# Projet ISIDE

## “Innovazione per la SIcurezza DEl mare”

CUP PROGETTO F54D18000120006

# Report Focus Group n. 4

## Bastia

## 4 Mars 2021

Università degli Studi di Cagliari

Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali

UNICA - CIREM

Mars 2021

La coopération au cœur de la méditerrannée
La cooperazione al cuore del Mediterraneo

| Niveau de diffusion | | |
|---|---|---|
| PU | Public | X |
| CO | Confidentiel, seulement pour les partennaires | |

| | |
|---|---|
| **Produit:** | T1.2.1 |
| **Responsable:** | UNICA-CIREM |
| **Composant:** | T1 - Sviluppo di modelli di comunicazione mare-terra ottimizzati |
| **Activité:** | T1.2 - Indagine sul campo agli operatori |


| **Author/i** | | |
|---|---|---|
| **Nom** | **Organisation** | **E-mail** |
| Moreno Toigo | UNICA-CIREM | moreno.toigo@gmail.com |
| | | |
| | | |


**Révisions**

| **Version** | **Date** | **Modification** | |
|---|---|---|---|
| | | **Type** | **Par** |
| 1 | 15/3/2021 | Premiere version en italien | Moreno Toigo |
| 2 | 23/7/2021 | Traduction en français | Moreno Toigo |
| 3 | 27/7/2021 | Revision | CIREM |

**Résumé**


Le document contient le rapport du Virtual Focus Group - workshop qui s'est tenu le 4/3/2021 en ligne, organisé par CCI BASTIA Port de commerce.

## Sommaire


**1 Introduction ..... 4**

**2 Méthodologie ..... 5**

*2.1 Méthodologie générale ..... 5*

2.1.1 La plateforme de visioconférence ..... 5

2.1.2 Phase préparatoire ..... 5

2.1.3 Inviter des participants ..... 6

2.1.4 Modérer la discussion du VFGD ..... 6

*2.2 Thèmes à traiter dans le FG ..... 7*

**3 Participants ..... 10**

**4 Rapport du VFG de Bastia ..... 10**

**5 Documentation ..... 15**

*5.1 Invitation aux stakeholders ..... 15*

*5.2 Photos ..... 16*

# 1 Introduction

Les mesures restrictives imposées par l'urgence COVID-19 ont rendu nécessaire la reprogrammation de toutes les activités en présence prévues par de nombreux projets Interreg Maritime, tant ceux de type gestion (CdP) qu'opérationnels. En particulier, toutes les activités qui nécessitent des interactions étroites entre les personnes sont difficiles à mettre en œuvre, comme par exemple les groupes de discussion (FG) prévus dans l'activité T1.2.1.

Le projet ISIDE prévoit dans la phase préliminaire d'analyse du contexte d'intervention, une enquête de terrain, réalisée avec l'outil FG, pour recueillir des informations sur les caractéristiques du système de sécurité utilisé; compréhension des protocoles adoptés; les criticités trouvées et d'autres éléments pertinents. Suite aux limitations de déplacements et à la tenue de réunions en présentiel en raison de l'épidémie de coronavirus, les partenaires ont décidé de réaliser 4 FG (le FG de Gênes a eu lieu en présence en janvier 2020) par voie électronique.

Le quatrième des 5+1 Focus Groups (FG) envisagés dans le cadre de l'activité «T1.2 - Enquête terrain des opérateurs » s'est déroulé en mode virtuel avec les opérateurs de la zone portuaire de Corse et a été organisé par le partenaire CCI BASTIA Port de commerce, en collaboration avec l'Université de Cagliari.

Le VFG a eu lieu via la plateforme webex et a été entièrement enregistré et transcrit.

# 2 Méthodologie

## 2.1 Méthodologie générale

Le FG de Bastia a été le premier dans lequel la méthodologie « Virtual Focus Group Discussion (VFGD) », redéfinie en juin 2020 en raison de l'urgence COVID-19, a été pleinement appliquée. Une description détaillée est donc fournie ci-dessous.

Cette méthodologie garantie la plupart des avantages de la méthodologie FG. C'est un outil de recherche qui a déjà été testé depuis les années 1990. Jusqu'à l'urgence COVID, il était relativement peu utilisé et peu analysé par les méthodologistes de la recherche. Recréer à distance la bonne ambiance pour favoriser une discussion dynamique et une participation active, limiter les distorsions que les moyens et la distance peuvent générer, est en effet un défi complexe qui nécessite une préparation minutieuse. Le VFGD est une méthode innovante encore expérimentale, dont l'efficacité reste encore à valider d'un point de vue scientifique. Il n'existe pas de protocoles opérationnels testés scientifiquement et de plateformes technologiques de référence.

Cependant, nous pensons que la nature de l'objet d'enquête ISIS ne pose pas de problèmes particuliers liés aux distorsions que l'instrument pourrait générer.

