maritime assistance service).



3. Surveillance des pollutions

Sur 48 dossiers de pollution ouverts cette année, 24 ont strictement concerné les zones françaises. 17 signalements ont été relayés vers les MRCC des États riverains concernés.

5 pollutions ont été confirmées, 5 infirmées et 38 sont restées indéterminées.



ANALYSE PAR MISSIONS



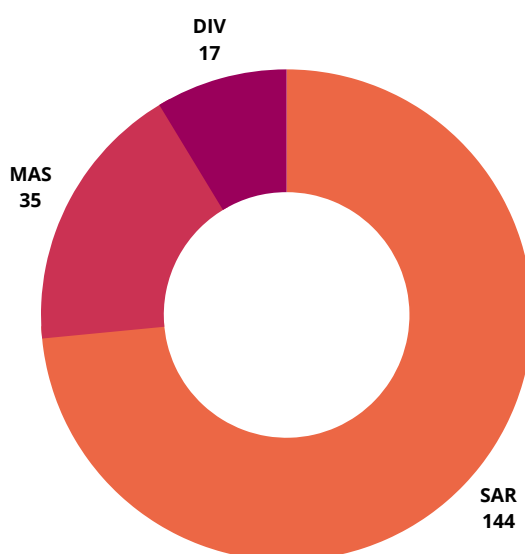
1. Recherche et sauvetage en mer

1.1 SRR française

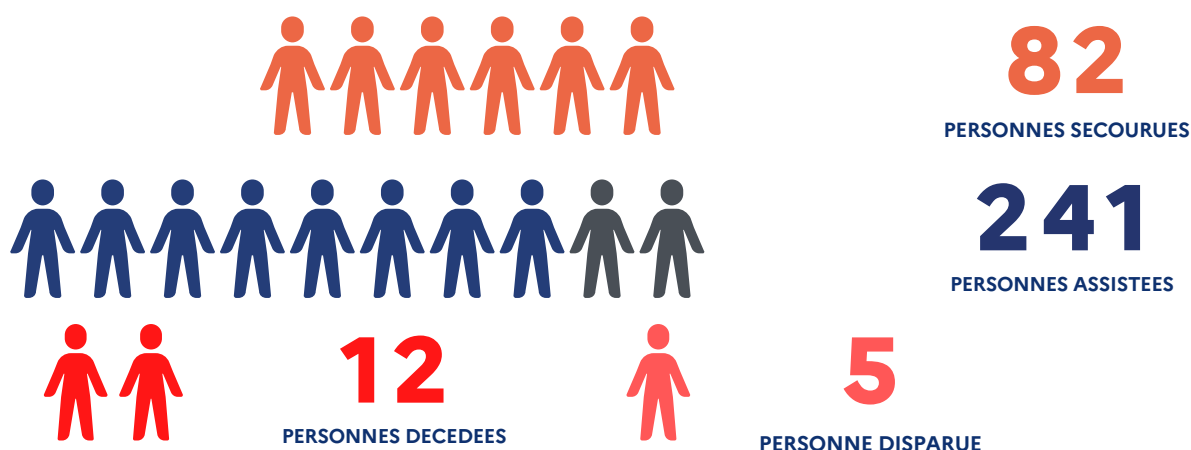
A. Typologie des opérations par classification

Le nombre d'alertes traitées par le CROSS en tant que MRCC dans sa SRR s'élève à 297.

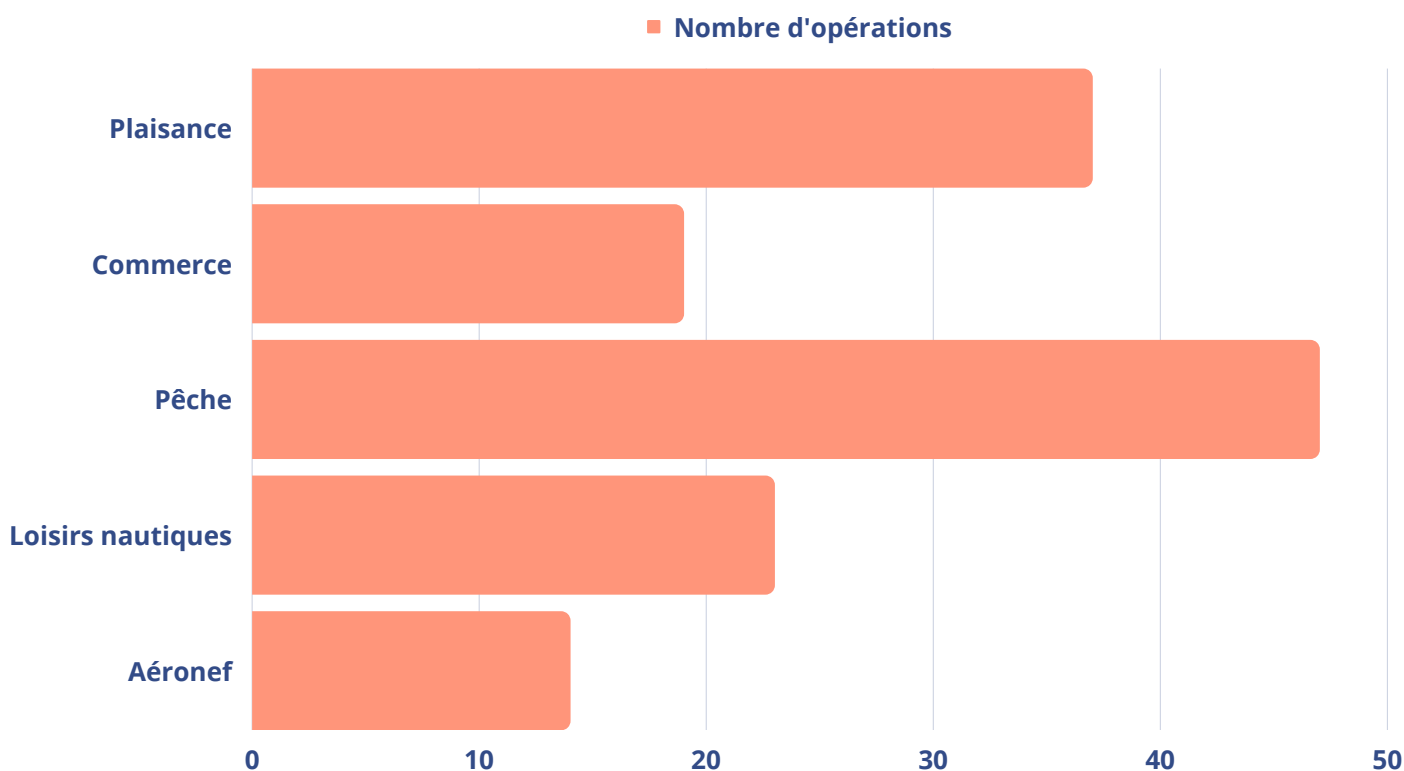
Sur l'ensemble de ces alertes, 197 ont donné lieu à la coordination d'un dispositif de recherche et de sauvetage par le CROSS.



B. Bilan humain



C. Bilan des flotteurs



C.1 Commerce (19 opérations)



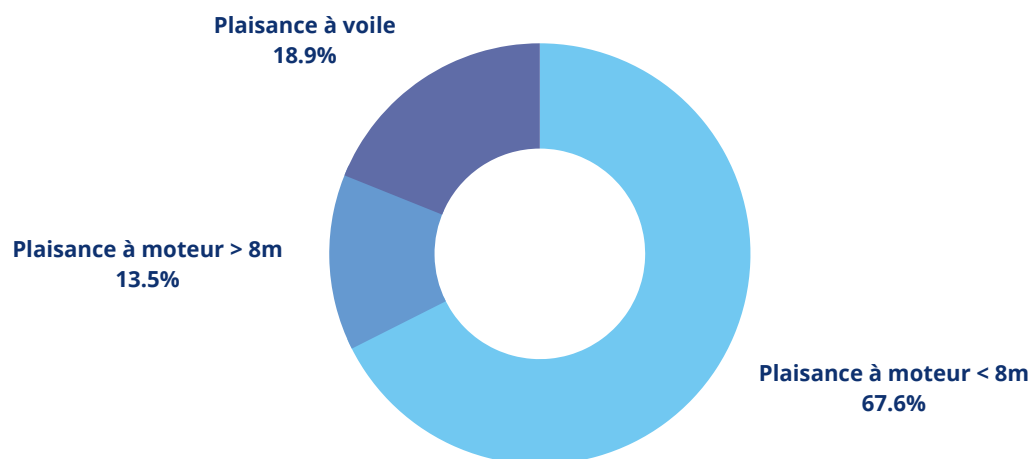
Les navires de commerce représentent près de 14% des navires impliqués dans des opérations SECMAR en zone sud océan Indien.

Les 7 navires à passagers ayant été impliqués dans une opération de secours sont des NUC (navires à utilisation commerciale), des navires pratiquant le pécaturisme, la pêche au gros ou encore l'observation des cétacés. Il s'agit dans l'immense majorité des cas de passagers victimes du mal de mer, les conditions de navigation autour de la Réunion étant souvent difficiles.

12 navires de commerce ont sollicité l'intervention du CROSS: 7 pour une aide médicale en mer; 3 pour une assistance au navire au titre de sa fonction de MAS; le dernier cas concerne le navire "TRETA STAR", qui fait l'objet d'un zoom à la page 26.

Seul un navire a fait l'objet d'une aide médicale en mer liée à un cas de COVID-19.

C.2 Plaisance (37 opérations)



Le CROSS enregistre une baisse du nombre d'opérations ayant impliqué un navire de plaisance.

Les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 8 mètres sont les régulièrement concernés par des opérations de secours en mer.

La plaisance représente la moitié des opérations d'assistance maritime (MAS) en SRR française, principalement à la suite d'avaries techniques [avarie du système de propulsion, avarie électrique, hélice engagée, panne de carburant] entraînant une perte de manœuvrabilité. Dans la totalité des cas, ces navires ont dû être remorqués vers un abri, sous la coordination ou la supervision du CROSS.

Pour ce qui est de l'accidentologie spécifique à la plaisance, le CROSS enregistre 3 chavirements (deux navires à moteur et un à voile) dont deux ont fini par s'échouer sur la barrière récifale ou à la côte. Le CROSS souligne la difficulté de l'accès aux ports réunionnais, notamment en raison des trains de houle régulièrement observés dans les chenaux et les passes.

C.3 Pêche (47 opérations)

Le nombre d'opérations sur des navires de pêche a augmenté de 66% entre 2021 et 2022.

9 opérations sont liées à des avaries de navire (chiffre stable par rapport à 2020) :

Avarie du système de propulsion	Avarie électrique
8	2

3 accidents de navire ont été traités par le CROSS, tous étaient des échouements (deux à La Réunion et un dans les TAAF). L'échouement du MANOHAL sur l'île d'Amsterdam fait l'objet d'un zoom en page 8.

Un marin professionnel travaillant à bord d'un navire pêchant la légine aux large des Terres Australes a perdu la vie suite à une chute à la mer, emporté par l'engin de pêche lors du filage. De plus, le CROSS a coordonné 8 opérations d'aide médicale en mer, relevant le plus souvent de l'accidentologie du travail.

4 cas de fausses alertes imputables à un déclenchement intempestif d'une balise de détresse de type COSPAS SARSAT ou MOB-AIS ont été relevés pour l'année 2022.

D. Aide médicale en mer

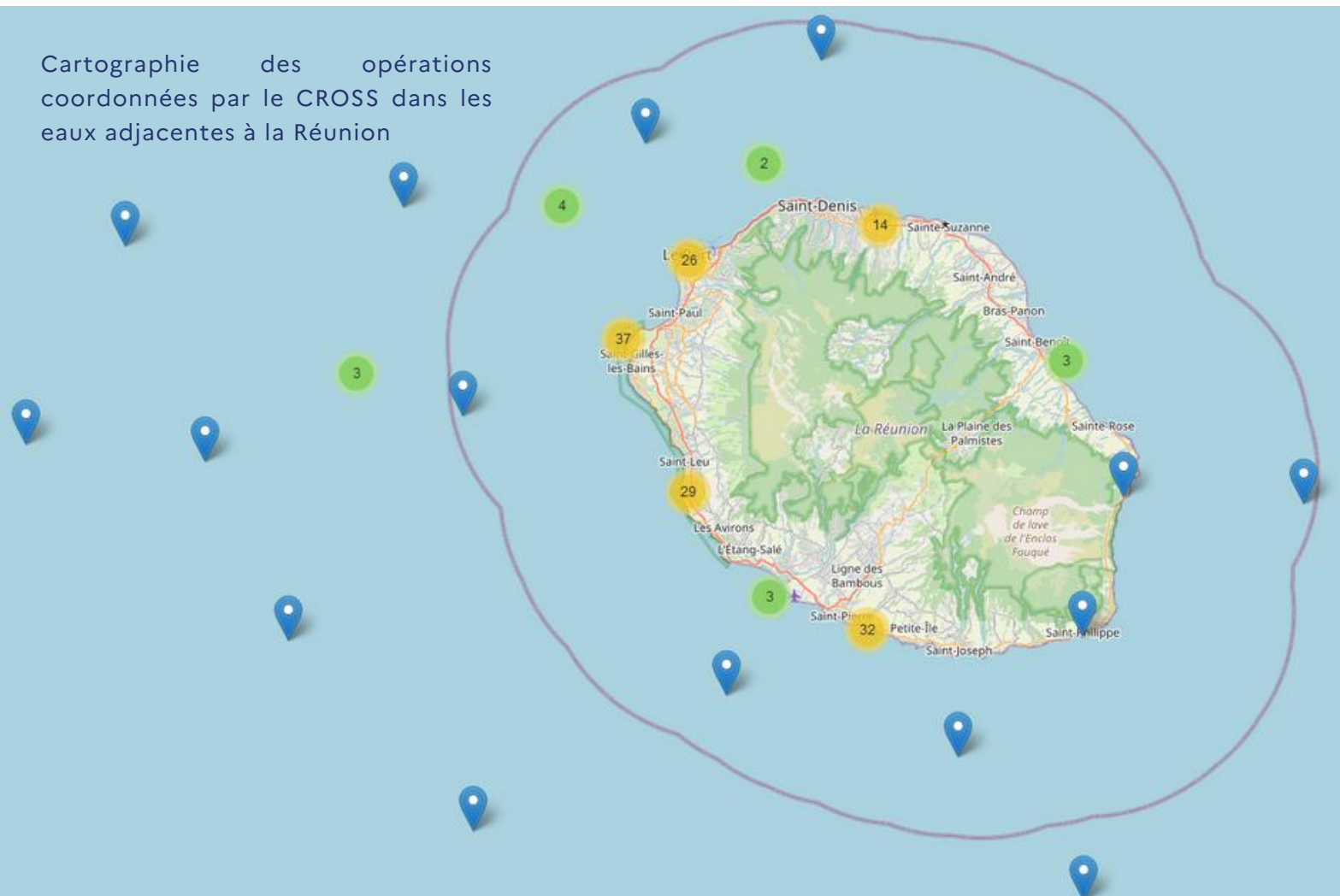
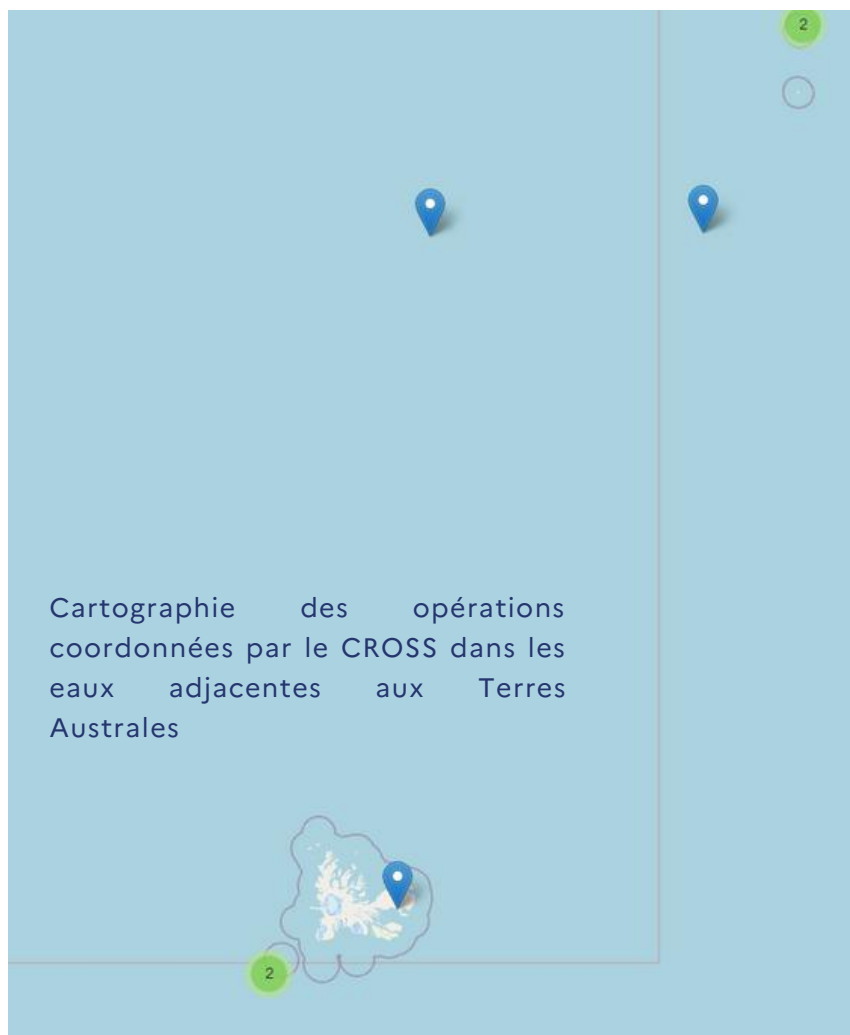
En SRR française, le CROSS s'appuie sur le SAMU de La Réunion et les médecins des TAAF. Sur 26 opérations, 3 ont eu lieu dans les Terres Australes, avec le concours des services de médecine des TAAF. Ces opérations ont donné lieu à 7 EVASAN, un accueil à quai médicalisé, 12 accueil à quai non-médicalisés et 2 personnes ont été soignées à bord dans déroutement. Les opérations d'aide médicale en mer concernent quasi-exclusivement des navires professionnels (commerce, pêche, passagers).

