

# Dans les coulisses du Centre de Sécurité des Navires Ne vient pas mouiller qui veut dans le port de Dunkerque

Depuis le naufrage de l'Erika en 1999 et les mesures qui ont suivi, les navires qui vont et viennent dans les ports sont soumis à des contrôles de plus en plus stricts. Dunkerque n'échappe pas à la règle. Chaque jour, une poignée d'agents du CSN intervient sur le terrain, check-list en main

Soumis à une réglementation très stricte, qui s'est durcie depuis le triste épisode de l'Erika, les navires qui vont et viennent dans les eaux dunkerquoises sont surveillés de près par le CSN. Sous la houlette d'Amaury Meullenaere, inspecteur de la Sécurité des Navires, chef du Centre de Sécurité des Navires (sous l'autorité du ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables), quatre inspecteurs se chargent au quotidien de contrôler les bateaux en mouillage dans le port de Dunkerque (et dans celui de Calais) et de veiller à ce que soit respecté chaque pan de la législation.

## Des contrôles revus à la hausse

Dans le cadre du mémorandum de Paris, « un mémorandum d'entente européen qui permet de centraliser les données et d'harmoniser les contrôles réalisés dans les pays de l'Union européenne ainsi que dans quelques pays limitrophes » précise Amaury Meullenaere, chaque état membre doit contrôler 25% des navires qui touchent ses ports sur une année (à l'époque de l'Erika, la France était, avec moins de 10%, parmi les plus mauvais

Le 12 décembre 1999, le pétrolier Erika en provenance de Dunkerque et à destination de Livourne (Italie) qui transportait 37 000 tonnes de fuel pour le compte de Total-Fina-Elf fit naufrage au large des côtes bretonnes. Brisé en deux, le navire laissa près de 10 000 tonnes de fuel s'échapper de ses cuves. Si 900 tonnes purent être récupérées ce ne fut pas sans mal. Les nappes se morcelèrent et souillèrent une large partie des côtes françaises, du Finistère jusqu'en Charente Maritime. Différentes mesures (renforcement des contrôles...) découleront de cette triste aventure. Malgré les efforts réalisés dans le milieu, les inspecteurs ne courent pas les rues. Ce corps de la fonction publique recrute des universitaires à Bac +3 mais s'approvisionne également dans la marine marchande et au sein de la marine nationale. S'il n'y a encore que très peu d'appelés pour encore moins d'élus (s'agissant de postes budgétaires, leur nombre est défini par avance), le nombre d'inspecteurs a toutefois été revu à la hausse depuis l'affaire Erika.



Revue documentaire, équipements de sécurité, documents de la société de vérification, essais dans les compartiments machine sur la passerelle et sur le pont, registre des hydrocarbures, détecteurs de niveau, moteurs de propulsion, pictogramme luminescents, propulseur d'étrave... Des moteurs aux systèmes incendie, le baliseur dunkerquois Haut de France est passé au crible par les inspecteurs du CSN. Ce jour là, la visite sur le bateau des Phares et Balises aura duré deux heures.

de la classe européenne). Un chiffre basé sur différentes données (taux de fréquentation des ports, nombre de bateaux distincts qui rentrent dans les eaux françaises etc.) qui permettent de répartir géographiquement la masse de contrôles à réaliser.

« A Dunkerque, on a un objectif de 200 navires par an », révèle le chef du centre. Est concernée l'ensemble de la flotte française dans le cadre des certifications et des autorisations de naviguer au plan technique, « du plus petit au plus gros, bateaux de pêche, transport de passagers et gros bateaux de commerce », insiste le fonctionnaire, tout autant que les navires qui battent pavillon étranger.

## L'inspection obligatoire renforcée

« Depuis l'Erika et le Prestige, les choses ont beaucoup évolué sur le plan réglementaire, notamment au niveau européen », observe Amaury Meullenaere.

Et tout particulièrement en terme de ciblage des navires à risque et de procédures d'inspection obligatoire renforcée sur certains bateaux. C'est le cas par exemple des transporteurs chimiques et de gaz de plus de 10 ans, des braquets de plus de 12 ans, des pétroliers et des transporteurs de passagers de plus de 15 ans etc. Ceux-là ont au moins une fois par an une inspection obligatoire renforcée dans les eaux du mémorandum. Autrement dit, en plus d'un contrôle classique, les navires en question « ont une liste d'essais obligatoires qu'on va systématiquement leur demander de réaliser, comme les essais d'organes de sécurité type arrêt d'urgence ou détection d'incendie, même s'il n'y a pas de doute sur le fonctionnement, l'inspection des ballasts, des cales à cargaison ou des citernes le cas échéant. On peut également faire des essais de black out, c'est-à-dire simuler l'arrêt des générateurs électriques pour voir si les généra-

teurs de secours vont reprendre et si tous les organes qui doivent être alimentés par le générateur de secours fonctionnent normalement » détaille le responsable dunkerquois. Au final, aucune partie du navire n'échappe à la vigilance des agents. Ni aucun des navires français rattachés au CSN de Dunkerque.

