



Stage « Techniques individuelles de survie » à destination des marins de la compagnie Océane, dans le port de Belle-Île-en-Mer.

— F O C U S —

LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS, *priorité des compagnies*

De la Manche à la Méditerranée en passant par l'Atlantique, plusieurs millions de personnes empruntent chaque année les bateaux à passagers. Les compagnies, grandes et petites, n'ont qu'une obsession : la sécurité. À la formation initiale de leurs personnels s'ajoutent des exercices réguliers avec la SNSM.

Le 3 septembre 2013, le *Fromveur II*, de la compagnie Penn-ar-Bed, manque son entrée dans le chenal de l'île Molène (Finistère), et s'échoue sur la roche Bazou Real avec, à son bord, trois cent soixante et un passagers. Ce jour-là, fort heureusement, la mer d'Iroise est calme, mais le brouillard est particulièrement dense. La visibilité est réduite à 20 mètres, selon les témoignages.

« Les moyens de sauvetage imposés par les autorités maritimes sur ces navires ne suffisent pas, les effectifs non plus. »

Face à cette situation, l'équipage s'efforce tout d'abord de rassurer les passagers, avant de leur donner l'ordre de mettre les brassières de sauvetage. Une première inspection à bord ne signale pas de voie d'eau susceptible de mettre le bateau en danger. Les secours sont alertés. Sur zone arrivent bientôt les hélicoptères du SAMU et de la protection civile, les Canots Tous Temps (CTT) des stations SNSM de Molène et d'Ouessant, la vedette de 1^{ère} classe (V1) du Conquet, ainsi que le bateau de servitude de la compagnie. Il faudra deux heures pour évacuer les trois cent soixante et un passagers, sains et saufs, sur l'île Molène, distante de moins d'un kilomètre. Un peu plus tard, l'association Mor Glaz, qui défend l'environnement maritime, tout en félicitant le capitaine et l'équipage pour ce sauvetage réussi, s'interroge néanmoins sur l'évacuation : « Pourquoi les moyens du bord n'ont-ils pas été utilisés ? Ces moyens sont-ils suffisants et adéquats dans toutes les situations ? » Les radeaux de survie du bord n'ont pas été mis à l'eau.

Selon Mor Glaz, « les moyens de sauvetage imposés par les autorités maritimes sur ces navires ne suffisent pas, les effectifs non plus. »

Actuellement, toutes les compagnies appliquent les normes fixées par le ministère en charge de la Mer, selon la directive européenne du 6 mai 2009 sur la sécurité des navires à passagers.

Afin de renforcer la coordination des moyens de secours, en cas de pareil incident, un exercice de grande ampleur a été organisé le 6 octobre 2015 par la préfecture maritime, dans cette même zone, avec le même navire (voir *Sauvetage n° 134*, p. 38).

PADDLES, KAYAKS, PLANCHES À VOILE, VOILIERS, CABOTEURS...

Le golfe du Morbihan, morceau d'Atlantique de 12 000 hectares, parsemé d'îles et d'îlots, est une petite mer intérieure très fréquentée en période estivale. Si la navigation ne présente pas de difficultés majeures, la flotte hétéroclite qui fréquente le golfe est susceptible de provoquer quelques incidents là où les chenaux de navigation se resserrent, conjugués à de forts courants de marée.



Pierre Johanel, président de la station du golfe du Morbihan, et Maurice Puget, patron de la station.

de sécurité. » Illustration de cette collaboration. « Lors du débriefing du récent exercice, les personnels des vedettes à passagers ont pointé la nécessité de retravailler les gestes de premier secours. Pas de problème. À la station, nous avons un formateur certifié secourisme pour assurer la piqûre de rappel ! »

La plus récente intervention pour une vedette à passagers remonte à 2009. « C'était à l'occasion de la Semaine du golfe. Pour éviter une embarcation, le Pen Castel a dévié de sa route et a talonné. Heureusement sans gravité pour les passagers, évacués sains et saufs, et pour le bateau. »



Gilbert Thébaud, gérant de la compagnie Izénah, et Philippe Gouret, PDG de Navix.