Ces opérations sont rendus éminemment complexe par l'éloignement des zones concernées des moyens de secours et des services de soins. Le CROSS est souvent sollicité pour apporter une aide à des marins blessés ou malades, alors même que ceux-ci se trouvent à bord de navires situés à plusieurs jours de mer du premier centre de soins adapté. Le capitaine du navire est dans un premier temps guidé pour les soins à prodiguer à bord, avant que le CROSS ne soit en mesure d'organiser la prise en charge médicale idoine.

Comme l'année dernière, le CROSS constate que les commandants de navire préfèrent débarquer leurs marin blessés ou malades à La Réunion, eu égard aux capacités et à la qualité du système de santé français, sans équivalent dans la sous-région.



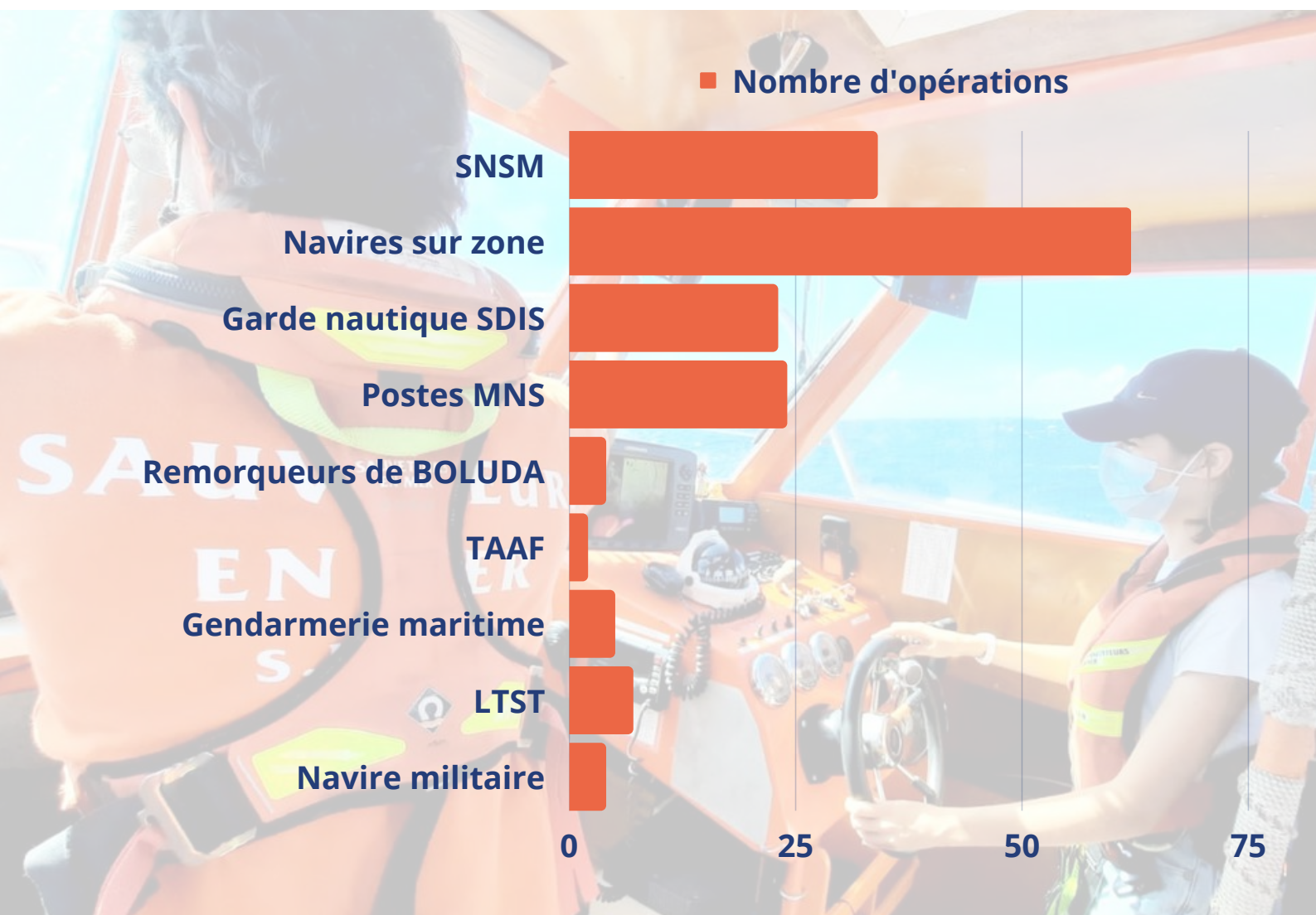
E. Cartographie des opérations en SRR française



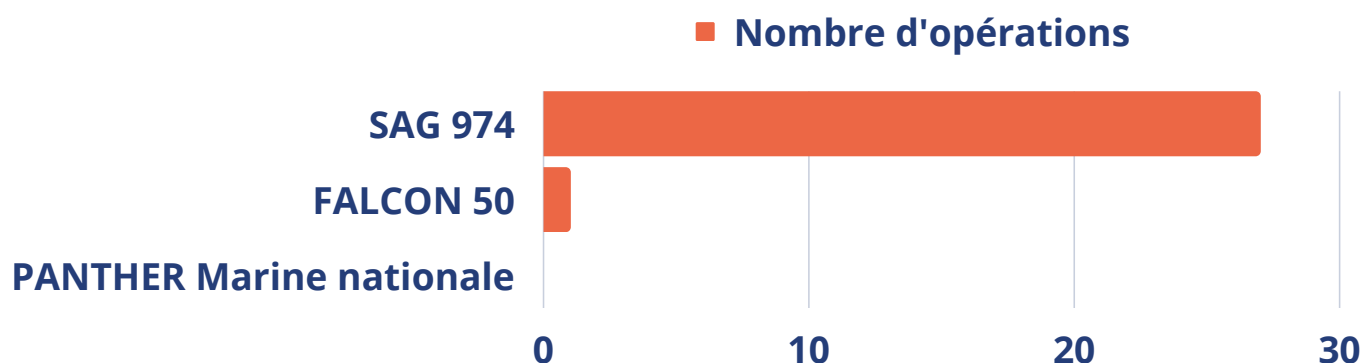
F. Bilan par type de moyens d'intervention

Type de moyens	Nombre de sorties en 2022 (chiffre de 2021)
Moyens nautiques	172 (151)
Moyens aériens	29 (30)
Moyens terrestres	185 (264)

Pour les moyens nautiques, la répartition des principales interventions est la suivante :



Pour les moyens aériens, la répartition des interventions est la suivante :



Le CROSS peut compter sur le concours des moyens aériens suivants, basés à La Réunion :

- 2 hélicoptères de la section aérienne de la gendarmerie nationale (EC 145/ Ecureuil) ;
- 1 hélicoptère de la Marine nationale (type Panther)
- 2 CASA CN 235-300 de l'armée de l'Air.

Il est à noter qu'aucun de ces moyens n'est dédié au secours en mer.

Pour ce qui est des moyens terrestres, le SDIS, la gendarmerie nationale et la police nationale sont les principaux partenaires mobilisés, en particulier pour la réalisation de patrouilles sur le littoral.



Tresta Star

[RÉF. : 2022/ 0126]

Le TRESTA STAR est un navire-souteur, i.e. une "station essence" mobile qui avitaille en combustible de propulsion les navires de commerce faisant escale à Port-Louis, à l'île Maurice. A l'approche du cyclone BATSIRAÏ, les autorités portuaires décident de fermer le port. Lors du passage du cyclone, le TRESTA STAR se trouve ainsi stationné à l'ouest de Maurice, soit au vent de la Réunion.

Le 3 février 2022, victime d'une avarie sur l'un de ses deux moteurs, celui se retrouve à la merci des vents violents qui le poussent vers les côtes réunionnaises. A 6h51, le capitaine du navire demande l'assistance du CROSS. Les conditions météorologiques dantesques clovent les hélicoptères au sol et rendent l'intervention d'un remorqueur portuaire impossible sans mettre en danger son équipage. Afin de tenter un passage de remorque ou une évacuation des marins du TRESTA STAR, plusieurs navires sont déroutés.

Toutefois, les délais de ralliement des différents navires engagés, comme les doutes sur la faisabilité d'un passage de remorque, rendent l'opération assistance très incertaine. En fin d'après-midi, il est donc décidé de prépositionner sur le littoral une équipe du Groupement d'intervention en milieux périlleux (GRIMP) du SDIS 974 afin d'être en capacité, le cas échéant, d'organiser un secours par la terre au moyen d'une tyrolienne.

Vers 21h, le navire s'échoue au nord de la plage du Tremblet. L'équipage est extrêmement paniqué. Le CROSS suggère à son capitaine de rassembler l'équipage à la passerelle et de signaler sa position à l'équipe de secours à terre au moyen de fusées de détresse. Le TRESTA STAR présente une importante brèche sur tribord avec envahissement de la salle des machines. Il est échoué sur toute sa longueur et ne présente pas de gîte. La situation semble se stabiliser mais la structure du navire subit l'assaut de l'énorme houle.

L'équipe du SDIS, composée du GRIMP, de la garde-nautique et d'un médecin, rallie la zone de l'échouement à pied. Dès son arrivée, elle évalue les possibilités de passage de lignes de vie entre le navire et la terre, tandis que le CROSS effectue la liaison radio avec l'équipage du TRESTA STAR pour lui expliquer comment établir la tyrolienne. A 01H44, un membre de l'équipe du GRIMP monte à bord pour montrer à l'équipage comment s'équiper du baudrier. A 02h00, l'évacuation de l'équipage peut débuter, un membre à la fois. A 03h38, tous les membres de l'équipage se trouvent en sécurité à terre,

Ce sauvetage atypique vaudra à l'équipe du SDIS 974 une lettre de félicitations de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour acte de bravoure en mer.



Wugang Haoyun

[RÉF. : RÉUNION 2022/0243]

Le 9 mars 2022, le WUGANG HAOYUN, un vraquier de 327 mètres, attire l'attention des opérateurs du CROSS. Bien que se trouvant encore à 127 nautiques (235 km) de La Réunion, le navire est interrogé par les équipes du CROSS sur la raison de sa soudaine réduction de vitesse. Le capitaine du navire répond qu'il s'agit d'une situation normale puisqu'il est en attente d'ordres de son armateur. Quelques heures plus tard, le navire reprend sa route.

Le 10 mars, alors que le navire transite à moins de 50 nautiques des côtes réunionnaises, il se stoppe. Contacté immédiatement, il indique que son moteur principal est en avarie, qu'il lui est impossible de redémarrer et qu'il attend des pièces d'un navire supply. Etant situé au sud-est de l'île, sa dérive est inquiétante. Le navire menace de s'échouer s'il ne parvient pas à réparer. Le CROSS demande l'engagement de deux remorqueurs de la société Boluda par réquisition du Préfet, ainsi que celui du BSAOM CHAMPLAIN de la Marine Nationale.

Dans la soirée, le préfet de la Réunion met en demeure l'armateur de navire de faire cesser le danger que le WUGANG HAOYUN représente pour la circulation maritime et les côtes françaises. Dans la foulée, l'armateur confirme la nécessité pour lui d'obtenir l'aide des remorqueurs de Boluda. Dans la nuit, ce sont donc le VB VOLCAN, le VB BOUGAINVILLE et le BSAOM CHAMPLAIN qui appareillent et se rendent sur les lieux.

Le 11 mars à 6h50, la remorque est passée. Le préfet demande à ce que le vraquier soit tiré vers l'ouest à une distance suffisante pour qu'il n'y ait plus aucun risque de dérive vers La Réunion. A 10h, une équipe d'évaluation et d'intervention est déployée sur le WUGANG HAOYUN. Cette équipe estime les réparations à 24h minimum.

L'opération de remorquage prend fin à 20h11 à 22 milles à l'ouest de Saint-Pierre. L'équipe d'évaluation, les remorqueurs et le CHAMPLAIN sont libérés.

Après un peu plus de 24h de réparations, le vraquier reprend sa route, contournant La Réunion par le nord afin de se rendre à Port Louis (île Maurice) escorté par un navire supply. La trajectoire du WUGANG HAOYUN sera étroitement surveillée par le CROSS jusqu'à sa sortie de la zone de responsabilité française.





Manohal

[RÉF. : 2022/1197]

Le samedi 31 décembre à 05h19, le capitaine du navire de pêche "MANOHAL" informe le CROSS qu'il s'est échoué sur un substrat rocheux aux abords de l'île d'Amsterdam. Le navire est désormais déséchoué et les investigations sont en cours pour déterminer si la navigabilité du navire est compromise.

45 minutes plus tard, le capitaine du MANOHAL indique que la coque est intègre mais que le choc a occasionné des dégâts sur l'hélice et le gouvernail. La ligne d'arbre, qui vibre beaucoup, demeure ainsi sous surveillance car les dégradations subies pourraient entraîner une voie d'eau via le presse étoupe. Le navire demande une assistance au CROSS pour un remorquage vers La Réunion, qui se trouve à 1490 nautiques de l'île d'Amsterdam (soit 2760 km).

