



La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

Le SGMer et les affaires maritimes

Thierry Coquil

Directeur des Affaires maritimes

Une coopération SGMer – DAM (direction des affaires maritimes) au service de la sécurité maritime

La coordination à travers un organe dédié - le SGMer - des différentes composantes de l'État en mer est une spécificité française. Cette animation interministérielle permet une connaissance mutuelle des acteurs de l'État, très utile en cas de crise ; l'ensemble des moyens disponibles pouvant être mobilisés au bénéfice d'une urgence de sécurité maritime.

Une approche globale de la sécurité maritime

La sécurité maritime, avec l'environnement et l'emploi, est l'un des trois points focaux de la direction des affaires maritimes. Presque tous les services de la direction y contribuent, qu'il s'agisse de :

- fixer des règles de conception et d'exploitation des navires,
- définir des référentiels de qualification professionnelle,
- former des marins,
- délivrer des permis plaisance,
- élaborer des normes de travail adaptées,
- prévenir les risques au travail,
- gérer l'aptitude médicale, -
- surveiller les grands couloirs de navigation,
- baliser l'accès aux ports,
- assister les navires pour prévenir une avarie ou en réduire les conséquences,
- planifier les champs éoliens en mer.

Cette approche globale de la sécurité est possible grâce à une administration intégrée autour des activités maritimes.

Approche globale en termes de leviers à actionner, mais aussi, en termes de finalités. Initialement axée sur la sécurité des biens puis des personnes, la sécurité maritime est devenue, à partir des années 1960, un enjeu majeur de protection de l'environnement. Les marées noires à répétition ont marqué les esprits et des mesures ont été prises pour réduire cet impact. Aujourd'hui, à l'échelle mondiale, le nombre de catastrophes est 25 fois moins important, malgré une hausse majeure du trafic. La sécurité maritime progresse donc indéniablement. Les mesures de prévention et de responsabilisation des acteurs ont eu un effet déterminant, plus encore que le renforcement des moyens de gestion des crises.

Approche globale aussi, puisqu'il ne s'agit pas seulement de gérer la sécurité des navires de commerce, mais, également, de ceux de pêche, des services côtiers - quel que soit le statut des gens de mer -, de plaisance et des activités nautiques. La sécurité maritime est souvent associée dans un premier temps aux navires, à leur conception, leur exploitation et aux contrôles afférents. Il est vrai que l'organisation maritime, dans ce domaine, est très sophistiquée, au sein de laquelle les sociétés de classe et les mécanismes d'inspection supervisés occupent un rôle clé à l'échelle internationale, dans le cadre des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI).

L'action au niveau européen est également très importante. L'accident de l'*Erika* en 1999 a permis un véritable bond en avant pour la sécurité des navires en Europe. Ce naufrage, puis celui du pétrolier *Prestige* au large des côtes de Galice en 2002, a conduit la France à porter au sein de l'Union européenne trois paquets législatifs. Parmi ces trois « paquets », plusieurs mesures clés à retenir :

- l'interdiction des pétroliers à simple coque,
- la création d'une agence européenne de sécurité maritime,
- ou encore le renforcement du contrôle des navires étrangers dans les ports européens.

Ces mesures européennes ont eu des effets positifs sur le renouvellement de la flotte mondiale.

Au niveau national, la politique de sécurité des navires a également été renforcée, avec notamment des moyens de contrôle supplémentaires, dans nos ports. Le nombre d'inspecteurs de sécurité des navires a quasiment été doublé dans les années suivant le naufrage.

Cependant, comme l'illustrent les différents rapports d'enquête réalisés post-accident, le facteur humain reste un facteur primordial de la sécurité mari-

La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

time, à l'origine directe ou indirecte de plus de 85 % des accidents en mer. La formation et le maintien à niveau des compétences des gens de mer sont donc des objectifs prioritaires. Les conventions internationales ont ainsi introduit des dispositifs de revalidation des compétences, et ne cessent de progresser pour améliorer le niveau de qualification, notamment dans le secteur de la pêche. La France continue de porter cet enjeu au niveau européen, afin d'intégrer dans le droit communautaire les normes les plus avancées et des capacités de contrôle renforcées, pour les États membres. La France est l'un des rares pays à avoir ratifié la Convention 188 de l'Organisation internationale du travail, qui étend les normes sociales à l'ensemble des navires professionnels, y compris les navires de pêche.

Sur ce plan, les innovations technologiques introduisent de nouveaux défis pour la sécurité. L'assistance, à la conduite des navires et des machines, soulage les équipes, qui sont désormais de plus en plus réduites et en difficulté en cas d'incendie. L'automatisation tend, par ailleurs, à réduire la vigilance des équipages et pose des questions de cybersécurité, qui croisent des enjeux de sûreté.

L'accroissement de la responsabilité des acteurs - constructeurs, chargeurs, armateurs, commandants... - constitue un levier tout aussi important pour la sécurité maritime, et pour garantir des conditions de concurrence loyales. L'événement *Érika* a aussi eu des conséquences juridiques importantes en renforçant la répression en cas d'incident. Les amendes ont, par exemple, été augmentées et les conséquences du procès ont conduit à inscrire la notion de préjudice écologique dans la loi.

La sécurité maritime, ce sont aussi, bien sûr, nos moyens opérationnels de balisage et de réaction en cas d'accident (les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage -CROSS- et la société nationale de sauvetage en



Collision au large du Cap Corse. ©Alexandre Groyer/Marine Nationale/Défense

mer -SNSM). Ce réseau n'a cessé d'être développé, et l'enjeu est aujourd'hui de le pérenniser.

S'agissant du secteur du nautisme et de la plaisance, là encore, des progrès ont été réalisés de façon continue ces dernières années, avec une amélioration de la délivrance des permis, de la surveillance de mise sur le marché des navires et des équipements homologués au niveau européen.

