



## LA SÉCURITÉ ET LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES NAVIRES

*Accompagner la filière pour favoriser l'innovation et la transition écologique des navires*

La sécurité des navires recouvre des défis de sauvegarde de la vie humaine, de prévention des pollutions marines, de sûreté des navires, mais aussi de bonnes conditions de travail et de vie à bord des navires sous pavillon français. Le secteur maritime est fortement engagé dans une transition écologique : il s'agit ainsi de promouvoir des règles, notamment internationales, en faveur de la décarbonation, de la lutte contre les pollutions et du renforcement de la sécurité maritime. Cela nécessite un accompagnement important de la filière et des industriels pour favoriser l'innovation.

**L**a sécurité des navires et la transition écologique sont deux domaines importants qui interagissent de différentes manières dans le contexte maritime. L'enjeu de la sécurité recouvre des défis de sauvegarde de la vie humaine, de prévention des pollutions marines, de sûreté des navires, mais aussi de bonnes conditions de travail et de vie à bord des navires sous pavillon français.

## Les acteurs

La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) est chargée d'élaborer les politiques publiques au service de la sécurité et la transition écologique des navires. Elle élabore les réglementations dans ce domaine et veille à leur application. Elle est chargée d'organiser et d'animer l'inspection des navires. Elle est aussi en charge du lien avec l'innovation et les industriels.

Les centres de sécurité des navires (CSN) sont des services spécialisés des directions interrégionales de la mer et des directions de la mer sur le terrain, chargés de la prévention des risques professionnels maritimes. Ils ont pour tâche principale la visite de navires professionnels, français au titre de l'État du pavillon, internationaux au titre de l'État du port. Ils veillent au respect des conventions internationales ou des règlements nationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et, le cas échéant, de sûreté et de certification sociale.

Les sociétés de classification des navires sont des organismes privés agréés auxquels est en partie délégué le contrôle des navires.

## Les enjeux

La politique de sécurité des navires concerne d'abord leur conception, leur exploitation et les contrôles afférents. Les navires professionnels, de commerce ou de pêche doivent être conformes aux normes internationales, européennes et nationales édictées en matière de sécurité, d'habitabilité et de prévention des pollutions marines.

Au niveau national, la politique de sécurité des navires a été fortement renforcée ces dernières années, avec notamment des moyens de contrôle importants dans nos ports. Le nombre d'inspecteurs de sécurité des navires a été quasiment doublé, en particulier dans les années suivant le naufrage de l'Erika.

Les innovations technologiques introduisent de nouveaux défis pour la sécurité, liés à l'assistance à la conduite des navires et des machines, à l'automatisation. Les questions de cybersécurité croisent aussi les enjeux de sûreté.

Enfin, le défi environnemental et climatique est devenu un élément structurant de la filière maritime. Pour fabriquer des navires moins énergivores, moins polluants et à faible impact environnemental, des innovations et ruptures technologiques sont nécessaires. Pour l'édiction des réglementations, c'est à l'international que se joue principalement le combat, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale où la France est très engagée dans les négociations liées à la décarbonation, la lutte contre la pollution de l'air ou les déchets de plastique.

## Accompagner l'innovation pour la transition écologique des navires

Face à l'urgence climatique, le secteur maritime, qui représente près de 3% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, n'a d'autre choix que d'engager sa transition pour réduire son empreinte environnementale. La décarbonation des activités maritimes constitue un immense défi pour le secteur et plus largement pour l'économie française qui dépend massivement des échanges internationaux. Elle est aussi une opportunité

pour la filière à condition qu'elle soit ambitieuse, juste et source de renouveau pour l'industrie.

L'OMI a fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur maritime. L'un des principaux objectifs est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de la flotte mondiale d'au moins 50 % d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2008, avec une vision de décarbonation complète à long terme. Pour ce faire l'OMI a adopté une série de mesures et de réglementations pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime. Cela inclut l'obligation pour les navires de réduire leur intensité carbonique, l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre, la mise en place de zones de contrôle des émissions (ECA), et le développement de technologies plus propres telles que l'énergie éolienne, l'utilisation de carburants alternatifs, et l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires. La France s'est engagée à soutenir les efforts de décarbonation dans le secteur maritime. Elle participe activement aux discussions et aux négociations internationales menées par l'OMI pour renforcer les réglementations et promouvoir des pratiques durables dans le domaine maritime.

