

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Service navigation Rhône-Saône

Direction

Référence : 10/REG 2010
Vos réf. : accident LA SAONE - VIKING BURGUNDY
Affaire suivie par : JJ GROS
Tél. 04 72 56 ****- Fax : 04 72 56 58 98
Objet : rapport d'enquête technique recommandations

Lyon, le 30 MARS 2010

Le directeur

au
Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transports terrestres
Monsieur Jean Gérard KOENIG
Directeur
Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex

Vous m'avez transmis le rapport clôturant l'enquête du BEA-TT sur la collision survenue le 23 mai 2008 à Avignon (84) entre les bateaux LA SAONE et VIKING BURGUNDY pour connaître les suites que le SNRS entend donner aux recommandations le concernant.

Concernant la recommandation R1 :

Les actions conjointes avec les services spécialisés sont difficiles à mettre en oeuvre particulièrement du fait qu'il ne s'agit pas de sanctionner une infraction, mais de s'assurer que le conducteur a une bonne connaissance des textes.

Ce contrôle des connaissances à posteriori de la délivrance d'un certificat de capacité n'est pas prévu par les textes en vigueur.

Proposition : nous demanderons aux brigades fluviales, en plus du contrôle de la situation administrative du bateau et de l'équipage de vérifier le respect de ces règles de navigation et de verbaliser au besoin.

Les moyens en personnel ne permettent pas d'aller au-delà des actes de police.

Concernant la recommandation R2 :

Si les brigades fluviales transmettent les copies des procédures établies, il n'en est pas toujours de même dès lors qu'il s'agit de brigades territoriales de gendarmerie ou de commissariat de police.

PJ :
Copie à :

Dans le cas de la collision entre LA SAONE et le VIKING BURGUNDY c'est le service des polices urbaines de la circonscription d'Avignon qui est intervenu et qui a dressé la procédure.

Ces services effectivement territorialement compétents, n'étant pas spécialisés on relevé à l'encontre du conducteur du bateau la Saône, une infraction relevant du code disciplinaire et pénal de la marine marchande relevant de la compétence du Tribunal maritime commercial.

L'accident s'est produit en zone fluvial tout en impliquant des bateaux et non des navires.

Le Tribunal s'est déclaré incompétent et a renvoyé le ministère public à mieux se pourvoir.

Ce dernier nous a transmis le dossier pour avis et ce n'est qu'à partir de là que nous avons pu prendre connaissance de la procédure. Nous lui avons indiqué par ailleurs l'infraction susceptible d'être relevée.

L'initiative visant à engager des procédures de sanctions administratives (retrait provisoire du certificat de capacité) doit être fondée et s'appuyer sur une procédure judiciaire faisant état d'une infraction pénale à la police de la navigation avérée.

Ce problème dépassant le contexte local, une intervention interministérielle au niveau central serait certainement très efficace.

Proposition : nous nous adressons aux unités spécialisées présentes sur le bassin Rhône-Saône pour que soit engagée une action de sensibilisation auprès des unités territoriales susceptibles d'être appelées à intervenir en cas d'accident de navigation.

Cela devrait permettre à ces dernières d'avoir l'appui d'experts pendant le déroulement des constatations.

Afin de permettre aux préfets d'engager des procédures de sanctions administratives, il est nécessaire que les procédures établies en cas d'accidents de navigation nous soient transmises dès lors que des infractions à police de la navigation ont été relevées.

Concernant la recommandation R4 :

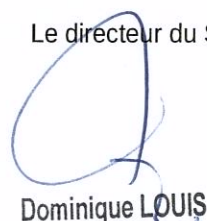
Une consultation a été lancée auprès des principaux armements du bassin Rhône-Saône. Le questionnaire adressé vise à établir une première liste des secteurs réputés délicats pour la navigation sur l'ensemble du secteur à grand gabarit et sur le canal du Rhône à Sète.

L'ensemble des réponses sera ensuite examiné avec les armements pour établir une liste exhaustive des secteurs à considérer et où l'annonce par VHF sera obligatoire.

Propositions : après consultation des armements du bassin Rhône-Saône et des représentants de la batellerie (chambre nationale de la batellerie artisanale - comité des armateurs fluviaux) mise en place d'une procédure d'annonce VHF obligatoire à l'approche de certains points (ponts - courbes - rétrécissements, notamment).

Une décision du directeur du Service navigation Rhône-Saône fixera les obligations et les recommandations en termes d'annonces VHF. Elle sera intégrée à titre permanent dans l'avis à la batellerie récapitulatif annuel n°1.

Le directeur du SNRS



Dominique LOUIS



Présent
pour
l'avenir