



COMITÉ DES ARMATEURS FLUVIAUX

Le Président Délégué Général

Paris le 29 décembre 2007

Monsieur Jean Gérard KOENIG
Bureau d'Enquêtes sur les accidents
de Transport Terrestre
Ministère de l'Ecologie du Développement
et de l'Aménagement durables
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE

Monsieur le Directeur,

Vous nous avez transmis le 6 novembre dernier le rapport définitif établi par le BEATT sur l'accident du bateau de croisière « Camargue » survenu à la Voultre sur Rhône le 28 mars 2006.

Ce rapport qui a fait l'objet d'un premier avis de notre part sur le projet que vous nous en aviez transmis, appelle notre attention sur les recommandations R2 et R4 qui concernent particulièrement notre organisation professionnelle.

Ces mesures concernent respectivement la mise en place de mesures de bonnes pratiques consistant à organiser les procédures de passation de quart pour la navigation de nuit en particulier dans les passages dangereux et l'amélioration de la connaissance de la courantologie au pont de la Voultre.

Par rapport à cette première recommandation, je porte à votre connaissance que nous proposerons au prochain Conseil du CAF une recommandation professionnelle visant à garantir que les procédures de changement de quart prendront dorénavant en compte une mesure particulière aux points dangereux dont nous arrêterons la liste après proposition des entreprises.

Pour la recommandation R4 nous sommes tout disposés à utiliser les relevés courantographiques effectués par la CNR sous la direction du CETMEF après l'accident survenu au convoi poussé par Le Redoutable en 2004 au même endroit, pour les intégrer au simulateur de conduite et ainsi constituer un nouveau site d'apprentissage sous réserve de pouvoir trouver avec le SNRS un soutien financier dans le cadre du plan Rhône. Cette proposition fera l'objet d'une priorité dans le cadre du programme d'amélioration de la formation des pilotes du bassin Rhône Saône actuellement en cours d'élaboration par ce Service.

...

.../...

Plus largement, et toujours dans le cadre de ce programme je souhaite porter à votre connaissance le compte rendu de la réunion consacrée à la sécurité de la navigation sur le bassin dont notre organisation professionnelle a pris l'initiative sur insistance des entreprises concernées et lors de laquelle nous avons évoqué avec le Service de navigation et la CNR quelques pistes d'améliorations souhaitables concernant à la fois la signalisation, les dispositifs de guidage aux points dangereux et l'amélioration de la formation de pilotes.

Vous y relèverez à ce propos la proposition de notre organisation de délivrance d'une « attestation professionnelle » validant l'expérience du passage des pilotes à certains points dangereux que nous vous avons déjà proposée dans le premier avis évoqué au début de ce courrier et pour laquelle nous attendons l'accord du SNRS en charge de la police de la navigation sur le bassin.

Enfin, la parution du décret du 04 janvier 2007 relatif à la durée du travail dans les entreprises de navigation intérieure nous invite à établir avec l'administration un modèle de livret de contrôle et de journal de bord destinés à attester du temps de travail des équipages et qui devrait permettre une application facilitée de la recommandation R1 de votre rapport.

Vous souhaitant bonne réception des présentes propositions qui sauront vous agréer je l'espère, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.



Jean-François DALAISE

Compte rendu de la réunion Sécurité de la navigation

du 18 Octobre à Lyon

en présence de

Pour le Service de la navigation SNRS Mrs WOLF, COURTES, GROS et BLANCHON
Pour la CNR Mrs LEVASSEUR et PAREAU
Pour la CFT Mrs THEBAUD, MOROT BIZOT, Mr MAZEL pour CFT Gaz
Pour Croisieurope Mr DELPLACE
Pour le CAF Mr LE MOINE

La réunion a pour objectif la recherche conjointe des moyens d'améliorer la sécurité de la navigation sur le bassin Rhône Saône à la suite des récents accidents.

Les représentants des entreprises ont souhaité en effet faire valoir les mesures prises en interne pour atteindre cet objectif et ont ainsi sollicité la tenue d'une telle réunion. Ces mesures consistent à la fois à améliorer les capacités des conducteurs, à assurer des investissements de sécurité (radars, caméras, cartographie électronique) et à proposer des équipements de sécurisation de certains sites particuliers.

