



Polynésie française



Propositions d'un plan de développement de la sécurité maritime en Polynésie française

❖ **Présentation de la FEPSM**

- 1 - La communication
- 2 - L'identification et la localisation
- 3 - Les moyens d'interventions
- 4 - L'organisation opérationnelle

❖ **Annexes**

ACTUALISÉ EN JANVIER 2016



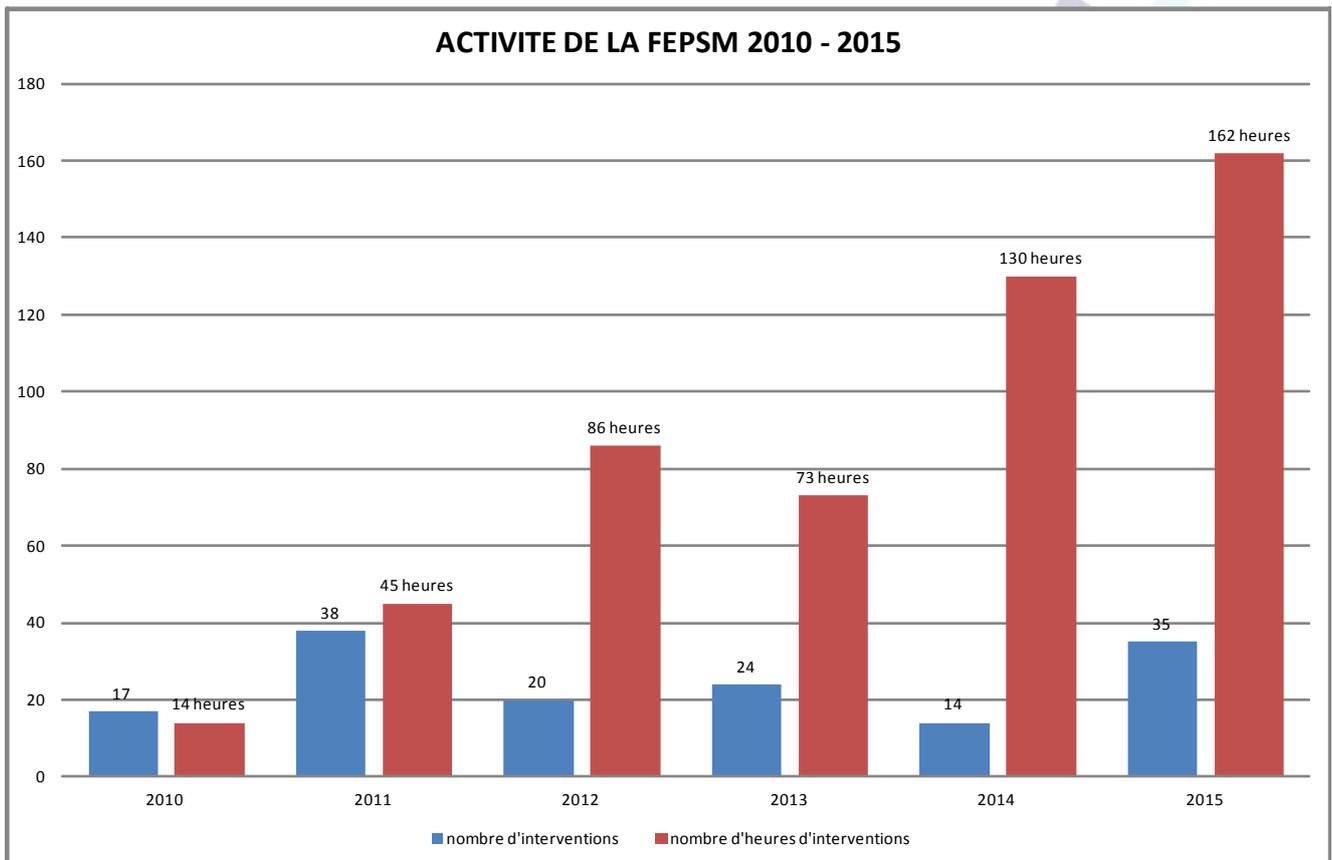


SAUVETEURS EN MER



HISTORIQUE DE LA FÉDÉRATION D'ENTRAIDE POLYNÉSIE EN MER DE SAUVETAGE EN MER

- **2002** : Le comité interministériel de la mer de 2002 a orienté le **principe de la création d'une structure S.N.S.M en Polynésie française** (*Société Nationale de Sauvetage en Mer*).
- **2003** : Sous la présidence du Secrétaire Général de la mer, les services interministériels ont confirmé le caractère occasionnel de la participation à la mission de service public de sauvetage des vies humaines en mer ; le **principe du bénévolat** reste conforme à l'esprit du mode de fonctionnement de la **Société nationale de sauvetage de métropole**.
- **2005** :
 - ▶ Le Haut Commissaire en Polynésie française propose, au Président de la Polynésie française que soit engagée la réflexion conjointe relative à une *Fédération d'entraide Polynésienne de Sauvetage en Mer (FEPSM)*.
 - ▶ La conférence maritime régionale de Polynésie française du 25 novembre présente les principales orientations du futur projet de *FEPSM*.
- **2006** :
 - ▶ 15 mai : réunion de la sous commission maritime mixte qui définit initialement l'objet du « Projet FEPSM » : **mettre des moyens dédiés au sauvetage des vies humaines en mer**.
- **2007** :
 - ▶ Création de la sous-commission maritime mixte "*Fédération d'entraide Polynésienne de Sauvetage en Mer*" : l'Etat et le Pays ne retiennent plus en objet que des marins bénévoles, qui contribueront **par leurs propres moyens nautiques**, aux opérations de recherche et de secours.
- **2009** :
 - ▶ juillet : **25 habitants de Hiva Oa** (Marquises) décident de se constituer en **station de sauvetage** à la suite de la disparition en mer d'une pirogue et du refus de la brigade de gendarmerie d'engager leur moyen nautique.
 - ▶ septembre : les sauveteurs bénévoles de Hiva Oa valident officiellement la **nécessité d'un moyen dédié** pour le sauvetage en mer.
 - ▶ novembre : La **Fédération d'entraide Polynésienne de Sauvetage en Mer (FEPSM)** est née et reconnaît officiellement en janvier 2010 la première station de sauvetage en mer à Hiva Oa.
- **2010** :
 - ▶ 11 août : un arrêté du Président du Pays classe la FEPSM en **Reconnaissance d'Intérêt Général** et reconnaît son importance dans la **participation à la chaîne opérationnelle du sauvetage en mer** .