Dans les nombreuses expériences de ces derniers mois, les nombreuses potentialités de cet outil innovant ont également émergé, mais aussi les aspects les plus critiques à considérer dans la préparation et la mise en œuvre. On va le voir ci-dessus.

### 2.1.1 La plateforme de visioconférence

Après quelques essais avec différents logiciels, nous avons identifié ZOOM comme le premier choix parmi les différentes plateformes disponibles. En fait, ZOOM a trois caractéristiques importantes : une large diffusion, une interface intuitive, des fonctions supplémentaires (comme, par exemple, la possibilité de traduction simultanée) qui facilitent l'implication et l'interactivité. Cependant, il existe de nombreuses alternatives valables, comme par exemple: webex, teams, gotomeeting, skype, meet.

Une plateforme technologique adéquate n'est cependant pas suffisante pour garantir le succès du VFGD. Il y a des aspects méthodologiques et logistiques à prendre absolument en considération, à partir notamment de la phase préparatoire, que je liste ci-dessous.

### 2.1.2 Phase préparatoire

La phase de préparation du Virtual Focus Group Discussion est essentielle à sa réussite, car elle permet de :

- Décider du mode de sélection des participants,
- Définir les objectifs de la VFGD,
- Planifier les différentes phases de la visioconférence,
- Préparer les outils pour faciliter et animer le dialogue, et prévenir les petits problèmes techniques qui pourraient entraver son développement.

Mieux vaut limiter le nombre de participants, en invitant un maximum de 8 personnes, afin de laisser à chacun le temps nécessaire pour s'exprimer et éviter des temps d'attente trop longs pour pouvoir intervenir.

En effet, il faut considérer que **le temps d'attention est beaucoup plus limité** en ligne, car les participants peuvent être distraits par ce qui se passe autour d'eux, sur lequel le modérateur n'a aucun contrôle. Pour cela, la durée d'un VFGD doit être **limitée à 90 minutes**.

Cela peut être un premier problème pour les VFGD ISIDE car le programme prévu est très corsé et la durée prévue est actuellement d'environ trois / quatre heures. Considérant toutefois que dans les réunions en face à face il y a beaucoup de temps d'arrêt, en supprimant les espaces pour les pauses café et l'inscription des participants, il est peut-être possible de réduire la durée de la réunion en ligne à environ 2 heures.

Lors du choix de la plateforme de visioconférence à utiliser, il est important de s'assurer qu'elle permet de **visualiser tous les visages des participants**, afin de pouvoir maintenir un contact visuel constant et de ne pas perdre complètement les informations révélées par le langage corporel. De plus, la plateforme doit prévoir la **possibilité de partager l'écran du modérateur**, afin de permettre l'utilisation de présentations ou d'autres supports visuels utiles à l'animation.

Très utile pour partager les slides de présentation pendant toute la durée du VFGD. En fait, ceux-ci remplissent une fonction de « toile ». A tout moment, les informations données sur la présentation peuvent éclairer le sujet de discussion et le fil conducteur suivi aux participants, aidant à maintenir la concentration et à éviter les digressions excessives. Ce fait peut également aider à réduire la durée de la réunion.

De plus, la présentation peut également être utilisée comme un tableau noir où enregistrer des commentaires en temps réel ou compléter des schémas et des tableaux, mais aussi comme un tableau d'affichage où les contributions de chacun peuvent être attachées sous forme de post-it.

### *2.1.3 Inviter des participants*

Une invitation à un groupe de discussion virtuel est susceptible d'être prise moins au sérieux qu'un rendez-vous en personne, et il y a donc un plus grand risque que les participants décident à la dernière minute de ne pas se présenter. Par ailleurs, des problèmes techniques ou des engagements imprévus des participants (chez eux ou au bureau) peuvent également conduire à l'abandon de l'appel avant sa conclusion.

Il faut donc d'une part, prévenir les problèmes techniques liés à l'utilisation des plateformes en ligne, et d'autre part trouver des astuces pour que les participants se sentent plus "responsables".

Pour cette raison, dans les jours qui précèdent le VFGD, il est conseillé :

- Contacter individuellement tous les participants (préférer le téléphone), afin de créer une relation directe avec chacun, réaliser des tests techniques du fonctionnement de la plateforme, comprendre le degré de connaissance de l'outil focus group, et « les responsabiliser « pour participer ;
- Envoyer un e-mail résumant ce qui a été dit par téléphone à tous les participants, avec le lien vers la réunion, si nécessaire, en ajoutant des instructions supplémentaires (par exemple, un stylo et du papier à disposition) ;
- Compte tenu de la complexité des sujets à discuter au sein de l'ISIDE, je suggère également d'envoyer aux participants le schéma du FG avec l'invitation, afin de permettre une réflexion préalable adéquate ainsi que le choix, par les organisations invitées, des plus approprié de participer ;
- La veille du VFGD, il peut être utile d'envoyer un message de rappel ou un e-mail.

