

Annexe 9 : Tableau de suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par le BEA-TT dans le champ des transports fluviaux

Fluvial : Recommandations émises en 2020

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Destinataire	État d'avancement des actions	Suivi
01/2020	Heurt du pont autoroutier à Givors (69) par le bateau à passagers BIJOU DU RHÔNE le 6 avril 2018	R1	Étudier et installer une signalisation de balisage du chenal, visible de jour et de nuit, en amont et en aval du pont autoroutier de Givors suivant le guide CEREMA « Signalisation pour la navigation intérieure ».	CNR	En collaboration avec VNF et avec l'appui des navigants dans le cadre notamment des sous-commissions sécurité du bassin Rhône-Saône, les études de faisabilité ont été réalisées pour améliorer la visibilité du balisage du chenal de jour comme de nuit. La concrétisation sera finalisée au premier semestre 2024.	Clôturé

Fluvial : Recommandations émises en 2021

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Destinataire	État d'avancement des actions	Suivi
12/2021	Naufrage du PAMPERO bateau de transport de matières dangereuses survenu sur le Rhône, lors de la rupture d'une porte de l'écluse de Sablons (Isère), le 18 février 2020	R1	Renforcer la qualité de la maintenance et le niveau de surveillance des portes d'écluse, en déclinant le plan de maintenance type à chaque ouvrage et en veillant à sa bonne mise en œuvre, en améliorant la prise en compte des suites à donner aux interventions et rapports de travaux, et de manière à mieux considérer les portes comme un ensemble fonctionnel, avec tous les équipements associés, le contrôle-commande et les éléments de protection des installations.	CNR	<p>Suite au Retour d'Expérience de l'accident de Sablons, le Référentiel Technique Maintenance a été mis à jour en octobre 2022.</p> <p>Concernant les éléments de protection, le Référentiel Technique RT EXP GENE 11 « Essais des barrières de sécurité et Matériels Stratégiques pour la Sûreté Hydraulique et de Navigation » a été mis à jour et intègre la surcharge mécanique et le Temps Trop Long d'Exécution, avec une mise en œuvre opérationnelle intervenue dès 2021.</p> <p>Le contrôle interne de la bonne mise en œuvre de la maintenance des écluses a été renforcé. Un groupe de travail portant sur la réalisation, le contrôle et les suites à donner aux opérations de maintenance courante, a été constitué et a rendu ses conclusions en mai 2023.</p> <p>Ainsi, le système de contrôle interne s'appuie sur 3 niveaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le niveau 1 de contrôle interne est de la responsabilité de l'entité réalisatrice. Il est porté par l'encadrement local ; - Le niveau 2 de contrôle consiste à vérifier des points clés. Il est porté par l'entité de coordination de la direction concernée ; - Le niveau 3 de contrôle consiste à réaliser des audits portés par la direction de l'audit / risques / contrôle interne. <p>Concernant les suites données aux interventions et rapports de maintenance spécialisée, il a été décidé que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La rédaction des demandes de travaux relevait du service en charge de la réalisation de l'opération de maintenance ce qui améliore l'expression du besoin ; - Le rapport complet est remis à l'exploitant qui conserve une vision globale de la maintenance courante et des demandes de travaux sur son périmètre. 	Clôturé
		R4	Mettre en place un système de capteurs permettant des mesures directes de la position de la porte aval de l'écluse de Sablons en fin de manœuvre. Étudier l'opportunité et installer le cas échéant un tel système sur les autres portes d'écluses à déplacement latéral.	CNR	<p>En novembre 2021, la porte aval de Sablons en exploitation a été instrumentée pour permettre les mesures directes de la position de la porte. Cette même instrumentation a été reproduite sur la nouvelle porte aval mise en place durant l'arrêt de navigation de mars 2022.</p> <p>Le retour d'expérience est concluant, l'instrumentation installée à Sablons va être dupliquée sur les portes latérales coulissantes des autres écluses et ceci à l'horizon 2027.</p>	Clôturé

