



HAL
open science

CHAPITRE 23 - Un tourisme maritime de masse et la gestion de l'accident : Les questions posées par une “ ville flottante ” confrontée à la nécessité de l'évacuation. Instauration d'une dynamique préventive

Marie-Thérèse Neuilly

► To cite this version:

Marie-Thérèse Neuilly. CHAPITRE 23 - Un tourisme maritime de masse et la gestion de l'accident : Les questions posées par une “ ville flottante ” confrontée à la nécessité de l'évacuation. Instauration d'une dynamique préventive. Patrick Chaumette. Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue? , GOMILEX, 2017. hal-01792945

HAL Id: hal-01792945

<https://hal.science/hal-01792945>

Submitted on 3 Jun 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



CHAPTER 23

Un tourisme maritime de masse et la gestion de l'accident : Les questions posées par une « ville flottante » confrontée à la nécessité de l'évacuation. Instauration d'une dynamique préventive

Marie-Thérèse NEUILLY

Sociologue des risques et des crises, Nantes, France

Abstract: *Mass maritime tourism offers a festive parenthesis on «floating cities». At a time when a number of travel destinations are proscribed because they are deemed too dangerous, vessels offer a new type of escape. However, damage, storms, terrorist attacks and other threats can hinder this project. The question of the resilience of this particular territory is posed to deal with extreme situations. Constructing this resilience involves the passenger, an element of a vulnerable entity but part of its own security. Emergency planning does not appear to be sufficient, but a psychosocial analysis of this micro-society can increase the resilience of this complex system.*

Résumé : *Le tourisme maritime de masse propose une parenthèse festive sur des « villes flottantes ». À une époque où un certain nombre de destinations de voyage sont prosrites car jugées trop dangereuses, le navire propose un nouveau type d'évasion. Cependant, l'avarie, la tempête, l'attentat... peuvent troubler ce projet. La question de la résilience de ce territoire particulier est posée pour faire face à des situations extrêmes. Construire cette résilience, c'est impliquer le passager, élément d'une entité vulnérable mais partie prenante de sa propre sécurité. Une planification des secours n'apparaît pas suffisante, mais une analyse psychosociale de cette micro société peut permettre d'accroître la résilience de ce système complexe.*



La question de la sécurité et de la sûreté des croisières de masse. Peut-on développer la résilience de ces navires à passagers ?

La croisière, un tourisme de masse. Vers un gigantisme des navires à passagers

Un des arguments des organisateurs de croisières pour le développement de très grands navires à passagers est un argument économique, il s'agit de pouvoir offrir au plus grand nombre des conditions de navigation à un prix abordable. On peut voir aussi dans ce développement la fascination qu'exerce le gigantisme, dans une recherche de performance, dans un défi permanent.

La notion de tourisme de masse apparaît dans la deuxième moitié du 20^e siècle et le tourisme de croisière se développe et se modernise, offrant deux types d'activités : classiquement, la croisière touristique avec excursions ; et de façon plus innovante, le navire lui-même avec ses attractions devient une destination de séjour à caractère ludique.

Sur le plan économique, ce secteur touristique représente des intérêts importants et de grands groupes développent leur activité dans ce secteur, comme en premier la Carnival Corporation, ou bien encore la Royal Caribbean Cruise Line.

Depuis le début des années 2000, le nombre de paquebots de croisière en 2013 a presque doublé, et selon CLIA Europe¹, le syndicat regroupant les principales compagnies européennes, 21 millions de touristes ont navigué sur les mers le temps d'une croisière. Près de 500 000 français ont fait une croisière, chiffre en augmentation de 9 % par rapport à 2012.

Au total, le marché de la croisière en Europe (compagnies de croisière et chantiers navals compris) génère près de 315 000 emplois et plus de 37 milliards d'euros de chiffre d'affaires, en progression de 31 % depuis 2007. Le coût de construction de ces géants des mers dépasse les 500 millions d'euros par navire, et Harmony of the Seas dépasse le milliard.

1) The Cruise Lines International Association (CLIA) is the world's largest cruise industry trade association. CLIA Europe promotes the interests of cruise ship operators within Europe, liaising closely with the EU Institutions. CLIA Europe also promotes cruising to a wider public audience to encourage expansion of the European cruise market and works closely with a range of other stakeholders, including the wider shipping industry, cruise ports, and travel agents.



MARIE-THÉRÈSE NEULLY

La fiche d'identité de ce dernier est la suivante : livré en 2016 à Royal Caribbean Cruises Ltd (RCCL), il a été construit dans les chantiers navals STX France à Saint-Nazaire de 2013 à 2016.