De plus, le jour de la VFGD il convient :

- Être présent dans la « salle virtuelle » environ une demi-heure avant le début officiel de l'événement, afin de permettre aux participants de faire quelques tests de connexion et de résoudre à l'avance les éventuels problèmes techniques. Vous éviterez ainsi de perdre du temps pendant l'événement, au risque peut-être de perdre l'attention et l'enthousiasme des participants.
- Assurez-vous de configurer l'affichage à l'écran de manière à ce que tout le monde puisse voir à la fois les diapositives de la présentation (ou un autre outil visuel) et les visages de tous les participants en même temps. Sur Zoom, par exemple, cette option est appelée « grid view ».

### *2.1.4 Modérer la discussion du VFGD*

La gestion d'une rencontre en ligne peut être assez complexe, notamment parce qu'il y a un plus grand risque de perdre l'attention des participants. Pour cette raison, il conviendrait de prévoir la présence d'au moins deux animateurs :

- un modérateur, qui interagit plus activement avec les participants, anime la discussion, pose d'autres questions, modère les réponses, etc.
- un assistant, qui prend des notes, rapporte les contributions des participants sur le support visuel utilisé (comme par exemple des post-it virtuels, des textes, des schémas et des matrices insérées au fur et à mesure dans les diapositives de présentation supports), gère les informations partagées sur le chat (envoi d'idées, suivi des sujets traités, copier-coller des retours des participants), etc.

De plus, quelques précautions en début de discussion peuvent favoriser l'ambiance de discussion qui doit caractériser chaque focus group. Le risque, en effet, est que le cadre virtuel incite les participants à se comporter comme s'ils participaient à un entretien de groupe, en considérant à tort le modérateur comme l'interlocuteur principal. Cela peut être utile, par exemple :

- Préciser que le focus group est une méthodologie qui implique une interaction et une discussion entre les participants eux-mêmes et que le modérateur facilitera simplement le dialogue et le maintiendra sur les sujets d'intérêt ;
- Définir quelques règles simples qui permettent un dialogue ordonné et respectueux ;
- Proposer une petite interaction « test » au début du focus group, peut-être au moment des présentations, pour briser la glace et mettre les participants à l'aise.

Enfin, n'oubliez pas de demander l'autorisation d'enregistrer l'appel (audio et vidéo) et éventuellement d'utiliser des photos/captures d'écran du VFGD pour les besoins de communication. Bien que de nombreuses plateformes de visioconférence le permettent, le modérateur doit éviter si possible de mettre en sourdine tous les participants de manière centralisée.

Aussi pratique soit-il, surtout lorsque les bruits de fond deviennent gênants, c'est un geste qui risque de gâcher un peu l'ambiance de partage. Idéalement, au début de la discussion, il convient d'expliquer aux participants quand et pourquoi il est apprécié de garder le micro éteint quand on ne veut pas parler.

## *2.2 Thèmes à traiter dans le FG*

Les thèmes à traiter identifiés pour tous les FG concernent les points suivants :

**A. ETAT ACTUEL DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION EMBARQUÉS**

1. Quels sont les outils les plus utilisés (selon les typologies : verbal, visuel, acoustique, etc.)?
2. Quelles sont les limites de ces outils?
3. Quelles sont les figures professionnelles qui y ont accès?
4. Parmi les technologies que vous connaissez, pouvez-vous indiquer des outils qui pourraient être obligatoirement intégrés pour améliorer la communication?
5. Les opérateurs qui utilisent ces outils doivent-ils être formés à leur utilisation? Avez-vous des obligations en matière de formation?
6. Du point de vue des facteurs humains (vue, ouïe, toucher, ergonomie, etc.), quels sont les principaux points critiques des outils actuellement disponibles pour la communication? Comment pourrait-on les améliorer d'après votre expérience?

**B. COMMUNICATION TERRE - MER**

1. Quel type d'informations est échangée dans des conditions normales? A quel moment de la navigation? L'interaction entre les opérateurs est-elle nécessaire? De quelle façon?
2. Quels sont les principaux points critiques dans ce type de communication?
3. Pensez-vous qu'il pourrait être utile d'introduire des outils de contrôle automatique concernant la présence et l'efficacité opérationnelle des officiers sur la passerelle, avec signalement éventuel aux centres de surveillance du trafic?
4. Pensez-vous qu'il serait utile d'introduire des outils de communication pouvant être activés automatiquement en cas de besoin entre tous les membres de l'équipage et les officiers de service à la passerelle?
5. Pensez-vous qu'il serait utile d'adopter des outils permettant une communication terre-mer, non seulement avec les officiers à la passerelle mais aussi avec les autres membres de l'équipage en cas de besoin?
6. En cas d'urgence, quel est, selon vous, le moyen de communication le plus approprié et pourquoi?