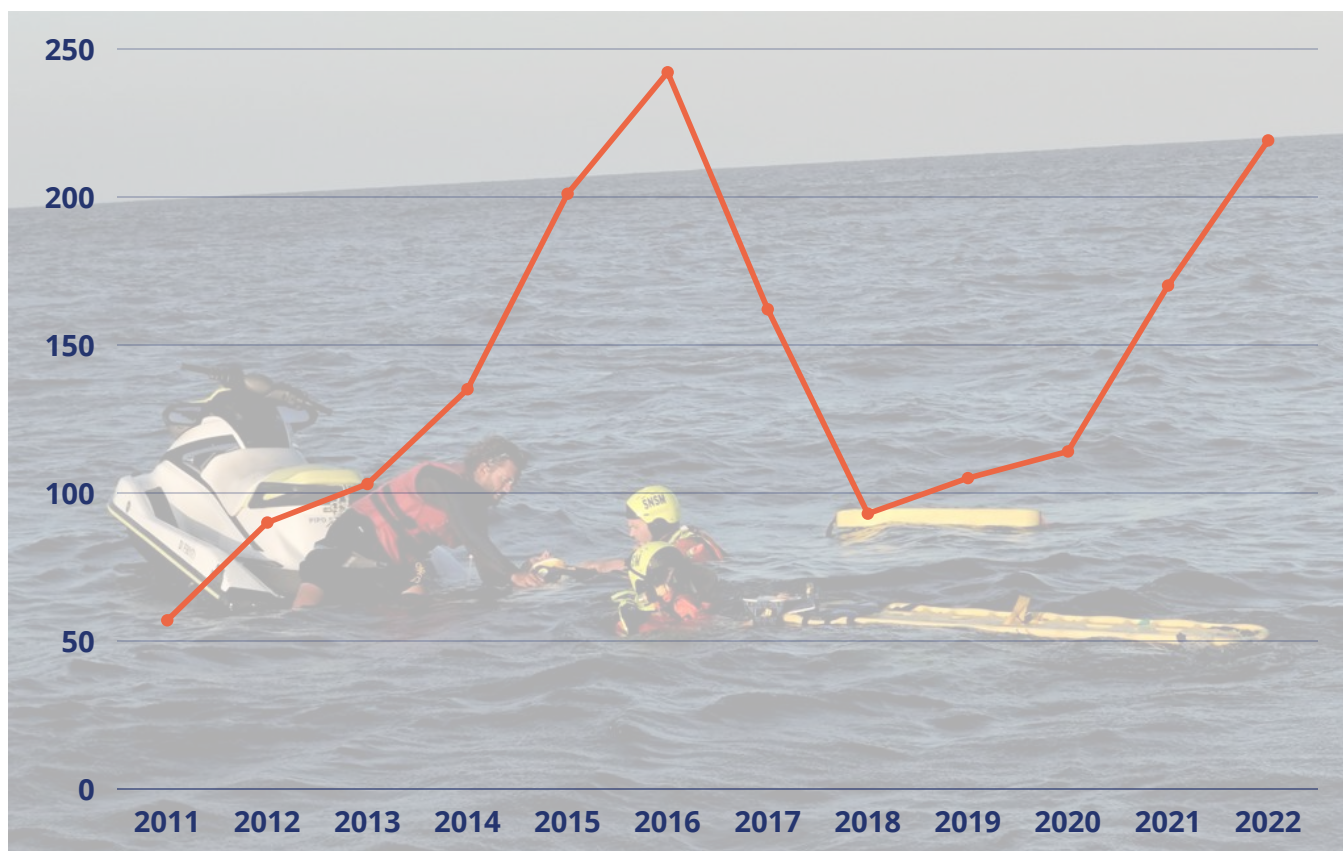
Par chance, le navire ravitailleur des TAAF, le MARION DUFRESNE, effectue rotation dans les Terres australes. En lien avec l'amateur et l'assureur du MANOHAL, un contrat de remorquage est passé. Cependant le passage de la remorque ne pourra s'effectuer qu'à la faveur de conditions météorologiques plus favorables. Le capitaine du MANOHAL prépare son équipage à évacuer en cas de voie d'eau. A 19h52, la remorque est passée.

Le convoi fait route vers la Réunion mais traverse une dépression tropicale générant des vents de 45 nœuds (90km/h) et des creux de 5 mètres. Le 7 janvier, la remorque casse. Après réparations, le convoi repart.

Le 10 janvier, après 11 jours de remorquage dans des conditions difficiles, le MANOHAL arrive à quai en sécurité. La réussite de cette délicate opération est à mettre au crédit de l'engagement, de la bravoure, du sens de la solidarité et de l'expertise des marins professionnels qui arment les navires opérant dans cette zone comptant parmi les plus hostiles au monde.

1.2 Zone Mayotte

A. Evolution du nombre d'opérations



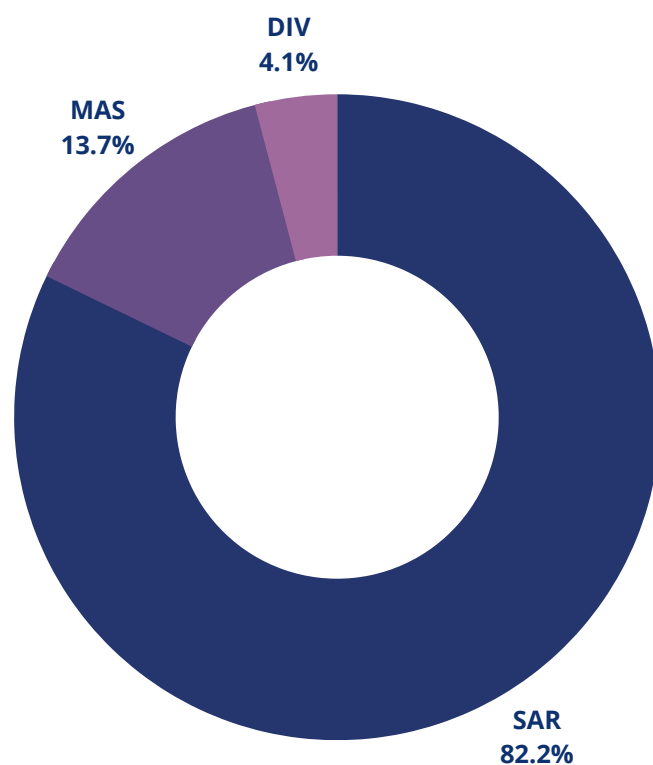
Entre 2021 et 2022, le CROSS SOI enregistre une augmentation de 29 % du nombre d'opérations SECMAR en zone Mayotte.

B. Typologie des opérations par classification

Le nombre d'alertes traitées par le CROSS dans les eaux intérieures et mer territoriale autour de Mayotte s'élève à 249.

Sur l'ensemble de ces alertes, 219 ont donné lieu à la coordination d'un dispositif de recherche et de sauvetage par le CROSS.

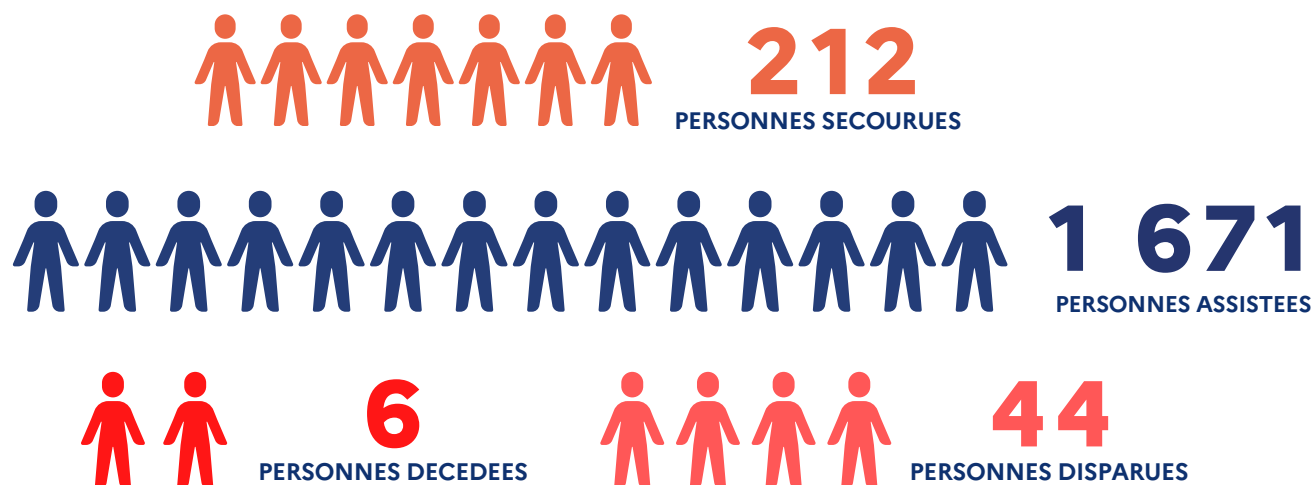
Le CROSS décompte 180 opérations SECMAR impliquant une embarcation de type kwassa.



C. Bilan humain

- Bilan humain relatif aux opérations « kwassa » :

1984 personnes impliquées dont :



180 opérations concernent directement l'immigration clandestine en provenance des Comores à bord de kwassas. Sur les 1984 personnes impliquées, 192 d'entre-elles ont fait l'objet d'une prise en charge médicale en raison de maladies ou blessures.

L'année 2022 est marquée par 2 opérations de secours en mer suite au chavirement d'une embarcation de type kwassa. Ne disposant d'aucun outil d'aide à la navigation, les embarcations en provenance des Comores rencontrent parfois des difficultés, en particulier lors d'une traversée de nuit, pour pénétrer dans le lagon. Les conditions de mer souvent difficiles aux abords de la barrière récifale sont à l'origine de nombreux chavirements.

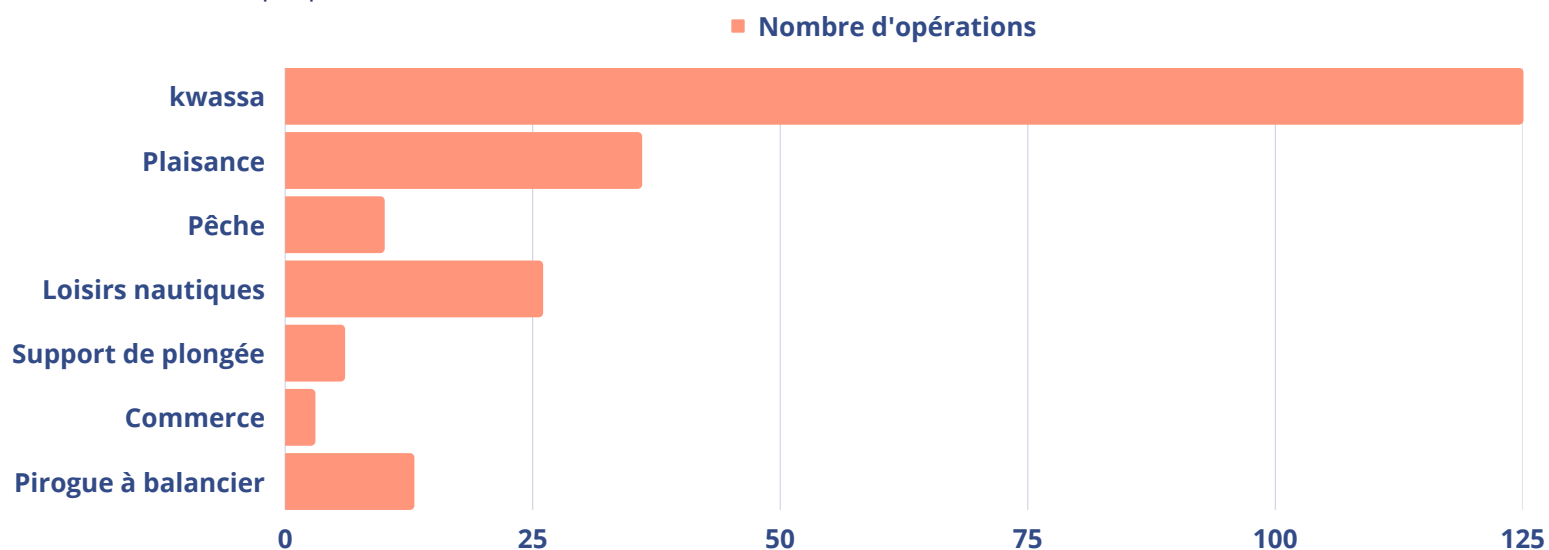
Ces opérations se caractérisent par le nombre important de personnes impliquées. Ainsi, ce ne sont pas moins de 52 personnes qui ont été impliquées dans le chavirement, l'échouement ou le naufrage de 6 embarcations en 2022.

- Bilan humain relatif aux opération « hors kwassa » :



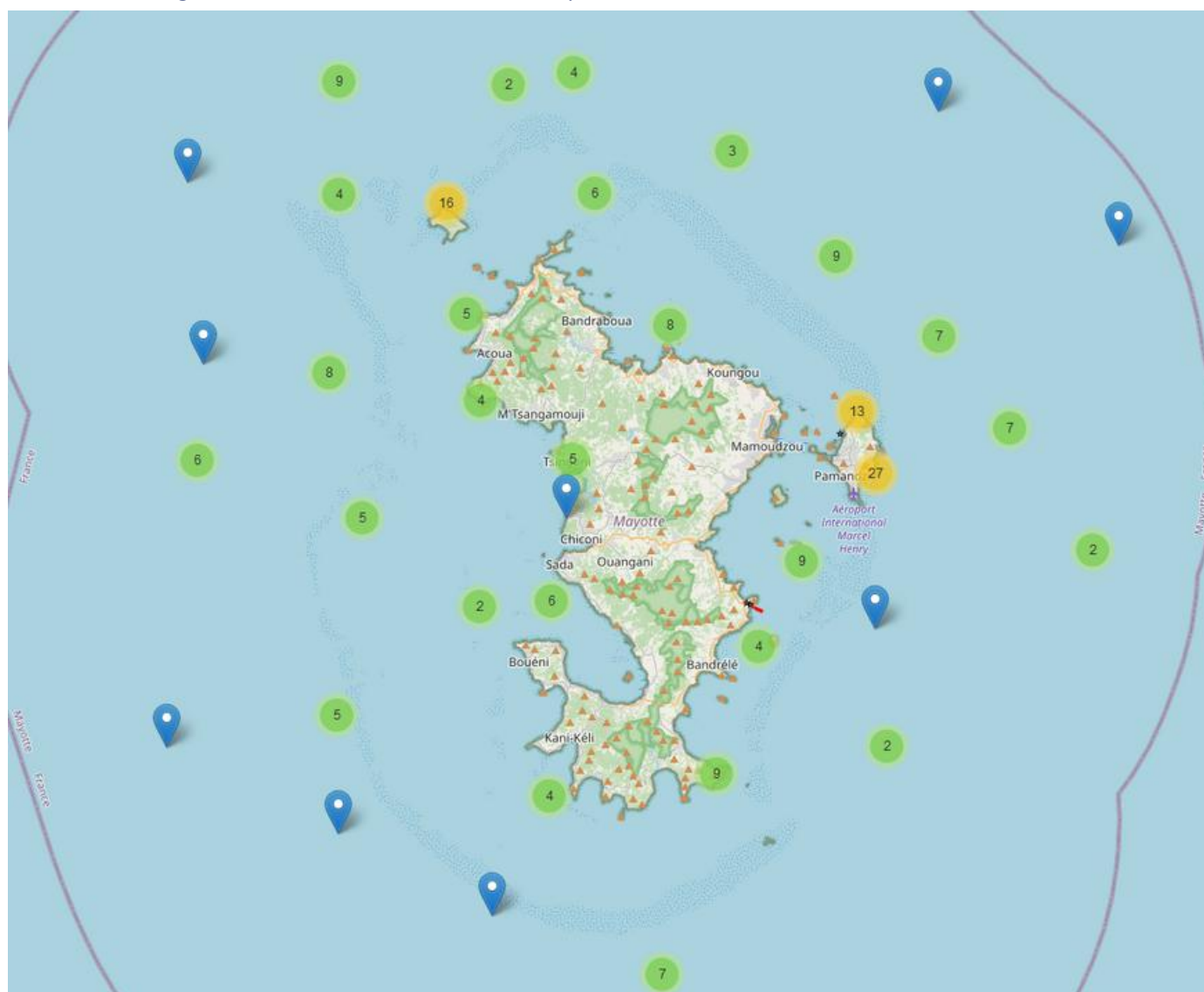
D. Répartition des opérations par flotteur impliqué