- **2013** :
 - ▶ 23 novembre : présentation du **Livre Blanc 2013** de la FEPSM au SG Mer
- **2014** :
 - ▶ 28 mars : le sous-directeur de la sécurité maritime à la Direction des Affaires Maritimes note que **le modèle initialement mis en place , fondé sur la mise à disposition de moyens privés, a atteint ses limites**. Il oriente la FEPSM vers un **rapprochement avec la SNSM** (*réf. courrier n°069.14*).
 - ▶ 3 juin : Le **responsable des Outre-mers SNSM** indique que l'implantation de la SNSM en Polynésie française n'est pas à l'ordre du jour et serait conditionnée par la volonté de l'Etat et / ou du Gouvernement de la Polynésie française « *d'assumer l'intégralité des coûts (investissement et fonctionnement) inhérents à l'activité de sauvetage en mer des stations Polynésie, à l'image de ce qui se fait en Nouvelle Calédonie.* »
 - ▶ 10 juin : Nomination du président de la FEPSM au sein du **Cluster Maritime de Polynésie Française** en qualité de Vice-Président.
 - ▶ novembre : Mise en fonction du **sémaphore d'Atuona** (Marquises) tenu par les bénévoles de la SSM 01
- **2015** :
 - ▶ octobre : **Mise à disposition par le Pays pour trois années** d'une vedette aluminium de 7,50 m. affectée à la station de sauvetage en mer de Hiva Oa, **avec une remise à niveau par une subvention exceptionnelle de l'État**.
 - ▶ novembre : **Mise à disposition en cours par le Pays** d'une vedette aluminium de 7,2 m.
 - ▶ décembre : **A l'initiative de la FEPSM**, le Pays prend une loi (2015-16 du 14/12/2015) pour exonérer de taxes les balises COSPAS/SARSAT.



Répartition géographique des activités opérationnelles FEPSM 2015

-  SAR - Search and Rescue
-  MAS - Assistance maritime
-  Divers - Soutien radio, patrouilles terrestres

(sur la base du mode comptable FEPSM)

Plusieurs opérations diverses sont prises en compte sans qu'elles n'aient fait l'objet d'un SITREP par le MRCC Papeete. Il peut s'agir par exemple de la sécurisation du festival des arts des îles Marquises pour lequel la FEPSM a été saisie pour assurer la sécurité du débarquement des délégations.



Archipel des Marquises



-  SAR.....7
-  MAS.....5
-  Divers.....2

Tuamotu - Gambier



-  SAR.....6
-  MAS.....0
-  Divers.....0

Archipel de la Société



-  SAR.....7
-  MAS.....8
-  Divers.....0

Archipel des Australes



-  SAR.....0
-  MAS.....0
-  Divers.....0

La communication a été le premier axe de travail de la FEPSM afin de sécuriser les interventions de ses bénévoles. Cela reste un élément déterminant pour le développement du sauvetage en mer, mais également des activités maritimes en général.