**C. COMMUNICATION DE NAVIRE À NAVIRE**

1. Quel type d'informations est échangée dans des conditions normales? A quel moment de la navigation? L'interaction entre les opérateurs est-elle nécessaire? De quelle façon?
2. Quels sont les principaux points critiques dans ce type de communication?
3. Serait-il préférable que l'échange de données et de messages de navire à navire soit assuré par un centre de contrôle?
4. Lors des manœuvres dans la zone portuaire, quels sont les outils de communication utilisés et considérés comme les plus efficaces?

**D. COMMUNICATION VERBALE**

L'OMI a publié un recueil officiel de phrases types en anglais (Standard Marine Communication Phrases, SMCP) qui doit être connu du personnel embarqué.

1. L'expérience directe montre à quel point ce recueil de phrases a été utile pour surmonter les barrières linguistiques, quels problèmes ont été rencontrés et quelles sont les éventuelles améliorations à apporter?
2. A quelle fréquence le destinataire, même s'il n'a pas parfaitement compris la communication, interrompt-il cette dernière sans vraiment savoir quoi faire?
3. A quelle fréquence l'expéditeur ne se préoccupe-t-il pas d'être compris, supposant que la communication était efficace et parfaitement compréhensible?
4. D'après votre expérience, à quelle fréquence le recueil de phrases types de l'OMI n'est-il pas utilisé mais on préfère adopter d'autres formes de communication? D'après vous, pour quelles raisons n'a-t-il pas été utilisé?

**E. SURVEILLANCE**

1. D'après votre expérience, le système d'identification automatique (AIS), outre sa fonction anticollision pour les navires, est-il suffisant pour assurer le suivi du trafic, notamment en ce qui concerne les zones maritimes soumises à des restrictions et à des exigences en matière de trafic?
2. Quelles sont, le cas échéant, les limites et les difficultés de l'utilisation du système d'identification automatique?
3. L'extension de l'obligation d'utiliser le système d'identification automatique peut-elle être étendue au trafic plaisancier?

4. L'échange en temps réel des routes planifiées (par analogie avec le contrôle du trafic aérien) peut-il être mis en œuvre dans le domaine maritime?
5. Comment pourrait-on améliorer l'utilisation du système d'identification automatique d'après votre expérience?

**F. CAS PILOTES**

1. Pouvez-vous nous raconter quelques expériences que vous avez vécues en rapport avec les difficultés de communication?

Sur la base de ce canevas, un questionnaire en ligne a également été élaboré afin à la fois d'offrir à tous les acteurs impliqués dans le projet (et pas seulement ceux sélectionnés pour participer au focus group) l'opportunité de contribuer à l'identification des problèmes auxquels L'ISIDE devrait essayer de donner une réponse, à la fois pour offrir aux participants du groupe de discussion l'opportunité de se faire une idée des problèmes à traiter déjà avant la réunion, en anticipant des considérations qui peuvent être utiles aux animateurs pour mettre en place la discussion.

Le questionnaire est disponible en italien et en français à l'adresse_

https://bit.ly/progetto-iside (version italienne)

https://bit.ly/projet-iside (version française)

# 3 Participants

Le VFG a vu la participation d'une organisatrice (Anne-Marie Spinosi - Cruise Manager, CCI BASTIA Port de commerce), d'une co-organisatrice (Marie-Elisa De Moro Giafferi, Marketing & Communication CCI Bastia) et d'un animateur (Moreno Toigo - collaborateur de l'Université de Cagliari) et **9 acteurs locaux**, qui ont discuté des thèmes du focus sous différents points de vue. Trois chercheurs de l'Université de Cagliari ont également participé en tant qu'auditeurs, impliqués dans la partie opérationnelle du projet.

Le débat a été introduit par la projection d'une vidéo de présentation du projet préparée par le prof. Gianfranco Fancello, de l'Université de Cagliari.

Les stakeholders qui ont participé au VFG étaient les suivantes :

1. M. Frédéric Edeline, Commandant des Ports de Haute-Corse
2. M. Olivier Clemente, Commandant Adjoint des Ports de Haute-Corse
3. M. Fabien Agostini, Responsable des Ports France, Corsica Ferries
4. M. Franck Abelli, Responsable Informatique, Corsica Ferries
5. M. Matteo Giannelli, Commandant de navire
6. M. Ludovic Milana, Equipier-Nageur Sauveteur, SNSM - Societ
7. M. Achille Raffalli, Pilote Maritime, Responsable de la Délégation Départementale HauteCorse de la SNSM, Secrétaire Général de la Station de Pilotage Maritime de Huate-Corse
8. M. Alain Tafani, Président du Pilotage Maritime des Ports de Haute-Corse
9. M. Pancrazi, Jean-Christophe, Corsica Linea, second capitaine.

# 4 Rapport du VFG de Bastia

La réunion s'ouvre à 9h30.