- Coût : plus de 1 milliard d'euros
- Longueur : 362,12 m, tirant d'eau 9.322 m; tirant d'air 70 m.
- Nombre de passagers : 6 296
- Équipage : 2394 membres
- Pavillon : Bahamas
- Port d'attache : Fort Lauderdale, Floride (USA), à partir de 2 017 croisières de 7 jours dans les Caraïbes.

Ces navires de grande taille sont appelés parfois, de façon impropre « villes flottantes », bien qu'ils n'aient rien d'une ville si ce n'est la taille et certains services. Il s'agit d'une micro société, éphémère, encadrée par des professionnels qui prennent en charge tous les aspects de la vie au quotidien de plusieurs milliers de personnes. Les profits générés par ce type d'activité touristique sont importants dans l'économie d'un pays développé, et l'attractivité des produits « croisière » continue de progresser.

Nous considérerons cet « habitat » temporaire comme un territoire doté de caractéristiques particulières, le territoire étant « toute portion humanisée de la surface terrestre ». Il est l'interface entre nature et culture, il est alors l'environnement dans lequel se déroulent les activités humaines.

Le décor proposé est celui des « Fun Ships », bâtiments spécifiques qui visent à procurer aux passagers un cadre de vie innovant, des distractions de tous ordres, une rupture par rapport au quotidien routinier, de pratiquer des sports et des jeux de toute nature. Carnival Company propose : « *Que vous ayez choisi le Holiday, le Celebration, le Fantasy, le Ecstasy, le Sensation, le Fascination, le Imagination, le Inspiration, le Carnival Destiny, le Elation, le Paradise, le Carnival Triumph, le Carnival Victory, le Carnival Spirit, le Carnival Pride, le Carnival Legend, le Carnival Conquest, le Carnival Glory, le Carnival Miracle, le Carnival Valor ou le Carnival Liberty pour faire votre croisière, soyez certains que chez Carnival, nous ferons de notre mieux pour rendre votre croisière mémorable avec "Your Kind of Fun®" ».*

On peut trouver ainsi sur des navires de la Royal Caribbean Cruises Ltd : 1 tyrolienne de 24 mètres, 2 murs d'escalade, 2 simulateurs de surf (FlowRider), 4 piscines, 10 bains à remous dont 2 suspendus au-dessus de l'eau, 3 toboggans aquatiques allant du pont 18 au pont 15 (le pont piscine) (présents uniquement à bord de l'Harmony of the Seas et du futur Oasis 4), 2 toboggans Ultimate Abyss (non aquatiques) (présents uniquement à bord de l'Harmony of the Seas et de l'Oasis 4), 2 théâtres dont 1 aquatique en extérieur, 1 spa, 1 casino, 1 parc naturel (Central Park), 1 minigolf et terrains de sport, 1 patinoire, 1 carrousel, 25 restaurants, 1 Bionic Bar (présent à bord du Quantum of the Seas), 1 fosse aquatique d'une profondeur de 5,4 mètres.



Pour reprendre la terminologie employée à propos de ces grands navires à passagers, à savoir ce vocable de « villes flottantes », nous pouvons rappeler ici des caractéristiques urbaines telles que données par l'École de Chicago, en particulier à partir de la définition de Louis Wirth², qui vise à qualifier « Le phénomène urbain » : la ville est une entité sociale qui, dans une perspective sociologique, peut être définie comme « un établissement relativement important, dense et permanent, d'individus socialement hétérogènes ». Ici, il s'agit d'une collectivité faite du regroupement d'individus – isolés, groupes d'amis, familles, couples... de tous âges, valides et non valides, réunis temporairement par une motivation de nature ludique. S'il y avait un comparatif à faire en termes de modèle urbain, nous serions assez proches de Las Vegas pour ce qui est de la destination urbaine, une ville où l'on vient « faire la fête » et organisée pour ça, ou d'une entité proche du parc d'attraction, et ce toutes proportions gardées en matière de taille, car dans le cas de la croisière nous sommes au niveau du microcosme.

La ville, un environnement propice à la criminalité ?

Il pourrait y avoir quelques caractéristiques communes avec une ville terrestre de même culture : Las Vegas, « Sin City » pour les puritains, ville dédiée au jeu (argent, intempérance, etc.) avec une connotation criminogène.

La croisière présente d'une part cet aspect « distraction » au sens pascalien, mais elle se veut aussi « vendable » à un large public en proposant l'image rassurante d'un environnement dédié aux familles, avec de l'occupationnel pour les petits et des loisirs sportifs et de développement personnel.