En cours de réalisation

Terehau 1



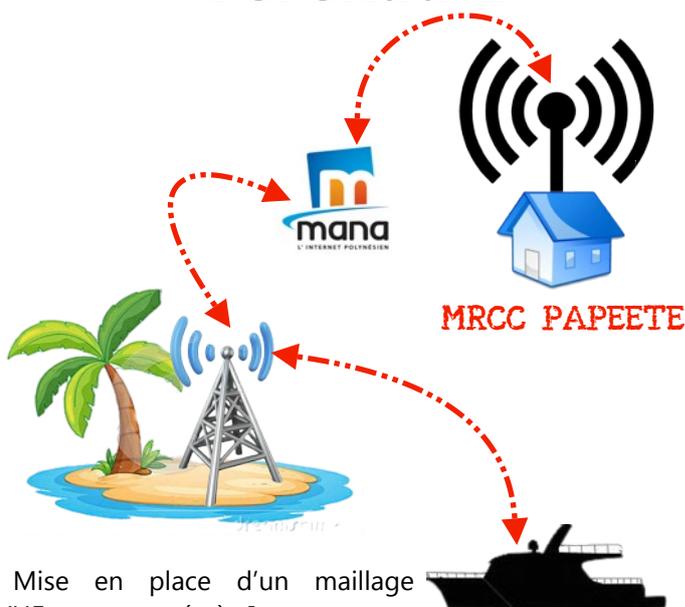
Mise en place d'un maillage VHF en Polynésie française par l'implantation de VHF fixes à terre dans les stations FEPSM homologués et dans les municipalités.

Depuis l'arrêt de Mahina Radio en janvier 2011, la Polynésie française n'a plus de couverture en VHF sur l'ensemble du territoire, mais uniquement dans l'archipel de la Société. Classé en zone A1, l'Etat n'a pas d'obligation d'assurer une couverture VHF sur toute la Polynésie française.

Permettre de couvrir les zones excentrées, à forte fréquentation touristique ou/et accidentogènes, est une garantie de plus grande sécurité pour les usagers de la mer, à commencer par les Polynésiens.

Proposition

Terehau 2



Mise en place d'un maillage VHF connecté à Internet pour permettre la veille VHF 24h/24h sur le canal 16 par le MRCC Papeete et ainsi permettre aux navires sur les zones les plus accidentogènes de garder un contact continu avec le centre

La FEPSM a déjà mis en place 13 émetteurs-récepteurs VHF :

. Marquises : 3 . Tuamotu : 6 . Îles du Vent : 3 . Îles sous le Vent : 1

Un partenariat avec les communes pourrait permettre de poursuivre le maillage en cours.

Le coût global de mise en place du système ne permet pas à la FEPSM d'engager une réalisation sur fonds propres. Cela implique une participation directe des investisseurs publics (Etat et/ou Pays) avec à la clef une sécurisation accrue des activités maritimes.

LE SÉMAPHORE D'ATUONA



Situé aux Marquises, sur l'île de Hiva Oa, porte d'entrée notamment des voiliers en provenance de Panama et des Galapagos, il s'agit du premier sémaphore de Polynésie française.

Autonome en électricité par une éolienne et deux panneaux solaires, le sémaphore d'Atuona est équipé de liaisons téléphoniques et Internet, ainsi que d'émetteurs-récepteurs VHF et MHF.

Il renseigne les voiliers au port de Tahauku, informe des arrivées des navires de commerce à quai, diffuse les messages de sécurité au profit du MRCC Papeete, de même qu'il intervient en relais de ce dernier pour les opérations SAR. Enfin, il est le poste de coordination lors des interventions des bénévoles de la station de sauvetage de Hiva Oa.

Pouvoir être identifié et localisé en quelques instants pour permettre une plus grande efficacité des moyens de secours est le second enjeu de la sécurité en mer.

LE PROJET AIS



L'AIS (Automatic Identification System) est un système de localisation automatique et d'échange permanent de messages radio VHF entre navires. Ce système est destiné à aider la navigation et permet aux navires et aux systèmes de surveillance de sauvetage (CROSS et MRCC) d'obtenir des

informations précises sur les navires équipés du système.