Un document distribué en début de séance présente une liste de ces sites. (les chiffres représentent la criticité « déclarée » relevée par une enquête diligentée par l'administration, cf. ci dessous)

| | |
|----------------------------|---|
| Pont Méditerranée (Givors) | (3) |
| Passerelle de Chasse/Rhône | (11) |
| Pont de Vienne | (8) |
| Pont de Tournon | (passerelle 4) |
| Ponts doubles | (11?) |
| Secteur de Montfaucon | (Pont rail cité pour des problèmes de courants traversiers ; le pont de l'autoroute A 9 et le pont de la RD 976 à Roquemaure cités pour des problèmes de lignes RTE interférant sur les radars) |
| Pont SNCF d'Avignon | (10) |
| Pont de Tarascon | (2) |
| Virages d'Arles | (Trinquetaille 6) |
| Seuil de terrain | (4) |

Liste à laquelle il convient de rajouter le pont de la Voulte. (8)

Ce document liste enfin des améliorations type tenant à l'éclairage des ponts, à l'état des réflecteurs radar, à la mise en place de défenses de protection des piles de pont, à des amers de repérages à terre, à des dispositifs de guidage sous les ponts que recommandent les professionnels.

Le cas des ponts doubles est signalé comme étant particulièrement délicat à cause de la conjonction des problèmes de vent, de courant et de faible tirant d'air qui oblige à baisser les timoneries en provoquant une période « d'aveuglement » momentané des pilotes. Ce site de l'avis général nécessite un aménagement particulier, les représentants des entreprises évoquant un balisage lumineux de guidage en sous poutre des ponts.

Monsieur GROS commente les résultats d'une étude administrative consacrée à la sécurité de la navigation sur le Rhône provenant d'une interrogation de pilotes ayant signalé les sites délicats.

La liste recoupe celle des sites relevés ci-dessus par les entreprises mais les classe par ordre de « criticité » déclarée (cf. chiffres entre parenthèses ci dessus), qui peut être interprétée comme un ordre de priorité souhaitable

Il évoque à partir de l'exemple des deux derniers accidents la question du niveau et de la vigilance des pilotes à son avis trop « novices » et qui veulent aller trop vite. Il lui semble délicat de s'orienter vers un système d'aides à la navigation mis en place après concertation « pour les seuls initiés » et évoque les deux groupes de travail mis en place par l'administration pour le règlement général de police et pour la signalisation et le balisage (mise aux normes CEVNI).

Il évoque également la situation des « pilotes » utilisés sur les navires fluvio maritimes pour la mise en conformité avec les règlements de police obligeant la présence à bord d'un conducteur titulaire d'un certificat de capacité fluvial. Il conviendrait d'en assurer la responsabilité juridique.

Monsieur WOLF propose de bien distinguer les équipements

- d'éclairage des ponts (illumination), de la responsabilité du maître d'ouvrage gestionnaire et qui ne peuvent être imposés au titre de la police de la navigation,
- de signalisation réglementaire de la responsabilité du gestionnaire de la voie
- d'aides à la navigation qui peuvent se concevoir pour certains ouvrages particuliers.

Les représentants du SNRS et de la CNR sont unanimes à faire valoir qu'il est difficile pour un gestionnaire de la voie d'assurer une maintenance et un fonctionnement 24h/24 et 7j/7 des équipements installés sur un ouvrage dont ils n'assurent pas la gestion. Ils font par ailleurs remarquer que l'aspect « aléatoire » d'un tel fonctionnement non garanti peut même être accidentogène.

Les représentants des entreprises font pourtant remarquer que par contraste les mesures prescrites par l'administration pour les équipements de sécurité des bateaux sont d'application immédiate et que ce qui est primordial c'est la nécessité d'assurer la sécurité lorsque la mise en place de dispositifs de sécurisation s'impose. Par ailleurs de tels systèmes lumineux existent régulièrement aux Pays Bas et sur le Rhin.

Messieurs LEVASSEUR et PAREAU commentent les investissements de la CNR mis en œuvre au titre de la sécurité de la navigation depuis 2003 et prennent les exemples du dispositif de saute vent aux Ponts doubles et de sécurité aux écluses de Bollène et Chateauneuf qui manifestent que la Compagnie continue d'investir sur le sujet.

Ils présentent également que certains ponts (dont le pont de la Voulte et les ponts doubles de Donzère) sont déjà équipés de feux de signalisation qui complètent la signalisation par panneaux.

