

La Défense, le 24 AVR. 2006

Le directeur Général de la Mer et des Transports
à
Monsieur le Directeur du bureau d'enquêtes
sur les accidents de transport terrestre

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



direction générale
de la Mer
et des Transports

direction
des Transports
maritimes, routiers
et fluviaux
sous-direction
des Transports
maritimes
et fluviaux

TMF3

objet : Accident de navigation fluviale survenu le 18 janvier 2004 à La Voulte sur le Rhône
affaire suivie par : Véronique CHABROUX
tél. 01 40 81 22 36 fax : 01 40 81 16 90
courriel : veronique.chabroux@equipement.gouv.fr
nom du document : U_V.Chabroux\Divers\BEA - accident La Voulte

Par courrier du 29 décembre 2005, vous m'avez transmis le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident cité en objet.

Je vous prie de trouver ci-après les observations de la DGMT aux recommandations R 1 et R 2 contenues dans ce rapport.

Dans la recommandation R 1, vous suggérez que la politique de prévention des risques liés aux transports de matières dangereuses soit développée.

La réglementation relative au transport des matières dangereuses est à ce jour très complète. Depuis 1998 (arrêté du 12 mars 1998), le règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin, dit règlement ADNR, s'applique sur toutes les voies de navigation intérieure françaises. L'ADNR a été restructuré en 2003 et il est constamment actualisé.

Pour améliorer la prévention des risques, des nouveautés importantes y ont été récemment introduites.

Au titre de la formation, une obligation de formation des personnes intervenant dans le transport des marchandises dangereuses a été introduite en 2003 (chapitre 1.3 de l'ADNR). Depuis juillet 2005, ces formations doivent aussi traiter des dispositions spécifiques relatives à la sûreté.

En 2003 aussi, un chapitre relatif au conseiller à la sécurité (chap. 1.8.3) a été intégré. Le conseiller est la personne habilitée, au sein de l'entreprise, à proposer au chef d'entreprise des mesures techniques visant à améliorer la sécurité dans les opérations couvrant le transport des marchandises dangereuses (rapport annuel au chef d'entreprise). Il doit élaborer, si nécessaire, le rapport d'accident et mettre en place des mesures de prévention appropriées pour en éviter la répétition.

Enfin, un chapitre 8.2 relatif à la formation des experts à bord des bateaux ADNR a été inséré. La formation de ces experts et les conditions d'examen se sont renforcées ces dernières années, particulièrement depuis 2003. Le groupe de travail de la CCNR auquel participe activement la mission du transport des matières dangereuses (MMD) réfléchit, avec les professionnels du

secteur, à l'extension du nombre d'experts à bord des bateaux transportant des matières dangereuses.

En France, l'ensemble des dispositifs de formation des personnes décrit est maintenant opérationnel et il a été contrôlé.

Au plan des exigences relatives aux matériels et aux règles de construction :

Le règlement ADNR précise, dans son chapitre 9, la nécessité de règles de construction extrêmement strictes ; par exemple, les nouveaux bateaux citernes (double coque) doivent être construits sous la surveillance d'une société de classification reconnue par la CCNR. A cet égard, le futur règlement européen ADN, appelé à se substituer dans les prochaines années à l'ADNR, introduira une disposition innovante qui vise à faire agréer les sociétés de classification par un comité d'experts internationaux, après présentation et examen détaillé d'un dossier présenté par les intéressés. Cela devrait contribuer à une diffusion homogène des bonnes pratiques professionnelles dans ce domaine essentiel de la classification des bateaux de navigation intérieure et de leur construction dans les règles de l'art.

Il faut noter aussi que l'impact de nouvelles réglementations relatives à la protection des hommes et de l'environnement (matières GHS, CMR et FS) va aussi faire migrer certaines marchandises dangereuses transportées actuellement dans des bateaux simple coque vers de nouvelles configurations de bateaux double coque aux dispositions constructives mieux adaptées.

Au plan de l'interface entre le bateau et les installations à terre :

Au sein de la CCNR a été mis en place, en 2004, un groupe de travail spécifique (GIBT) dont l'objectif est l'amélioration concrète de la sécurité lors des opérations de chargement / déchargement de matières dangereuses. D'après les éléments rassemblés par la CCNR, ces opérations sont à l'origine des accidents / incidents les plus nombreux en Europe et en France.

