



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports maritimes

Question au Gouvernement n° 3154

Texte de la question

SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME

M. le président. Pour le groupe RCV, la parole est à M. André Aschieri, à qui j'indique, pour le rassurer, que la retransmission télévisée dure jusqu'à seize heures cinq.

M. André Aschieri. Monsieur le ministre des transports, demain, deux ans après la catastrophe de l'*Erika*, l'Union européenne va prendre une décision concernant le contrôle des navires et celui des sociétés de classification maritime. Avons-nous tiré les leçons de cette catastrophe ? Où en sommes-nous ? Où en est l'Europe ? Où en sont les armateurs chimiquiers et pétroliers dont les navires sillonnent toujours nos océans ? Dès le 2 février 2000, monsieur le ministre, vous aviez organisé une table ronde, qui a abouti à une charte signée par les différents intervenants du domaine maritime. Aujourd'hui, force est de constater qu'elle n'a pas toujours été appliquée. En tout cas, la France ne figure pas dans le peloton de tête des pays les plus rigoureux, puisque seulement 12 % des navires arrivant dans nos ports ont été contrôlés, ce qui est nettement insuffisant, puisqu'il faudrait que ce contrôle s'exerce sur au moins 25 % de ces navires.

Le renforcement des contrôles prévu par l'Union européenne, l'obligation d'équiper les navires de boîtes noires, le contrôle des sociétés de classification et la généralisation des navires à double coque sont des mesures qui devraient voir le jour entre 2003 et 2015.

Parallèlement, l'Union européenne travaille à la création d'une agence maritime européenne dont vous avez été l'instigateur, monsieur le ministre.

Tout cela va dans le bon sens, mais il me semble que nous sommes tout de même très en retard et que la France est restée vraiment trop timide. Nous manquons d'inspecteurs des affaires maritimes. Nous manquons aussi, vous le savez, de remorqueurs et de navires dépollueurs. Que se passerait-il si une semblable catastrophe survenait aujourd'hui sur nos côtes ? Quels moyens nouveaux seraient mis en oeuvre, d'une part, pour la sauvegarde des côtes européennes et françaises et, d'autre part, pour subvenir aux besoins des victimes ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je vous remercie d'avoir dit que les choses vont dans le bon sens.

Depuis 1997, et pas seulement depuis le naufrage de l'*Erika*, le 12 décembre 1999, nombre de mesures ont été prises.

En ce qui concerne les mesures prises à l'échelle européenne et à l'échelle internationale et qui font l'objet des dispositifs Erika 1 et Erika 2, je dois reconnaître honnêtement - et je l'ai déjà dit devant vous - que cela peut

paraître trop long et trop lent, mais qu'il n'en demeure pas moins que les choses ont véritablement avancé.

Vos questions sont précises, monsieur le député, et elles appellent des réponses précises.

Sur le plan budgétaire, le nouvel accroissement des crédits consacrés à la sécurité maritime est notoire et se traduit par l'augmentation des moyens du plan POLMAR - par exemple, nos capacités en matière de barrages antipollution sont passés de 33 000 mètres avant le naufrage de l'*Erika* à 40 000 mètres aujourd'hui, avec l'objectif d'atteindre très rapidement 50 000 mètres -, par la poursuite de la modernisation de la signalisation, par le lancement de quatre nouvelles vedettes après les quatre qui ont été déployées l'année dernière en Méditerranée, par l'accroissement des effectifs avec la création en 2002 de trente-quatre postes d'inspecteurs - il faut du temps pour les former - afin que le pourcentage des navires contrôlés dans nos ports ne reste pas à 12 % mais atteigne les 25 % nécessaires.

Le ministre de la défense a fait déployer, depuis avril 2000, un nouveau remorqueur dans le Pas-de-Calais et a renforcé le dispositif qu'il met en oeuvre dans la Manche, tandis qu'un navire spécialisé contre la pollution est commandé et sera actif en 2002.

Vous avez rappelé les avancées qui ont eu lieu au niveau européen. Ainsi, le plafond du FIPOL a été relevé. De même, un projet de création d'un fonds complémentaire destiné à renforcer l'indemnisation et une réorganisation des règles du travail, en liaison avec le BIT, sont à l'ordre du jour.

Il reste encore beaucoup à faire, mais reconnaissez que, depuis 1997, il y a un changement réel dans la politique de la sécurité maritime par rapport à avant. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur quelques bancs du groupe socialiste.)*

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 3154

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 décembre 2001

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 12 décembre 2001