Ils indiquent pour la question des ponts Doubles qu'il est nécessaire de lancer des études complémentaires pour mettre en œuvre les recommandations issues de l'étude du CSTB et qui consistent à installer un dispositif de 10 m de haut sur 100 m de long. Il est à craindre que les études techniques de dimensionnement et l'instruction des autorisations pour un tel ouvrage prennent toute l'année 2008 ce qui fait envisager sa construction sur le 2^{ème} plan à cinq ans (première estimation du coût environ 2 millions).

Ils réitèrent enfin leur demande d'organisation par le CAF d'une réunion de présentation du simulateur de navigation dans la traversée de Chasse.

Les représentants de l'administration ne sont pas hostiles à la mise en place d'un dispositif de guidage en sous poutre en peinture réfléchissante plus facile à mettre en œuvre qu'un dispositif lumineux difficile à entretenir.

Il est convenu à la demande du SNRS qu'une nouvelle liste lui sera transmise permettant de différencier les sites nécessitant des dispositifs d'assistance à l'approche de ceux à équiper de dispositifs de guidage comme évoqués ci-dessus.

Les représentants des entreprises évoquent à la demande de l'administration leur appréciation des dispositifs d'aides à la navigation utilisant les nouvelles technologies type carte électronique. Ils ne leur accordent qu'une confiance limitée en l'état actuel des techniques (problème de précision 1 à 3 m, de superposition des images radar, de manque de fiabilité des données cartographiques support) et considèrent qu'il ne peut s'agir en tout état de cause d'une aide à la navigation.

Les représentants CNR et SNRS font remarquer que la précision des nouveaux systèmes s'affine et que le bassin devrait être totalement équipée en carte ECDIS en 2009 (2008 pour le Rhône). Ils évoquent notamment les qualités des systèmes AIS.

Pour ce qui est de la formation des pilotes, le représentant du CAF fait valoir la proposition professionnelle consistant à reconnaître la spécificité du pilotage en certains points singuliers du Rhône et à instaurer une attestation professionnelle obligatoire manifestant que le passage de ces sites a été effectuée par le candidat en toutes circonstances (nuit, crue, brouillard, montant, avalant) sous assistance d'un tuteur expérimenté, avant qu'il ne puisse être autorisé à naviguer sans assistance à ces différents points. Un tel dispositif mis en œuvre par les professionnels après agrément de l'administration remplacerait avantagusement du point de vue de l'organisation professionnelle une patente « administrative ».

Cette proposition est issue de la recommandation du BEATT après l'accident du Camargue de « reprendre certaines dispositions de la réglementation en place sur le Rhin » (recommandation R3). Elle mérite d'être examinée par l'administration et pourrait être proposée en réunion d'armements. Elle nécessite néanmoins que la réglementation rhénane pour le pilotage et pour les patentes soit précisée. Le CAF et les services SNRS confronteront leur vérification respective.

(NDR : les articles 2.01 et 2.02 du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin constituent une réponse à ces interrogations par rapport aux pratiques rhénanes en vigueur et sont joints en annexe au présent compte rendu).

Enfin la question de la navigation des bateaux fluviaux dans les zones maritimes du port (accès à la darse 2 et traversée du golfe de Fos) est évoquée en fin de réunion en présence de Mr CALFAS.

Il annonce éprouver beaucoup de difficultés à rencontrer et à s'accorder avec le représentant local de la DRAM (affaires maritimes) et doit en référer au cabinet du ministre. Le CAF appuiera cette intervention directement auprès de Mr PAPINUTTI.

La sécurité de la navigation dans le canal de Fos à Port de Bouc est évoquée, victime de vandalisme et de jets de pierre dangereux depuis les « berges en falaise » du bord du canal avant le S de l'arrivée à Port de Bouc.

Monsieur CALFAS annonce le lancement des opérations du lien direct entre la darse et le canal du Rhône à Fos (opérationnel sous 2 à 3 ans), du terminal dédié fluvial équipé de 2 portiques conteneurs au terminal conteneurs (novembre 2008), des postes de stationnement dans le port (réalisation en 2008) et des possibilités de diminution des frais de passage par aménagements des shifts de manutention.

En conclusion de la réunion les participants se sont félicités des échanges qui leur paraissent mériter une suite opérationnelle adaptée.
