



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

- 3 JAN. 2008

direction générale de la Mer et des Transports

La Défense, le

le directeur Général de la Mer et des
Transports

à

Monsieur le directeur du bureau
d'enquêtes sur les accidents de transport
terrestre

Objet : Accident de navigation fluviale survenu à bord du bateau CAMARGUE le 28 mars 2006 sur le Rhône à la Voulte

Par courrier en date du 6 novembre 2007, vous m'avez transmis le rapport de l'enquête technique établi par le BEA-TT sur l'accident cité en objet.

Je vous prie de trouver ci-après les observations de la DGMT concernant les recommandations qui lui sont adressées, à savoir les recommandations R1, R3, R5, R6 et R7.

S'agissant de la **recommandation R 1**, le projet de rapport d'enquête préconise de reprendre certaines dispositions de la réglementation du Rhin, notamment pour la tenue d'un livre de bord officiel et d'un registre des heures de travail.

Il convient de préciser que le décret n° 83-1111 du 19 décembre 1983, déterminant les modalités d'application des dispositions du code du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure et au personnel navigant de la batellerie fluviale, en vigueur à l'époque de l'accident, prévoit un certain nombre d'obligations proches de celles imposées par la réglementation rhénane.

Ainsi l'article 8, 2° du décret prévoit l'obligation de faire figurer sur un registre spécial les temps de travail et de repos de l'équipage, ce registre devant être visé chaque mois par l'employeur ou son représentant et constamment tenu à jour par le chef de bord ainsi qu'à la disposition des agents de contrôle. Par ailleurs, l'article 8, 3° prévoit une obligation d'information préalable de l'inspecteur du travail en cas de recours à des heures supplémentaires, ces dernières devant être récapitulées sur le bulletin de paie ou une fiche annexée. Selon les informations recueillies lors de la transposition de la directive 2003/88CE relative à l'aménagement du temps de travail, l'usage d'un tel registre semblait généralisé.

Postérieurement à l'accident, le décret n°83-1111 a été modifié par le décret n° 2007-14 du 4 janvier 2007. Ce nouveau texte vise, dans le cadre de la transposition de la directive 2003/88/CE, à moderniser les dispositions applicables à la durée de travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure. Son article 3 II fixe notamment, pour le personnel navigant des entreprises de transport de passagers, la durée quotidienne maximale de travail effectif, la durée moyenne maximale hebdomadaire de travail ainsi que les temps de repos. Son article 8 2° précise que la durée du temps de travail est enregistrée, attestée et contrôlée au moyen d'un livret individuel de contrôle dont les feuillets doivent être remplis quotidiennement par les intéressés.

Le livret est signé à la fin de chaque semaine. Un récapitulatif hebdomadaire et mensuel des feuillets quotidiens du livret de contrôle est établi par l'employeur ou sous sa responsabilité par le personnel qu'il a désigné à cet effet. Par ailleurs, les obligations concernant les heures supplémentaires demeurent.

L'existence de telles dispositions en droit du travail me paraît répondre pour l'essentiel à la préconisation de mise en place d'un registre des heures de travail. Elle ne dispense pas de l'examen d'un possible rapprochement avec la réglementation rhénane, et notamment avec le chapitre 23 du règlement de visite des bateaux du Rhin, qui rend obligatoire la présence d'un livre de bord sur chaque bateau. J'engagerai cette réflexion, en liaison avec les professionnels du secteur, dans le cadre du programme Naiades, adopté au niveau communautaire en juin 2006, qui vise notamment à harmoniser les règles communautaires et rhénanes relatives à la formation, la conduite et l'exploitation des bateaux de commerce.

La **recommandation R3** porte sur la formation de l'équipage et la pertinence de mettre en place des examens de connaissances locales sur certains secteurs du Rhône.

La directive 96/50/CE (article 8.2) et le décret n°91-731 (article 11) prévoient la possibilité d'exiger des connaissances complémentaires propres à un secteur pour assurer la sécurité de la navigation. Une telle disposition nécessite cependant une consultation préalable de la Commission européenne.

Afin de répondre à cette recommandation, j'engagerai, au cours des prochaines semaines, l'examen de la possibilité d'introduire des connaissances de secteur sur le Rhône. Cette analyse sera conduite en étroite liaison avec le service navigation Rhône Saône et les représentants de la profession (CNBA, CAF).

Dans la **recommandation R5**, vous exprimez la nécessité de clarifier la situation des bateaux titulaires d'un certificat de visite des bateaux du Rhin circulant sur le réseau national. Par ailleurs, vous soulevez la question du suivi administratif et technique des bateaux titulaires d'un certificat de visite sur le Rhône, notamment en cas de non conformité de ces bateaux avec le titre de navigation dont ils sont bénéficiaires.

Le décret du 17 avril 1934 (article 1er, dernier alinéa) exclut de son champ d'application les bateaux fluviaux français titulaires d'un certificat de visite des bateaux du Rhin, sans reconnaître explicitement à ces bateaux le droit de naviguer sur les voies d'eau nationales. Cette situation sera définitivement clarifiée à compter du 1er janvier 2008, date d'entrée en vigueur du décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant en eaux intérieures. L'article 14 de ce décret prévoit en effet explicitement « qu'un bâtiment muni d'un titre de navigation délivré sur le fondement de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin peut naviguer sur les eaux intérieures nationales ».

Par ailleurs, en application du décret du 2 août 2007, l'arrêté du 28 août 2007 définit les six services instructeurs chargés notamment de l'instruction des titres de navigation, parmi lesquels figure le service navigation Rhône Saône. L'envisage d'étendre, au cours des prochains mois, le champ de compétence de ces services – ou du moins des plus importants- à l'instruction administrative et technique des certificats de visite rhénans.

Enfin, je souhaite préciser que le décret du 2 août 2007 prévoit également des dispositions en matière de police, lorsque qu'il est constaté que le bâtiment n'est pas conforme au titre dont il dispose. Cette non conformité peut conduire à une décision des autorités chargées de la police de la navigation d'interrompre la navigation du bâtiment en cas de danger manifeste.

La **recommandation R6** traite de la modification ou de la protection des capotages des articulations des piles du pont de La Voulte, pour les rendre non agressifs vis-à-vis d'éventuels convois dérivant.

La CNR a réalisé en 1960 les protections du pont en application d'une convention du 19 décembre 1959 la liant à la SNCF. Si l'entretien du pont ferroviaire relève désormais de RFF, en tant que propriétaire de la voirie portée, la protection des piles contre les accidents de la navigation relève du gestionnaire de la voie d'eau, en l'occurrence la CNR. Je demanderai donc à la CNR d'examiner la mise en œuvre de cette recommandation en liaison avec le service navigation Rhône Saône.

Enfin, la **recommandation R7** consiste à proposer que soit effectué un recensement des facteurs de risque présentés pour la navigation par les ponts et, que soit conduite une réflexion sur les moyens de supprimer ou réduire ces dangers.

La dangerosité spécifique des ouvrages du Rhône revêt un caractère local. Un recensement des facteurs de risque devra être examiné en premier lieu sur le Rhône. Je demanderai au service navigation Rhône Saône d'examiner les conditions de réalisation d'un tel recensement en liaison étroite avec la CNR. Le CETMEF pourra être associé, au besoin, à cette démarche.

Le directeur général de la mer et des transports

D. Bursaux

Daniel Bursaux