La sécurité de cet environnement va reposer sur le contrôle des flux et des personnes et la capacité de coercition par le personnel. Elle sous-entend aussi une capacité à lutter contre la corruption du personnel de la part des instances organisatrices.

La question de la sécurité : nécessité d'une analyse psychosociale

La sécurité des personnes est assurée par la prévention, les exercices, l'application des règles et des codes. Elle doit assurer la sauvegarde des passagers et de l'équipage en cas d'accident.

L'histoire de la navigation est marquée par les accidents, les naufrages à forte portée économique et symbolique. Plus de sécurité a été la réponse apportée, plus de droit, plus d'assurances. Cependant, avec le gigantisme, on peut se poser la question de

2) Louis Wirth, Le phénomène urbain comme mode de vie, in Isaac Joseph et Yves Grafmeyer, *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Champs essais, Aubier, 1990.



MARIE-THÉRÈSE NEULLY

savoir si les améliorations en matière de sécurité valables pour des paquebots de 3 000 passagers seront efficaces pour 5 000, 7 000, etc.

Le sauvetage des passagers en cas d'accident sera d'autant plus complexe que leur nombre est élevé, et ce pas nécessairement pour des raisons techniques mais compte tenu du fait que les aspects psychosociaux d'une micro société varient en fonction de la taille et de la composition de ce groupement.

Le navire à passagers peut devoir affronter des situations extrêmes

Lors d'un accident, il peut être nécessaire pour la sécurité des personnes de leur faire quitter les lieux, qu'il s'agisse d'une zone géographique, ou d'un navire. L'évacuation peut être temporaire si le site permet un retour, ou définitive si au contraire il n'est plus possible de l'habiter après l'évènement en question.

Dans le milieu maritime, lorsque les personnes doivent quitter le bâtiment, l'évacuation peut être un processus périlleux, qui s'est organisé progressivement avec les naufrages qui ont marqué l'histoire de la navigation. Depuis le Titanic (269 mètres, le record de l'époque), qui disposait de 20 embarcations de sauvetage pouvant contenir 1 178 personnes – pour 2 201 personnes embarquées – la drome de sauvetage est ajustée au nombre réel de passagers et membres d'équipage, comme préconisé ultérieurement dans la convention SOLAS³.

Les villes flottantes présentent un certain nombre de dangers. De par leur positionnement dans un milieu qui peut devenir hostile si une tempête ou un évènement climatique défavorable surgit, ou bien encore si une avarie affecte une des composantes technologiques de l'infrastructure, comme la production d'électricité, d'air conditionné, ou de circulation d'eau, qui vont entraîner des dangers sanitaires. Autrefois, un pavillon portant mention de maladie contagieuse empêchait tout accostage du navire contaminé. Maintenant, assurer le secours sanitaire et l'évacuation d'une masse importante de malades reste une opération risquée.

Les caractéristiques d'un navire à passagers « ville flottante » le rendent vulnérable, et la gestion des sauvetages est complexe

Le naufrage du Titanic a marqué l'imaginaire collectif, de par l'ampleur du désastre, la soudaineté d'un évènement qui soulignait l'échec d'un projet qui se voulait dépassant tout ce qui avait existé avant en matière de transport et de sécurité maritime. Le luxe

3) SOLAS désigne la Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety Of Life At Sea*).



du paquebot, l'ambiance festive du voyage et la fin tragique d'un grand nombre de passagers et de marins font partie d'un métarécit qui philosophe sur les désastres, et dont le succès médiatique a pu montrer l'impact qu'il a eu sur la société.

Le droit maritime a retravaillé l'évènement et évolué en fonction des autres catastrophes qui ont suivi. La société assurantielle a développé ses accompagnements : assurance du constructeur, de l'armateur... et la « société du risque » a amené des renforcements des règles de sécurité, des dispositifs préventifs, avec aussi la formation de tout le personnel embarqué.

La gestion du sauvetage et de l'évacuation est traitée à la fois sur le navire et depuis la terre, souvent très médiatisée et commentée en direct. Le temps de l'enquête suit celui des reportages et des témoignages. Le politique statuera, la justice sera saisie, le droit s'enrichira de nouvelles dispositions dont la catastrophe a montré la nécessité. Ainsi, l'OMI après le naufrage du Concordia à proximité de l'île de Giglio recommande l'entretien des côtes.

Les moyens de sauvetage doivent être répartis sur la façade maritime pour permettre des interventions rapides et proportionnées à la taille du sinistre. Et le « port refuge » doit permettre l'accueil du navire en difficulté.

