

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 20918	De <b>Mme Pascale Got</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Gironde )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > transports maritimes	<b>Analyse</b> > sécurité. Cour des comptes. rapport. conclusions.
Question publiée au JO le : <b>12/03/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2013</b> page : <b>6225</b>		

### Texte de la question

Mme Pascale Got attire 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 le rapport de la Cour des comptes intitulé « La sécurité des navires et de leurs équipages ». Dans ce rapport publié en novembre 2012, la Cour des comptes révèle que les résultats obtenus au niveau national, en matière de sécurité maritime, ne sont pas à la hauteur des enjeux actuels. Le dispositif ne serait-il plus adapté aux priorités de la sécurité maritime et la prise en compte des risques d'accidents encourus par les marins-pêcheurs et des risques environnementaux paraîtrait insuffisante. La Cour pointe en outre une logique de contrôle affaiblie au niveau local. Depuis la récente réorganisation territoriale de l'État et de ses services déconcentrés, les tâches de contrôle de la sécurité du flotteur ainsi que celles de vérification afférente à la qualité et l'aptitude des équipages sont confiées à des services relevant de chaînes hiérarchiques distinctes. De ce fait, le risque est grand qu'entre des contrôles sur les flotteurs, parfois jugés trop administratifs et tatillons, et des vérifications sur les équipages exécutées purement sur pièces, la dimension humaine de la sécurité, pourtant fondamentale, soit peu à peu délaissée. Sur ces sujets, la Cour a formulé un certain nombre de recommandations. Elle souhaiterait par conséquent savoir de quelle manière le Gouvernement est en capacité de prendre à son compte ces recommandations.

### 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 menaient le lourd travail de transposition du troisième paquet de sécurité maritime « Erika III », adopté en avril 2009 sous la présidence française. Depuis le 3 septembre 2012, la direction des affaires maritimes (DAM) 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. Les directions interrégionales de la mer (DIRM) ont été identifiées comme les structures opérationnelles de pilotage pour la réalisation de ces trois missions. Elles sont dotées chacune d'un responsable de la qualité placé au niveau de la direction qui anime le pilotage des processus opérationnels concourant à ces missions. Par ailleurs, il échoit aux DIRM, par le biais de leurs centres de sécurité des navires (CSN), le soin de porter la politique de sécurité maritime à l'échelon de leur façade, grâce, notamment, au système d'information « GINA » (gestion informatisée des navires). Dans ce cadre, une déclinaison des objectifs et des indicateurs impliquant les services locaux est en cours de réalisation pour chacune des quatre DIRM, des actions spécifiques propres à chaque façade littorale étant inscrites afin de prendre en compte les spécificités régionales. 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 pavillon français dans le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires étrangers par l'État du port, dit mémorandum de Paris devrait se classer en 2013 à la première place de la liste « blanche », c'est-à-dire celle des États les plus respectueux des normes internationales de sécurité en vigueur. A cet égard, plusieurs fois par an, la DAM organise un comité d'analyse et de suivi technique des recommandations du BEA mer (bureau enquêtes accidents mer). Les décisions prises par ce comité permettent de répondre aux recommandations et aux exigences du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié par le décret n° 2012-668 du 4 mai 2012 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre. Le contrôle des petits navires de charge et des navires de pêche a été amélioré depuis 2012 : il repose désormais sur un suivi fondé sur le « ciblage » des navires à contrôler en fonction d'une dizaine de paramètres (type de navire, âge, catégorie de navigation, antécédents, etc.). On est passé 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 DAM est confrontée à un vieillissement de la flotte dont les effets sur la sécurité ne peuvent pas être compensés totalement par des contrôles de sécurité. S'agissant du nombre d'inspecteurs de la sécurité des navires dans les CSN, la DAM a procédé, pour l'exercice budgétaire 2013, à un rééquilibrage de leurs effectifs. Par exemple, celui de Marseille, qui est très sollicité pour les inspections à mener au titre du PSC (port state control - contrôle étatique des ports), voit son effectif augmenter alors que certains centres de Bretagne, dont la charge de contrôle dans ce domaine a diminué, ont un plan d'armement revu à la baisse. Ce mode de management permet ainsi d'adapter l'enveloppe existante aux évolutions du plan de charge des CSN. Enfin, des conventions sont passées entre les DIRM et les directeurs départementaux des territoires et de la mer (DDTM) dont dépendent les agents des unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui réalisent les inspections des petits navires de charge et de pêche, afin d'organiser au mieux l'action de ces derniers dans le domaine de la sécurité des navires. L'ensemble des actions décrites ci-dessus ont anticipé ou répondent aux recommandations de la Cour des comptes dans le domaine de la sécurité des navires.