



14ème législature

Question N° : 14111	De M. Gilles Lurton (Rassemblement - Union pour un Mouvement Populaire - Ille-et-Vilaine)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > transports maritimes	Analyse > sécurité. Cour des comptes. rapport. conclusions.
Question publiée au JO le : 18/12/2012 Réponse publiée au JO le : 05/03/2013 page : 2656		

Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la sécurité des navires et de leurs équipages. Un récent rapport de la Cour des comptes constate que les résultats obtenus par le système national de contrôle de la sécurité des navires, qu'ils battent pavillon national ou naviguent sous pavillons étrangers et fréquentent les eaux territoriales et les ports français, ne sont pas à la hauteur des enjeux actuels. En effet, les performances insuffisantes du dispositif mettent en cause la pertinence de son organisation. Les risques d'accidents, que courent les marins-pêcheurs français du fait des conditions actuelles de transformation ou de construction des navires et de leur exploitation, ou les risques environnementaux qui pèsent sur nos côtes lorsque sont mal remplies nos obligations européennes, ne sont pas suffisamment pris en compte par ce dispositif. Conçu dans un contexte de crise et dans l'urgence des mesures à prendre, le dispositif actuel est figé, tant dans ses implantations géographiques que dans les perspectives d'avenir offertes à ses plus jeunes agents civils. Le rapport de la Cour des comptes pointe la faiblesse, voir l'absence de tout pilotage des centres de sécurité des navires par l'administration centrale et ses services déconcentrés, se traduisent aussi par l'impossibilité de disposer avec précision des données et statistiques indispensables pour connaître les flottes administrées, mesurer ses véritables performances et apprécier l'adéquation de ses moyens à ses missions. En conséquence, il lui demande quelles sont les réformes envisagées par le Gouvernement pour adapter notre système aux priorités de la sécurité maritime de la France.

Texte de la réponse

La mission d'évaluation de la Cour des comptes a été conduite entre octobre 2010 et avril 2012, période pendant laquelle les services du ministère chargé de la mer étaient en train de mener le lourd travail de transposition du troisième paquet de sécurité maritime « Erika III », adopté en avril 2009 sous la présidence française. La France a ainsi montré qu'elle était résolument engagée face aux enjeux de sauvegarde de la vie humaine en mer et les services du ministère en charge de la sécurité maritime sont pleinement impliqués pour atteindre les objectifs fixés dans ce domaine. La sécurité maritime et, plus précisément, la sécurité des navires est une mission fondamentale dont l'État souhaite conserver la maîtrise en assumant pleinement ses responsabilités d'État du pavillon. Aujourd'hui, la France est un des rares États européens à avoir conservé cette compétence de contrôle du pavillon sans avoir recours systématiquement à la délégation aux sociétés de classification. La persévérance des services chargés du contrôle de la sécurité des navires place la France dans le peloton de tête des pays à vocation maritime. Depuis le 3 septembre 2012 la direction des affaires maritimes est certifiée au titre de la norme ISO 9001-2008 pour l'exercice des trois missions suivantes : - l'inspection de la sécurité des navires ; - la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution aux navires de charge et de pêche ; - la délivrance des titres de formation



professionnelle maritime. Le nombre de pertes de vies humaines en mer par accident ou événement de mer est en diminution constante sur les navires professionnels battant pavillon français (9 décès en 2011 contre 24 en 2009) et le classement du pavillon français dans le mémorandum de Paris est excellent puisqu'il se place dans les cinq premiers de la liste « blanche ». La refonte récente du corpus législatif et réglementaire français de la sécurité des navires apporte des changements substantiels dans l'accomplissement de la mission de la sécurité des navires, notamment sur les deux points que sont la délégation aux sociétés de classification et le suivi des petits navires de charge et de pêche, avec la publication : - de l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes ; - du décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 modifiant le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ; - de l'ensemble des divisions relatives au règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié portant application du décret mentionné ci-dessus. Les sociétés de classification sont depuis 2012 habilitées à effectuer pour le compte de l'État les tâches de mise en service et de délivrance de la quasi-totalité des certificats internationaux aux navires de charge d'un tonnage supérieur à 500 UMS (Universal measurement system) qui effectuent une navigation internationale. L'État a conservé la délivrance des certificats les plus sensibles et le contrôle des navires à risque (notamment les navires à passagers et les navires spéciaux). Le contrôle des petits navires de charge et des navires de pêche repose depuis 2012 sur un suivi fondé sur le « ciblage » des navires à contrôler en fonction d'un critère qui utilise une dizaine de paramètres (type de navire, âge, catégorie de navigation, antécédents, etc.) : on passe ainsi d'un système de contrôle « quantitatif » à un système de contrôle « qualitatif » tout en maintenant le principe des visites de sécurité périodiques. Dans ce domaine la direction des affaires maritimes (DAM) est confrontée à un vieillissement de la flotte dont les effets en termes de sécurité ne peuvent pas être compensés totalement par des contrôles de sécurité. S'agissant du contrôle des navires étrangers par l'État du port, un nouveau régime du contrôle des navires étrangers a vu le jour au 1er janvier 2011 avec un régime d'inspection fondé sur l'utilisation d'un système d'information européen (système THETIS). Le taux de contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français est l'un des trois indicateurs de performance du programme SAM 205 (sécurité et affaires maritimes - indicateur 1.3). Les objectifs annuels pour le Port State Control (PSC) ont été fixés par la DAM en début d'année et un point très régulier est effectué avec les directions interrégionales de la mer (DIRM) et les centres de sécurité des navires (CSN). En 2013, 1 345 navires étrangers devront être inspectés par les CSN au titre du PSC, en application des directives qui ont été adressées à la France par la Commission européenne pour 2013. Le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer confie à celles-ci le soin de porter la politique de sécurité maritime à l'échelon de la façade dans un souci de déconcentration, notamment en matière de management. C'est à leur niveau que s'effectue le pilotage des CSN. Enfin, dans sa version pleinement opérationnelle en 2013, le système d'information « GINA » deviendra l'outil de pilotage de l'activité des CSN en matière de sécurité des navires. Par exemple, il permettra un suivi quantitatif et qualitatif s'agissant des habilitations des inspecteurs de la sécurité des navires. Cette démarche, qui est destinée à permettre la réorganisation des CSN et le redéploiement des ressources en ciblant les secteurs « à risques », s'accompagnera de la mise en place d'un dispositif de suivi de la performance et de contrôle de gestion.