- Présentation du VFG par l'organisatrice Anne-Marie Spinosi
- Projection de la vidéo de présentation du projet préparée par le professeur Fancello de l'Université de Cagliari
- Tour de présentation des participants:
    - M. Frédéric Edeline, Commandant des Ports de Haute-Corse
    - M. Olivier Clemente, Commandant Adjoint des Ports de Haute-Corse
    - M. Fabien Agostini, Responsable des Ports France, Corsica Ferries
    - M. Franck Abelli, Responsable Informatique, Corsica Ferries
    - M. Matteo Giannelli, Commandant de navire
    - M. Ludovic Milana, Equipier-Nageur Sauveteur, SNSM - Societ

  - M. Achille Raffalli, Pilote Maritime, Responsable de la Délégation Départementale HauteCorse de la SNSM, Secrétaire Général de la Station de Pilotage Maritime de Huate-Corse
  - M. Alain Tafani, Président du Pilotage Maritime des Ports de Haute-Corse
- Présentation du thème et des règles VFG par Moreno Toigo
- La discussion commence
- **Frédéric Edeline** prend la parole et introduit le thème de la sécurité en mer et de la communication. La communication terre-navire est essentielle à l'entrée du port. Il décrit comment les bateaux entrent généralement dans le port et que normalement, lorsque les conditions météorologiques ne sont pas particulièrement mauvaises, il n'y a pas de problèmes de communication particuliers. Parfois, il peut y avoir des problèmes avec des bateaux plus petits, qui ne respectent pas toujours les règles, ou parce qu'ils ne les connaissent pas, ou parce qu'ils ne savent pas utiliser les outils à bord. Parfois, en termes de communication, il peut y avoir des malentendus avec les commandants britanniques, qui parlent "trop" bien l'anglais pour le niveau local.
- L'animateur, **Moreno Toigo**, intervient pour demander s'il peut raconter une expérience qui met en évidence certains problèmes de communication.
- **Frédéric Edeline** précise que depuis 2009, depuis qu'il travaille sur le port de Bastia, il n'a jamais rencontré de problèmes de communication particuliers, ce qui a pu créer des risques pour la navigation.
- **Olivier Clément** intervient en précisant que les problèmes de communication en navigation concernent principalement les plaisanciers, qui n'utilisent pas les mêmes normes et protocoles que les bateaux commerciaux.
- **Achille Rafalli** intervient : tout en confirmant que de nombreux plaisanciers n'ont pas une préparation adéquate à la navigation, il estime qu'introduire des obligations et des restrictions n'est pas la bonne solution, car la plaisance c'est avant tout la liberté ; pour remédier au problème de la préparation insuffisante des plaisanciers, il serait cependant essentiel de promouvoir une formation adéquate à l'utilisation de la radio VHF ; le danger (pour soi et pour les autres) ce sont avant tout les plaisanciers occasionnels et conducteurs de jet ski, ceux qui peuvent louer des bateaux jusqu'à 15 mètres sans avoir aucune formation ;
- **Olivier Clément** rappelle que le problème se pose surtout lorsque les ports de plaisance sont proches ou à l'intérieur des ports de commerce ; dans ces cas, les routes des plaisanciers et des bateaux commerciaux se croisent et, surtout en saison estivale, des situations dangereuses se créent ;
- Le commandant **Matteo Giannelli** précise qu'en Italie c'est différent qu'en France, car même pour conduire un jet ski il faut un permis spécifique et donc une formation.
- **A.M. Spinosi** demande à Giannelli s'il a déjà rencontré des problèmes de communication dans les ports où il travaille.
- **Matteo Giannelli** affirme que non, il n'a jamais rencontré de problèmes particuliers, ni à Bastia, ni à Ajaccio, ni à l'Ile Rousse.
- **Achille Rafalli** intervient pour préciser qu'en navigation commerciale il n'y a pas de soucis de communication: tout est bien établi et les communications ont lieu régulièrement, même dans des conditions critiques de trafic intense ou de météo.
- **Fabien Agostini** confirme qu'il n'y a pas de gros problèmes, sauf en cas de mauvaises conditions météorologiques ; il y a des moments délicats quand il y a de mauvaises conditions météorologiques sur la ligne Golfo Aranci - Livourne ;
- **Olivier Clément** précise que dans tous les cas les procédures en cas de mauvaises conditions météorologiques sont bien établies et régulières et ne changent pas ;
- **Achille Rafalli** décrit en détail la procédure et l'enchaînement des communications lorsque de mauvaises conditions météorologiques sont attendues entre terre et bateaux, ce qui concerne tous les intervenants ; les règles sont établies depuis de nombreuses années, elles fonctionnent, tout peut être amélioré, mais il n'y a pas de raisons particulières de changer ;