227 navires impliqués dont :



E. Cartographie des opérations

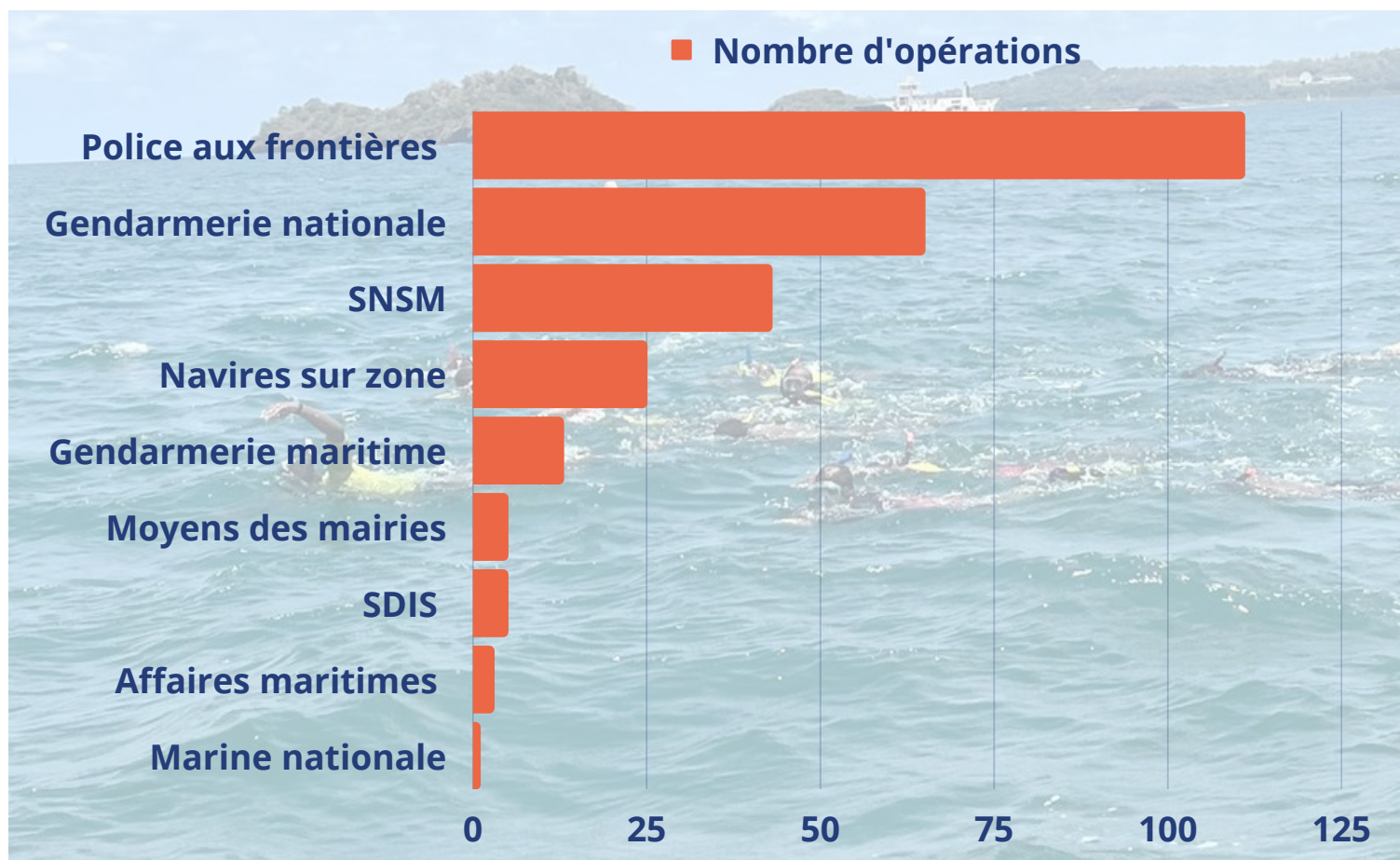
L'accidentologie reste très concentrée sur le pourtour de la barrière récifale.



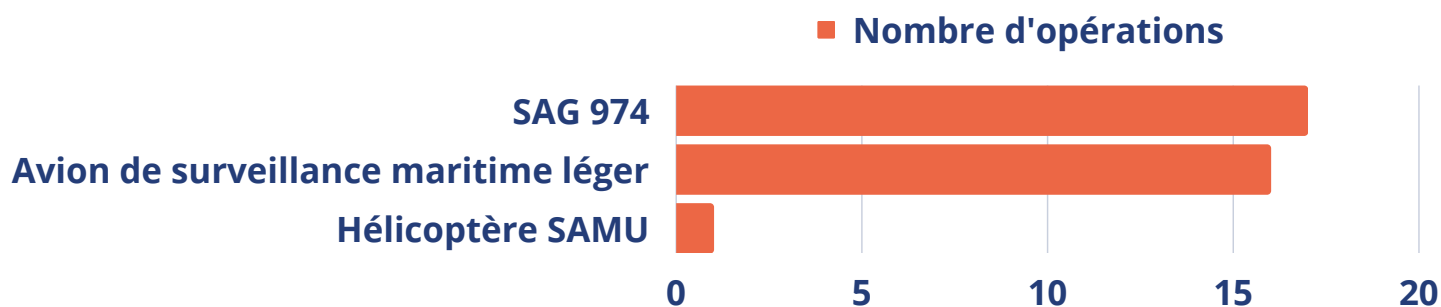
F. Bilan par type de moyens d'intervention

Type de moyens	Nombre de sorties en 2022 (2021)
Moyens nautiques	271 (202)
Moyens aériens	34 (31)
Moyens terrestres	331 (248)

- Pour les moyens nautiques, la répartition des principales interventions est la suivante :



- Pour les moyens aériens, la répartition des interventions est la suivante :



L'hélicoptère de la section aérienne de la gendarmerie de Mayotte (SAG 976) constitue l'unique moyen aérien d'État disponible de manière continue pour le secours maritime.

En opportunité, le CROSS est régulièrement amené à solliciter le concours de l'aéronef de la société Mayotte Fly Services, qui assure des missions de surveillance maritime pour le compte de la préfecture de Mayotte..



- En ce qui concerne les moyens terrestres, le SDIS, la gendarmerie nationale et la police nationale sont les principaux partenaires mobilisés, en particulier pour la réalisation de patrouilles terrestres.



27 enfants en sortie kayak

[RÉF. : 2022/ 0138]

Le lundi 7 février 2022, à 15h53, le principal du collège de Bandréle informe le CROSS que certains élèves de l'établissement, partis en sortie kayak, auraient chaviré, tandis qu'un épisode orageux s'abat sur Mayotte. Les élèves et leur professeurs se seraient réfugiés sur un îlot.

Après diffusion d'un message de relais de détresse, le CROSS engage la VCSM VERDON de la gendarmerie maritime, le semi-rigide TAMANI de la station SNSM de Mayotte, ainsi que l'avion de surveillance maritime P68 affrété par la préfecture de Mayotte (l'hélicoptère de la section aérienne de gendarmerie étant dans l'incapacité de voler en raison des conditions météo). En 15 minutes, la VCSM VERDON est sur zone et localise les naufragés, réfugiés sur l'îlot Bambo. La SNS TAMANI récupère deux élèves en difficulté dans l'eau. Sur 27 enfants, 4 manquent encore à l'appel. Les vents de 60 noeuds (plus de 100km/h) s'abattant sur Mayotte ont en effet fait chavirer tous les kayaks.

Les sauveteurs apprennent rapidement que les 4 enfants manquants auraient gagné la terre à la nage et seraient en sécurité sur Musical plage. La M'TONTSO, semi-rigide la police aux frontières, est également engagée pour venir en aide aux naufragés.

Fort heureusement, aucun des élèves ou des deux professeurs ne nécessite de prise en charge médicale. Tous les naufragés et leur matériel sont déposés en sécurité sur la plage par les équipages de la VCSM VERDON et de la SNS TAMANI.

A Mayotte, les opérations impliquant des kayakistes en difficulté sont fréquentes. Les pratiquants ne sont en effet souvent pas au fait des dangers liés à l'effet des marées sur les conditions de navigation dans le lagon (forts courants, vagues déferlantes sur la barrière récifale).

1.3 SRR étrangères

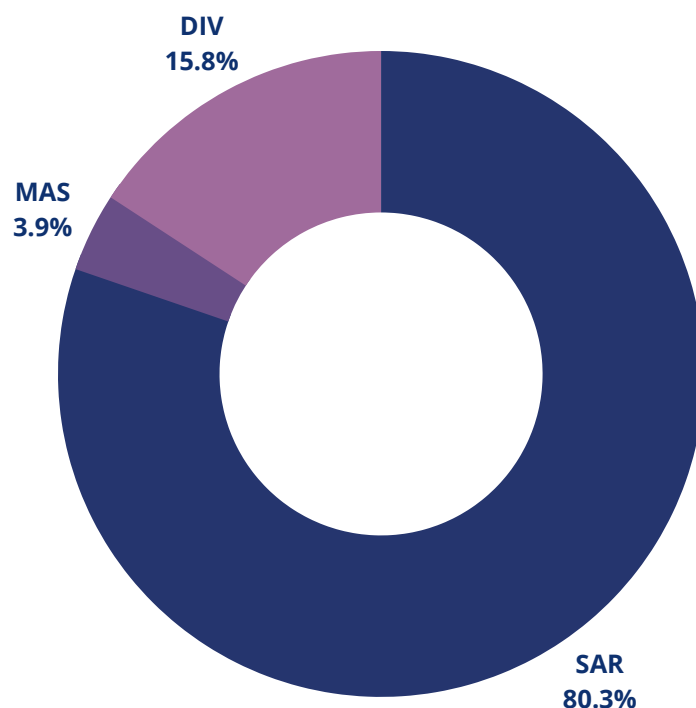
Considérant le nombre d'interventions du CROSS à la demande de MRCC étrangers et dans des zones de compétence étrangères, il a été choisi de les mettre en exergue dans le bilan 2022.

Au titre de sa fonction de SPOC, point de contact SAR dans la région, le CROSS reçoit les détections de balises de détresse non seulement lorsqu'elles sont déclenchées dans sa zone de compétence, mais également lorsque celles-ci sont enregistrées aux Comores, à La Réunion, Mayotte ou dans les TAAF. Le CROSS est également destinataire des balises enregistrées à Madagascar.

A. Nombre d'interventions et typologie des opérations par classification

Le nombre d'alertes traitées par le CROSS dans des zones de compétence étrangère s'élève à 153.

Sur l'ensemble de ces alertes, 77 ont donné lieu à la coordination d'un dispositif de recherche et de sauvetage par le CROSS.



B. Bilan humain

- Bilan humain:

184 personnes impliquées dont :



18

PERSONNES SECOURUES



115

PERSONNES ASSISTEES

0

PERSONNES DECEDEES



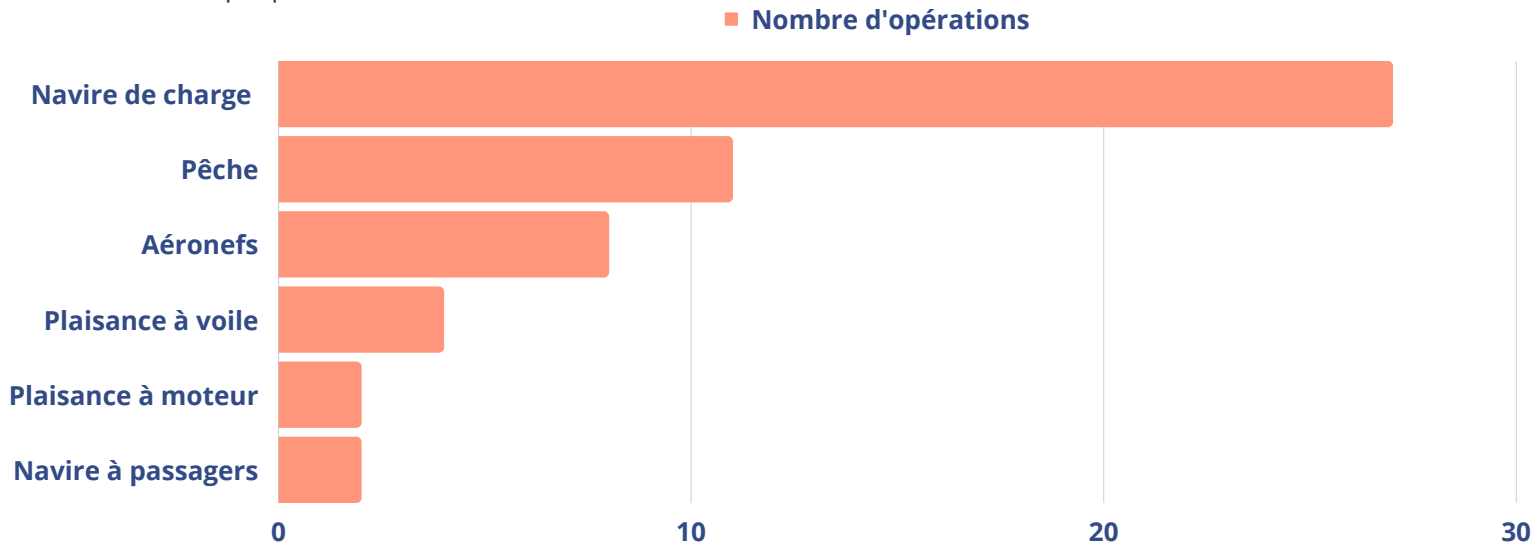
19

PERSONNES DISPARUES

Parmi les personnes disparues, 14 personnes n'ont jamais été retrouvées à la suite du crash d'un aéronef au large de Mohéli (Comores), 2 marins-pêcheurs comoriens ont disparu en pêche et on peut déplorer 3 hommes à la mer tombés de navires de pêche et de commerce.