La France a mis en place des initiatives nationales pour encourager la décarbonation du secteur maritime. Cela comprend le soutien à la recherche et au développement de technologies marines plus propres, l'incitation à l'utilisation de carburants alternatifs et durables, et la promotion de l'efficacité énergétique des navires. Enfin la France collabore avec d'autres pays, l'Union européenne et des acteurs de l'industrie maritime pour promouvoir des mesures de décarbonation plus ambitieuses au niveau mondial. Cela comprend la recherche de synergies avec d'autres secteurs, le partage de bonnes pratiques et l'échange d'informations pour accélérer la transition vers une économie maritime décarbonée.

## Le dispositif de contrôle Sud-Atlantique

Le centre de sécurité des navires de Bordeaux fonctionne pour les départements littoraux de l'ancienne région Aquitaine, soit la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques, pour l'essentiel à partir du siège à Bordeaux. Ce CSN possède deux antennes implantées à Arcachon et à Anglet. Pour conduire ses missions, tâches administratives et techniques relatives au contrôle de la sécurité des navires de son ressort géographique, le centre de sécurité dispose d'un chef de centre (CCSN), d'un agent chargé du secrétariat, de 4 inspecteurs de la sécurité des navires au siège à Bordeaux, 2 inspecteurs sur le site d'Arcachon et 4 inspecteurs sur le site d'Anglet.

Pour le département de la Charente-Maritime, le centre de sécurité des navires de La Rochelle fonctionne, à partir de La Rochelle et de Marennes. Pour conduire ses missions, tâches administratives et techniques relatives au contrôle de la sécurité des navires de son ressort géographique, le centre de sécurité de la Rochelle dispose d'un chef de centre, d'un agent chargé du secrétariat et de 3 inspecteurs de la sécurité des navires.

**Photo 3.2.0 :** Exercice de déploiement de radeau réalisé sur un navire à passagers par le CSN de Bordeaux © DIRM SA - **Photo 3.2.1 :** Hélicoptère d'une équipe d'évaluation © DIRM SA