- **Moreno Toigo** demande quelles pourraient être, à l'heure actuelle, les améliorations souhaitables des outils et des technologies ?
- **Achille Rafalli** dit qu'ils sont sur le point d'introduire un PPU (Unité de Pilotage Portable), sorte de tablette, basée sur les technologies satellitaires, beaucoup plus précise et plus rapide que les outils actuellement utilisés ; à Bastia nous y pensons car, en raison des conditions particulières du port, également à la lumière d'un accident récent (Paglia Orba), une plus grande précision est nécessaire dans les manœuvres. Ainsi, le PPU peut aider à améliorer les communications.
- **Fabien Agostini** pense que ces améliorations devraient être introduites dans tous les ports français, en particulier, des anémomètres très précis, comme celui installé dans le port de Nice, seraient utiles pour améliorer les décisions.
- **Achille Rafalli** décrit un projet d'installation d'un système de réseau d'anémomètres dans les ports de la haute mer Tyrrhénienne, pour améliorer la surveillance des conditions météorologiques ; malheureusement ces anémomètres n'ont jamais été pleinement opérationnels ; il y a actuellement 5 anémomètres à Bastia, mais ils devraient être mis en ligne ; pour Bastia, il serait souhaitable d'augmenter la sécurité et la précision des communications sur les conditions météorologiques ;
- **Moreno Toigo** demande d'approfondir les espaces d'amélioration des moyens de communication et si d'autres améliorations technologiques sont souhaitables ;
- **Olivier Clément** soutient que le principal moyen de communication reste la VHF, qu'il existe des procédures bien standardisées et qu'il n'y a pas de problèmes de communication ; de plus, avec l'introduction des téléphones portables, les communications se sont développées au mieux et ne posent pas de problèmes particuliers ;
- **François Edeline** décrit les outils de communication les plus utilisés en dehors de la VHF : emails, téléphones portables.
- **Moreno Toigo** demande quels sont les moments de communication les plus critiques ? Dans quelles situations ? Quelles conditions l'affectent ?
- **François Edeline** tous les bateaux entrant dans Bastia ont un pilote à bord et donc les communications sont relativement simples ; les problèmes se posent avec les bateaux sans pilote, où il peut y avoir des problèmes de compréhension linguistique ;
- **Achille Rafalli** intervient : il exprime un doute/inquiétude que parfois un problème de communication puisse survenir lorsque le pilote, s'il y a beaucoup de trafic et est déjà occupé avec un autre pilote sur le quai, si un bateau est sur le point d'entrer dans le port et essaie de communiquer l'heure d'arrivée peut ne pas pouvoir communiquer avec le pilote s'il ne dispose pas d'une VHF portable suffisamment puissante ;
- **François Edeline** confirme que ce problème peut parfois survenir.
- **Achille Rafalli** précise que ce problème n'est pas dû aux moyens et procédures de communication, mais plutôt à la conformation du port de Bastia, qui est situé en rade, et lorsque les bateaux n'ont pas encore franchi le Cap Corse, les communications VHF peuvent être difficile. Le Cap Corse coupe la communication et donc une VHF très puissante est nécessaire pour communiquer avec le port de Bastia.
- **Jean Christophe Pancrazi** rejoint le focus. A la demande d'Anne-Marie Spinosi, qui résume la discussion, elle raconte quelques épisodes de difficultés de communication VHF avec des bateaux de tourisme dus à des problèmes linguistiques.
- **Moreno Toigo**, exhorte les participants à étudier le problème géographique mis en évidence par Achille Rafalli, peut-être aussi à travers de nouvelles solutions technologiques.
- **Frank Abelli** intervient et rappelle que les téléphones satellites peuvent pallier ces problèmes grâce aux relais. Cependant, ces problèmes entre la Corse et l'Italie se posent rarement, car presque tous les bateaux commerciaux arrivent grâce aussi à des amplificateurs. Cela signifie que les plaisanciers qui sont à proximité de bateaux équipés d'amplificateurs VHF peuvent également en bénéficier.