Ainsi en fut-il pour le sauvetage du Modern Express. Le remorquage du navire roulier, à la dérive dans le golfe de Gascogne depuis le 26 janvier 2016, s'est effectué vers son « port refuge », Bilbao, les autorités espagnoles ayant accepté la demande de l'armateur coréen Cido Shipping.

Après la catastrophe de l'*Erika* en 1999, puis celle du *Prestige* en 2002, l'Union européenne a réagi par plusieurs mesures, dites « paquet Erika 1 », suivies par les « paquets » Erika 2 et 3. Ils prévoient notamment d'instituer, dans chaque État côtier, des lieux de refuge. Pour l'Europe, il s'agissait d'éviter une nouvelle marée noire et de contenir la pollution dans une zone abritée.

La directive européenne de 2002 définit comme lieu de refuge « un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désigné par un État membre pour accueillir des navires en détresse ».

La directive n'oblige pas les pays à rendre publique la liste des lieux de refuge. L'État français la garde secrète, contrairement au Danemark. Lorsqu'un navire est en difficulté, c'est à une autorité indépendante dans chaque État membre – pour la France les préfectures maritimes – qu'il revient de trouver « la meilleure voie d'action pour prévenir une catastrophe ». Et plus particulièrement de décider des conditions d'accueil des bateaux ayant besoin d'assistance. Cette autorité peut imposer à un port d'accueillir le navire. Il s'agit d'éviter que le bâtiment soit refoulé de port en port, comme ce qui s'était passé en Espagne, avec le *Prestige* en 2002. Il avait fini par sombrer et avait provoqué une gigantesque marée noire.

Les passagers et leur sécurité

En ce qui concerne les passagers, on peut noter la diversité de peuplement sur le navire de croisière, le fait que la ville flottante est toujours connectée et tributaire de la côte, et que cependant pour les terriens il s'agit d'un changement d'Univers, ce qui fait le charme et l'intérêt de la croisière mais qui sera à l'origine de grandes difficultés si l'on passe en situation perturbée.

Le développement du tourisme de masse au XX^e siècle a eu un effet important sur la demande en matière de construction de navires à passagers, lesquels ont intégré tous les équipements technologisés et ludiques attendus par une clientèle qui fait de ses voyages des moments de découvertes, de rencontres, de jeux, de sports, etc.

Pour garantir la sécurité des passagers, une information leur est donnée sur les conduites à tenir en cas de dangers, lieux de regroupements, circuits à suivre, positionnement du matériel de sauvetage, etc. Après l'accident du Costa Concordia, de nouvelles recommandations de l'OMI ont été édictées. Le SMC a adopté des amendements au règlement SOLAS III/19 en matière de prévention. Ainsi, les passagers nouvellement embarqués devront être rassemblés avant ou immédiatement après le départ au lieu de « dans les 24 heures », comme indiqué dans le règlement antérieur.

Le navire de croisière est un nouvel univers pour les passagers, ce qui les rend fragiles et imprévisibles, de par la complexité de la structure, des efforts d'adaptation qu'elle va demander aux terriens en cas de difficultés, du matériel qu'elle propose pour la sortie précipitée du navire. Une des craintes des responsables de la sécurité à bord est le phénomène de panique, dont ils pensent qu'il peut saisir une foule apeurée dans un espace clos.

Il faut ajouter à ce phénomène de désorientation en milieu hostile ceux qui relèvent des caractéristiques psychosociales des grands groupes, à savoir leur structuration interne liée au leadership, leur composition ethnique et culturelle, la vulnérabilité de certains de leurs membres (PMR, Personne à Mobilité Réduite), leurs systèmes de valeurs. Cette diversité peut aussi être un des éléments de leur survie si elle est prise en compte par les organisateurs du voyage sous une forme préventive qui reste à définir, en l'intégrant dans les programmes de formation et d'animation tant pour l'équipage que pour les passagers, pour sortir des aspects formels et partiellement inefficaces du rassemblement initial préconisé par les textes.

Une cible pour une action terroriste

La question de la sûreté pour ces navires se pose avec acuité. Les attaques de toutes sortes peuvent les affecter, qu'elles soient de nature crapuleuse ou politique. Ces structures flottantes sont soumises aussi à des dangers venant de la terre, des ports pouvant être pris pour cibles. Le contexte sécuritaire du tourisme maritime de



masse amène le renforcement d'une sécurité préventive qui fera éviter des zones géographiques jugées instables et modifier des trajectoires en cours de route si nécessaire.