UNE FORMATION À CHAQUE TYPE D'ACTIVITÉ

La sécurité est au cœur des préoccupations des responsables des compagnies qui sillonnent le golfe. « Nos navigants ont tous reçu une formation initiale, concernant l'incendie et le sauvetage proprement dit », soulignent Philippe Gouret, PDG de Navix (neuf navires), et Gilbert Thébaud, gérant d'Izenah (sept navires et une barge de transport). Une formation – nécessairement revalidée tous les cinq ans – qui a un coût : 700 à 800 euros. « Pour les personnels en CDI, c'est à la charge de nos compagnies. En revanche, pour les saisonniers (environ 95 %), c'est à leur charge. Ce qui fait qu'au bout de cinq ans, beaucoup abandonnent le métier. »

Dans chaque compagnie, les navigants reçoivent une formation « maison » : connaissance du navire, consignes de l'entreprise, apprentissage de la responsabilité individuelle.

Si un incident majeur survient, ils connaissent la marche à suivre : « En cas d'incendie de machine, on balance un maximum de CO₂. Après, c'est l'affaire des pompiers, qui maîtrisent mieux que nous les techniques... Pour une voie d'eau, dès lors que le bateau demeure en sécurité, pas d'ouverture pour examiner les trappes de visite. L'important, c'est de rassurer les passagers, de les équiper en brassières de sauvetage... prêts à être évacués. »

Des situations qui peuvent être difficiles à gérer lorsque l'on sait que les personnels navigants varient de deux à quatre par navire, selon le nombre de passagers, la catégorie et la zone de navigation. En tenant compte aussi du fait que le patron est à la barre !

« 75 % des jeunes qui sortent du lycée maritime se tournent vers d'autres professions. »

Selon Philippe Gouret et Gilbert Thébaud, la formation initiale, actuellement commune à tous les types de navires, devrait être adaptée en fonction du type d'activité.

À la différence du grand large, le golfe offre, en cas de nécessité absolue, des ports de repli, voire d'échouage sur une plage, pour mettre en sécurité les passagers. « À cet égard, disent-ils, on pourrait envisager, avec la SNSM, la mise en place d'une carte des sites d'échouage possible, dès lors qu'ils sont accessibles pour les secours. »

NEUF MOIS DE FORMATION AU LYCÉE MARITIME

À La Rochelle, Philippe Courcaud tient la barre de la compagnie Inter-Îles (une douzaine de navires), qui propose des promenades vers les îles du large. Il préside aussi l'ARMAM, l'association des armateurs privés français : 65 armements, 250 navires, 550 marins équivalent temps plein – 5 000 marins avec les saisonniers –, et 5 millions de passagers transportés chaque année.

« La formation de neuf mois dans les lycées maritimes est bonne, assure le patron rochelais. Les gars ont de bons acquis en matière de sécurité incendie, de secourisme. Le problème c'est la validation dans les armements : vingt-quatre mois de navigation. Compte tenu de la saisonnalité de notre profession, il faut plusieurs années pour obtenir le temps nécessaire à la validation. Si bien que 75 % des jeunes qui sortent du lycée maritime se tournent vers d'autres professions.



Philippe Courcaud, président de l'ARMAM et de la compagnie Inter-Îles (à droite); Sébastien Paris, responsable de l'armement Inter-Îles; Anne-Marie Bret, secrétaire de l'ARMAM et d'Inter-Îles.

Stage « Sécurité à bord »

La formation se compose de cinq modules :

ENCADREMENT DES PASSAGERS, familiarisation avec les engins de sauvetage et les plans de lutte ; aptitude à aider les passagers se rendant aux postes de rassemblement et d'embarquement ; procédures de rassemblement ;

SÉCURITÉ À L'INTENTION DES PERSONNELS assurant directement un service aux passagers dans les locaux qui leur sont réservés ;

FAMILIARISATION AUX PROCÉDURES D'OUVERTURE, de fermeture et de verrouillage des ouvertures de coque ; normes de stabilité et contraintes limites ; procédures d'entretien du matériel spécial à bord des rouliers à passagers ;

PROCÉDURES DE CHARGEMENT ET D'EMBARQUEMENT ; transport des marchandises dangereuses ;

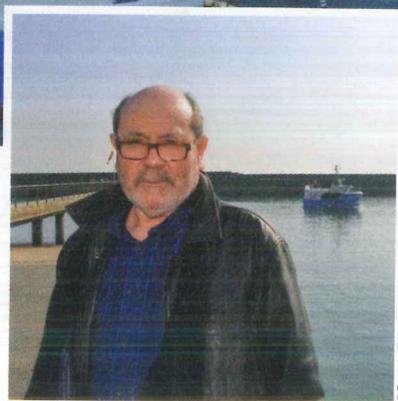
GESTION DE SITUATIONS DE CRISE et de comportement humain.