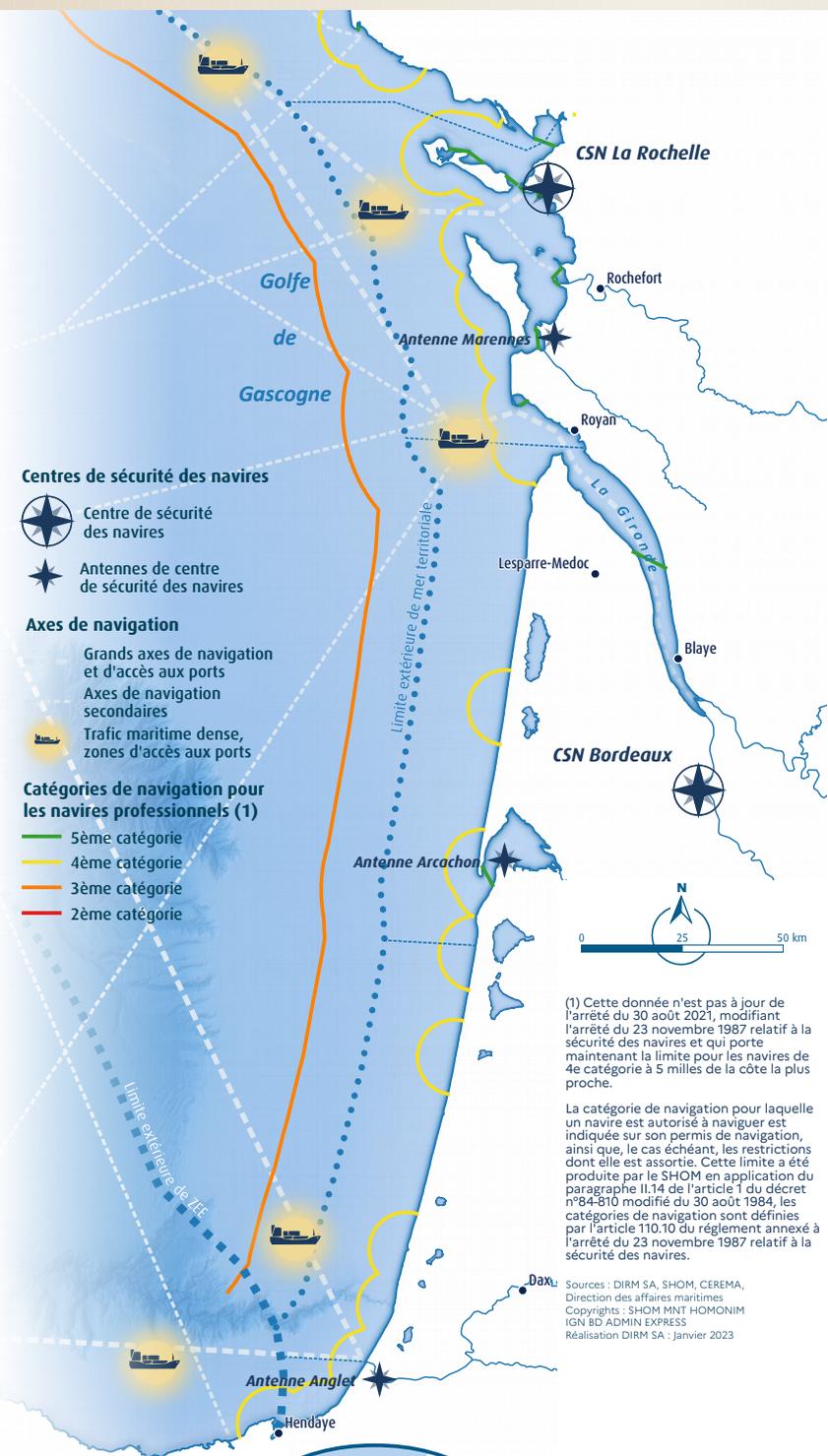


### EN CHIFFRES

**2 centres de sécurité des navires (CSN) à La Rochelle et à Bordeaux et 2 antennes à Anglet et Arcachon relevant de la DIRM Sud-Atlantique**

**1512 visites de sécurité tous types confondus effectuées en 2023 par les CSN de la région**

# La sécurité des navires



(1) Cette donnée n'est pas à jour de l'arrêté du 30 août 2021, modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et qui porte maintenant la limite pour les navires de 4e catégorie à 5 milles de la côte la plus proche.

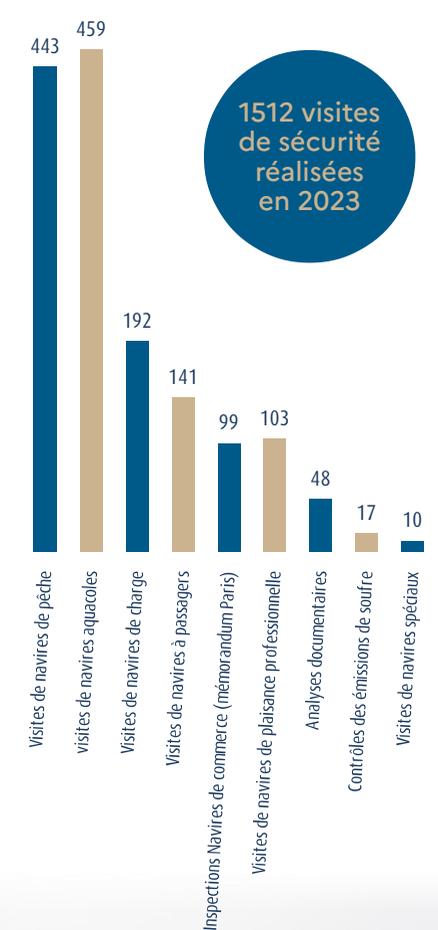
La catégorie de navigation pour laquelle un navire est autorisé à naviguer est indiquée sur son permis de navigation, ainsi que, le cas échéant, les restrictions dont elle est assortie. Cette limite a été produite par le SHOM en application du paragraphe II.14 de l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les catégories de navigation sont définies par l'article 110.10 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Sources : DIRM SA, SHOM, CEREMA, Direction des affaires maritimes  
 Copyrights : SHOM MNT HOMONIM  
 IGN BD ADMIN EXPRESS  
 Réalisation DIRM SA : Janvier 2023

Les centres de sécurité des navires veillent au respect des conventions internationales ou des règlements nationaux en matière de **sécurité**, de **prévention de la pollution** et, le cas échéant, de **sûreté** et de **certification sociale**

Le dispositif de contrôle de la sécurité des navires sur la façade Sud-Atlantique s'appuie sur 2 centres à Bordeaux et La Rochelle qui disposent de plusieurs antennes littorales

Nombre de visites, contrôles et inspections de la sécurité des navires effectués en 2023 sur la façade Sud-Atlantique par les Centres de Sécurité des Navires (CSN)