- **Olivier Clément** s'insère pour dire que l'installation d'un relais au Cap Corse pourrait résoudre le problème géographique qui entrave les communications avec le port de Bastia.
- **Achille Rafalli** convient que le relais au Cap Corse est souhaitable et estime que, dans le cas des plaisanciers, le téléphone portable ne peut pas être considéré comme une bonne alternative également parce que l'OIM prévoit la VHF comme obligatoire. La formation VHF pour les plaisanciers est relativement courte (deux jours), contrairement aux cargos. Peut-être qu'un jour l'évolution technologique conduira au dépassement de la VHF, mais, actuellement, c'est le moyen de communication obligatoire, des relais supplémentaires sont donc nécessaires pour améliorer les communications. Le téléphone portable ne peut pas être considéré comme un outil sûr, même si, sans aucun doute, il est largement utilisé par les plaisanciers. La question des antennes relais est très ancienne, on en parlait déjà dans les années 90, quand il y en avait peu et qu'il y avait beaucoup de problèmes de communication ; maintenant la couverture s'est beaucoup améliorée (les antennes sont presque doubles) et la qualité du matériel et des technologies s'est améliorée, donc, du point de vue SNMS, depuis quelques années nous n'avons pas vu de problèmes de communication terre-mer, mer-mer.
- **Anne-Marie Spinosi** demande s'il existe de nouveaux systèmes de navigation dans les compagnies maritimes ?
- **Frank Abelli** et **Matteo Giannelli** ne croient pas qu'il n'y ait pas de grande nouvelle en dehors de l'AIS. La seule chose qu'ils ont mis au point un système de sécurité dans le port de Toulon.
- **Moreno Toigo** cite l'incident de Rodanus dans le canal de Sardaigne et demande comment de tels problèmes pourraient être évités.
- **Olivier Clément** dit que les systèmes de sécurité existent déjà. De plus, les procédures qui nécessitent que plus de personnes soient sur le pont, par conséquent, dans des conditions normales, ne devraient pas se produire.
- **Achille Raffalli** rappelle les détails de l'accident. Pour éviter de tels cas, des systèmes de guidage automatique au sol seraient nécessaires; peut-être qu'un jour la technologie le permettra, mais à l'heure actuelle ce n'est toujours pas possible.
- **Olivier Clément** évoque quelques expérimentations et recherches qui tentent des solutions de conduite automatique.
- **Achille Raffalli** voit l'évolution technologique comme tendant à éliminer le facteur humain, mais l'homme est le seul à pouvoir donner des réponses dans des situations anormales ; parfois, pour éviter les accidents, il faut pouvoir ne pas appliquer les règles; l'homme peut le faire, la machine ne le peut pas ; peut-être à l'avenir, avec le développement de l'intelligence artificielle. Pour l'instant, les choses à faire sont : continuer à améliorer les outils existants, former le personnel, y compris à l'aide de simulateurs de navigation, améliorer les procédures.
- **Jean Pancrazi** mentionne un simulateur très avancé, dont ils disposent à l'école de marine, qui leur permet de former le personnel dans des situations stressantes ; Il est également important de considérer que le personnel vieillit et qu'après 40 ans ils n'ont plus les mêmes réflexes.
- **Matteo Giannelli** souligne que le facteur humain est la source de tous les problèmes de sécurité et qu'il y a peu à faire ; vous pouvez mettre toutes les alarmes et technologies, mais si celles-ci sont désactivées, il n'y a pas grand-chose à faire ; il faut éviter les situations de stress, de trop de travail. Tout le monde ne respecte pas les règles de sécurité. Par conséquent, même avec des systèmes de sécurité technologiques à contrôle automatique, il ne sera pas possible d'éliminer les risques à 100%.
- **Olivier Clément** rappelle que 80% des accidents sont dus au facteur humain. Par conséquent, il est nécessaire d'accorder une attention maximale, peut-être plus qu'aux technologies, à la formation du personnel.
- **Achille Raffalli** (en italien) réitère le concept: le meilleur ordinateur est l'humain, mais parfois la formation et la responsabilité font défaut ; il faut donc responsabiliser le personnel afin qu'il ne désactive pas les aides à la sécurité (radar, gps, AIS, etc.).

