



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE, ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

direction générale de la Mer et des Transports

*direction des Transports maritimes,
routiers et fluviaux*

*sous-direction des Transports
maritimes et fluviaux*

TMF3

Nos réf. :

Vos réf. :

Affaire suivie par :

Mikaël Pizzo

Tél. : 01 40 81 17 34 – Fax : 01 81 16 90

Courriel : mikael.pizzo@equipement.gouv.fr

La Défense, le 16 AVR. 2008

**le directeur des transports maritimes
routiers et fluviaux**

à

Monsieur le directeur du bureau
d'enquête et d'accident des transports
terrestres

Objet : Accident de navigation fluviale survenu à bord du bateau à passagers "PROVENCE" sur le Rhône près de la commune de Gervans

Par courrier en date du 26 décembre 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, R4, R5 et R7.

La **recommandation R1** porte, d'une part, sur le renforcement de la qualification nécessaire à la conduite d'un bateau à passagers et, d'autre part, sur la formation de l'équipage et la pertinence de mettre en place des examens de connaissances locales sur certains secteurs du Rhône.

Sur le réseau national, la conduite d'un bateau à passagers nécessite la détention d'un certificat de capacité professionnelle dont les modalités d'obtention sont fixées par le décret n°91-731 du 23 juillet 1991 et l'arrêté du 19 décembre 2003 relatifs à l'équipage et à la conduite des bateaux de commerce, qui assurent la transposition de la directive 96/50/CE du 23 juillet 1996.

Sur le premier point : la modernisation des conditions d'obtention du certificat de capacité professionnelle, visant à mieux encadrer les années d'apprentissage en introduisant notamment différents grades évolutifs au sein de l'équipage, s'inscrit dans le cadre de la modification de la directive 96/50/CE. Cette modification permettrait une harmonisation des règles communautaires avec les règles applicables sur le Rhin, en application du chapitre 23 du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR).

Dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR), nous soutenons plusieurs initiatives actuellement en cours visant à sensibiliser la Commission européenne sur la nécessité d'une telle évolution de la directive 96/50/CE, qui s'inscrit dans la mise en oeuvre du programme Naïades adopté au niveau communautaire en juin 2006 et qui vise notamment à harmoniser et à renforcer les règles relatives à la formation, la conduite et l'exploitation des bateaux de commerce.

Sur le second point : la directive 96/50/CE (article 8.2) et le décret du 23 juillet 1991 (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 une consultation préalable de la Commission européenne.

La nécessité de mettre en place des connaissances de secteurs sur le Rhône a déjà fait l'objet d'une recommandation du BEA-TT dans le rapport d'accident n°2006-004 concernant le bateau à passagers CAMARGUE. Ainsi, j'ai demandé, par courrier en date du 18 février 2008 adressé au service navigation Rhône Saône, la mise en place d'un groupe de travail associant les professionnels, les services locaux de l'Etat et la DGMT dont le but est de définir les modalités de mise en place de connaissances spécifiques de secteurs. **Cette démarche et désormais engagée et les travaux de ce groupe de travail seront achevés avant le 1er septembre 2008, dans la perspective d'une consultation de la Commission européenne au 4ème trimestre 2008 et d'une mise en oeuvre au 1er janvier 2009.**

La **recommandation R3** suggère d'introduire un complément de réglementation concernant l'organisation du travail à bord, notamment l'obligation de tenir un livre de bord dans lequel serait notés le début et la fin des quarts, ainsi que tous les événements et toutes les conversations VHF. Il est également proposé d'afficher un rôle d'équipage formalisé précisant les fonctions de chacun des membres d'équipage.

Comme je vous l'ai indiqué dans ma réponse au rapport d'accident n°2006-004 précité, plusieurs dispositions du droit du travail, issues notamment du décret n°83-1111 modifié par le décret n° 2007-14 du 4 janvier 2007, paraissent répondre pour l'essentiel à la préconisation d'une meilleure connaissance et d'un meilleur contrôle des heures de travail et de repos. Toutefois, une évolution réglementaire en direction des dispositions rhénanes me paraît devoir être engagée (notamment avec le chapitre 23 du RVBR, qui rend obligatoire la présence d'un livre de bord sur chaque bateau et qui définit les règles applicables à la qualification et aux fonctions des différents membres d'équipage).

J'engagerai cette réflexion, au deuxième semestre 2008, en liaison avec les professionnels du secteur, dans le cadre de la mise en oeuvre du programme Naïades.

La **recommandation R4** concerne l'amélioration des instructions et de l'information des services au sujet du contrôle du cloisonnement des bateaux, particulièrement des bateaux à passagers. Elle recommande également une répartition claire des charges respectives entre les services navigation et l'expert.