Depuis les attentats de septembre 2001, les activités maritimes font progressivement l'objet de prescriptions internationales en matière de sûreté, dont plus particulièrement le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) adopté par l'Organisation maritime internationale puis par l'Union européenne⁴. Pour ce qui est de la France, l'ensemble des mesures de sûreté s'articule avec le dispositif national de lutte contre le terrorisme et en particulier avec le plan gouvernemental VIGIPIRATE.

Un navire à passagers peut devenir une cible, comme le montre un précédent attentat, le 7 octobre 1985, le détournement de l'Achille Lauro, avec la prise d'otages par un groupe palestinien supposé appartenir au FLP, pour demander la libération de 50 prisonniers palestiniens détenus par Israël. L'OLP et le FLP condamnent le détournement. Une situation complexe suit, il y a exécution d'un otage et une crise diplomatique entre l'Amérique et l'Italie.

On peut donc voir que bien que la croisière corresponde à une demande d'évasion par rapport au quotidien, il n'est pas possible d'éviter les problèmes politiques du monde actuel.

Mesures de sûreté sur les navires à passagers

Dans son texte « La lutte contre le terrorisme en mer : moyens et limites du droit international », le juge Rüdiger Wolfrum⁵ montre que la Convention de Rome (1988) fait suite à une initiative diplomatique prise par les gouvernements autrichien, égyptien et italien en réaction à l'affaire de l'Achille Lauro qui avait mis en évidence le fait que les règles du droit international en vigueur à l'époque ne permettaient pas de faire face de manière appropriée au terrorisme maritime. La Convention de Rome couvre ainsi non seulement les actes de terrorisme dirigés contre les navires mais tous les actes de violence en mer que l'on peut imaginer. Cependant l'utilisation d'un navire comme une arme n'y est que peu traitée. Aux termes du paragraphe 1, lettre c, de l'article 3 de ladite Convention, c'est une infraction pénale que de procéder illicitement et intentionnellement à la destruction d'un navire ou de sa cargaison ou bien de causer à un navire des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de

4) D'autres mesures sont instaurées comme l'initiative multinationale de sécurité contre la prolifération (PSI), l'initiative américaine de sûreté des conteneurs (CSI), le traité franco-britannique du Touquet pour la lutte contre l'immigration clandestine.

5) https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lecture_130406_fr.pdf



MARIE-THÉRÈSE NEULLY

la navigation du navire. Se servir d'un navire comme d'une arme à l'encontre d'installations portuaires, comme on s'est servi le 11 septembre 2001 d'aéronefs contre les tours jumelles de New York, et procéder ainsi à la destruction du navire peut être considéré comme une infraction pénale au titre de cette disposition de la Convention de Rome.

En août 2016, le ministre de la Défense, Jean-yves Le Drian, a mis en place des patrouilles effectuées par la gendarmerie maritime sur les navires à passagers entre la France et la Grande-Bretagne.

« Il s'agit d'un dispositif permanent en place depuis le 1er août sur les navires à passagers (...) Il s'agit de patrouilles de gendarmes maritimes, aléatoires mais régulières, afin de sécuriser ces navires dans un contexte de menace terroriste », a déclaré à l'AFP le porte-parole de la préfecture maritime basée à Cherbourg, le lieutenant de vaisseau Pierre-Joachim Antona.

Les trois préfectures maritimes le long des côtes françaises - Cherbourg, Brest et Toulon pour la Méditerranée - sont chargées de la mise en œuvre de ce dispositif qui s'inscrit dans les efforts entrepris par l'État depuis l'été 2015 pour sécuriser l'espace maritime en liaison avec les autorités à terre. La première de ces patrouilles s'est déroulée sur un navire de la compagnie Brittany Ferries entre Portsmouth (GB) et Caen. La patrouille a été héliportée sur le ferry « Mont St Michel » quand il a pénétré dans les eaux territoriales françaises, vers 17 h 00, et est restée à bord jusqu'à l'accostage à Caen, vers 21 h 00.

Quand un accord sera conclu entre les autorités britanniques et la France, la patrouille militaire ne sera pas limitée aux eaux territoriales françaises - avec hélipontage - mais pourra rester à bord du navire de port à port. Ce dispositif, mis en place sur décision de l'État et non à la demande des compagnies, « est une mesure supplémentaire face aux risques terroristes en mer », a souligné le porte-parole.

Construction d'une résilience

La résilience d'un navire à passagers repose sur les qualités intrinsèques du navire et de son équipement préventif et aussi sur le renforcement de la résilience à terre et dans l'ensemble du système maritime.

