



## MARINS SANS FRONTIÈRES

# UNE QUATRIÈME VEDETTE DE SAUVETAGE POUR MADAGASCAR

Depuis Toulon, où elle a été embarquée le 7 février sur le roulier MN Tangara, une ex-vedette corse de la SNSM va rejoindre Madagascar. Elle permettra d'étoffer le premier réseau de sauvetage en mer du pays, mis en place grâce à l'action de l'association française Marins Sans Frontières (MARSF).

La Diva, c'est son nom, est l'ancienne SNS 123 Notre-Dame de la Serra, construite en 1982 et qui était auparavant affectée à la station de sauvetage de Calvi. Cédée un peu plus tôt que prévu par la SNSM à Marins Sans Frontières, cette vedette en polyester de 13,3 mètres de long pour 4,2 mètres de large, équipée de deux moteurs de 250 kW, a été complètement révisée à Palavas-les-Flots par les bénévoles de l'association. Quatre d'entre eux, Marc Arav, Michel Horeau, Pierre Katz ainsi que Gérard d'Aboville, vice-président de MARSF, ont ensuite conduit la Diva jusqu'à la rade de Toulon, où elle a été embarquée sur le MN Tangara.

### « Le soutien de l'armée française est essentiel »

Ce roulier de la Maritime Nantaise fait partie des navires affrétés par le ministère des Armées pour assurer le transport de matériels militaires entre la métropole, les territoires d'Outre-mer et les implantations françaises à l'étranger. C'est à l'occasion de l'une de ces rotations logistiques que la Diva a pu être transportée vers l'océan Indien, comme cela avait été le cas avec les trois premières vedettes de sauvetage de MARSF destinées à Madagascar. « Le soutien de l'armée française

est essentiel car sans lui, Marins Sans Frontières n'aurait pas les moyens d'acheminer ces vedettes et il n'y aurait donc pas de sauvetage en mer à Madagascar, c'est aussi simple que ça », souligne Jean Ducluzeau, président de l'association.

### 7200 kilomètres de côtes et pas d'autres moyens dédiés au sauvetage

Créée en 1984 pour mener des actions de solidarité internationale, Marins Sans Frontières s'est fixé pour mission de porter assistance et secours aux populations isolées par la mer ou le fleuve. Depuis 1998, l'association intervient à Madagascar, où l'absence de moyens de sauvetage fait chaque année de très nombreuses victimes. « Madagascar compte 7200 kilomètres de côtes où vit une très nombreuse population et, parmi elle, une multitude de petits pêcheurs. Ceux-ci pratiquent leur métier sur des pirogues taillées dans des troncs d'arbres et qui n'offrent aucune sécurité. La France, avec un peu plus de 5000 kms de côtes, dispose via la SNSM de plus de 250 engins de sauvetage. A Madagascar, il n'y a que les vedettes de Marins Sans Frontières ». Les deux premières, Aïda et Tosca, sont respectivement arrivées en 2011 à Majunga et en 2015 à Nosy Be. La Norma, qui a suivi l'an dernier, est basée à Tolaria, dans le canal du Mozambique.

### Une association constituée uniquement de bénévoles

Constituée uniquement de bénévoles venant de différents horizons maritimes (marins au commerce, anciens de la Marine nationale,



plaisanciers, portuaires, amoureux de la mer...), MARSF reprend à titre quasi-gracieux des vedettes réformées de la SNSM, ce qui lui permet de concentrer au maximum ses moyens financiers sur la rénovation des bateaux et les frais annexes, comme par exemple le combustible pour rallier les ports d'embarquement puis rejoindre Madagascar. Cela représente un investissement d'environ 35.000 euros par vedette. Pour y parvenir, l'association fonctionne grâce aux dons des particuliers, mais aussi de grands mécènes. Ce fut le cas dernièrement de la Fondation Bénéteau, dont le soutien a été déterminant pour la Diva, tout comme l'a également été celui de Fernand Bozzoni, patron de l'armement Socatra, pour la Norma.

### Une vedette de 1ère classe pour la zone difficile de Sainte-Marie

Alors que les Aida, Tosca et Norma sont des unités de 10 mètres, la Diva est plus grande. C'est d'ailleurs la première vedette de sauvetage de 1ère classe, selon la terminologie de la SNSM, déployée par MARSF à Madagascar. Sa taille et ses capacités plus importantes sont liées au secteur où elle va évoluer. La Diva sera en effet basée sur l'île Sainte Marie, sur la côte Est malgache, au nord de Tamatave. « C'est une zone extrêmement difficile, avec beaucoup de ressac entre l'île et le continent. Il y a sans arrêt des noyades. Une ministre malgache et tout son état-major avaient eux-mêmes disparu il y a quelques années après une tournée d'inspection sur l'île », explique Jean Ducluzeau.

Comme les précédentes vedettes, la Diva reste la propriété de MARSF, qui signe pour chaque bateau une convention pluriannuelle de mise à disposition avec l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) de Madagascar. Celle-ci doit assurer continuellement l'exploitation des bateaux, ce qui suppose qu'elle soit en mesure de disposer en permanence d'équipages compétents et disponibles. L'APMF s'engage en outre à assurer leur maintenance, qu'il s'agisse de l'entretien courant, d'un carénage annuel et, lorsque cela s'avérera nécessaire, du remplacement des anodes. Dans des mers chaudes comme c'est le cas à Madagascar, il s'agit en effet d'une question vitale pour la survie des vedettes.



