



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 de la Seine

Paris, le 20 AOUT 2009

Direction

Le Chef du Service Navigation
de la Seine par intérim

à

Monsieur le directeur du Bureau d'enquêtes
sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)
Tour Pascal B
92055 – La Défense cedex

Affaire suivie par : Francis MICHON
francis.michon@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 44 06 18 96 – Fax : 01 44 06 18 89

2009/148

Objet : Enquête technique sur la perte de conteneurs par l'automoteur Arc-en-Ciel survenue sur la Seine le 22 avril 2007

Par courrier du 21 avril 2009, vous m'avez transmis votre rapport définitif sur l'accident de l'automoteur Arc-en-Ciel du 22 avril 2007 et vous m'avez demandé de vous faire connaître les suites que le Service Navigation de la Seine (SNS) entendait donner à la recommandation n°2 (qui ne concerne pas seulement le SNS mais aussi la DGITM).

En voici le texte :

« Sensibiliser les services chargés de la police de la navigation sur les contrôles à effectuer pour garantir que les vérifications de la stabilité des bateaux chargés de conteneurs, compte-tenu de la cargaison réelle, sont effectives et faire apparaître sur les permis de navigation des bateaux les obligations opérationnelles particulières non explicitées dans les règlements de police. »

Sur la première partie du texte, je rappelle, qu'aux termes de la réglementation actuellement en vigueur ne peuvent être contrôlés sur ce point en zone 4 que les bateaux titulaires d'un certificat de visite du Rhin. Je prévois toutefois de sensibiliser les agents chargés du contrôle de police de la navigation et ceux des brigades fluviales dès que le nouveau règlement général de police (RGP) sera publié, afin que leur soient présentés systématiquement, à l'occasion de contrôles, les documents sur la stabilité. Les transporteurs devront s'assurer au préalable que ces documents sont « compréhensibles », au sens de votre rapport précité, notamment par le conducteur, et devront en outre être en mesure de fournir le cas échéant les résultats de la stabilité avant chaque départ. En zone 2, le règlement particulier de la Seine qui s'applique sera suppléé par l'arrêté ministériel relatif au classement par zones des eaux intérieures dès sa publication, laquelle devrait intervenir prochainement.

Sur la deuxième partie, s'agissant des inscriptions à faire apparaître dans les titres de navigation (certificat communautaire ou certificat communauté communautaire supplémentaire), l'administration de l'état membre est tenue au respect des modèles adoptés au niveau communautaire.

Présent
pour
l'avenir

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-17h30
Tél. : 33 (0) 01 40 58 29 99 – fax : 33 (0) 01 45 78 108457
2, rue de Grenelle
75732 Paris cedex 15

Toute modification, si elle n'est pas unilatérale, est possible, mais elle doit au préalable être examinée par le comité de navigation intérieure et adoptée au travers de la procédure de comitologie.

L'efficacité de ce dispositif n'a de sens que si le problème du chargement est aussi réglementé au niveau du chargement au port sous la responsabilité des opérateurs de la rupture de charge et du conducteur du bateau.

Il convient de noter que, dans l'état actuel de l'arsenal réglementaire, l'article 1.24 du règlement général de police de la navigation intérieure stipule que le RGP s'applique « aux plans d'eaux faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des règlements particuliers pris pour son application et nécessités par les circonstances locales et la nature des opérations de chargement et de déchargement ».

L'accident évoqué trouve son origine dans une défaillance au niveau du chargement d'un bateau avalant d'un port fluvial de la circonscription du port autonome de Paris. Les risques évoqués sont moindres dans le montant depuis les ports maritimes.

Le port autonome de Paris ne dispose pas de règlement de cette nature.

Même si le port autonome de Paris (de même que VNF) ne dispose(nt) pas de pouvoir de police de la navigation, rien ne s'oppose à ce que ceux-ci sollicitent du SNS en charge de cette police des projets d'arrêtés préfectoraux (ou du ministre en charge des ports fluviaux), prescrivant un ou des règlements particuliers relatifs aux obligations à imposer aux entreprises publiques et privées opérant sur les terre-pleins portuaires publics ou privés ainsi qu'aux conducteurs des bateaux.

Ces arrêtés devraient prescrire des procédures formalisées notamment sur les liasses documentaires de chargements à signer par ces opérateurs aux différents stades de leurs interventions et adressées (fax , messagerie,..), avant de faire route, à l'autorité portuaire (et à l'autorité de police), en s'inspirant des pratiques des ports fluviaux européens, en s'adossant sur les obligations actuelles des l'article 1.06 et 1.07 du règlement général de police, notamment l'obligation stipulant que « *le chargement ne doit pas mettre en danger la stabilité du bâtiment* » dont peut découler celle d'un plan préalable de chargement (dans l'attente d'une nouvelle réglementation appropriée pour les ports intérieurs).

Gaston THOMAS-BOURGNEUF

Le Chef du Service Navigation

Paris de la Seine
[Signature]

Copie à : DGITM/DST/PTF3