La résilience individuelle et collective en situation d'évacuation

Un contre-exemple, le naufrage du Sewol. Le Sewol était un ferry sud-coréen, qui a fait naufrage le 16 avril 2014, avec 475 passagers à bord, dont 325 écoliers en voyage scolaire. Il n'y a eu que 75 lycéens rescapés. L'équipage et son commandant ont déserté.



« Nous avons suivi les consignes de l'équipage, explique un jeune naufragé. Nous avons attendu ainsi environ 40 minutes puis le ferry a basculé. Tout le monde s'est alors mis à hurler et à essayer désespérément de sortir de là. » Mais au moment où le navire de 6 825 tonnes chavire, pour la majorité, il est trop tard. *« Si seulement on nous avait dit de sortir plus tôt, estime une lycéenne secourue. Nous aurions été plus nombreux à sauter à l'eau. Mais la plupart des gens n'ont pas bougé, comme on leur avait demandé. »*

Lea Joan Seok, 69 ans, capitaine du ferry, échappe à la peine de mort lors de son procès : *« j'étais trop paniqué, j'étais incapable de faire quoi que ce soit. Je n'ai pas pris les mesures appropriées, ce qui a conduit à la perte de nombreuses vies précieuses. »* Les jeunes ont obéi aux consignes données par haut-parleur, restant assis à leur place pendant que le navire prenait l'eau, et ne se rendant compte de la gravité de la situation que lorsqu'on leur a dit d'enfiler leur gilet de sauvetage. Le navire a basculé rendant toute fuite impossible.

Suites humaines et politiques de ce naufrage : la présidente de la Corée du Sud Park Geun-Hye présente ses excuses personnelles, le premier ministre démissionne, le lendemain de l'accident le principal adjoint du collège qui avait été sauvé se pend. Il y a eu condamnation du capitaine et des membres d'équipage. On peut noter aussi qu'il a été difficile d'atteindre Yoo Byung-Eun⁶, propriétaire du ferry naufragé.

Les comportements individuels et collectifs en cas de panique, cette frayeur collective soudaine

Selon Louis Crocq⁷, la panique collective est définie comme une peur extrême, une épouvante, ressentie simultanément par tous les individus d'un groupe, d'une communauté ou d'une foule, face à une menace réelle ou imaginaire, inspirée par une mentalité collective régressive, archaïque et grégaire. La panique collective se traduit par un comportement collectif inadapté de fuite éperdue, avec destruction sauvage et impitoyable de tout ce qui fait obstacle à cette fuite. La panique collective se décompose en quatre phases:

- Préparation : surfusion du groupe, inquiétudes, rumeurs ;
- Déclenchement : survenue d'un signal ;
- Réaction : déchaînement de la violence ;
- Résolution : retour au calme et état collectif d'inhibition et de sédation.

6) Yoo Byung-Eun, 73 ans, de son nom d'artiste Ahae. Ce milliardaire coréen, mécène du château de Versailles et du Louvre, est propriétaire du Sewol, le ferry qui s'est abîmé au large des côtes coréennes le 16 avril 2014.

7) Crocq L. (2013), *Les paniques collectives*, Odile Jacob.

Cette crainte de voir un mouvement de panique se déclencher en cas d'accident dans un lieu de grand rassemblement a amené des recherches soit dans le domaine de la psychologie des foules – Le Bon 1895 – de la psychopathologie générale – Karl Jaspers 1913 – de la psychiatrie de catastrophe – Louis Crocq 1998.

D'autres approches aussi à la recherche d'une compréhension du phénomène afin de le prévenir et de l'éviter reposent sur sa modélisation, comme celle de Haïfa Abdelhak⁸ qui, dans son travail, modélise la panique dans les mouvements de foule avec pour finalité l'instauration d'une meilleure gestion de crise.

La question de la « Gestion de la panique » sur un bateau est effectivement cruciale, mais lorsque l'Université La Sapienza à Rome s'en saisit pour demander au capitaine Francesco Schettino⁹ de développer ce thème, le choix de cet expert apparaît alors peu judicieux pour les médias et l'opinion publique. Parmi les chefs d'accusation lors de son procès, il y a en effet celui concernant l'abandon de son navire en perdition. Cette situation extrêmement rare, mais ici partagée avec celle du naufrage du Sewol, amène à prendre en compte les éléments psychologiques du leadership du navire lorsqu'il y a une défaillance dans le système de navigation.

Le navire à passagers, un territoire résilient ?