Fluvial : Recommandations émises en 2021 - suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Destinataire	État d'avancement des actions	Suivi
01/2021	<p style="text-align: center;">Addendum du BEA-TT au rapport d'enquête technique conjoint BEAmer- BEA-TT sur le heurt de deux ponts par le navire fluvio-maritime ARAMIS survenu le 28 septembre 2019 sur le canal de dérivation du Rhône de Donzère-Mondragon (26)</p>	R2	<p>À partir du système d'information fluviale (SIF), mettre à disposition des navigants l'information en temps réel concernant les hauteurs libres sous les ponts, en commençant à plus court terme par les ponts pour lesquels la donnée est déjà disponible ou peut aisément l'être, puis en incluant l'ensemble des ponts limitants selon des critères à préciser par l'exploitant.</p> <p>Étudier, pour les ponts pour lesquels la hauteur libre peut être assez souvent proche du minimum de 6,30 m, la pose d'une signalisation par panneau C2 précisant que « la hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée ; limite signalée : 6,30 m » telle que le prévoit le guide de signalisation de la voie d'eau, dans sa version de 1993, pour les ponts constituant des points critiques de la section par rapport aux tirants d'air.</p>	CNR	<p>Les données de hauteurs libres en temps réel dont dispose la CNR seront mises à disposition de manière prioritaire. Cela est effectif depuis juillet 2022 pour ce qui concerne les ponts RN7 et SNCF du canal d'amenée de Donzère-Mondragon où s'est produit l'accident du navire Aramis.</p> <p>Pour les ponts dont la donnée de hauteur libre en temps réel n'est pas disponible, cela nécessite de mettre en place des stations de mesure (il s'agit d'une amélioration qui sera inscrite dans les actions de « sécurisation de la voie fluviale » du Plan Rhône). L'étude de faisabilité correspondante a été réalisée, les études détaillées vont débiter courant 2024.</p> <p>Concernant la pose de panneaux de signalisation C2 pour les ponts dégageant fréquemment une hauteur libre proche des 6.30 m du gabarit de la voie navigable du Bas-Rhône, ayant considéré qu'une limite de hauteur libre est fréquemment dégagée lorsque atteinte 100 jours / an, un premier état des lieux a permis d'identifier une dizaine de ponts pour lesquelles la hauteur libre est comprise entre 6.30 m et 7 m plus de 100 jours / an.</p> <p>A fin avril 2024, 87 % des ponts identifiés ont été équipés de panneaux C2. Pour les ponts restants, les études sont en cours.</p>	En cours

Fluvial : Recommandations émises en 2022

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Destinataire	État d'avancement des actions	Suivi
12/2022	Heurt de deux ponts par le navire ANDRE MICHEL1 le 2 octobre 2021 sur le canal de dérivation du Rhône à Donzère (26)	R1	Porter dans le cadre européen la démarche visant à ce que les dispositions applicables aux navires qui circulent sur le Rhin (art 25.01 ES-TRIN) soient étendues, pour les plus pertinentes, aux navires opérant dans les eaux intérieures et, par ailleurs, soient complétées de manière à inclure certaines des règles spécifiques aux timoneries réglables en hauteur qui s'appliquent aux bateaux.	DGITM	L'analyse a été effectuée en vue de travailler à l'intégration d'une telle disposition dans le code des transports. Il va également être proposé que la France porte une demande de modification du chapitre relatif aux navires de mer au programme de travail du comité européen d'élaboration des standards en navigation pour le programme 2024-2028.	En cours
		R2	Étudier les possibilités d'amélioration de la sécurité de la navigation sur le secteur des deux ponts de Donzère, lors de conditions de visibilité dégradées, au moyen de la signalisation et du balisage (alignement de feux ou autre dispositif pour baliser la direction du chenal, espars surmontés de réflecteurs radar et de feux lumineux, éclairage du pont, matériaux réfléchissants).	CNR	CNR étudiera à échéance fin 2024, les améliorations pouvant être apportées en matière de signalisation et de balisage, en concertation avec les usagers de la voie d'eau, dans le cadre des sous-commissions sécurité pilotées par VNF.	En cours
		R3	Réaliser, en lien avec Voies navigables de France et la direction départementales des territoires du département du Rhône (tous deux chargés d'un appui aux préfets en matière de police de la navigation), une étude de trajectographie, afin de s'assurer que l'inversion du sens de navigation au niveau du secteur des deux ponts de Donzère, demeure pertinente au regard du courant et du vent important sur ce tronçon.	CNR	L'historique du schéma actuel de navigation a pu être reconstitué (recherche des éléments de contexte y ayant conduit). Des simulations dans différentes conditions de navigation avec le simulateur Promofluvia doivent être planifiées. Les conclusions permettront d'évaluer la pertinence de conserver le changement de côté de navigation. Elles devraient également permettre de définir si des améliorations du balisage / de la signalisation peuvent être apportées.	En cours