- **Matteo Giannelli** souligne qu'elles sont appelées "aides" à la navigation, le radar ne voit pas les bateaux de moins de 6 mètres. La technologie, c'est bien, mais paradoxalement, tout le monde à bord regarde aujourd'hui les voitures, mais ils ne sont plus capables de dessiner une carte manuellement. Par conséquent, même en navigation, il existe un risque que le personnel devienne esclave des aides, comme les téléphones portables. La responsabilité est donc un facteur déterminant. Les jeunes dépendent trop des machines et ne savent parfois pas comment réagir face aux imprévus.
- **Achille Rafalli** rappelle qu'au début de sa carrière, ses supérieurs/enseignants ne voulaient pas qu'il regarde le radar lorsqu'il était sur la passerelle. Le meilleur radar est l'œil humain. Il est donc important de savoir utiliser les compétences humaines pour naviguer. Il évoque à ce propos l'affaire Concordia. Les officiers du navire font partie de ce qu'il appelle la génération "play station". Tout est confié à des outils électroniques. L'accident, si les agents s'étaient appuyés sur des compétences manuelles humaines, ils auraient peut-être pu l'éviter. Ce « bon sens humain », peut-être, à l'avenir, sera remplacé par l'intelligence artificielle, mais désormais, les outils électroniques devraient être interdits sur le pont, notamment les communications personnelles et les réseaux sociaux. Il prend ses responsabilités.
- **Jean Pancrazi** soutient que les agents devraient vérifier et appliquer les règles sur le pont. A ce propos, il cite le cas d'un accident survenu récemment au Cap Corse. L'officier sur la passerelle, occupé avec son téléphone portable, n'a pas regardé les instruments pendant deux heures.
- **Moreno Toigo** pose le problème d'intégrer trop de technologies et d'interfaces qui peuvent compliquer l'interprétation des signaux transmis.
- **Achille Rafalli** réitère l'idée que trop de technologies peuvent aussi être source de risques et de distractions. En cela, la formation sur ces outils est importante, actuellement c'est peu, trois jours c'est peu, ça prend au moins deux semaines et des mises à jour au moins tous les 2 ans. La plupart des opérateurs ne savent pas utiliser pleinement ECTIS. Trop d'électronique et peu de formation.
- **François Edeline** se souvient du cas du Rodanus et d'un cas similaire qu'il a vécu de première main. Dans ces cas, c'est très difficile.
- **Moreno Toigo** soulève la question du guide de conversation de base de l'OIM.
- **Olivier Clément** précise que le guide de conversation standard de l'OIM fait partie intégrante de la formation de tout le personnel maritime, il n'y a donc généralement pas de difficultés majeures, sauf, comme d'habitude, pour les plaisanciers qui peuvent avoir des difficultés.
- **François Edeline** intervient qui est très utile. Les marins qui ne connaissent rien à l'anglais peuvent parler sans problème avec des marins d'autres nationalités. Paradoxalement, il peut y avoir des problèmes avec les marins anglophones qui n'utilisent pas le guide de conversation standard, mais parlent en langage naturel.
- **Achille Rafalli** souligne que le guide de conversation est complet et permet de faire face à la plupart des situations. Apprenez-le par cœur et vous comprendrez. Cela n'arrive pas toujours avec les anglo-saxons, qui utilisent des termes maritimes, mais ils modifient la structure des phrases et créent donc des problèmes pour ceux qui ne maîtrisent pas l'anglais. Par conséquent, des malentendus peuvent également être créés.
- **Moreno Toigo** pose la question du système AIS. Il suffit d'éviter les collisions.
- **François Edeline** dit que l'AIS a été une révolution. Le problème est que tous les navires doivent être bien connectés. Certains navires responsables de pollution interposent l'AIS lors de leur déchargement en mer. Les bateaux doivent toujours être connectés. Un autre problème est la portée de l'AIS, maximum 30 miles.

La réunion se termine à 13h30.

# 5 Documentation

## *5.1 Invitation aux stakeholders*

Invitation à une réunion Webex : Virtual Focus Group ISIDE "La sécurité en mer par l'innovation"

**Anne-Marie SPINOSI** <messenger@webex.com>
a me

ven 26 feb, 11:19

mar
4
gio

Virtual Focus Group ISIDE "La sécurit...
Visualizza su Google Calendar

Quando gio 4 mar 2021 09:30 – 11:30 (CET)
Dove https://ccihc.webex.com/ccihc/j.php?MTID=m12ef5977abcc86616aa43fe283778d70
Chi Anne-Marie SPINOSI*

Sì | Forse | No | Altre opzioni

Agenda
gio 4 mar 2021

Nessun evento precedente

[redacted]

**Anne-Marie SPINOSI vous invite à une réunion Webex programmée.**

jeudi 4 mars 2021
9:30 | (UTC+01:00) Bruxelles, Copenhague, Madrid, Paris | 2 h

Rejoindre la réunion

**Autres de moyens pour rejoindre les réunions :**

**Rejoindre la réunion à partir du lien de la réunion**
https://ccihc.webex.com/ccihc/j.php?MTID=m12ef5977abcc86616aa43fe283778d70

## 5.2 Photos

Virtual Focus Group ISIDE La sécurité en mer par l'innovation 20210304 0802 1
Moreno Toigo
FE
FREDERIC EDELINE
FA
Franck ABELLI
Anne-Marie SPINOSI
Marie Elisa DMG
olivier.clemente
Matteo Giannelli
Fabien Agostini
Maurizio Romano
ACHILLE RAFFALLI

Anne-Marie SPINOSI
MD
Marie Elisa DMG
Moreno Toigo
Franck ABELLI
ACHILLE RAFFALLI
par le développement et l'application de modèles de communication innovants optimisés du point de vue des facteurs humains et par l'utilisation des technologies TIC

ACHILLE RAFFALLI
FE
FREDERIC EDELINE
MR
Maurizio Romano
olivier.clemente
Anne-Marie SPINOSI
Marie Elisa DMG
Moreno Toigo
Franck ABELLI
Fabien Agostini
Matteo Giannelli
M
Mattia
VA
Valentina Aramu

ACHILLE RAFFALLI
FE
FREDERIC EDELINE
MR
Maurizio Romano
olivier.clemente
Anne-Marie SPINOSI
Marie Elisa DMG
Moreno Toigo
Franck ABELLI
PANCRAZI JEAN CHR
Matteo Giannelli
M
Mattia
VA
Valentina Aramu