Est-il possible de construire une résilience d'un navire à passagers, alors qu'à bord se trouve une population hétérogène aux motivations ludiques, touristiques, culturelles... ?

La prise en charge sécuritaire est confiée à l'équipage, et donc les possibilités de sauvetage ne peuvent pas souffrir de déficiences (contre-exemple : accident lors d'un exercice comme ce fut le cas pour celui de l'Harmony of the Seas, le 13 septembre 2016, un canot de sauvetage se décroche suite à une erreur humaine, un marin tué, 4 blessés). Les qualités morales et psychologiques de l'encadrement doivent être évaluées (contre-exemple : les comportements des capitaines du Costa Concordia ou du Sewol lors de leurs naufrages). Le nombre de PMR doit être modulé en fonction des possibilités offertes par cet encadrement.

8) Thèse « Modélisation des phénomènes de panique dans le cadre de la gestion de crise » de Haïfa Abdelhak – LITIS – Laboratoire d'Informatique, de Traitement de l'Information et des Systèmes. 2013.

9) Francesco Schettino, jugé pour le naufrage du Concordia, a dispensé le 5 juillet 2014 une leçon de « gestion de la panique » à des étudiants de la Faculté de Médecine inscrits en maîtrise de criminologie médico-légale, avant de se voir décerner un diplôme de l'université. Archives AFP.



La résilience, définition adaptée au système navire

Le *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* définit la résilience comme « la volonté et la capacité d'un pays, de la société ou des pouvoirs publics à résister aux conséquences d'une agression ou d'une catastrophe majeures, puis à rétablir rapidement leur capacité de fonctionner normalement, ou à tout le moins dans un mode socialement acceptable ». La stratégie nationale intègre l'objectif de résilience globale, de la société et des pouvoirs publics, afin de maintenir en toutes circonstances le fonctionnement des pouvoirs publics et la continuité de la vie de la Nation.

Une stratégie organisationnelle qui intègre l'objectif d'une résilience globale, vise à maintenir en toutes circonstances le fonctionnement et la continuité du système (ici le navire à passagers).

Accroître la résilience d'un système (ici un territoire habité) consiste à accroître la résilience des institutions démocratiques, de la société et de la vie économique. Pour ce faire, il est nécessaire de :

- prendre en compte en permanence des hypothèses du temps de crise ;
- renforcer la capacité de réaction en la rendant plus rapide et étendue ;
- communiquer, informer et alerter la population ;
- impliquer les collectivités territoriales, les opérateurs, la population.

Une population résiliente

Mais il existe sur le navire à passagers des obstacles à cette mise en place d'une résilience :

- Les motivations de départ des croisiéristes, leur volonté de rupture avec le quotidien,
- L'individualisation des propositions ludiques, qui va nuire à l'émergence et au repérage de leaders,
- Leur prise en charge continue pour la satisfaction de tous leurs besoins.

La sécurité et la sûreté ne sont pas gérables uniquement par l'organisation, la résilience du navire à passagers est aussi de nature organique et dépend de la dynamique de tous les acteurs.

Quelles stratégies pour des apprentissages opérants :

- Ne pas tout déléguer à la hiérarchie.
- Ne pas considérer les diverses catégories (âge, sexe, PMR) comme incapables d'assurer leur survie et celle de leurs proches et des membres de la collectivité.

- Trouver un langage qui permette de faire passer les messages de sécurité et de sûreté¹⁰.

Conclusions :

Une partie de la sécurité des navires de croisière repose sur les différentes innovations technologiques qui ont accompagné leur construction, et dont certaines génèrent des types d'activité attractifs.

La ville flottante est un modèle urbain original, dont les innovations pourraient être reprises par les Smart Cities, ces villes hyper connectées, durables...

L'administration de cette ville flottante est assurée par la structure promotrice du voyage, avec des professionnels qualifiés qui fournissent les services attendus par une clientèle spécifique, les croisiéristes. Le navire devient une « ville intelligente », qui doit trouver des solutions innovantes pour ses fonctionnements. Il propose des modèles utilisables par des « éco quartiers », et s'illustre aussi par la présence de robots, humanoïdes ou non, qui assurent service et distraction.

Les premiers croisiéristes qui vogueront en Méditerranée sur le *MSC Seaview* pourront personnaliser leur voyage, à bord comme à terre. Grâce à leur carte de croisière, un bracelet ou leur smartphone, ils pourront géo localiser leurs enfants, accéder à leur cabine et payer à bord. Pour réserver leurs excursions, des spectacles ou une table au restaurant, des écrans interactifs seront à leur disposition. Mais l'innovation la plus poussée est sans doute celle proposée par l'iBeacon, cette balise qui permet d'envoyer des *notifications push* personnalisées sur mobile.