D'après la convention SOLAS, les navires ayant obligation de posséder le système AIS (en émission et réception) à bord sont

- Les bateaux d'au moins 300 tonneaux effectuant des navigations internationales.
- Les cargos d'au moins 500 tonneaux indépendamment de leur zone de navigation.
- Les navires à passagers indépendamment de leur taille.
- Navires de pêche > 10 m (en métropole uniquement)

Il est possible de suivre gratuitement le déplacement des navires équipés. Ce système offre une multitude d'avantages :

- 1 - Accroître la sécurité maritime en permettant à la population de suivre en temps réel son bateau (s'il est équipé)
- 2 - Assurer la sécurité des bénévoles de la FEPSM
- 3 - Suivre en temps réel les vedettes communales, les bonitiers, les poti marara qui effectuent par exemple le transport de nos enfants lors de trajets inter-iles pendant les périodes de vacances scolaires.
- 4 - Permettre aux Polynésiens d'anticiper l'arrivée des goélettes, des paquebots dans les îles et les atolls sous couverture du système AIS de la FEPSM.
- 5 - Permettre au MRCC Papeete d'avoir une visibilité des navires dans une zone en cas de détresse maritime.
- 6 - Permettre aux autorités de l'Etat et du Pays de surveiller les approches maritimes de la Polynésie française (AMP).
- 7 - Offrir de nouveaux services à l'économie maritime et touristique de la Polynésie française.

La FEPSM a déjà déployé 9 récepteurs AIS grâce à un partenariat entre la FEPSM et le site internet www.marinetraffic.com. Les navires dédiés de la FEPSM sont progressivement équipés d'émetteurs AIS.

OBJECTIFS :

1. Rendre obligatoire cet émetteur pour tous les navires professionnels équipés d'une VHF et les navires étrangers en entrée sur le territoire.
2. Dans le cadre du déploiement du plan de communication Terehau 1, installer des récepteurs VHF AIS sur un grand nombre d'îles et d'atolls.

Exonération de taxes des Balises de détresse



Le Pays, à l'initiative de la FEPSM, a pris une loi permettant de faciliter l'accès aux usagers de la mer aux balises de détresse en exonérant de taxes ce matériel.

La FEPSM propose qu'une loi de pays permette de remplacer le système pyrotechnique de signalisation par la balise de détresse.

LE KIT KAVEKA ET LE SAC DE SÉCURITÉ



Le concept du « Kit Kaveka », développé par la FEPSM et remis sous convention aux communes des Tuamotu grâce à un partenariat avec la Pacifique des Jeux et l'Etat, inclue une balise de

détresse PLB 406MHz, une radio VHF portable étanche et du matériel de signalisation complémentaire.

Grâce à cet équipements, une embarcation en difficulté peut donner l'alerte, sa position et faciliter ainsi les recherches du MRCC Papeete.

De même, la FEPSM a mis à disposition de 10 de ses stations ayant le plus d'opérations un sac de sécurité comprenant une balise de détresse PLB en plus de nombreux autres matériels de sécurité



individuels. Ces sacs ont été financés par la réserve parlementaire de Mme la Député Maïna Sage.

LES MOYENS D'INTERVENTION

Compte-tenu de la dispersion des îles sur une zone grande comme l'Europe, et dans la mesure où le modèle initialement fondé uniquement sur la mise à disposition de moyens privés a atteint ses limites, la FEPSM propose une organisation à trois niveaux compte-tenu de :

1. l'intérêt opérationnel de la zone (réactivité SAR immédiate et capacité d'assistance remorquage).
2. la capacité de la FEPSM à mobiliser des moyens humains
3. l'intérêt dans un cadre du développement touristique, de la plaisance et de la flotte de pêche.

1. Les vedettes de sauvetage en mer



Le tissu socio-économique de la Polynésie française ne permet pas de s'appuyer, comme le fait la SNSM en France, en grande partie sur des fonds privés pour le financement de ces vedettes. Ainsi, un investissement public est incontournable, éventuellement partagé, comme pour la SNSM en Nouvelle-Calédonie, entre l'État et le territoire.

Avec le retour d'expérience depuis sa création et les échanges avec les professionnels de la mer, militaires et civils, et le MRCC Papeete, la FEPSM souhaite implanter trois unités spécifiquement conçues pour le sauvetage en mer et construites en Polynésie française.

La FEPSM a déjà effectué un travail de réflexion sur le dimensionnement (voir les fiches en annexe). Ainsi, cet aspect là pourra faire l'objet d'une concertation avec les autorités et le cluster maritime.

Le positionnement préconisé de ces trois vedettes à ce jour concernerait l'archipel de la Société, l'archipel des Marquises et le nord-ouest Tuamotu.

2. La flotte auxiliaire



La flotte auxiliaire de la FEPSM est composée de vedettes en aluminium reconverties aux activités des sauveteurs en mer bénévoles, mises à disposition par le Pays.

L'État et la communauté de communes des îles Marquises ont octroyé chacun une subvention exceptionnelle pour permettre leur remise à niveau en rapport avec la catégorie de navigation.

La première unité, longue de 7,5 m. est aujourd'hui en service à la SSM 01 de Hiva Oa.