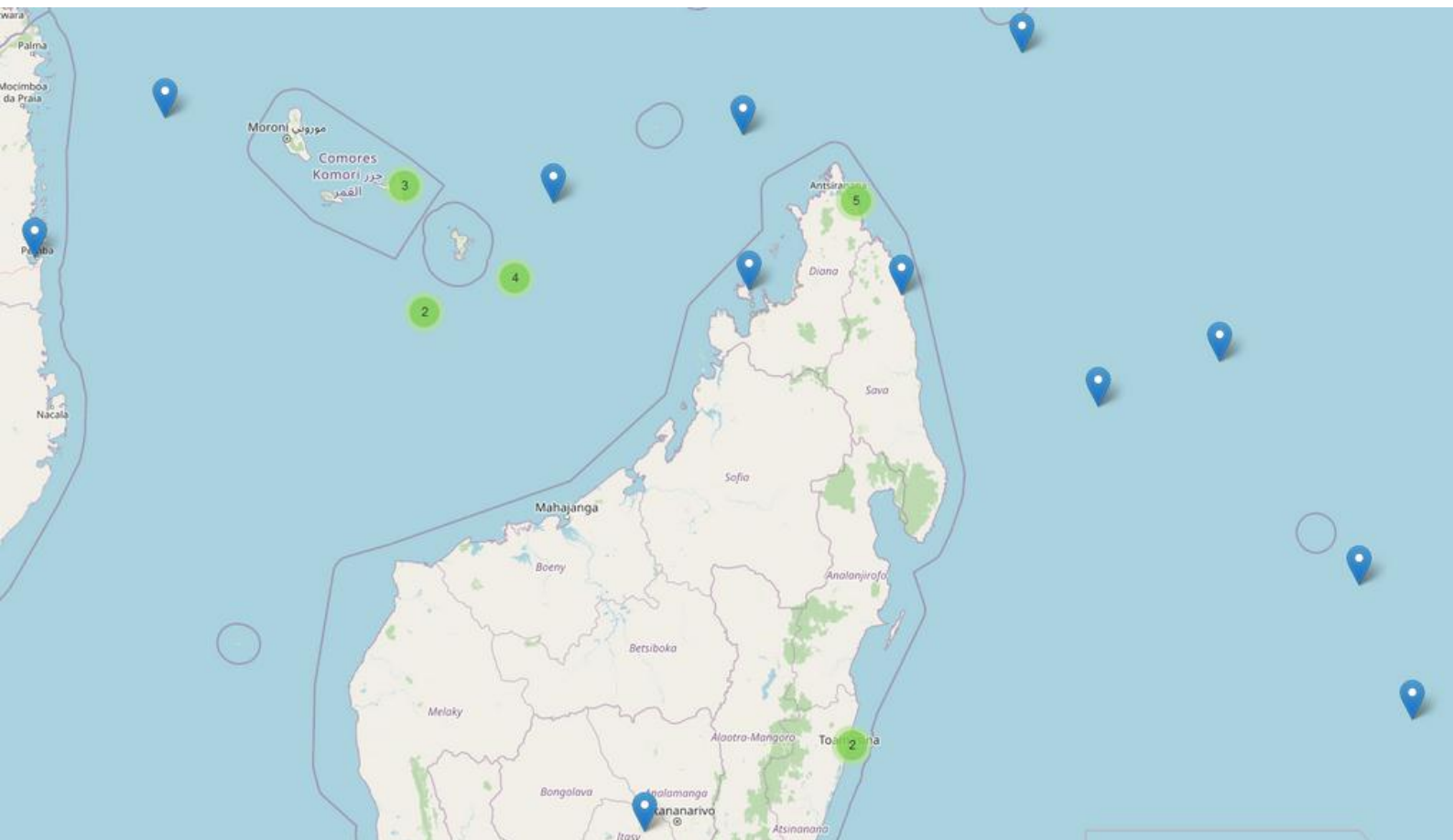
C. Répartition des opérations par flotteur impliqué

55 navires impliqués dont :

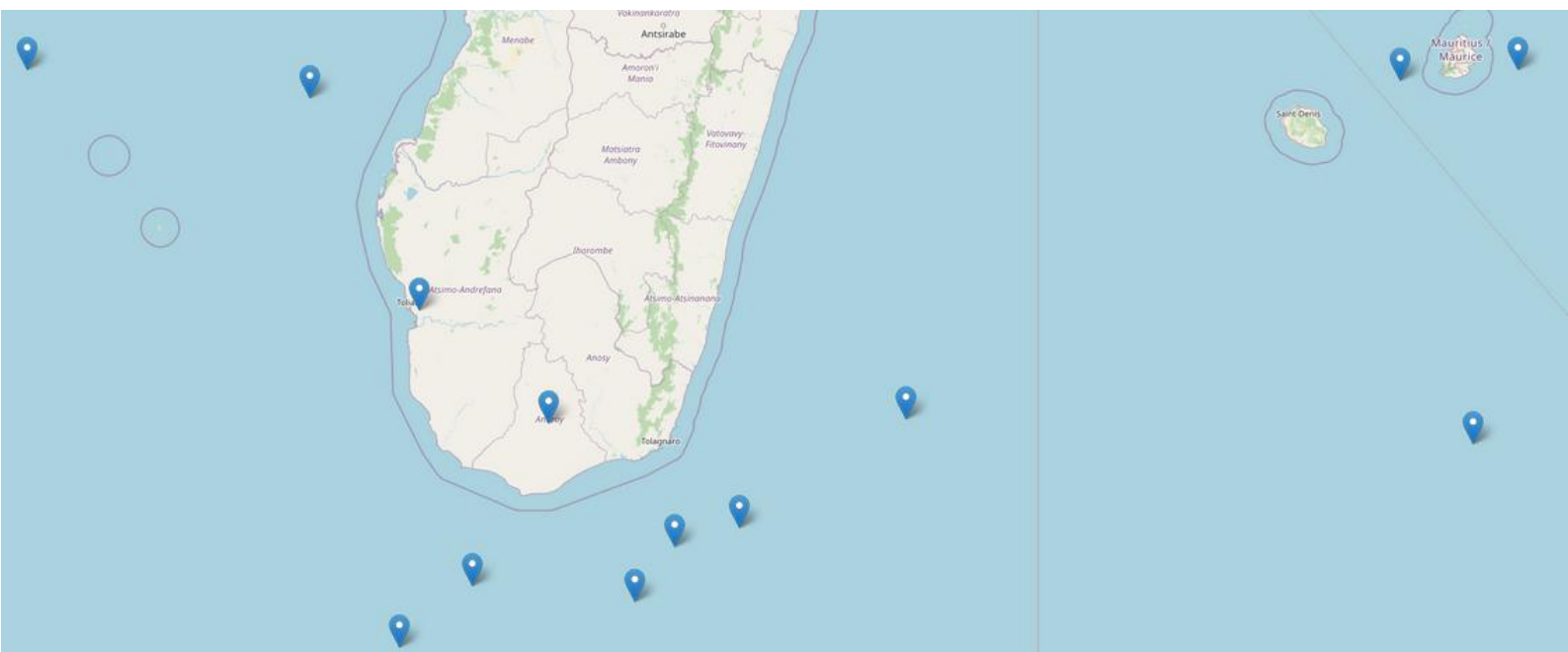


D. Cartographie des opérations

Le CROSS coordonne ou apporte son concours à de nombreuses opérations en zone de compétence du JRCC de Madagascar.



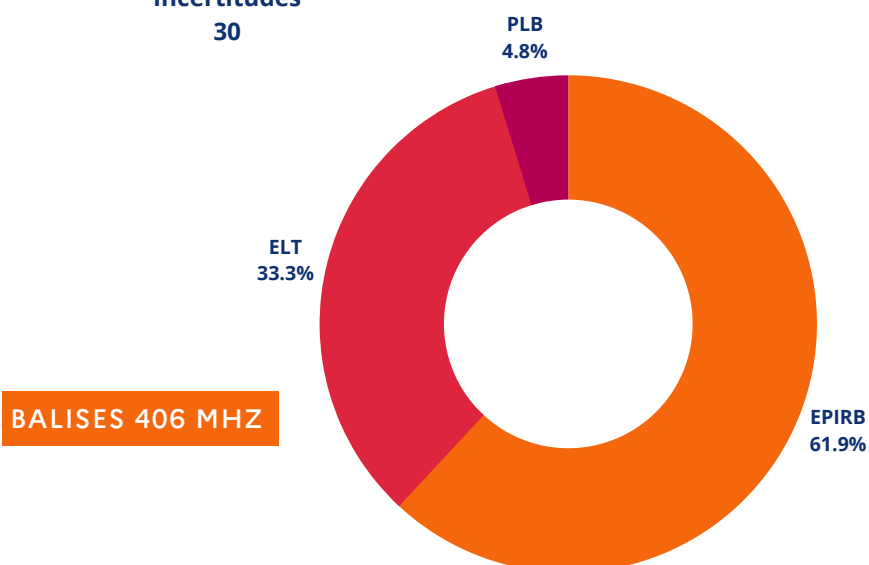
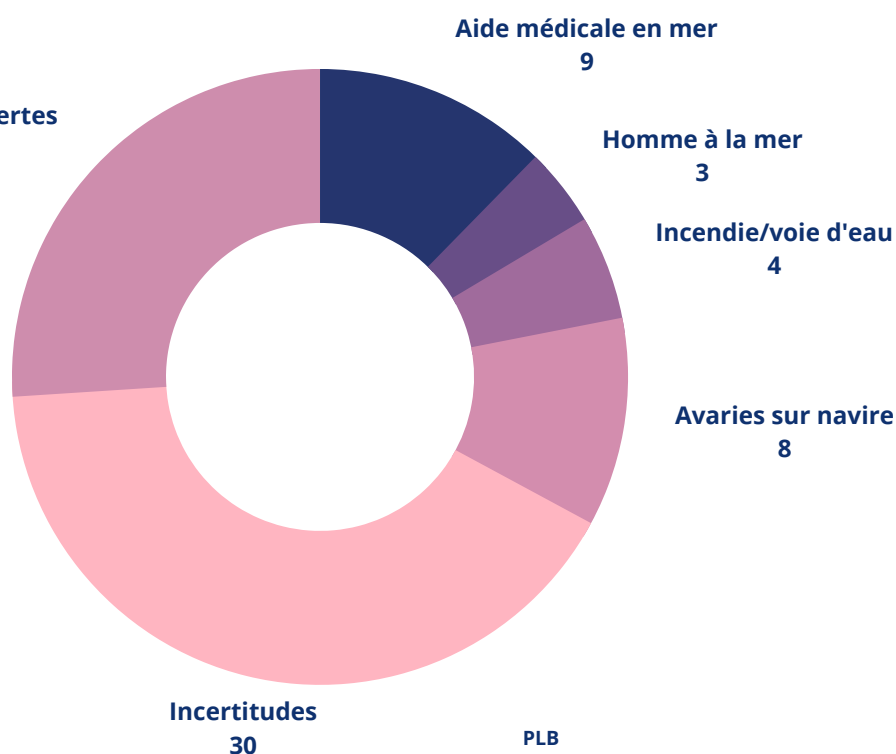
La localisation des opérations correspond également aux grandes routes de commerce maritime passant au sud de Madagascar.



D. Natures des opérations

Parmi les types d'opérations les plus représentées:

- Considérant les structures médicales dont disposent les territoires français, le CROSS est souvent directement contacté par les navires ayant besoin de faire prendre en charge un marin malade ou blessé, y compris lorsque ceux-ci ne se trouvent pas dans la zone de compétence du CROSS
- Sur 42 alertes via des balises 406 MHz, 26 ont été classées en incertitude et 14 en fausses alertes à l'issue de l'enquête menée par le CROSS. 2 opérations ont pour cause une voie d'eau.



BALISES 406 MHZ

ELT: balises de détresse des aéronefs
EPIRB: balises de détresse des navires
PLB: balises de détresse individuelles

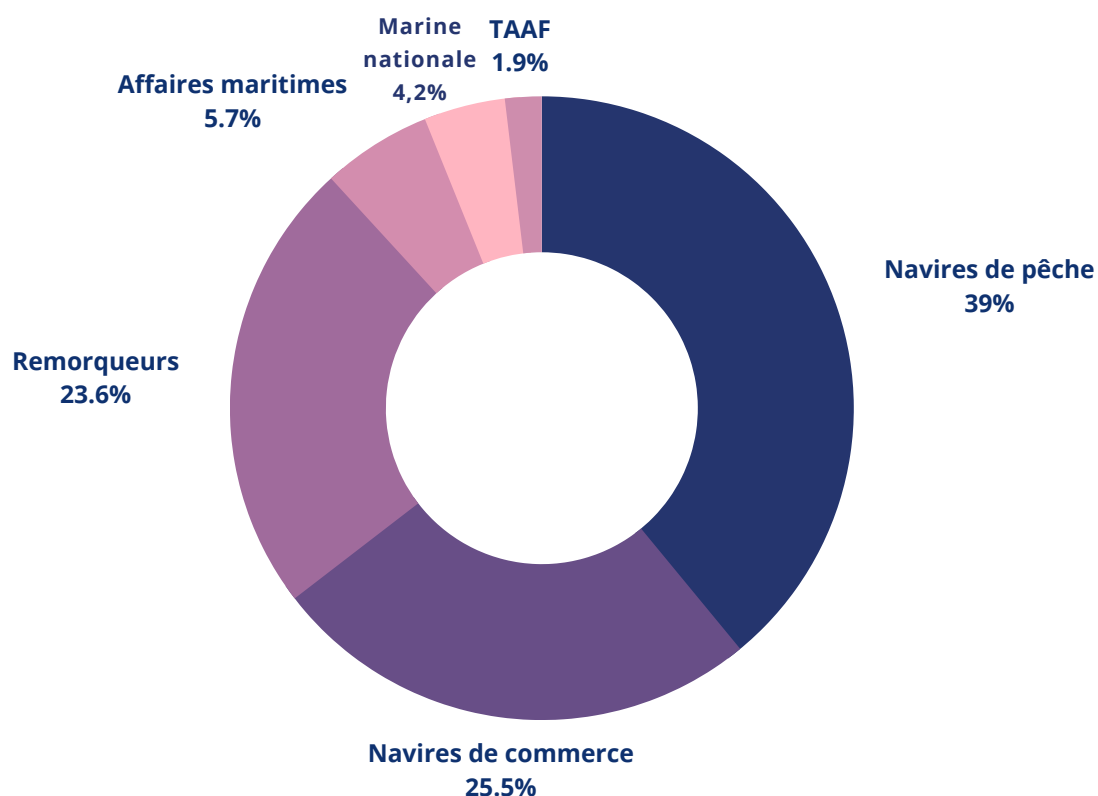
E. Bilan par type de moyens d'intervention

Le CROSS est également sollicité en raison du rayon d'action de ses moyens et de sa capacité à prendre contact avec des moyens d'opportunité présents en haute mer.

Ces statistiques comprennent les opérations qui ont commencées en dehors de la SRR française mais qui se sont terminées en SRR française, comme souvent pour les aides médicales en mer.

Type de moyens	Nombre de sorties en 2022
Moyens nautiques	32
Moyens aériens	3
Moyens terrestres	41

- Bien souvent, les navires de commerce en transit sont les premiers et les seuls moyens en capacité d'intervenir dans les délais impartis.
- Les aéronefs CASA de l'armée de l'air et de l'espace, ainsi que l'avion de surveillance littoral et maritime P68 à Mayotte, sont mis à contribution en raison de leur rayon d'action.



Répartition du nombre d'heures d'intervention par moyen de secours

OPÉRATIONS MARQUANTES

Sauvetage de l'équipage d'un voilier coulé dans le canal du Mozambique

[RÉF. : 2022/ 0285]

Le 19 mars à 17h26, le CROSS reçoit la détection d'une balise de détresse rattachée à un navire suédois. Le position indiquée se trouve dans le canal du Mozambique, au large de Morondava, dans la zone de compétence SAR du JRCC Madagascar.

