

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des services de transport

Sous-direction des ports
et du transport fluvial

Bureau du transport fluvial

Affaire suivie par :

Benjamin BOYER
benjamin.boyer@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 72 65 Fax : 01 40 81 72 90
Frédéric BECHARA
frederic.bechara@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 17 34 – Fax : 01 40 81 16 90

La Défense, le **12 JAN. 2011**

Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer

à

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

Objet : Recommandations R2 et R3 du BEA-TT suite à l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa survenu le 11 juillet 2007 sur le Rhône à Givors.

PJ : Plan de secours spécialisé « accident fluvial » du département du Rhône.

Les accidents de navires fluvio-maritimes ont fait l'objet d'une attention particulière de mes services et c'est pourquoi j'ai demandé le 30 mars 2009 qu'une mission conjointe CGEDD-IGAM soit diligentée sur la navigation des navires fluvio-maritimes en eaux intérieures, eu égard notamment à plusieurs accidents survenus dans le bassin Rhône-Saône.

Les conclusions de cette mission, dont je n'ai pas encore connaissance à ce jour, devraient apporter des éléments significatifs sur les dispositions à prendre pour limiter les accidents avec ces navires lorsqu'ils naviguent en amont de la limite de la navigation maritime.

Relativement à l'échouement du Natissa survenu le 11 juillet 2007, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les observations de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, suite aux recommandations visées en objet. Ces premiers éléments de réponse sont donnés dans l'attente des propositions de la mission conjointe CGEDD-IGAM.

La recommandation R2, formulée à l'attention de la DGITM, est la suivante :

« Analyser la situation des navires fluvio-maritimes par rapport aux exigences de manœuvrabilité applicables à la navigation intérieure et évaluer la pertinence d'un renforcement des exigences applicables aux navires fluvio-maritimes. »

Présent
pour
l'avenir

L'article 2 du décret du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants ou stationnant sur les eaux intérieures exclut du champ d'application dudit décret les navires de mer.

Les navires fluvio-maritimes sont autorisés à circuler temporairement en amont du premier obstacle à la navigation dans la mesure où ils disposent des certificats suivants : certificat de conformité à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), certificat de conformité à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et certificat de conformité à la convention internationale relative à la prévention de la pollution marine (attestation IOPP).

Ainsi, les exigences en termes de manœuvrabilité de ces navires fluvio-maritimes sont celles de la convention SOLAS. Ce texte a été transposé dans le droit français par la division 221 du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 relatif à la sécurité des navires (disponible sur le site intranet de la sécurité maritime : <http://intra.secumar.metier.i2/>).

Pour les bateaux de navigation intérieure, en revanche, les prescriptions techniques relatives à la manœuvrabilité sont définies par les chapitres 5 et 6 de l'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2008. Ces prescriptions concernent à la fois l'installation de gouverne et l'organisation d'essais de navigation.

Ainsi, les exigences de manœuvrabilité des navires fluvio-maritimes sont moins restrictives que celles des bateaux de navigation intérieure, en particulier du fait de l'absence d'essai de navigation en zone fluviale. La proposition formulée par le BEA-TT sur l'organisation d'une campagne d'essais apparaît pertinente et pourra être retenue à la suite des conclusions apportées par la mission conjointe CGEDD-IGAM si elle partage la même analyse.

En revanche, ces navires fluvio-maritimes étant exclus du champ d'application du décret du 2 août 2007, un renforcement de exigences qui leur sont applicables implique une réflexion conjointe entre les services du transport fluvial et de la sécurité maritime au sein de la DGITM. Ces éléments seront également portés lors des groupes de travail européens : CCNR et Union Européenne.

La recommandation R3, formulée à l'attention de la DGITM et du SNRS, est la suivante :

« Engager une réflexion sur les risques d'accident susceptibles de conduire à un arrêt de la navigation et mettre au point des plans d'action à mettre en œuvre en cas d'accident dans l'objectif de limiter la durée d'interruption de la navigation. »

Après avoir pris l'attache du SNRS, le bureau du transport fluvial est en mesure d'apporter les éléments de réponse suivants.

Les risques d'accident les plus courants, susceptibles de conduire à un arrêt de navigation de longue durée, sont :

- bateau ou navire en travers d'un pont (cas le plus fréquent) ou bloqué sous l'ouvrage ;
- accident grave dans une écluse.

D'autres cas peuvent être considérés, tel qu'une fuite de produit toxique lors d'une opération de dépotage.

Ce type d'accident provoque toujours la mise en place d'une cellule de crise préfectorale, constituée d'un collège d'experts, des forces de l'ordre, des SDIS et de l'exploitant.

Les accidents, même s'ils peuvent se ressembler ne demandent pas toujours la mise en œuvre des mêmes moyens et il est difficile de définir par avance des scénarios toujours adaptés.

Le seul moyen d'abrèger la durée de l'interruption passe par un dégagement rapide du bateau en cause. Dans le cas du Natissa, il avait fallu :

- procéder à la coupe d'arbres sur berge pour permettre l'accès des engins terrestres d'appui : le temps d'acheminement de ces engins par convois exceptionnels est à considérer ;
- faire venir sur place des pousseurs : les délais de route de ces bâtiments peuvent être de plusieurs heures, voire plusieurs jours, selon leur disponibilité et la complexité des formalités administratives liées aux réquisitions et aux assurances notamment.

De plus, des phénomènes naturels (crues, vent fort), peuvent ralentir significativement les opérations de dégagement.

La solution devrait être à rechercher dans les Plans Particuliers d'Intervention ou des Plans de Secours Spécialisés (PSS) « accidents fluviaux ». Les départements du Rhône et du Vaucluse ont établi de tels plans en lien avec le SNRS.

Ces PSS donnent lieu à des exercices dont l'objectif est de contribuer à déterminer les actions adéquates à mettre en œuvre en situation réelle.

A titre d'information, vous trouverez en pièce jointe le PSS « accident fluvial » du département du Rhône.

Les éléments liés aux observations données ci-dessus, qui interviennent en réponse à votre note du 27 septembre 2010 de transmission du rapport d'enquête, ont vocation à être intégrés dans une approche plus globale sur la sécurité des navires fluvio-maritimes qui fait l'objet de la mission conjointe CGEDD - IGAM.

Bureau
Daniel BURSAUX