Les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et notamment les bateaux transportant plus de 12 passagers vont prochainement faire l'objet de modifications importantes, du fait de la transposition prévue de la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure. En particulier, les prescriptions relatives à la coque décrites au point 3.03 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE¹, dont vous trouverez une copie ci-jointe, complétées par le point 15.02 pour les bateaux à passagers sont beaucoup plus précises et paraissent suffisamment explicites pour répondre à votre recommandation concernant l'étanchéité du cloisonnement exigée entre les différents compartiments. **Ces prescriptions techniques feront l'objet au deuxième semestre 2008 d'un arrêté d'application du décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieure transposition de la directive en 2008.**

Le second point soulevé est désormais réglé : le décret du 2 août 2007 définit en effet les rôles respectifs de l'expert et de la commission de visite. L'article 21 du décret précise que l'organisme de contrôle est désormais en charge de vérifier que le bateau respecte l'ensemble des prescriptions techniques qui lui sont applicables. Il est donc en particulier responsable de toutes les opérations de contrôle de l'étanchéité des cloisons. **L'arrêté du 21 décembre 2007 pris en application du décret précise les modalités d'intervention de ces organismes de contrôle.**

La **recommandation R5** concerne les dispositifs d'assèchement. Elle préconise l'obligation d'affichage de la commande des pompes et des vannes d'assèchement et d'un plan de localisation des équipements d'assèchements, l'installation à la timonerie d'un tableau de commande des pompes d'assèchement pour les bâtiments neufs, l'embarquement d'une motopompe mobile d'assèchement et l'implantation des armoires électriques à un niveau limitant les risques en cas de voie d'eau.

Concernant l'implantation des armoires électriques à un niveau permettant de limiter les risques en cas de voie d'eau, des prescriptions concernant les bateaux à passagers sont définies au point 15.10 de la directive 2006/87/CE précitée. Celles-ci exigent l'existence d'un générateur électrique de secours pour les installations de sécurité (point 15.10.4.h). Les câbles l'alimentant doivent pouvoir préserver l'alimentation en cas d'invasion par l'eau (point 15.10.6).

Ces prescriptions paraissent donc suffisantes pour limiter les risques d'arrêt des pompes d'assèchement en cas de voie d'eau. Il pourrait néanmoins être préférable de faire figurer les pompes d'assèchements parmi les équipements de sécurité au point 15.10.4.h. **Je soumettrai, avant la fin du premier semestre 2008, cette proposition de modification au groupe de travail commun de la Commission européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (Joint Working Group-JWG), chargé de proposer des évolutions des annexes de la directive 2006/87/CE.**

Les autres points de la recommandation R5 ne figurent pas dans la réglementation. **Je les soumettrai donc, avant la fin du premier semestre 2008, à la discussion du groupe de travail JWG en vue de leur ajout dans la réglementation européenne et rhénane.**

La **recommandation R7** propose d'améliorer le cadre réglementaire concernant l'usage de la VHF.

Les règles d'utilisation de la VHF, les procédures d'appels et de veille sont définies dans l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle le 6 avril 2000 et modifié le 16 novembre 2003 (Arrangement RAINWAT). Les dispositions de cet arrangement sont mises en oeuvre par l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) en accord avec le ministère chargé des transports. **A cet effet l'ANFR a, sur la base du décret n° 2002-1283 du 18 octobre 2002 et de l'arrêté du 18 mai 2005, mis au point un examen spécifique pour le certificat restreint de radiotéléphoniste du service mobile fluvial qui sera opérationnel à la fin du premier semestre 2008.** Cet examen, conforme au modèle préconisé par l'annexe 5 de l'Arrangement RAINWAT, prendra la forme d'un questionnaire à choix multiple adapté à la connaissance de navigation fluviale. Les candidats à l'examen pourront s'y préparer à partir du manuel de préparation, qui sera accessible gratuitement depuis le site www.anfr.fr, comme c'est déjà le cas s'agissant du CRR du service mobile maritime.

Au niveau local, les règles de veille et d'utilisation de la VHF sont communiquées aux usagers par voie d'avis à la batellerie en complément des affectations générales des voies mise en place par l'ANFR. Ces règles sont rappelées dans l'avis à la batellerie N°1, publié annuellement. **En complément, un avis à la batellerie du service navigation Rhône Saône en date du 28 mars 2008, pris pour application de l'article 1.22 du règlement général de police (RGP), a rappelé aux usagers de la voie d'eau que « certains incidents, qui auraient pu avoir des conséquences graves, notamment à l'occasion de croisements, impliquent de recommander fortement l'usage de la VHF à l'approche de tous les points délicats ou à visibilité réduite (ponts, courbes...) ».**

Par ailleurs, dans le cadre de la modernisation de la réglementation fluviale, les règles de police de la navigation sont en cours de révision. **Cette réforme, que je souhaite voir entrer en vigueur au début de l'année 2009, vise notamment une harmonisation de la réglementation nationale avec les recommandations du code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) adoptées par la plupart des états européens.** Elle permettra de généraliser les obligations relatives à l'utilisation de la VHF à l'ensemble des voies nationales. Le cas des rencontres de bateaux aux abords de passages étroits ou sans visibilité est également traité de manière plus précise dans le CEVNI (article 4.04) par rapport au RGP actuel, en rendant obligatoire l'envoi d'un message par VHF dans une telle situation.

Ces évolutions me paraissent de nature à améliorer à court terme les modalités d'utilisation de la VHF.

Le directeur des transports maritimes routiers et fluviaux



Jean-Paul OURLIAC