Une seconde unité sera affectée courant 2016 à la SSM 08 de Vaitupa (Tahiti).

3. La flotte privée



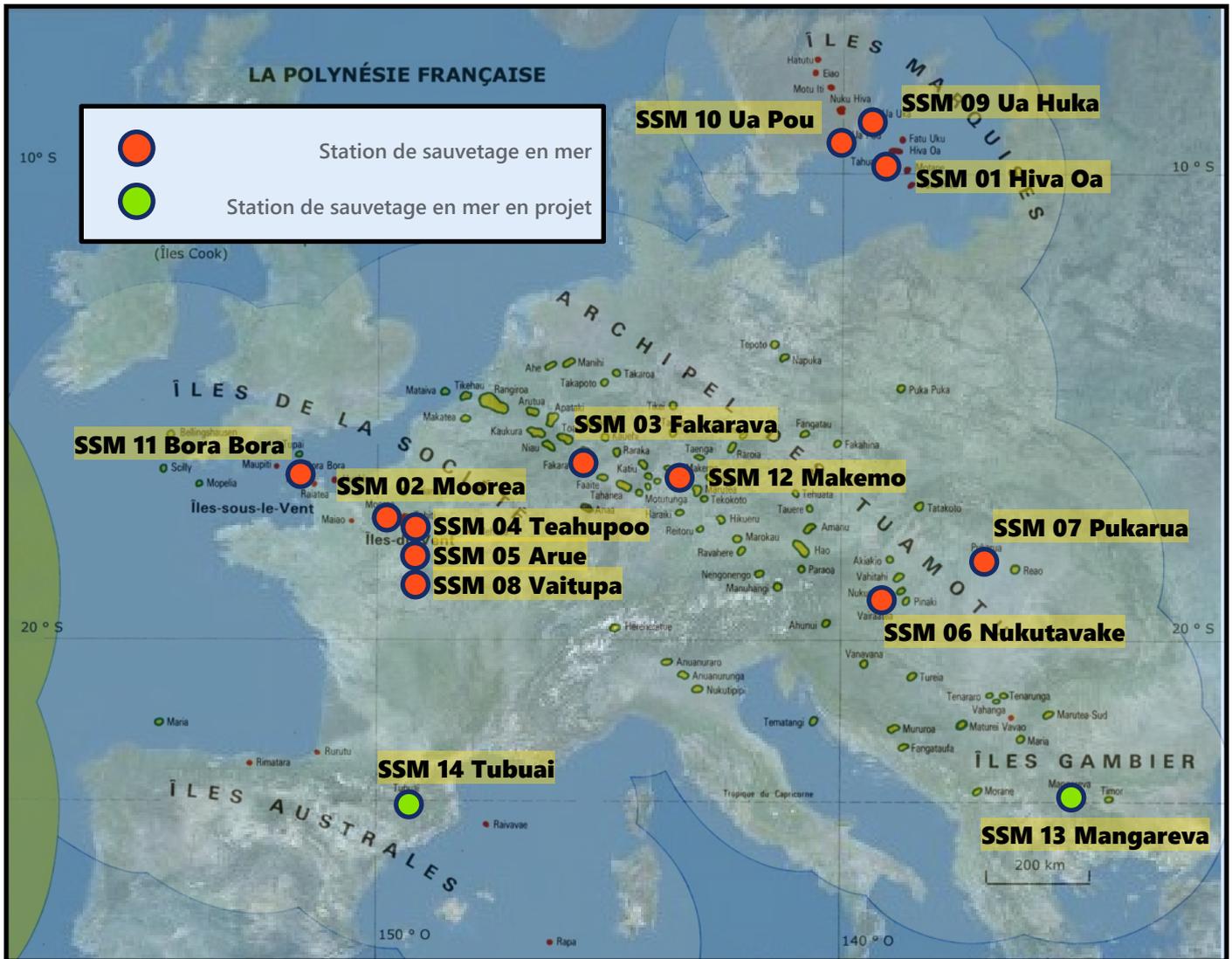
Les moyens privés des adhérents sont actuellement l'essentiel des moyens nautiques de la FEPSM et interviennent sur demande du MRCC Papeete. Ces moyens ne sont mobilisables que sur disponibilité de leur propriétaire et le MRCC Papeete est alors dépendant de ces aléas (mise hors d'eau, défaillance mécanique, etc.).

Une base de données est mise à jour en permanence et mise à disposition du MRCC Papeete pour information via un serveur informatique.

L'ORGANISATION OPÉRATIONNELLE

La FEPSM est composée de bénévoles actifs isolés ainsi que de bénévoles regroupés au sein d'une même station de sauvetage en mer.