### L'Aida a secouru 108 personnes l'an dernier

Les premiers bateaux déployés sur place se révèlent en tous cas très actifs et les bilans témoignent du besoin énorme en moyens de sauvetage et du nombre impressionnant de vies sauvées grâce à cette action. L'Aida, depuis Majunga, a secouru

depuis 2015 pas moins de 195 personnes, dont 108 pour la seule année 2017. Au total, la vedette a réalisé en trois ans 39 opérations de recherche et de sauvetage, dont une trentaine sur des pirogues en détresse.



### D'autres vedettes à venir

Avec la Diva, c'est un maillon supplémentaire du premier dispositif de sauvetage en mer du pays qui va se mettre en place. Un examen réalisé avec les autorités locales montre qu'il faudrait au moins 7 vedettes de sauvetage supplémentaires pour couvrir les premiers besoins en matière de sécurité maritime. Les ports d'attache identifiés sont Antsiranana (Diego Suarez), Morondavia, Tulear, Fort Dauphin, la baie d'Antongil, Antalaha et Sambava. Toujours en partenariat avec la SNSM et grâce à ses donateurs, Marins Sans Frontières y travaille activement.

La Diva n'est même pas encore partie que MARSF se mobilise déjà sur le déploiement du prochain bateau, une vedette de seconde classe qui sera nommée Scala et devrait partir fin 2018/début 2019 vers Morondavia, dans le canal du Mozambique. Une autre (Stella) est prévue environ un an plus tard pour Antsiranana, l'association prévoyant ensuite de repasser aux vedettes de première classe pour équiper Fort Dauphin et Antalaha.

### « Une association qui travaille sur le fond et dans la durée »

En attendant, la Diva doit être débarquée fin avril à La Réunion. Gérard d'Aboville remontera à bord avec une petite équipe pour assurer le convoyage jusqu'à l'île Sainte-Marie. Quelques 450 milles de navigation pour environ trois jours de mer. Pas de quoi effrayer le célèbre navigateur, qui a notamment traversé à la rame l'Atlantique (1980) puis le Pacifique (1991), et qui a décidé il y a un peu plus de 2 ans de mettre son altruisme et sa notoriété au service de Marins Sans Frontières : « C'est une association qui me plaît beaucoup car elle est complémentaire de celles qui travaillent dans l'urgence, par exemple suite à une catastrophe naturelle. Marins Sans Frontières oeuvre sur le fond, en amont et dans la durée, en essayant de faire en sorte que des populations maritimes ou fluviales puissent vivre, se soigner, s'éduquer... C'est essentiel si l'on veut éviter que ces personnes viennent grossir les bidonvilles et les routes de l'exode. Dans le cas des vedettes de Madagascar, il s'agit de sauver des gens, par 10, 20 ou 30 quelquefois, dans des zones très dangereuses où jusque-là aucun moyen de secours n'existait. C'est une belle mission et aussi une belle manière d'offrir une seconde vie aux vedettes de la SNSM », explique Gérard d'Aboville.

### D'autres actions au profit des populations enclavées

L'association poursuit parallèlement les actions mises en place depuis deux décennies à Madagascar afin, via la mer et les cours d'eau, d'aider les populations locales et soutenir le développement économique des zones enclavées. Il s'agit par exemple de liaisons qui peuvent servir à des échanges commerciaux mais aussi, et surtout, à permettre l'intervention, dans des villages qui ne sont pas accessibles par la route, de médecins locaux. Ceux-ci mènent des campagnes de vaccinations et effectuent des visites médicales au profit des habitants. Actuellement, Marins Sans Frontières compte sur le fleuve Tsiribihina deux bateaux, grâce auxquels l'association Ar Mada mène plusieurs missions annuelles auprès des 30.000 habitants de 8 villages isolés et en situation sanitaire critique. Une autre mission permet de déployer sur le canal des Pangalanes une petite navette médicale qui se rend dans 4 villages. Dépourvus jusqu'ici de toute infrastructure hospitalière, ils vont bénéficier, grâce à l'association Side, de la construction d'un centre de santé, la navette ayant acheminé l'an dernier un conteneur rempli de matériel médical et de mobilier scolaire.

### De l'Afrique à l'Asie

Alors que la logistique maritime et fluviale développée par MARSF constitue une aide précieuse à d'autres organisations humanitaires qui interviennent sur les mêmes terrains, l'association n'œuvre pas qu'à Madagascar. Basée à Brest et comptant une antenne à Paris, elle a mené des actions au Mozambique (un bateau entre 1987 et 1997), à Haïti (3 bateaux entre 1994 et 1997) et en Thaïlande (aide à la construction de 85 bateaux de pêche en 2005 et 2006). En 2010, elle a participé à la réalisation d'une pirogue pour l'association de médecins ANIMA, qui intervient sur les îles de la basse Casamance, au Sénégal, permettant de réaliser 1800 consultations chaque année. Plus récemment, Marins Sans Frontières a aussi fait son retour en Asie, cette fois au Cambodge. Trois bateaux ambulances motorisés ont ainsi été construits en 2015/2016 au profit des villages lacustres du lac Tonle Sap, où l'absence d'hôpital de proximité entraînait plusieurs décès par an faute de transport. Suite au succès de l'opération, la construction de bateaux supplémentaires a été décidée pour assurer la même mission auprès des habitants d'autres villages cambodgiens. ■