Les enjeux de sûreté sont également présents dans les préoccupations de la DAM, s'agissant de prévenir les actes malveillants à bord des navires, avec l'appui de la Marine nationale, pour lutter contre la piraterie, particulièrement dans le Golfe de Guinée.

Les grandes tendances

Le rapport 2020 d'Allianz sur la sécurité maritime et l'accidentologie des navires dans le monde est encourageant ; il montre une amélioration globale de la sécurité maritime, avec un nombre de pertes de navires en baisse (41 pertes en 2019, contre une moyenne annuelle de 95 pertes, les dix dernières années).

Toutefois, le nombre d'incidents à bord des navires est en hausse, avec une augmentation de 5 % entre 2019 et 2018 ; la majorité d'entre eux impliquant la propulsion. La hausse des incendies à bord des navires et les pertes de containers deviennent ainsi des sujets préoccupants. Ces problématiques posent la question des conditions de chargement des navires et de la véracité des déclarations du contenu des colis.



*Incendie sur le roulier porte-conteneurs Grande America
©Loïc Bernardin/Marine Nationale/Défense*

La crise sanitaire actuelle doit cependant nous conduire à porter une vigilance renforcée à la sécurité. Les équipages sont éprouvés, par un allongement des durées d'embarquement et une impossibilité de descente à terre, favorisant les erreurs humaines. Dans un contexte économique dégradé, sur certains segments, les budgets sont bien sûr resserrés. Les chaînes de maintenance et d'analyse des combustibles ont aussi été perturbées, avec des risques de dommages sur les ma-



La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

chines. Enfin, le travail des centres d'inspection des navires a pris du retard, du fait de la période de confinement, induisant désormais un effort de rattrapage.

Les avancées récentes et les projets de l'administration des affaires maritimes

Des actions menées au niveau international ou national

Aujourd'hui, nous continuons d'agir pour faire évoluer la réglementation, notamment auprès de l'OMI, par rapport aux nouveaux enjeux de sécurité. Quelques exemples clés de mesures prises ou discutées à différents niveaux sous l'impulsion de la France :

- le renforcement des exigences européennes et internationales en matière de détection et de lutte contre les incendies à bord des navires rouliers,
- la prise en compte de la problématique du gigantisme des navires et la prise de mesures de sécurité adaptées à leur dimension,
- le renforcement de la sécurité des conteneurs, notamment le transport de matières dangereuses en conteneurs,
- ou encore le contrôle des normes sociales.

Le Système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (snosan.fr) est un exemple de la prise en compte de la diversification des enjeux de la sécurité en mer. Cette base de données des accidents en navigation de plaisance ou nautique, à des fins de prévention, résulte d'une collaboration entre le ministère de la Mer (direction des affaires maritimes), le ministère des Sports (Ecole nationale de voile) et le ministère de l'Intérieur. Les données recueillies à l'Observatoire sont principalement celles des CROSS, dont le champ d'intervention commence principalement à 300 mètres de la plage. Le SNOSAN envisage de combiner ces données, avec celles d'autres sources, telles que les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS). De plus, un partenariat est en cours d'élaboration avec Météo France qui, grâce à sa très large audience, peut constituer un vecteur d'information sur la sécurité maritime, et permettrait de faire des recoupements entre accidentologie, conditions météo et zones.

Nous nous employons, aussi, à faire évoluer la réglementation pour permettre le développement de navires télé-opérés, qui améliorent les performances des moyens de communication, permettant un échange de données fiable et massif et préparant à l'accroissement de l'automatisation. La France a ainsi été le premier pays à délivrer un permis de navigation à un navire télé-opéré (projet de la compagnie SeaOwl) en septembre 2020.

Modernisation et transformation en cours de l'administration maritime

À travers le projet « Affaires maritimes 2022 », la direction des affaires maritimes modernise ses approches et outils, en matière de sécurité maritime, avec par exemple :

- une sous-direction dédiée à la sécurité et à la transition écologique des navires, depuis le début de l'année 2020, en charge notamment du lien avec l'innovation et les industriels ;
- un périmètre étendu des visites confiées aux sociétés de classification, pour les navires supérieurs à 80 mètres, permettant d'éviter les doublons entre les visites de classe et statutaires ;
- une approche par ciblage, pour les navires inférieurs à 80 mètres, à partir d'un outil développé à cet effet, afin de concentrer les capacités d'inspection sur les navires plus sensibles ;
- une refonte des référentiels de construction des navires, afin d'intégrer tous les enjeux dans un unique document, et de favoriser les possibilités d'innovation ;
- la création de brevets adaptés pour les services côtiers n'embarquant pas de marins affiliés à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), et la reconnaissance de l'existence de ces activités, permettant leur déclaration et leur contrôle ;
- la réorganisation des services de balisage et la modernisation des moyens d'exploitation, avec l'acquisition de plusieurs baliseurs ;
- le développement des moyens de balisage virtuel et le développement de la couverture par le système EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service*) ;
- le développement, à titre expérimental, d'un système de prédiction des accidents, basé sur l'analyse des cinématiques des navires et de l'intelligence artificielle, permettant de renvoyer des alertes vers les CROSS ;



Les guetteurs du CROSS de Joubourg
©Philippe Desplat/Marine Nationale/Défense

• la modernisation des moyens des CROSS, en matière de radar et AIS (*Automatic Identification System*), de communication (VHF et MHF-IP) et d'outils de fusion de l'information maritime pour la surveillance de la navigation (SEAMIS II).

Enfin, la direction des affaires maritimes accompagne aussi la SNSM dans son programme de renouvellement de sa flotte, avec des moyens financiers considérablement rehaussés.