Un guide des bonnes pratiques devrait être élaboré, qui sera réalisé en très étroite collaboration avec les professionnels concernés (chargeurs / transporteurs). Il doit déboucher sur des règles claires pour chacun au plan de la sécurité des chargements et déchargements.

Ainsi, la politique de prévention des risques liés aux transports de matières dangereuses, déjà bien développée, continue à être améliorée.

La **recommandation R 1** propose également un réexamen des conditions de navigation, pour les convois transportant des matières dangereuses sur le Rhône en période de difficultés particulières pour la navigation, et, le cas échéant, une restriction ou une interdiction de ces transports dans de tels cas.

Le service navigation Rhône – Saône, dans la réponse qu'il vous a adressée, fait valoir qu'une étude conduite en 2004 pour redéfinir la notion des « plus hautes eaux navigables » n'a pas permis de définir des seuils pertinents de danger pour la navigation.

Cette réponse m'amène à proposer d'étudier, en liaison avec le CETMEF et avec VNF, la possibilité de mener une étude nationale sur les conditions de navigation des bateaux transportant des matières dangereuses.

La **recommandation R 2** demande à la DGMT de rappeler aux services de la navigation l'importance des missions de police de la navigation, notamment vis-à-vis des bateaux qui assurent des transports de matières dangereuses et de veiller à ce que ces services puissent l'assurer avec des moyens suffisants.

La DGMT est consciente de l'importance des missions de police de la navigation et des missions de suivi des bateaux. Plusieurs rapports, notamment le rapport du CGPC Pierron / Hamon d'août 2000, ont mis en évidence la nécessité de procéder à une réforme d'ensemble des missions liées à la sécurité de la navigation.

Tirant les conséquences de ces rapports, une réforme des missions de l'Etat en matière de sécurité de la navigation a été engagée par la DGMT. Elle devrait aboutir fin 2007 pour ce qui concerne l'évolution des commissions de surveillance.

Dans le cadre de cette réforme, une réflexion portant sur une réforme des missions de l'Etat en matière de police de la navigation est également amorcée. Cette réforme viserait à permettre une meilleure prise en compte de la sécurité de la navigation tant au niveau de l'administration centrale que déconcentrée, afin d'aboutir à une plus grande sécurité de la voie d'eau pour l'usager.

Dans cette réflexion, trois orientations ont été retenues :

- l'adaptation de la réglementation fluviale en matière de police administrative et pénale,
- la définition d'une politique de contrôle au niveau national, en liaison avec les autres ministères concernés,
- la mise en place d'une meilleure organisation des services déconcentrés pour l'exercice de ces missions, notamment par la création ou le renforcement de pôles dont l'activité exclusive sera consacrée à l'exercice des missions de police.

D'ores et déjà, l'échange d'expérience entre services déconcentrés a été favorisé par la mise en place et l'animation d'un réseau par l'administration centrale. La définition et la diffusion d'une doctrine de l'administration sont également développées.

La formation des agents chargés de réaliser des contrôles a été favorisée par une formation de formateurs à la police de la navigation qui s'est déroulée en 2004. Une documentation commune est actuellement élaborée à l'intention de ces formateurs.

Une formation s'adressant directement aux agents chargés des contrôles des bateaux transportant des matières dangereuses a aussi été élaborée, mise en place et animée par MMD et le SN de Strasbourg en 2005. Il est envisagé de compléter la prochaine session de formation par l'introduction des dispositions relatives à la circulation, au stationnement et à la signalisation des bateaux transportant ces matières dangereuses, mais aussi par celles relatives à la sûreté.

Enfin, les moyens matériels n'ont pas été oubliés. En 2005, le service navigation Rhône-Saône a acquis, sur les crédits DGMT, un bateau spécialement destiné aux missions de police, dans le cadre de la mise en place opérationnelle d'une brigade de police fluviale spécialisée dans l'agglomération de Lyon.

L'amélioration de l'exercice des missions de police de la navigation est donc dès à présent une préoccupation de la DGMT. Je souhaite qu'elle se poursuive dans le cadre de la réforme évoquée précédemment.

Le directeur général de la mer et des transports
 Pour le directeur général
 de la mer et des transports
 Le Directeur des Transports Maritimes
 Routiers et Fluviaux


 Pierre-Alain ROCHE