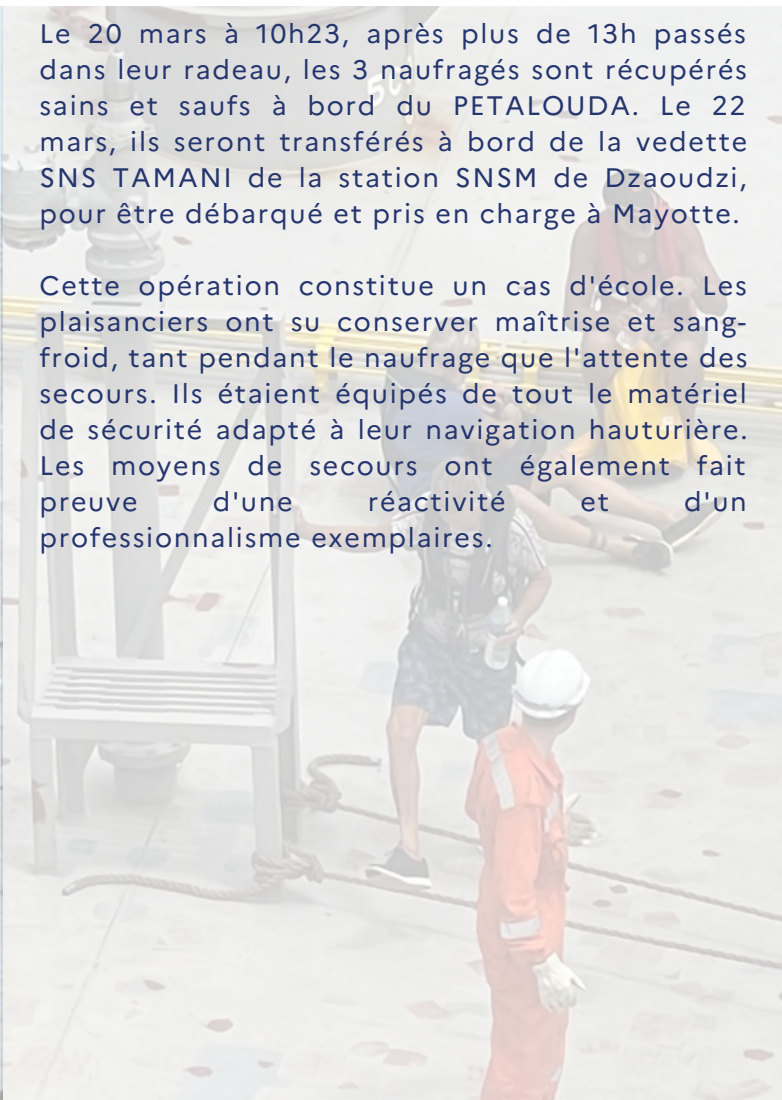
Le JRCC suédois confirme rapidement qu'il s'agit d'un voilier, le LORRIGRAY II, parti de Mayotte avec trois personnes à bord à destination Richards Bay, en Afrique du Sud. 2h plus tard et après de multiples tentatives d'entrer en communication avec ce navire, le CROSS apprend que le voilier présente une voie d'eau et fait route vers Madagascar, espérant se rapprocher des côtes avant de couler. L'équipage est conscient qu'il devra probablement abandonner le navire.

Le JRCC Madagascar indique ne disposer d'aucun moyen nautique ou aérien pour venir en aide à l'équipage du LORRIGAY II. Le CROSS demande au chimiquier PETALOUDA, un navire de 182 mètres en transit dans la zone, de se dérouter vers la position du voilier pour lui porter secours.

A 21h, le LORRIGRAY II coule et l'équipage abandonne le navire pour se réfugier sur un radeau de survie disposant de plusieurs balises de détresse, d'un téléphone satellitaire, de gilets de sauvetage et de vivres. Dans l'attente de l'arrivée du PETALOUDA, encore loin de leur position, le CROSS reste en contact avec les naufragés afin de suivre attentivement l'évolution de la situation.

Le 20 mars à 10h23, après plus de 13h passés dans leur radeau, les 3 naufragés sont récupérés sains et saufs à bord du PETALOUDA. Le 22 mars, ils seront transférés à bord de la vedette SNS TAMANI de la station SNSM de Dzaoudzi, pour être débarqué et pris en charge à Mayotte.

Cette opération constitue un cas d'école. Les plaisanciers ont su conserver maîtrise et sang-froid, tant pendant le naufrage que l'attente des secours. Ils étaient équipés de tout le matériel de sécurité adapté à leur navigation hauturière. Les moyens de secours ont également fait preuve d'une réactivité et d'un professionnalisme exemplaires.





2. Surveillance de la navigation

2.1 Suivi du trafic maritime

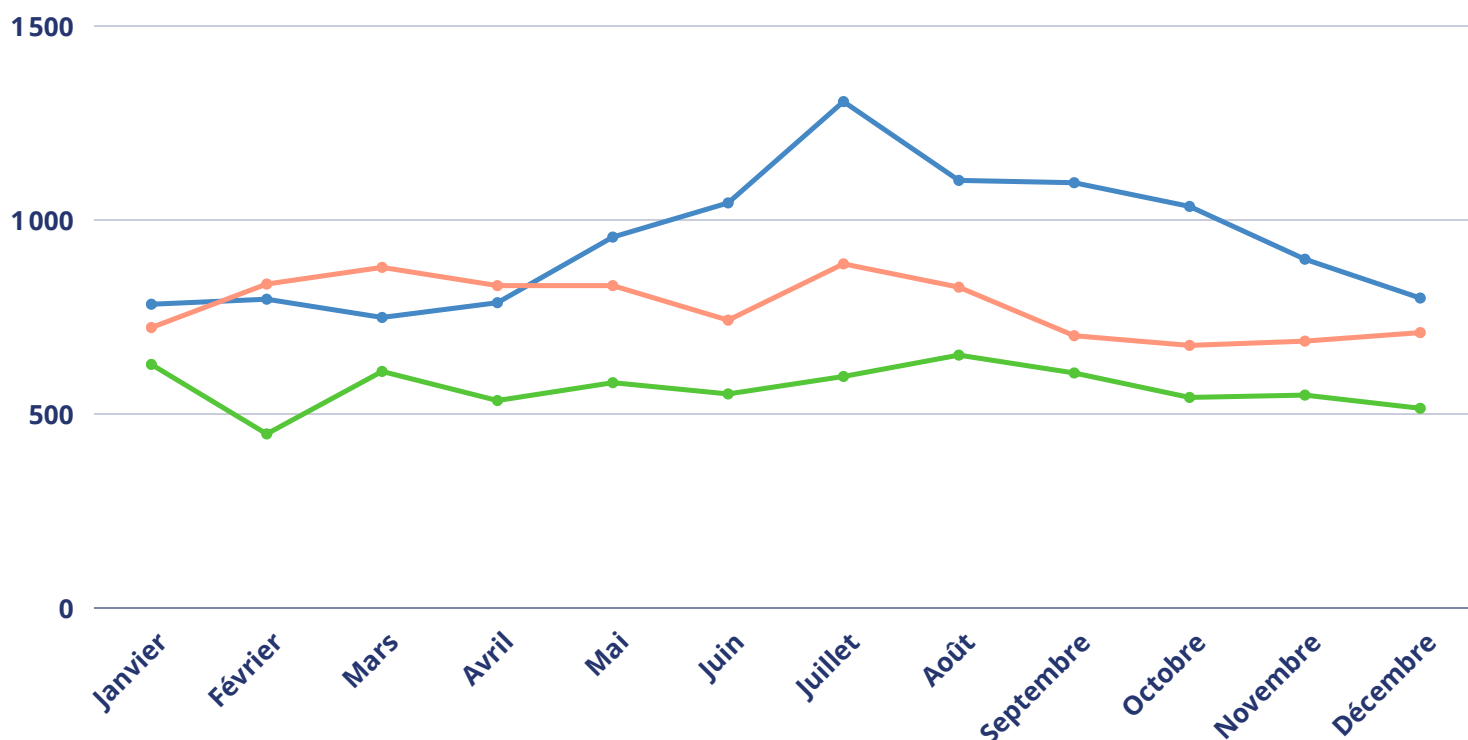
Conformément à la réglementation internationale et nationale, précisée localement par voie d'arrêtés préfectoraux, le CROSS exerce une surveillance des flux maritimes dans l'ensemble des zones françaises du sud de l'océan Indien, en particulier aux abords de la Réunion. L'arrêté préfectoral n°2004/828 du 16 avril 2004 définit ainsi les dispositions applicables aux navires soumis à la convention SOLAS lors de leur passage dans les eaux sous juridiction ou souveraineté française du sud de l'océan Indien, tout particulièrement lorsque ceux-ci transportent des marchandises dangereuses.

Afin d'assurer la mise en œuvre de ces dispositions, le CROSS effectue une surveillance en temps qui s'appuie principalement sur le système d'identification automatique (AIS) des navires. À cet effet, il effectue une veille AIS via les stations dont il dispose en propre, complétée par de l'acquisition de données issues d'AIS satellitaire. Le CROSS bénéficie en outre, depuis plusieurs années, des services de surveillance maritime intégrée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA). Il s'appuie notamment depuis 2019 sur le système de détection automatisée des comportements dangereux ou suspects (ABM – Automated Behaviour Monitoring) issu des données AIS des navires, qui complète utilement la veille active effectuée par les équipes de quart.

Au titre de sa mission de surveillance de la navigation, et en application des dispositions de l'arrêté préfectoral n°2004/828 susmentionné, le CROSS a interrogé en 2022 6819 navires de commerce en transit dans la zone des 50 milles (90 km) autour de la Réunion, soit environ 19 navires par jour (contre 9331 en 2021, soit 26 navires par jour, soit une diminution de 26,90 %).

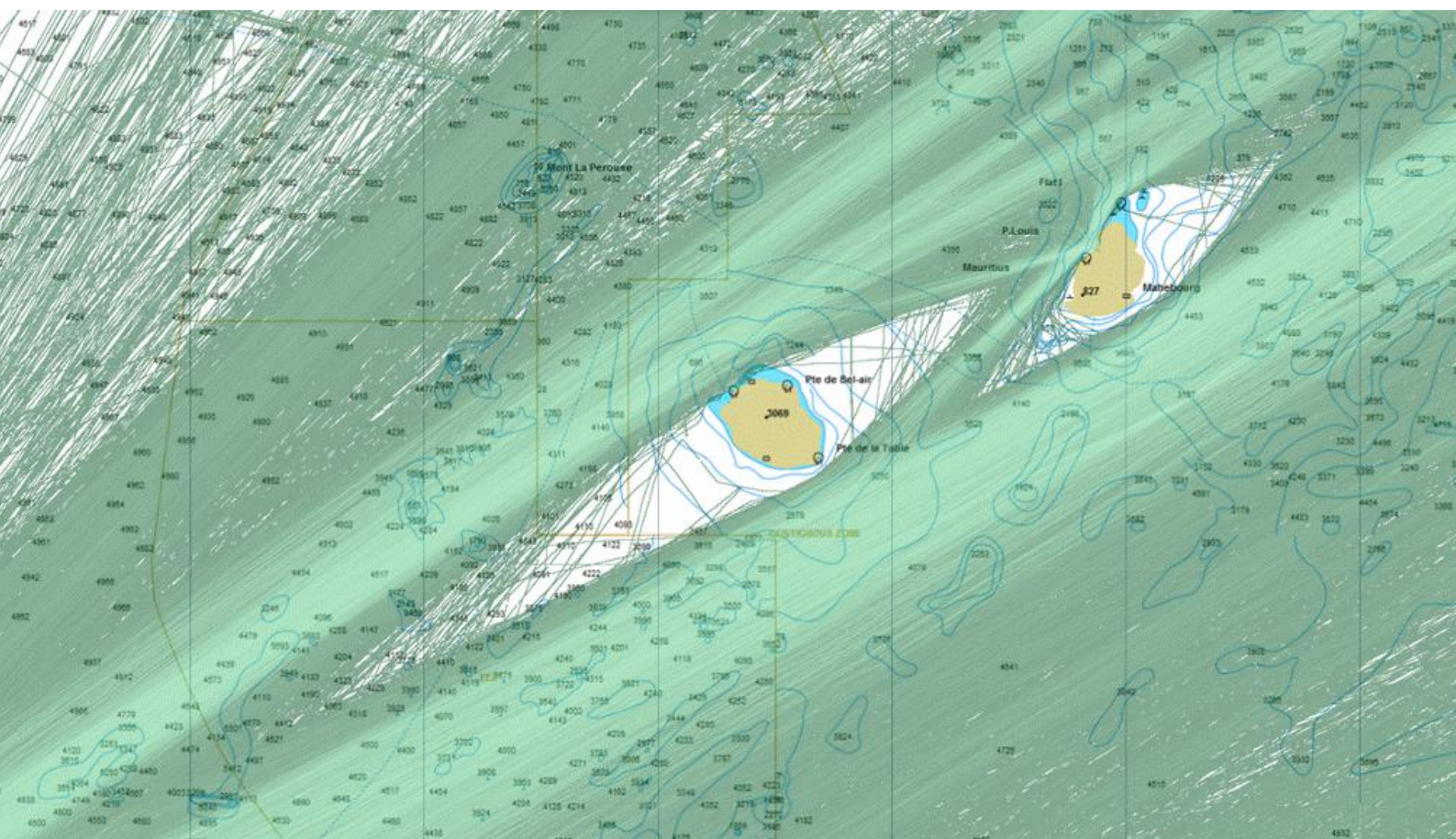
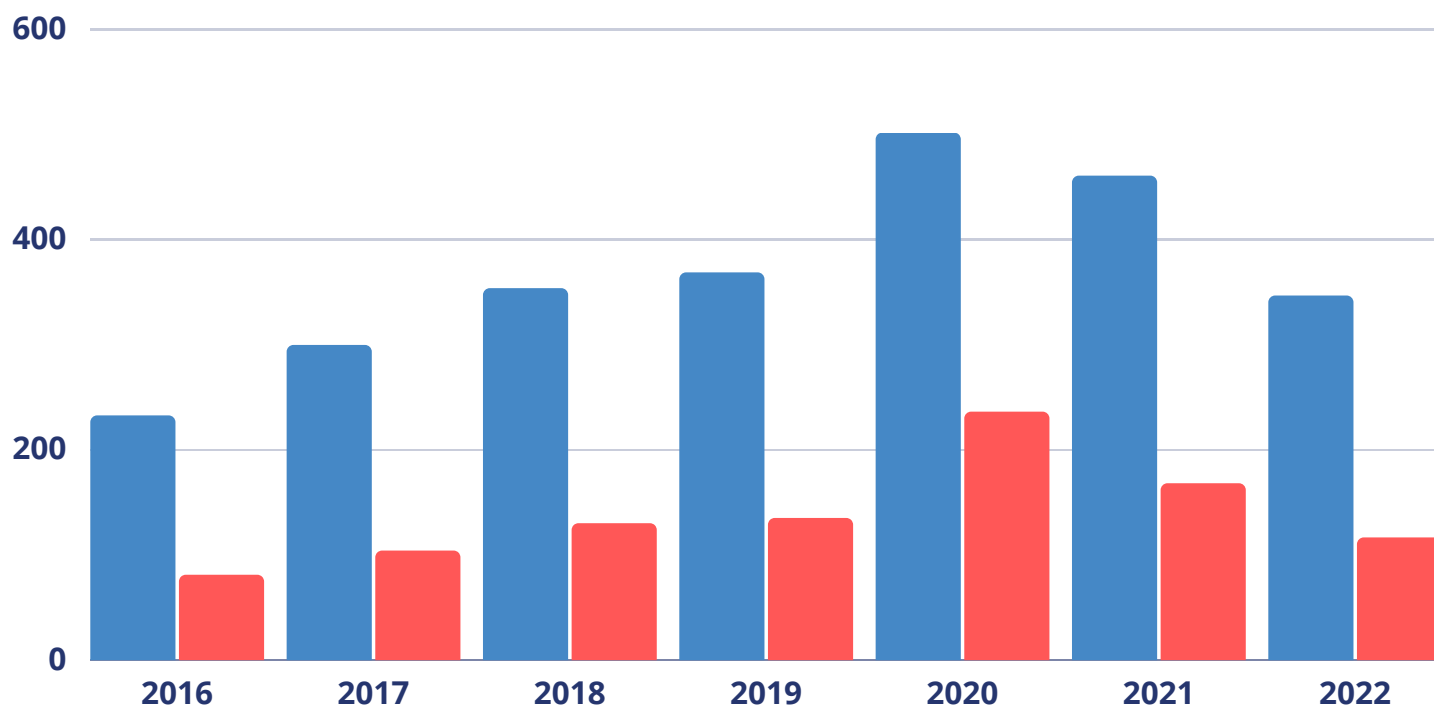
Le trafic maritime observé au large de la Réunion a poursuivi sa diminution entre 2021 et 2022.