La présence de robots de service permet de rendre familiers ces « aides ». Pepper, robot humanoïde est chargé sur le *Costa Diadema* de divertir et d'informer les passagers. Il est équipé de deux caméras 2D et d'une caméra 3D, de six lasers et d'une tablette tactile. Il peut faire danser les passagers, prendre des selfies, donner des informations sur les restaurants, les bars, les excursions ou le spa et recueillir les avis. MyCosta est une application mise à disposition qui permet de rester en contact, d'appeler ou de tchatter avec sa famille ou ses amis sans transiter par son opérateur téléphonique. « *C'est une façon de créer des communautés* », explique Georges Azouze, le PDG France de la compagnie. Et aussi une façon de gérer les flux, autant du côté du passager que du côté de la compagnie.

10) Le jeu peut favoriser des apprentissages (Serious game) et compte tenu des caractéristiques du séjour être un média accepté par les croisiéristes.



Le gigantisme maritime ne serait pas seulement la reproduction miniaturisée de la ville, mais proposerait des innovations susceptibles d'enrichir le quotidien des Smart Cities qui permettent de vivre de façon technologisée un bien être urbain.

L'intégration de processus permettant de mieux gérer les problématiques sécuritaires dans ce domaine de la robotique peut être un des éléments de la résilience du navire ; La question de la résilience de ces bateaux de croisière et de l'ensemble du système maritime dans lequel ils sont inclus permet de souligner le rôle important de celui qui est l'utilisateur de ce service, le passager, le croisiériste, dont Jonathan Ruillé¹¹ met en évidence le rôle important qu'il joue dans la coordination des actions de l'équipage et dans l'articulation des approches mécaniques des plans de prévention et organiques dans la nécessaire adaptation aux situations imprévues que rencontre la bâtiment, alors qu'il est actuellement considéré comme le maillon faible dans la fiabilité du navire. Ainsi il faut davantage penser au passager alors que tout est centré sur le navire. Il peut alors jouer le rôle d'un « objet frontière¹²» (Ruillé, 2015).

La construction d'une résilience des navires de croisière pour répondre aux nouvelles vulnérabilités que leur gigantisme entraîne passe par la prise en compte des capacités¹³ des utilisateurs du système et des professionnels qui le font fonctionner.

11) Ruillé J., Management des risques intégré des navires et de leurs armements, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2015.

12) « Les objets-frontière sont des objets qui sont à la fois assez flexibles pour s'adapter aux besoins et nécessités spécifiques des différents acteurs qui les utilisent, et sont à la fois assez robustes pour maintenir une identité commune. Ils sont faiblement structurés dans l'usage commun, et deviennent fortement structurés en usage individuel. Ils peuvent être abstraits ou concrets. Ils ont des significations différentes dans les différents mondes sociaux mais leur structure est assez commune à plus d'un monde pour les rendre reconnaissables [...]. La création et la gestion des objets frontières est un élément clé dans le développement et le maintien de la cohérence des mondes sociaux » (Star & Griesemer, 1989, p. 393).

13) On peut faire référence ici aux notions de « capabilities » (Sen & Nussbaum) ou d'« agency » (Norman Long).

Bibliographie

Abdelhak Haïfa, « Modélisation des phénomènes de panique dans le cadre de la gestion de crise » Thèse – Laboratoire d'Informatique, de Traitement de l'Information et des Systèmes. 2013

Crocq L. (2013), *Les paniques collectives*, Odile Jacob.

Crocq L., Louville P., Doutheau C., Cremniter D., (1998), *Psychiatrie de catastrophe. Réactions immédiates et différées, troubles séquellaires. Paniques et psychopathologie collective*, Elsevier.

Jaspers K. (1913), *La psychopathologie générale*, Le Cercle Herméneutique – 2013.

Le Bon G. (1895), *La psychologie des foules*, PUF.

Ruillé J. (2015), Management des risques intégré des navires et de leurs armements, Un ferry peut-il être une organisation à haute fiabilité ? Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2015.

Wirth L., Le phénomène urbain comme mode de vie, in Isaac Joseph et Yves Grafmeyer, *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Champs essais, Aubier, 1990.

Wolfrum R., La lutte contre le terrorisme en mer : moyens et limites du droit international – article https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lecture_130406_fr.pdf

Rapport (2013) Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale.