

L'équipe FMES du projet SICOMAR Plus en visite au CROSSMED

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Méditerranée (CROSSMED) est un acteur majeur et incontournable de la sécurité maritime en Méditerranée, en particulier dans la zone du sanctuaire Pelagos.

Il était donc tout naturel que, dans le cadre de l'étude conduite par l'Institut FMES pour le projet SICOMAR plus et conformément à la méthodologie mise en place consistant à analyser les retours d'expériences des grands acteurs de la sécurité maritime, l'équipe FMES chargée du projet se rende au CROSSMED où elle a été remarquablement reçue par l'administrateur en chef des Affaires maritimes, Philippe Michaud. L'objectif était de recueillir les premiers éléments sur l'accidentologie maritime dans son espace de responsabilité et son sentiment en matière de formation. Une démarche similaire sera effectuée auprès de la préfecture maritime de Toulon et des gardes côtes italiens (Guardia Costiera).

En France, les CROSS métropolitains (5) et ultramarins (2) traitent, en leur qualité de Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) au sens de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage (SAR) de Hambourg de 1979, environ 10 000 opérations de sauvetage en mer par an dont 3 202 sont réalisées par le CROSS Med. Celui-ci dispose d'un centre principal situé à La Garde (Toulon) et d'un centre secondaire en Corse à Aspretto (Ajaccio). L'activité MRCC du CROSS Med se déroule essentiellement durant la saison estivale de juin à septembre et est concentrée en grande majorité dans la zone côtière.

Le CROSS Med est également chargé d'une mission de surveillance de la navigation maritime (SURNAV) qui consiste à assurer une surveillance générale du trafic sur un vaste espace maritime très fréquenté, incluant les ZEE et zone de responsabilité recherche et sauvetage françaises en Méditerranée (SRR). A ce titre, il assure la gestion des mouillages des navires de plus de 45m ainsi que la fonction de service d'assistance maritime (MAS). Cette fonction consiste à suivre la situation d'un navire de commerce lorsque celui-ci est victime d'un événement pouvant nécessiter une assistance (avaries, problème de cargaison) et à être le point de contact entre ledit navire et l'Etat côtier aussi longtemps que la situation nécessite des échanges d'information. C'est également sous son autorité et en lien avec le centre des opérations de la Marine que les sémaphores de Sagro et du Cap Corse assurent la surveillance de la voie descendante du dispositif de séparation de trafic du Canal de Corse, et que le sémaphore de Pertusato surveille les navires transitant dans le dispositif de route recommandée des Bouches de Bonifacio. Enfin, le CROSS assure la diffusion des renseignements de sécurité maritime (RSM) - bulletins météorologiques et avis urgents aux navigateurs concernant sa zone de responsabilité.

Ainsi le CROSS Med est-il, au titre de la fonction MAS, le premier maillon de la chaîne d'intervention qui le conduit à recevoir l'alerte initiale de la survenance d'une avarie ou d'un accident sur un navire.

En outre, il assure la coordination des missions de recueil et d'exploitation des informations relatives aux observations et constatations de pollutions dues aux rejets par les navires de substances illicites en mer, notamment des hydrocarbures et des substances chimiques.

Bien que dépendant de multiples facteurs, les premiers risques identifiés sur les navires relèvent pour la plupart d'une prise en compte insuffisante du facteur humain. Malgré le respect des normes, des logiques économiques prépondérantes peuvent parfois conduire à un sous dimensionnement des équipages, à des rythmes de travail élevés et au cumul d'une fatigue résiduelle au fil de la navigation. Cette détérioration des conditions de travail altère la vigilance comme le jugement et dégrade les processus décisionnels.

D'autre part, les outils d'aide à la navigation engendrent parfois un excès de confiance à l'équipe de veille en passerelle, la conduisant ainsi à minorer les risques, à se détourner de la sacro-sainte veille sur l'extérieur et à se priver d'informations essentielles. De surcroît, la connaissance technique de certains systèmes est parfois insuffisante pour en optimiser le fonctionnement selon les situations rencontrées : navigation côtière ou hauturière, situation dégradée, etc.



Deux membres de l'équipe FMES du projet SICOMAR plus en grande discussion dans la salle « opérations » du CROSSMED avec Philippe MICHAUD, son directeur.

D'ores et déjà, plusieurs besoins de formation émergent : sensibilisation au facteur humain, apprentissage des outils liés à la navigation et notamment en situation dégradée, amélioration de la réactivité face aux situations d'urgence, etc. Le CROSSMED lui-même souhaiterait améliorer ses entraînements par des conditions de réalisation plus réalistes : durée plus significative, difficultés accrues, arbitrages possibles pour les acteurs...

Cette première visite confirme tout l'intérêt de la méthodologie adoptée par l'équipe FMES du projet SICOMAR plus consistant, en plus de l'analyse des nombreux rapports d'accident et des différents documents relatifs à la sécurité maritime, à se déplacer auprès des acteurs de terrains placés au cœur de la sécurité maritime pour les écouter et recueillir leurs besoins en matière de formation.