■ Nombre de navires en 2020 ■ Nombre de navires en 2021 ■ Nombre de navires en 2022

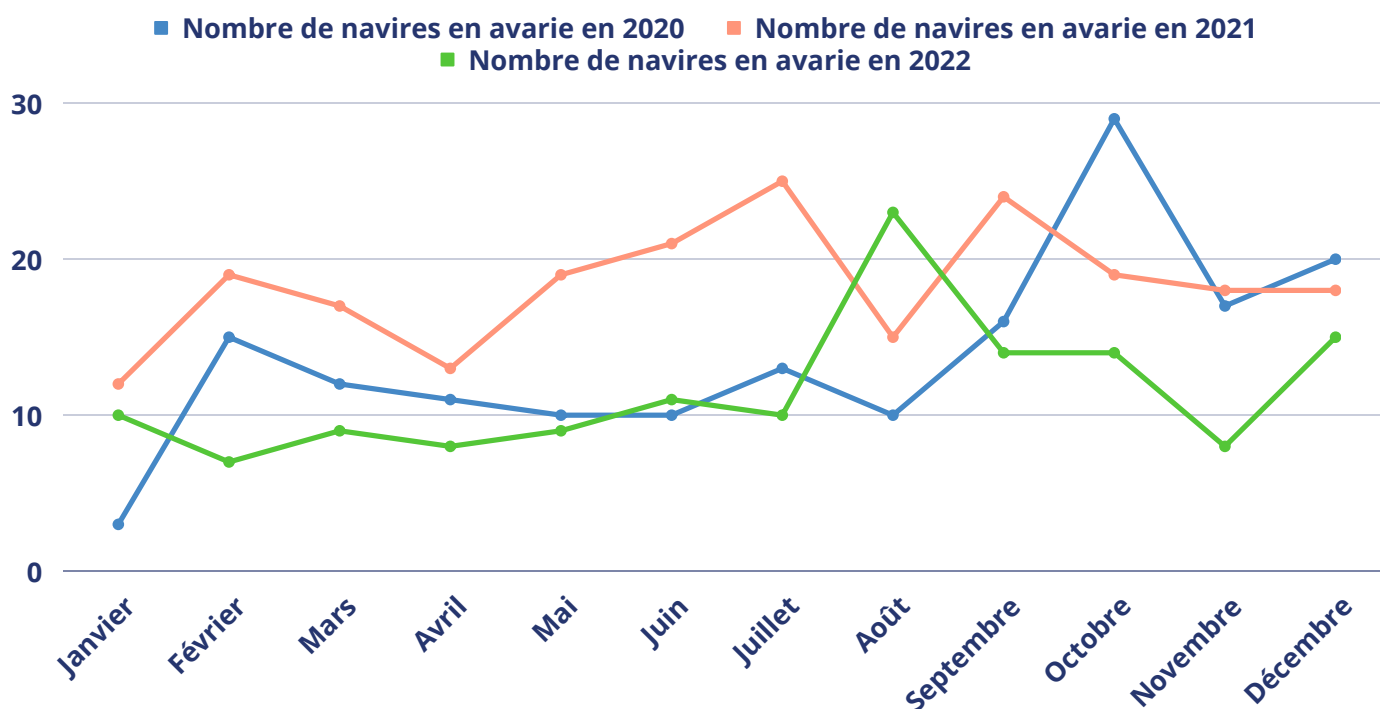


Le volume annuel de marchandises ayant transité au large de la Réunion est ainsi passé de 461,11 millions de tonnes en 2021 à 346 millions de tonnes en 2022 (soit une baisse de 25 % du tonnage de marchandises transportées) dont 116,5 millions de tonnes de marchandises dangereuses (contre 168,6 millions de tonnes en 2021, soit -30,9 %).

■ Volume total de marchandises en millions de tonnes
■ Volume de matières dangereuses en millions de tonnes

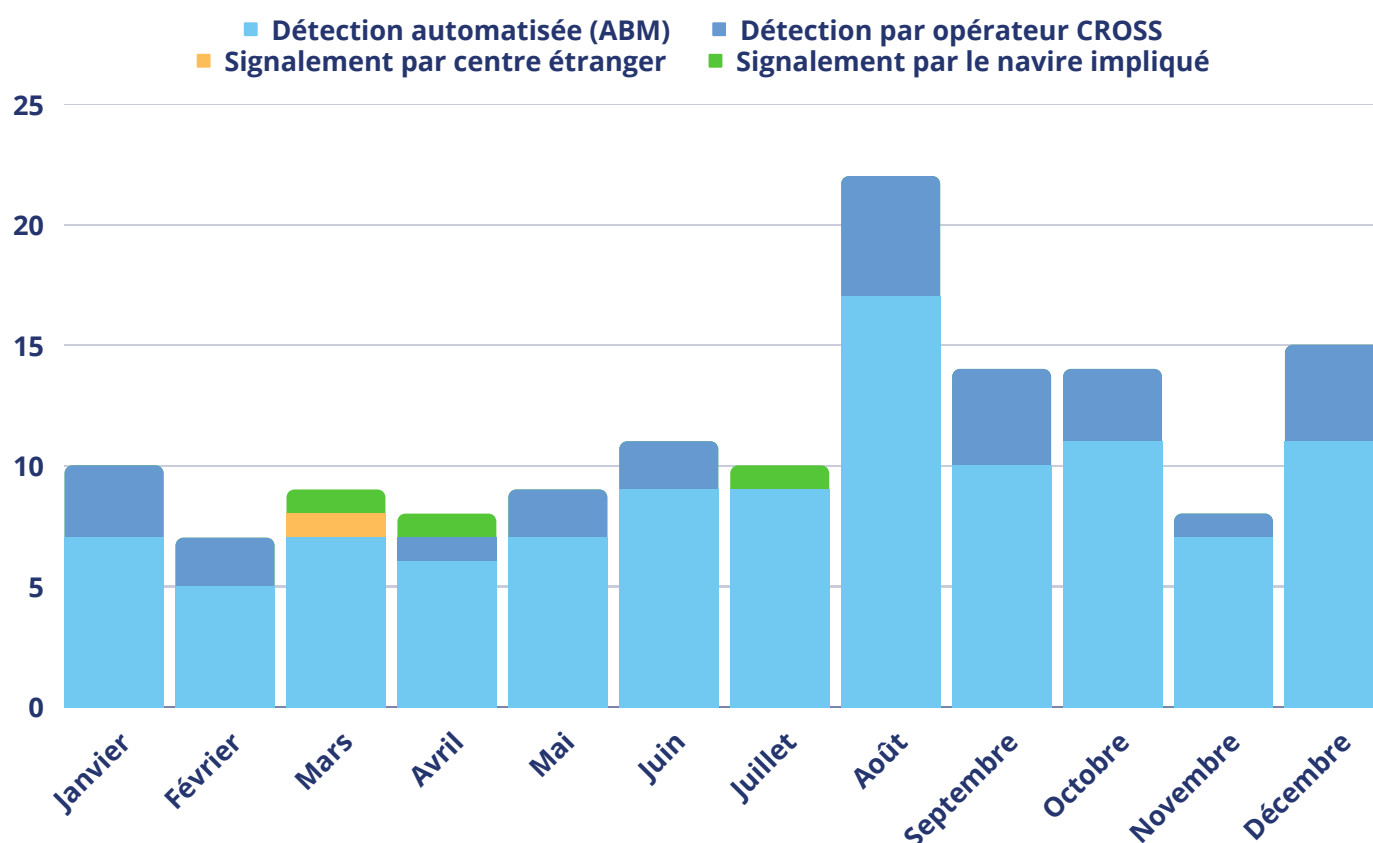


2.2 Suivi des situations d'avarie et de maintenance

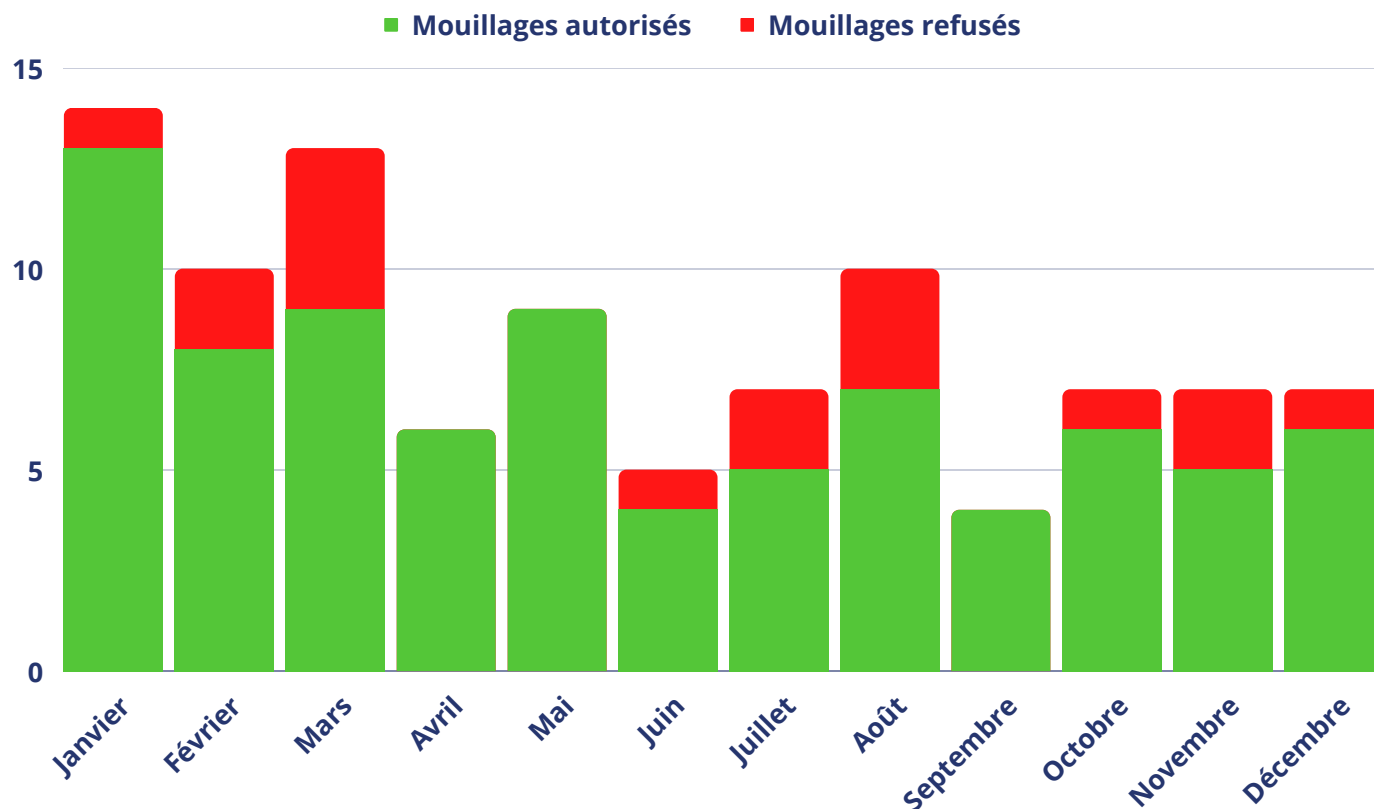


138 navires de commerce en avarie ou en maintenance (contre 220 en 2021, soit -37,27 %) ont fait l'objet d'un suivi spécifique pendant toute la phase de leur incapacité (totale ou limitée) de manœuvre alors qu'ils se trouvaient en ZEE françaises.

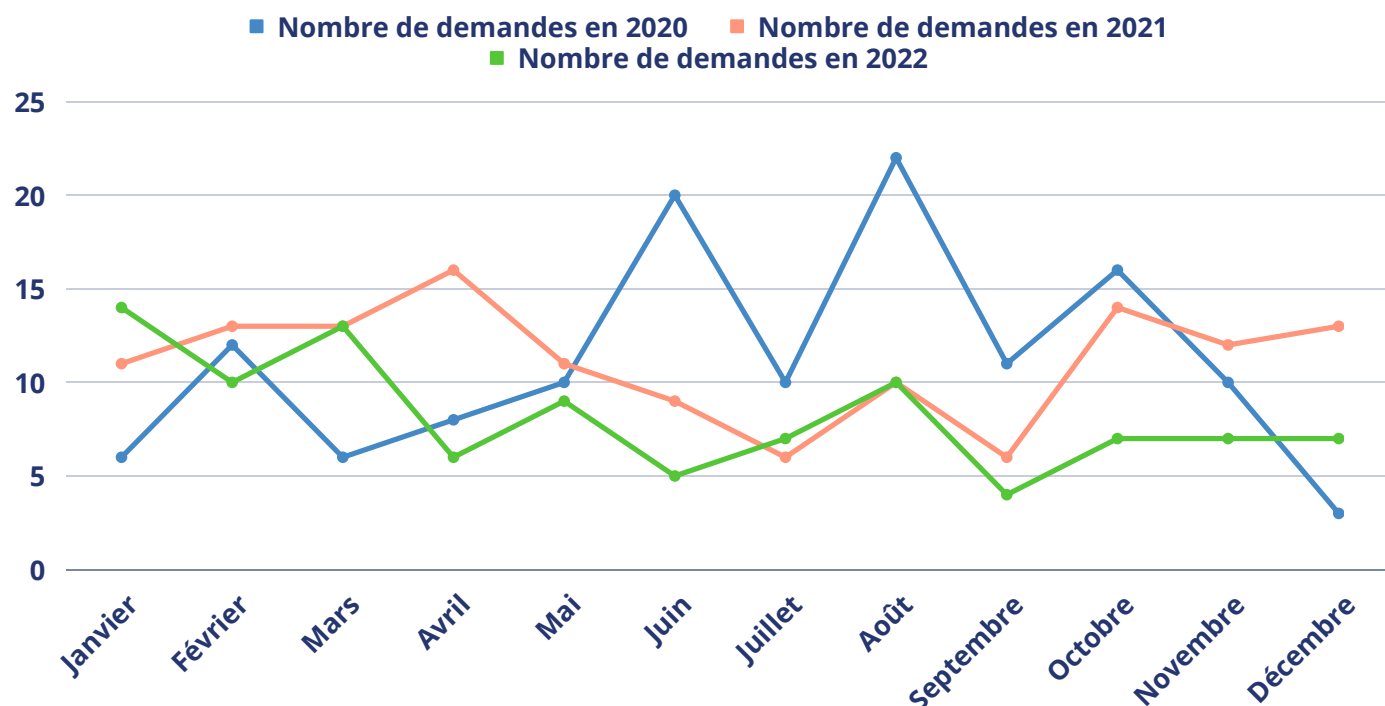
Sur le total, 106 navires (77 %) ont été détectés par alerte ABM et 28 navires (20 %) ont fait l'objet d'une détection directe par les opérateurs de quart. Seulement 3 navires (2 %) se sont signalés d'eux-mêmes auprès du CROSS et 1 navire (1%) a été reporté par un MRCC étranger.