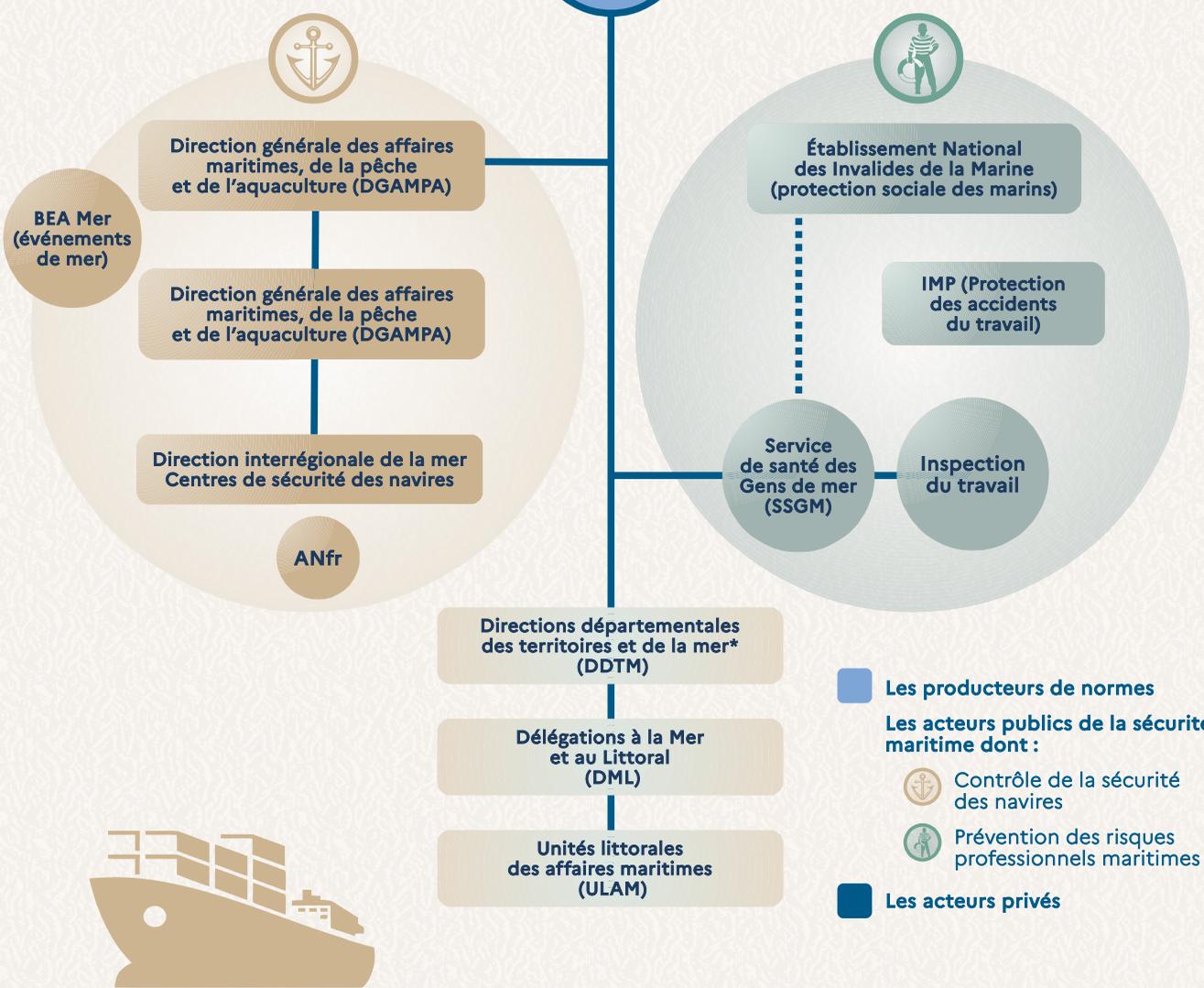
# Les acteurs de la sécurité des navires et de leurs équipages



Organisation maritime internationale (OMI)  
Organisation internationale du travail (OIT)



Union européenne  
Agence européenne de sécurité maritime  
(réglementation, mise en œuvre du PMoU)



Sociétés de classification

Armateurs et propriétaires des navires

Armateurs ou chargeurs

Marins

Infographie : DIRM SA, Source : Cour des comptes, Crédit photo : Inspecteur du CSN Bordeaux en contrôle du séparateur eaux mazouteuses 15ppm © DIRM SA



En SAVOIR

La sécurité et la transition écologique des navires (Ministère chargé de la Mer et de la Pêche)