Les autres obtiennent leur validation au moment même où ils doivent revalider leurs formations (tous les cinq ans). En plus, c'est à leurs frais. » La solution ? « La validation devrait se faire sur le temps de la formation. » Pour Philippe Courcaud, « on décourage les jeunes qui souhaitent embarquer. » Et les compagnies doivent avoir recours à des dérogations auprès des Affaires maritimes pour armer leurs navires. En matière de sécurité, la compagnie Inter-Îles ne lésine pas. « Quel que soit l'effectif (de deux à cinq marins selon les navires), chaque semaine, pendant deux heures, se déroule un exercice avec procédure de sécurité propre à chaque navire. Chaque navigant doit posséder les bons réflexes pour faire face à tout type de situation. Savoir percuter un radeau de sauvetage, faire évacuer les passagers... Autant de gestes qui doivent être naturels, et où chacun des membres de l'équipage joue sa propre partition. C'est ce qui se passe dans l'ensemble des compagnies de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée. »



©Francis Salaün

L'île de Groix, roulier de la compagnie Océane, au départ de Quiberon.



©Francis Salaün

François Portugal, adjoint au directeur de l'armement de la compagnie Océane.

APPRENDRE À MAÎTRISER LES SITUATIONS EXTRÊMES

Même discours à la compagnie Océane, qui assure la desserte quotidienne des îles du Morbihan : Belle-Île, Groix, Houat et Hoëdic (1,4 million de passagers par an). « *Aucun membre du personnel n'embarque s'il n'est pas formé à la sécurité* », souligne François Portugal, adjoint au directeur de l'armement (soixante-dix marins permanents, dont vingt-huit officiers, et cent pendant la période estivale).

Tous les navigants ont suivi la formation « Sécurité à bord des navires à passagers » (voir encadré), et les officiers un complément médical qui leur permet d'assurer des interventions de premier secours si nécessaire. « *Tous nos bateaux et gares maritimes sont équipés d'un défibrillateur et tous nos marins sont formés à son utilisation.* »

Avant le pic de la saison, des piqûres de rappel sont dispensées en matière de lutte contre l'incendie, la pire des choses sur un navire. « *En mars, un stage feu, animé par des professionnels, a concerné, par rotation, tout le personnel.* » Puis dans le port de Belle-Île s'est déroulé un stage sur les techniques individuelles de survie. « *Par petits groupes, tous ont enfilé la combinaison de survie, et hop dans l'eau ! Pour apprendre à maîtriser les situations extrêmes, par exemple l'évacuation du navire.* »

Précisément, c'était le thème du dernier exercice grandeur nature : incendie dans le compartiment machine d'un roulier assurant la liaison Quiberon - Belle-Île. Avec, dans les rôles des passagers, trente-trois salariés de la compagnie. Sous le regard du directeur de l'exercice, du directeur de l'armement et de deux capitaines en observation.

Côté secours : des pompiers hélicoptérés et d'autres amenés par les vedettes SNSM de Quiberon, Groix, Belle-Île, La Trinité-sur-Mer et Etel. Le tout sous la direction du CROSS Etel.

Ce jour-là, le scénario prévoit l'évacuation du navire, compte tenu de la gravité de l'incendie à bord. Avec auparavant le transfert d'un marin blessé sur une

« Aucun membre du personnel n'embarque s'il n'est pas formé à la sécurité. »

vedette de la SNSM. Vient ensuite le largage du radeau, percuté, gonflé, plaqué contre le bordé et le toboggan à poste. Signal d'abandon du navire : un coup long émis. Les trente-trois passagers prennent place à bord du radeau. Avant de les rejoindre, le chef mécanicien et le capitaine effectuent une dernière ronde sur le navire : ils emportent les papiers du bord, le journal de bord, les fusées de détresse, la balise de détresse, les deux transpondeurs SART, les trois VHF SMDSM et les batteries de rechange, la VHF aéro. Une fois tout le monde sur le radeau, les « naufragés » sont pris en charge par les sauveteurs de la SNSM.

Plus tard vient le débriefing à l'appui des remarques formulées par le capitaine et l'ensemble des participants : équipage, sauveteurs, etc.

D'une manière générale, « *les membres de l'équipage ont montré qu'ils connaissaient leur rôle aussi bien au niveau incendie qu'abandon du navire, ce qui a contribué au bon déroulement des opérations. La coordination entre les différents services s'est avérée bonne. Et les équipiers des canots de la SNSM ont démontré leur savoir-faire dans des conditions météorologiques pas toujours évidentes (20 nœuds de vent de SSE).* » ♦

FRANCIS SALAÜN