2.3 Gestion des mouillages



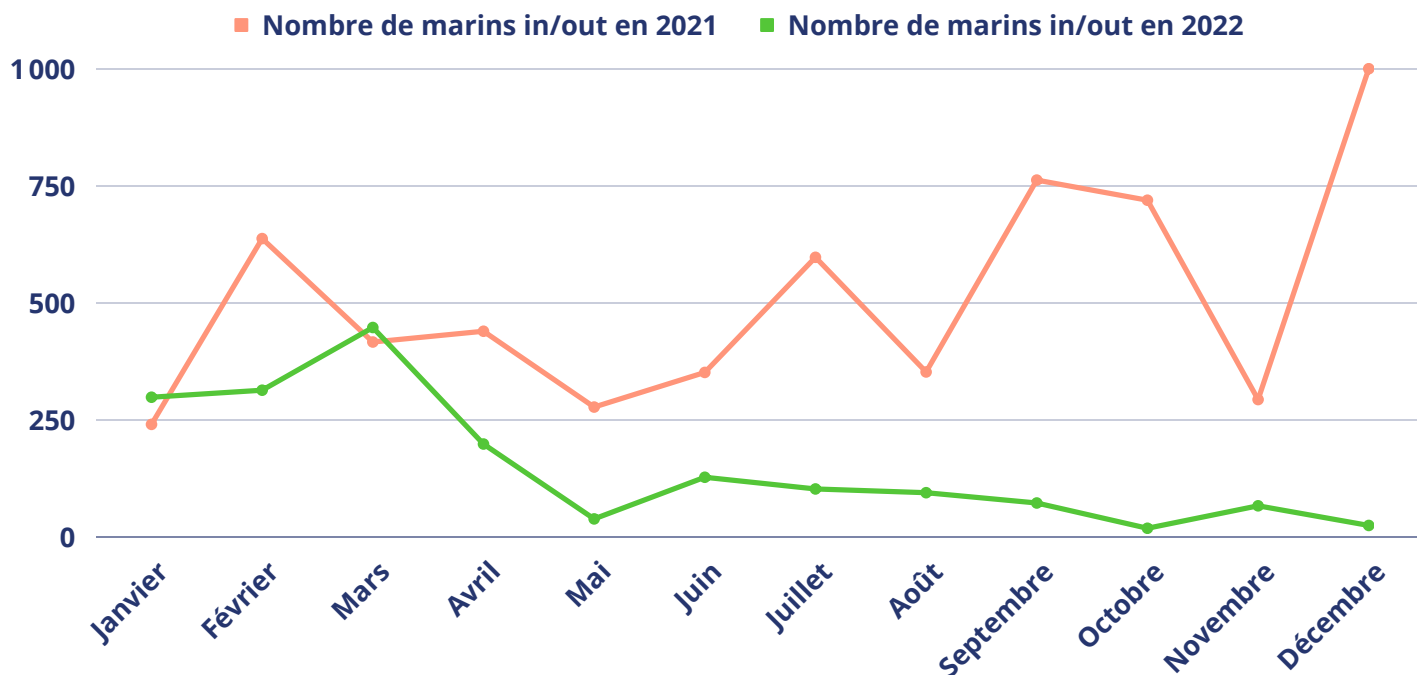
Le CROSS a autorisé 82 navires à mouiller (contre 111 en 2021, soit -26,12 %) sur 99 sollicitations dans les zones prévues au large de la Réunion, en application des dispositions fixées par l'arrêté n°2298/2020 du 02 juillet 2020.



2.4 Relèves d'équipage

La crise sanitaire liée à la COVID-19 semble enfin cesser d'impacter de façon significative la mission de surveillance de la navigation en 2022, ce dont témoignent des chiffres en forte baisse par rapport à 2020 et 2021.

Sur l'année 2021, 241 navires (contre 685 en 2021, soit -64,82 %) ont ainsi pu procéder à des transferts de marins sur rade, sous la surveillance du CROSS pour les manœuvres d'approche et l'organisation technique des rotations, qui ont concerné 1797 marins, dont 906 embarqués et 891 débarqués (contre 7421 en 2021, soit une diminution de près de 76%).





3. Surveillance des pollutions

Centre de veille permanente, le CROSS recueille toute information relative à des pollutions en mer, qu'il retransmet sans délai aux autorités responsables de la lutte. De même, en cas de suspicion de rejet illicite dans les eaux territoriales et les ZEE françaises de la zone sud océan Indien, le CROSS est chargé de collecter toute information utile à la poursuite de l'infraction, décidée par le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Saint-Denis.

Pour ce faire, le CROSS s'appuie à titre principal sur les détections issues de la surveillance satellitaire du réseau CleanSeaNet de l'EMSA (clichés radars issus de passages satellite). Il collecte également tous les témoignages directs d'observateurs à terre ou embarqués (navires et aéronefs).

3.1 Détections CleanSeaNet

En matière de surveillance satellitaire, le nombre de passages CleanSeaNet a continué d'augmenter, passant à 184 passages programmés en 2021, contre 165 en 2021 et 121 en 2020.

Sur ces passages satellitaires, 41 ont donné lieu à une détection de pollution, 143 n'ont donné lieu à aucune détection (No possible spill).

3.2 Classification des pollutions

En incluant les détections satellitaires et les autres types de signalements, en 2022, 48 dossiers SURPOL ont été ouverts (contre 30 dossiers en 2021), dont :

- 7 en zone de responsabilité de la Réunion ;
- 7 en zone Mayotte / Glorieuse ;
- 17 en zones TAAF (hors Glorieuse) ;
- 17 en zones de responsabilité étrangère (ZEE de Madagascar, du Mozambique et des Seychelles).

Sur ces dossiers, 5 pollutions ont été confirmées, 5 ont pu être infirmées et 38 autres sont restées indéterminées par faute de moyens de relocalisation.

Pour mémoire, une pollution ne peut être confirmée formellement que par un moyen habilité au sens du code de l'environnement. Si les satellites permettent de détecter des situations anormales, seul un visuel sur zone peut confirmer une pollution. Malheureusement, il n'existe pas à la Réunion de moyen AEM de type « patrouille maritime » présent à temps plein et disponible pour ce type de missions de relocalisations de pollutions, ce qui explique cette statistique élevée de pollutions dites « indéterminées ».

Notamment, le CROSS a assuré en 2022 le suivi d'une pollution consécutive à une opération de sauvetage, celle du TRESTA STAR échoué dans le sud de la Réunion. Elle a également établi un procès verbal d'infraction à l'encontre du MOMENTUM PHOENIX, soupçonné de rejet illicite volontaire de pollution dans la ZEE française de Tromelin.

Immigration sri-lankaise vers la Réunion



Entre le 31 juillet 2022 et le 12 janvier 2023, 5 boutres sri-lankais ont atteint les côtes réunionnaises et 1 boutre s'est rendu à Mayotte. Ces navires transportaient entre 6 et 69 personnes, pour un total de 191 personnes débarquées à La Réunion.

Si en 2018 et 2019 quelques navires sri-lankais avaient atteint La Réunion dans une démarche d'immigration clandestine, le flux s'était rapidement tari et aucun navire sri-lankais n'avait débarqué depuis.

Le CROSS n'exerçant aucune compétence en matière de surveillance de l'immigration clandestine, son action ne concerne que la sécurité des personnes et non leur statut. Il n'intervient, conformément à ses missions, que pour vérifier que le navire ne demande pas assistance et que les personnes à bord ne nécessitent pas de secours immédiat ou de prise en charge médicale. En effet, après plusieurs semaines de navigation dans l'océan Indien à bord de navires souvent chargés au delà de leur capacité, et dépourvus de moyens de radiocommunications captés par le CROSS, des incertitudes existent quant à l'état de santé des passagers à bord et la capacité du navire à rejoindre un port sûr en toute sécurité.

La situation actuelle au Sri Lanka laisse présager de nouvelles tentatives de traversées. Le CROSS, au même titre que les autres services de l'Etat, s'est adapté à ce nouveau profil d'opérations.





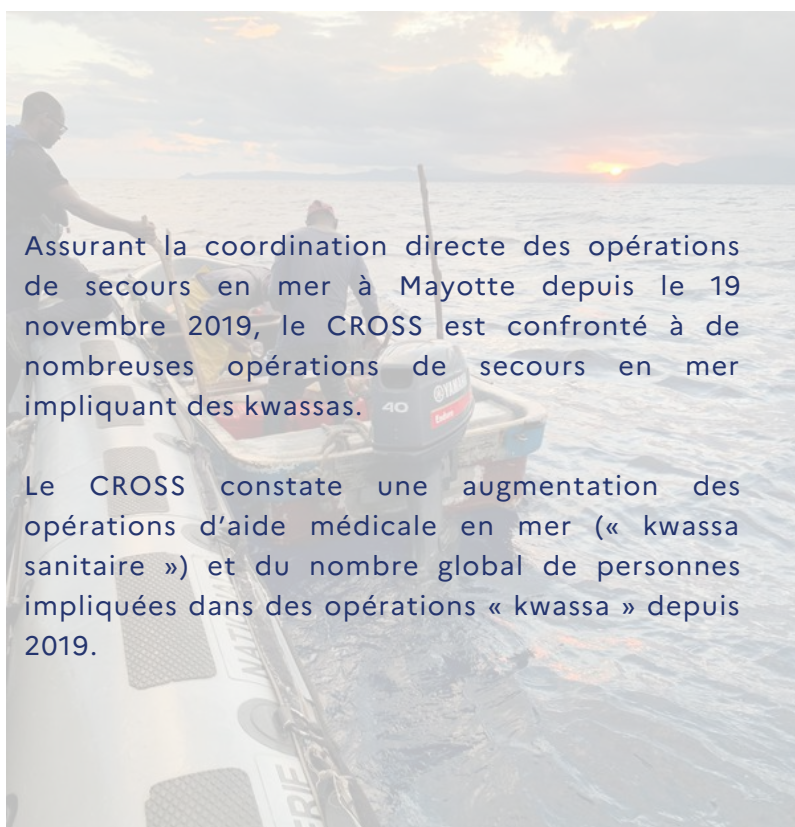
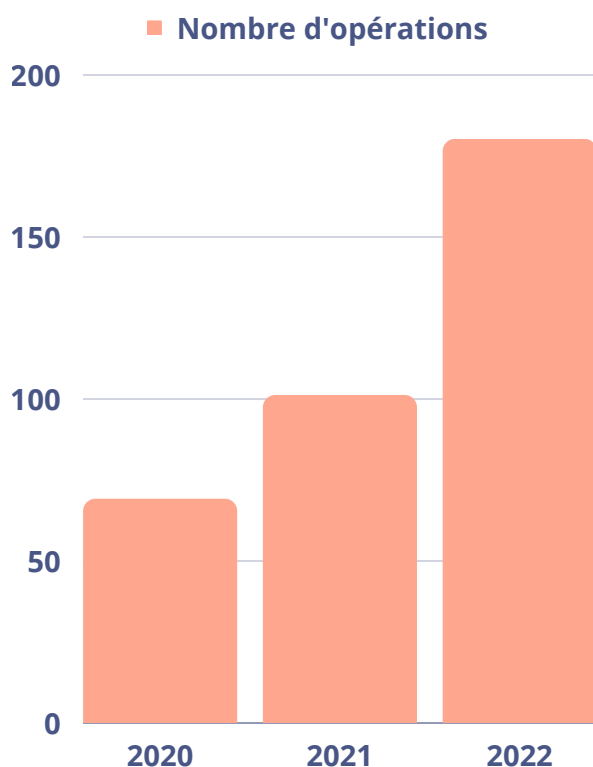
Opérations de secours en mer impliquant des kwassas

Le territoire de Mayotte est exposé à des flux réguliers d'immigration clandestine, principalement en provenance des Comores et, dans une moindre mesure, Madagascar.

L'intensité de ces flux s'explique notamment par la faible distance séparant les Comores de Mayotte. L'île d'Anjouan se situe en effet à seulement 70 km de Mayotte.

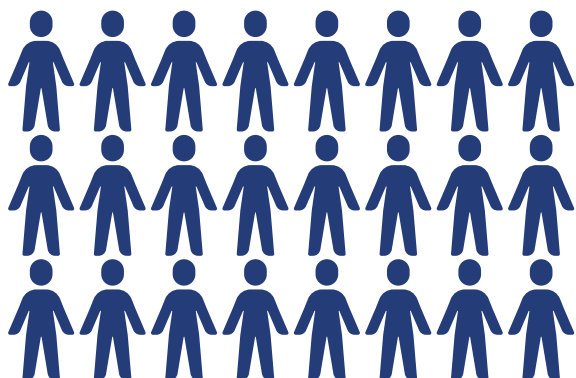
Les traversées s'effectuent à bord d'embarcations appelées « kwassa-kwassa ». Il s'agit de barques de pêche rapides de 7 à 10 mètres de long pour 1 mètre de large, avec un fond plat et une ligne de flottaison très basse. Équipées d'un ou deux moteurs, ces embarcations peuvent accueillir jusqu'à 50 personnes.

Les opérations de secours en mer impliquant une kwassa se situent quasi exclusivement dans les eaux territoriales ou intérieures. Des intercepteurs dépendant de différentes administrations de l'État assurent une présence quotidienne à la mer dans le cadre du dispositif nautique de lutte contre l'immigration clandestine, sous la coordination du PC AEM de la base navale de Mayotte. Ces mêmes moyens nautiques sont souvent repris sous coordination CROSS dans le cadre d'opérations de secours à personne.



Assurant la coordination directe des opérations de secours en mer à Mayotte depuis le 19 novembre 2019, le CROSS est confronté à de nombreuses opérations de secours en mer impliquant des kwassas.

Le CROSS constate une augmentation des opérations d'aide médicale en mer (« kwassa sanitaire ») et du nombre global de personnes impliquées dans des opérations « kwassa » depuis 2019.

**184**PERSONNES SECOURUES
2021**212**PERSONNES SECOURUES
2022**1 491**PERSONNES ASSISTEES
2021**1 671**PERSONNES ASSISTEES
2022**70**PERSONNES DISPARUES
2021**44**PERSONNES DISPARUES
2022**14**PERSONNES DECEDEES
2021**6**PERSONNES DECEDEES
2022

Les opérations « kwassa » relèvent principalement de l'aide médicale en mer.

Elles impliquent souvent des personnes malades ou blessées dont la prise en charge médicale s'avère nécessaire. Suite à l'interception d'une kwassa par un moyen nautique de l'État, une régulation médicale est effectuée par un médecin du SAMU 976. Les personnes sont ensuite prises en charge dans les centres de soin de Mayotte.

Les chavirements de kwassa sont des opérations marquantes. Impliquant un nombre important de personnes, leur conduite est notamment complexifiée par la fiabilité aléatoire des témoignages initiaux, émanant de personnes servant souvent d'intermédiaire entre les personnes en détresse et les secours.

En cas de chavirement, le concours d'un moyen aérien est déterminant pour localiser rapidement les naufragés et procéder au guidage des moyens nautiques sur le plan d'eau.

Progressivement identifié comme centre d'urgence en charge du secours en mer, le CROSS est régulièrement le réceptacle d'inquiétudes en provenance de Mayotte ou des Comores, formulées par des proches attendant l'arrivée prochaine d'un parent par kwassa.

La situation d'urgence ou de détresse n'est pas systématiquement caractérisée.

Ces témoignages impliquent un travail important d'investigation et de levée de doute, en étroite collaboration avec les structures et partenaires impliqués dans la lutte contre l'immigration clandestine.

- 
- A -** AIS Système d'identification automatique
ALERFA Phase d'alerte
 - B -** BNC Brigade nautique côtière
 - C-** CCMM Centre de consultation médicale maritime
CMS Coordonateur de mission de sauvetage
CODIS Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours
CORG Centre opérationnel et de renseignement de la gendarmerie
COSPAS/SARSAT Search and rescue satellite aided tracking system
CZM Commandant de la zone maritime
CROSS Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
 - D-** DMSOI Direction de la mer sud océan Indien
 - E-** EAPS Équipe armée de protection et de sécurité
EVAMED Évacuation médicale
EVASAN Évacuation sanitaire
EMSA European Maritime Safety Agency / Agence européenne de sécurité maritime
 - F-** FAZSOI Forces armées de la zone du sud de l'océan Indien
FMCC French mission control center (Cospas/Sarsat)
 - G-** GPMDLR Grand port maritime de La Réunion
 - I-** INMARSAT International maritime satellite organisation
 - M-** MRCC Maritime rescue coordination center / centre de coordination du sauvetage en mer
MNS Maître nageur sauveteur
MAS Maritime Assistance Service (Service assistance maritime)
 - N-** NRL Nouvelle route du littoral
 - O-** OMI Organisation maritime internationale
 - P-** PAF Police de l'air et des frontières
PMT Palme - masque - tuba
 - R-** RSM Renseignement de sécurité maritime
 - S-** SAFETYNET Message de sécurité transmis par satellite
SAMU Service d'aide médicale d'urgence
SAR Search and rescue / Recherche et sauvetage
SCMM SAMU de coordination médicale maritime
SECMAR Secours maritime
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 / Zone de recherche et de sauvetage
SURNV Surveillance de la Navigation
SURPOL Surveillance des pollutions
 - T-** TAAF Terres australes et antarctiques françaises
 - Z-** ZEE Zone économique exclusive