



Compagnie Nationale du Rhône
L'ENERGIE A L'ETAT PUR

BEATT
Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE CEDEX

A l'attention de M. Jean Gérard Koenig

Lyon, le

Notre Référence : DPFI-PF 11-08/4 PEP/AG
Affaire suivie par : P.E. PAREAU
Tél. : 04.72.00.69.65
Fax : 04.72.00.67.75
e-mail : p.pareau@cnr.tm.fr

Objet : Navigation – Accidents – Incidents
Rapport d'enquête du BEATT concernant l'accident du « NATISSA » des
17 et 18 novembre 2008 à MORNAS

Monsieur le Directeur,

Par votre lettre du 24 mars dernier, vous nous transmettez le rapport d'enquête définitif relatif à l'accident du « NATISSA », les 17 et 18 novembre 2008 à Mornas. Comme vous le demandez dans votre courrier, nous vous faisons part, ci-dessous, des mesures que CNR propose de mettre en œuvre pour répondre aux recommandations formulées par le BEATT.

Votre rapport propose 5 recommandations en vue de limiter le risque de survenue d'accident de ce type, 2 de ces recommandations concernent la CNR.

La première est la **Recommandation R4 (Compagnie Nationale du Rhône, Voies navigables de France)** :

« Prévoir dans la mise en place d'un système de carte électronique sur le Rhône (ECDIS), un moyen d'alerter les conducteurs des bateaux disposant d'un équipement adapté, dans le cas où, à l'approche d'un pont leur timonerie ne serait pas correctement abaissée. »

Sur le Rhône la CNR fournit à titre gracieux aux éditeurs de cartes électroniques qui le demandent les plans du chenal de navigation au format informatique qui comprennent toutes les données en plan de tracé du chenal de navigation, comprenant la position des ponts, des balises, les panneaux de signalisation. Les cartes électroniques sont ensuite éditées par la société et mises à disposition des navigants qui disposent des équipements embarqués nécessaires.

Ces sociétés proposent aux navigants des systèmes informatiques plus ou moins sophistiqués qui permettent la visualisation des cartes ECDIS, la superposition d'images radar, le positionnement GPS, la visualisation des informations de l'AIS. Dans certains pays du Nord de l'Europe, ces systèmes permettent également la collecte d'informations et la mise à disposition, d'avis à la batellerie, de cotes de niveau.

Le développement des équipements, des logiciels, le choix des fonctionnalités relèvent de ces entreprises. Le gestionnaire du réseau, CNR sur le Rhône, fournit des informations géométriques qui servent de base à l'établissement des cartes. Sur d'autres secteurs, il arrive que l'éditeur de cartes procède lui-même aux levés nécessaires. Dans tous les cas, la responsabilité de la carte appartient à l'éditeur.

Le développement d'une fonctionnalité permettant d'avertir le bateau de l'approche d'un obstacle, d'un pont, d'une zone particulière devrait être mise en œuvre par les éditeurs de logiciels.

Le couplage d'un tel système avec la détection de la position de la cabine serait ensuite une opération spécifique impliquant le propriétaire du bateau et le fournisseur du système d'aide à la navigation.

Un gestionnaire de voie navigable, comme la CNR sur le Rhône, ne peut donc en aucun cas garantir le fonctionnement d'un système avertissant le navigant de la proximité d'un pont, dans la mesure où il ne maîtrise ni les informations concernant la position de la cabine, ni les équipements et les logiciels embarqués.

La CNR s'est engagée, dans le cadre de sa politique de Missions d'Intérêt Général, à poursuivre les actions d'amélioration de la sécurité. Elle se prépare à installer sur le Rhône les équipements nécessaires au déploiement d'un système AIS. Cette opération se fera dans le cadre du projet national AIS piloté par VNF au niveau central.

La seconde recommandation est la **Recommandation R5 (SNRS-CNR)** :

« Faire figurer dans les cahiers de permanence destinés aux personnes d'astreinte susceptibles d'intervenir en cas d'évènement de navigation (accident, panne,...) imposant un arrêt d'urgence dans un site non sécurisé, l'instruction de s'informer sur les dispositions prises pour l'amarrage du bateau, de manière à ce que les mesures appropriées soient prises le cas échéant. »

Comme l'indique le rapport dans le paragraphe 5.2.1, la responsabilité de l'amarrage du bateau incombe au capitaine (ou au conducteur ?) et ni le service chargé de la police de la navigation, ni le gestionnaire de l'infrastructure n'ont les moyens de vérifier la qualité de l'amarrage. On peut ajouter que suivant le lieu de l'échouage, le bateau n'est pas forcément accessible et qu'il est arrivé que l'équipage soit difficilement joignable ou ne prévienne pas l'éclusier ou l'opérateur du Centre de gestion de la Navigation en charge de l'écluse la plus proche bien que le RGP le demande.

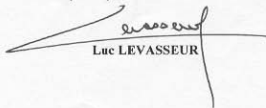
Actuellement, dans ce type de situation, l'agent CNR ayant connaissance de l'incident avertit immédiatement les services de secours et le service chargé de la police de la navigation, les personnels d'astreinte CNR sont envoyés sur place et appuient le dispositif en apportant leur connaissance des lieux et du fonctionnement de l'aménagement.

Suite à cette recommandation, et compte tenu des risques de sur-accident, la CNR complétera ses instructions et demandera à ses agents, s'ils arrivent les premiers sur les lieux, d'interroger le conducteur du bateau sur les mesures prises pour assurer son amarrage.

Mais il faut noter que les agents de la CNR n'ont pas les compétences techniques pour juger de l'adéquation des systèmes mis en œuvre et ne pourront que délivrer un message de vigilance, car rappelons que, seuls, l'équipage ou les services de secours pourront prendre la responsabilité de modifier l'amarrage.

Nous restons à votre disposition et vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de nos sentiments distingués.

Cie NATIONALE DU RHONE
DIRECTION DU PATRIMOINE FLUVIAL ET INDUSTRIEL
Le Chef du Département Patrimoine Fluvial



Luc LEVASSEUR