La carte ci-dessous illustre les distances considérables en Polynésie française avec la superposition de celle-ci sur une carte de l'Europe.



Les coûts du sauvetage en mer

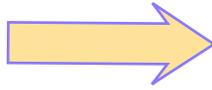
- Avion **Gardian 25F**
⊕ **1 900 000 Fcfp / h.** ⊕ **15 922 € / h.**
- Hélicoptère **Dauphin 35F**
⊕ **894 988 Fcfp / h.** ⊕ **7 500 € / h.**
- Vedette de sauvetage proposée par la **FEPSM**
⊕ **35 000 Fcfp / h.** ⊕ **300 € / h.**



Le sauvetage en mer bénévole en Polynésie française

« La solution de bon sens sur un territoire grand comme l'Europe »

**Projets responsables
et raisonnables**



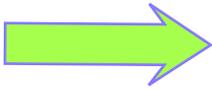
- ❖ Les problématiques du sauvetage en mer en Polynésie française sont liées à la dispersion des populations et aux distances géographiques «continentales». Les réponses relèvent du bon sens, du pragmatisme avec deux axes fondamentaux : la communication et l'intervention.
- ❖ Soutenir la FEPSM, c'est contribuer à une participation active de la population à sa propre sécurité avec des bénévoles formés et équipés.

**Investissement durable
et local**



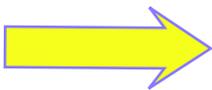
- ❖ Les vedettes aluminium permettent une exploitation sur 30 ans contre seulement 10 ans pour les unités semi-rigides.
- ❖ Les vedettes aluminium de sauvetage en mer seront construites dans des chantiers navals polynésiens.

**Projet générateur
d'économies**



- ❖ Le bénévolat permet des coûts d'exploitation modérés
- ❖ Positionner des unités de sauvetage en mer de dimension adaptée sur des secteurs clefs permet de limiter le déploiement de gros moyens d'intervention.

**Des responsabilités
partagées,
Des investissements
partenaires.**



- ❖ La compétence de l'organisation du sauvetage en mer est celle de l'État.
- ❖ La compétence du développement économique maritime, des évasans maritime est celle du Pays
- ❖ Le Pays et l'Etat pourraient investir ensemble si le Pays le demande.

QUAND LES MOYENS ACTUELS TROUVENT LEURS LIMITES

- ❖ Le 6 septembre 2013, pendant deux jours de suite le temps n'a pas permis aux avions de se poser à Hiva Oa. Un enfant de neuf ans devait être évacué en urgence pour une crise d'appendicite... Ne pouvant attendre au-delà, le médecin du Centre médical prend la décision de l'envoyer par bonotier jusqu'à l'hôpital de Nuku Hiva (plus de 5h de nav), n'ayant d'autres alternatives. L'envoi de l'hélicoptère depuis Tahiti ne permettait pas d'être plus rapide.
- ❖ Le 7 janvier 2014, entre Fatuiva et Tahuata (Marquises Sud), un *poti marara* tombe en panne moteur. Prévenu à 18h30, le MRCC Papeete fait décoller le Gardian de la 25 F à 22h20 faute de trouver de navire de secours sur zone en première intention. Le navire en panne est repéré à 00h21 à la dérive. Aucun navire sur les îles Marquises ne veut sortir de nuit pour effectuer le remorquage. L'avion Gardian se pose alors Nuku Hiva, au nord de l'archipel, à 2 heures du matin, dans l'attente de l'envoi d'un navire de secours. Décollage à 8h00 pour une nouvelle recherche du navire après la dérive de la nuit et indications au navire de pêche de secours.
- ❖ Le 20 février 2014, un vieux speed-boat en bois effectue une évacuation de nuit depuis Ua Huka. Le malade fait un arrêt cardiaque dans une mer forte. L'infirmier parvient in-extremis à la récupérer par un massage cardiaque sur le plancher du navire.
- ❖ Le 25 juin 2015, le navigateur Laurent Bourgnon est porté disparu vers 9 heures à la suite d'une plongée bouteille à Toau. Ses équipiers ne savent que se servir de la VHF et ils ne pourront donner l'alerte qu'à 13h47 via un autre navire à proximité et faute de surveillance VHF et de couverture GMS sur l'atoll.