## Une mauvaise conduite lourdement répréhensible

Autres conséquences de l'Erika : la création de l'agence européenne de sécurité maritime qui, en plus de surveiller le trafic sauvetage en mer, veille à « la bonne harmonisation des pratiques dans les pays de l'UE » mais aussi l'apparition du phénomène de bannissement des navires associé aux pavillons figurant sur la liste noire du mémorandum. En clair, les navires qui ont plus de trois détentions en 24 mois ou deux détentions sur une période de 36 mois peuvent tout simplement être bannis des



eaux du mémorandum. Une sanction ultime qui a pour effet de radier « les plus mauvais élèves de la classe », résume le chef du CSN. Un centre de sécurité qui n'agit pas exclusivement dans les limites de son périmètre portuaire. Plusieurs fois l'an, les inspecteurs de l'entité nationale doivent parcourir des milliers de milles pour mener à bien leur mission. « Une partie importante de l'activité est dédiée à l'inspection des navires français qui dépendent du centre de sécurité de Dunkerque mais qui naviguent au long cours, confirme Amaury Meullenaere. Ces navires se déplacent un peu partout dans le monde et il faut aller inspecter là où ils se trouvent une fois leur certificat arrivé à échéance. Ça génère des déplacements lointains, même si les armateurs essaient de nous les mettre au plus près. » Une vingtaine de bateaux sont concernés à Dunkerque, ce qui a représenté en 2007 170 jours d'activité.

S.A.

## Le contrôle des ferry

Pas un jour en passe sans que les inspecteurs du CSN ne soient sur le terrain, ou plus exactement sur l'eau, que ce soit pour réaliser des contrôles sur les embarcations étrangères que pour visiter la flotte française de passage sur le littoral dunkerquois - et calaisien. Mais l'équipe d'Amaury Meullenaere travaille aussi avec une armada locale composée « d'une petite flottille de pêche, des remorqueurs, des bateaux de pilotage et des ferries qui représentent un gros morceau du travail (six ferries français et autant d'anglais à Calais en plus des trois de la Norfolkline) », à la différence près que pour les contrôles de ces derniers le fonctionnement varie sensiblement. « Comme ce sont des lignes régulières on fait, en plus des visites de vérification, des inspections conjointes avec nos homologues anglais. Les bateaux sont beaucoup plus complexes d'un point de vue de l'équipement de sécurité à bord, mais les contrôles sont prodigués de la même façon. »

Exemple avec le secteur de l'incendie où les agents doivent vérifier les cloisonnements, la détection qui se trouve un peu partout sur le paquebot, les systèmes d'extinction multiples, sans oublier tout ce qui se rapporte à la prise en charge des passagers en cas de situation d'urgence (évacuation, points de rassemblement, les équipements à leur distribuer...). En plus de ces visites conjointes et des contrôles de vérification, des exercices incendie grandeur nature sont organisés chaque année en présence des inspecteurs du CSN avec simulation d'évacuation du bateau etc.

## Les critères soumis à vérification

Le champ d'investigation de l'inspection est toujours le même et tient compte de toutes les réglementations internationales applicables : conception et équipement des navires en terme de sécurité du navire, qualification des équipages, prévention de la pollution (tout ce qui relève de la réglementation internationale sur les rejets d'hydrocarbure, d'ordures, de gaz d'échappement, d'eaux usées etc.), protection des travailleurs (ce qui est régi par les normes sociales de l'OIT : aménagements, vivres, hygiène, insalubrité à bord, prévention du risque professionnel etc.)

« On a un volume réglementaire, précise Amaury Meullenaere. On inspecte le bateau dans toutes ces parties, et si jamais on constate des écarts, on les fait corriger au vue d'une réglementation applicable. » Selon le target factor (coefficient qui sur une échelle de 0 à l'infini permet de classer les navires en fonction de leur bonne, ou mauvaise, conduite), un bateau sera inspecté plus ou moins souvent dans l'année. Plus le target factor est élevé, plus le navire sera soumis aux contrôles.

## Eclairage d'Amaury Meullenaere Comparable au contrôle technique

« Quand on fait une visite, n'importe quelle visite sur un bateau étranger dans le port, on contrôle la documentation existante à bord, on procède à des essais, autant qu'on en veut, et le tout nous permet de juger de l'état du bateau. Soit il n'y a aucun problème, les gens sont très compétents alors on ne fait aucun commentaire. Dans deux cas sur trois on trouve des petites non-conformités : ce qui ne

marche pas, qui n'est pas exactement où il faut, la documentation qui n'est pas à jour etc. Dans ce cas précis, on notifie des déficiences et on donne à l'équipage un délai pour les corriger. Tout est rentré dans la base de données ce qui permettra aux inspecteurs qui feront les prochains contrôles d'avoir la liste des déficiences et de vérifier que les observations formulées ont été prises en compte par l'équipage et l'arma-

teur. Par contre, si on relève de grosses déficiences ou une somme de déficiences incompatibles avec la sécurité du navire, on a le droit d'immobiliser le bateau dans le port et d'en interdire l'appareillage jusqu'à ce que la situation soit redevenue normale. Encore une fois tout est notifié dans la base de données du mémorandum, et si les détentions consignées se répètent, le navire pourra, sanction ultime, être banni. »