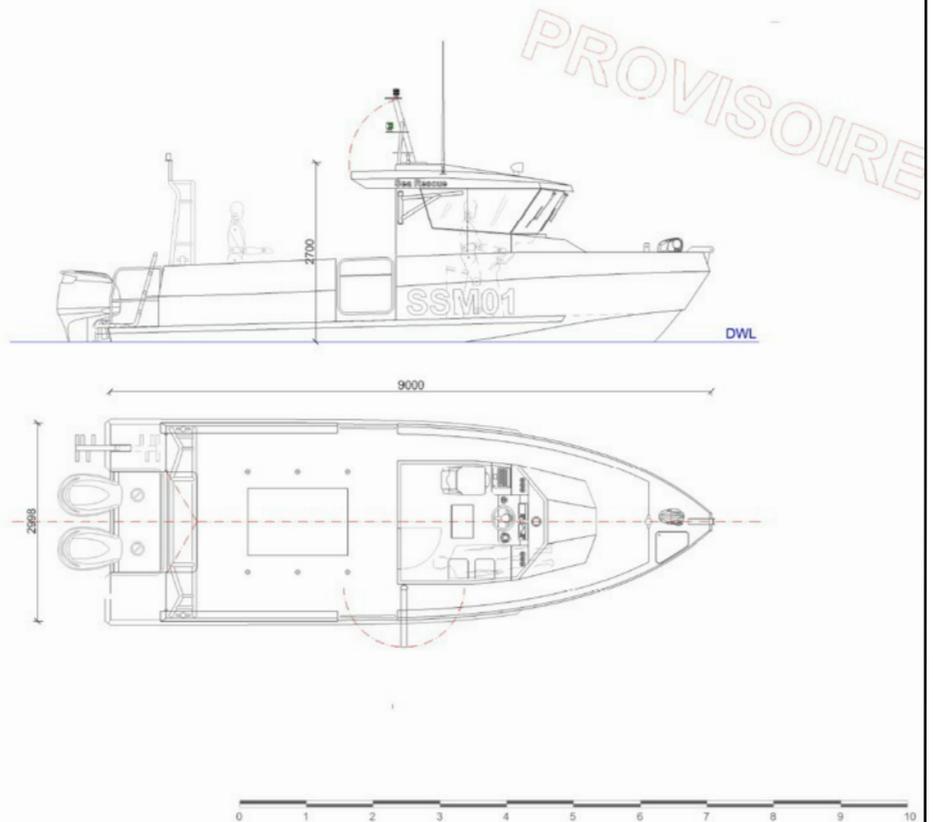
ANNEXES



VELETTE DE SAUVETAGE FEPSM/ SSM

Caractéristiques provisoires

Longueur de coque : 9 m
 Largeur hors tout : 3 m
 Motorisation: 2x 150 CV
 Réservoirs: 2x 175 l



DES CARACTÉRISTIQUES SONT PRÉVISIONNELLES ET POURRONT ÊTRE AMENÉES À ÊTRE MODIFIÉES EN COURS DE PROJET OU SUIVANT LES CHOIX DES CLIENTS OU DU CHANTIER ET DE CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES. CES PLANS SONT LA PROPRIÉTÉ DE L'ARCHITECTE ET NE PEUVENT ÊTRE REPRODUITS NI IMPRIMÉS SANS SON AUTORISATION

VELETTE DE SAUVETAGE/AVANT-PROJET [1/1]

20.1.15

- CAT. DE NAVIGATION : 3ème catégorie professionnelle
- LONGUEUR HT : 9 mètres
- MOTORISATION : 2 x 200 cv hors-bord
- VITESSE optimale : 18 nœuds
- VITESSE MAXIMUM : 30 nœuds
- RÉSERVOIRS : 2 x 250 litres
- AUTONOMIE : 150 nautiques à 18 nœuds
- ÉQUIPAGE : 2 à 4 personnes
- CIVIÈRE : 1 civière amovible
- CAPACITÉ DE RÉCUPÉRATION : 12 personnes
- REMORQUAGE : navires jusqu'à 12 mètres
- Navigation de nuit, insubmersible
- mise à l'eau 24h/24h
- DURÉE D'EXPLOITATION : 30 ans

Les  de la **VSM SAR 900 FEPSM**

- ✦ L'aluminium est particulièrement adapté à la construction professionnelle et aux exigences de l'exploitation d'un navire de servitude.
- ✦ L'utilisation de ce matériau est maîtrisée par plusieurs chantiers navals en Polynésie française.
- ✦ Aluminium =
 - ▶ très bonne tenue mécanique en milieu marin
 - ▶ poids limité et prévisible avec certitude
 - ▶ durabilité (30 ans d'exploitation minimum)
 - ▶ entretien réduit
 - ▶ recyclage à 100% en fin de vie

✦ Carène dessinée pour affronter des mers formées, de manière à ce qu'elle offre une plage d'utilisation plus large avec les qualités marines nécessaires à ses missions.

✦ multiples missions :

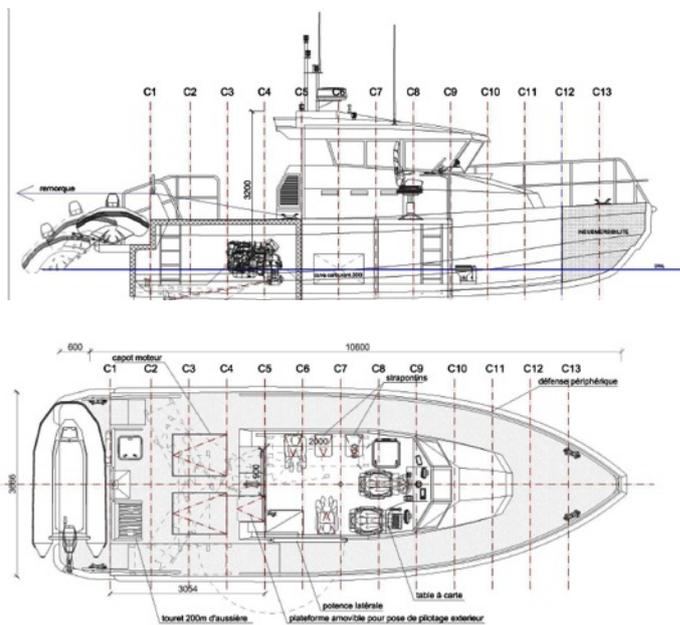
- ▶ Mise en place de moyens de sauvetage
- ▶ Communication & renseignements sur zone
- ▶ Récupération des naufragés & réanimation des noyés
- ▶ Évacuation des malades d'un navire ou d'une île
- ▶ Remorquage de navire de faible tonnage

✦ Autonomie de navigation environ 12 heures

✦ Autonomie d'équipage : deux sauveteurs minimum dont un seul marin qualifié peut suffire.



- CAT. DE NAVIGATION : 3ème cat. professionnelle
- COQUE : aluminium
- LONGUEUR HT : 11,20 m.
- MOTORISATION : 2 x 250 cv in-bord
- VITESSE optimale : 18 nds
- VITESSE MAXIMUM : 25 nds
- RÉSERVOIRS : 2 x 300 litres
- AUTONOMIE : 180 nautiques - 10 heures
- ÉQUIPAGE : 3 à 4 personnes
- CAPACITÉ DE TRANSPORT : 6 personnes
- CAPACITÉ DE RÉCUPÉRATION : 15 personnes
- CIVIÈRE : 1 civière amovible
- REMORQUAGE : navires jusqu'à 14 mètres
- Navigation de nuit, insubmersible
- TEMPS DE MOBILISATION : 30 minutes
- DURÉE D'EXPLOITATION : 30 ans
- DURÉE D'IMMOBILISATION ANNUELLE : 1 semaine



ANNEXE 3

COMPARATIF DES VEDETTES DE SAUVETAGE

Modèle	VSAM 2 <i>proposition FEPSM</i>	VSAM 1 <i>proposition FEPSM</i>	V2 SNSM	V1 SNSM
				
Matériau	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Polyester
Longueur HT (m)	9,00	11,20	11,99	14,08
Long. Flottaison (m)	8,00	9,85	10,29	13,30
Largeur (m)	3,00	3,66	3,95	4,60
Tirant d'eau (m)	0,95	0,95	0,94	1,35
Déplacement en tonnes			8,5	18,7
Puissance moteur	2 x 200 cv	2 x 250 cv	2 x 300 cv	2 x 500 cv
Vitesse max.	30 nds	25 nds	30 nds	30 nds
Vitesse optimale	18 nds	18 nds	20 nds	25 nds
Carburant	essence	gasoil	gasoil	gasoil
Réservoir	2 x 250 l.	2 x 300 l.	2 x 350 l.	2 x 1 250 l.
Autonomie	150 nq - 8h30	180 nq - 10 heures	200 nq - 10 heures	360 nq - 20 heures
Places équipage	3	3	4	6
Capacité de naufragés	5	6	6	15
Capacité de récupération	12	15	20	34
Civière	1	1	1	2
Annexe pneumatique	non	oui	oui	oui
Sécurité	insubmersible	insubmersible	insubmersible	insubmersible autoredressable
Remorquage			traction jusqu'à 1,5 t.	navires jusqu'à 150 tonnes
Zone d'intervention	bande des 20 nautiques	bande des 20 nautiques	bande des 20 nautiques	bande des 20 nautiques

- Dossier réalisé par :**
- ▶ Alain Côme, vice-président de la FEPSM
 - ▶ Marc Dalla Pozza, commissions Sécurité et Communication FEPSM
 - ▶ Marc Tarrats, secrétaire de la SSM 01 – Hiva Oa

Nous tenons tout particulièrement à remercier les personnes qui se sont intéressées à nos travaux et qui nous ont fait part de leurs observations pour la conduite de l'étude présentée.

