

APRES

ASSOCIATION DES PILOTES RHONE ET SAONE.

Les Angles, le 01 juin 2011

Ministère de l'écologie, du développement durable,
des transports et du logement.
Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre.
Monsieur le directeur, Jean-Gérard KOENIG
Tour Voltaire -92055 La Défense cedex

Objet : Rapport d'enquête technique sur le heurt d'un pont par le bateau fluvio-maritime Natissa survenu les 18 et 19 novembre 2008 sur le Rhône à Mornas (84).

Monsieur,

Conformément à votre demande, je vous prie de trouver ci-dessous les observations des différents membres de l'Association des Pilotes Rhône et Saône concernant le rapport d'enquête technique du BEA-TT sur le heurt d'un pont par le navire fluvio-maritime NATISSA survenu les 18 et 19 novembre 2008 sur le Rhône à Mornas (84). En tant que président de l'APRES, j'ai été consulté deux fois par des personnes du BEA-TT au sujet de cette enquête et j'ai tenté de répondre le plus précisément possible aux questions posées. Le rapport d'enquête que vous me faites parvenir est un constat complet sur un événement précis. Notre association APRES est citée dans ce rapport dans la recommandation R1, nous y répondons **mais** j'aimerais apporter quelques informations générales complémentaires concernant la spécificité actuelle de l'activité de pilote des navires fluvio-maritimes sur le bassin du Rhône et de la Saône. Il est souhaitable de les prendre en compte pour que l'on puisse avoir un regard différent si l'on désire également dans le futur réduire le risque d'événements fâcheux pour tous.

Concernant la recommandation R1 : « **Veiller à ce que les pilotes qui remplissent les fonctions de conducteur à bord des navires fluvio-maritimes lors de leur navigation en eaux intérieures disposent de périodes de repos suffisantes.** » Comment se décident les dispositions de période de repos suffisante pour les personnes remplissant la fonction de pilote fluvial de navire fluvio-maritime ? Il faut savoir que sur le Rhône et la Saône, le service de pilotage proposé peut s'effectuer en personne simple ou double et les tranches horaires de navigation et de repos se révèlent évidemment différentes. La décision du nombre de personnes appartient à l'armateur dans tous les cas et est transmise à l'agent maritime qui s'occupera de mandater et contacter le nombre de pilotes prévus pour l'embarquement, avant le départ du navire. Cette décision correspond évidemment au besoin de l'armateur dans une optique économique, selon l'urgence du transport effectué. En pilotage simple, la personne effectue parfois plus de 15 heures par jour (exemple courant : départ le matin vers 5 ou 6 heures et arrêt pour la nuit vers 22 ou 23 heures). En pilotage double, les personnes se relayent pour les temps de navigation et de repos généralement toutes les 6 heures (soit un total de 12 heures par jour). Il est évident que cela constitue une grande différence de mode fonctionnement de travail et que la préférence de la majorité des pilotes va pour le pilotage doublé qui leur assure un plus grand repos, un moindre stress et conséquemment une meilleure sécurité pour le navire **mais** un surcoût de facturation de personnel pour l'armateur.

.../...

Les personnes – membres de l'APRES ou non - qui exercent l'activité de « pilote de navire fluviomaritime » ne sont pas considérées en tant que telles puisque ce statut professionnel n'existe pas. A ce jour, aucun code APE ne correspond à cette activité lors de l'enregistrement vers l'INSEE mais un simple code répondant à la désignation de **conseiller technique** (712C) vague et flou. Le Règlement Général de Police de la Navigation Intérieure ne détermine pas le pilote fluvial de façon singulière mais en tant que « conducteur », selon les termes de l'article 1.02 et donc « responsable » en cas d'accident. Ce terme générique de « conducteur » ne correspond pas à la réalité car, même étant « aux commandes » auprès du commandant et de son équipage - outre une faute prouvée, une erreur d'appréciation ou un comportement inapproprié - un conseiller technique peut-il être tenu à bord de ces navires pour responsable des défaillances techniques, des carences d'entretien et de maintenance, du mauvais comportement d'un équipage puisque sa fonction n'est pas de gérer ou de décider ? Plus précisément un conseiller technique peut-il « voler » les responsabilités hiérarchiques du commandant mises en place à bord et choisies par l'armateur ? Selon les lois maritimes internationales, un Commandant est dans tous les cas responsable de la conduite et de la gestion de son navire. Dans ces textes, l'armateur garde sa responsabilité civile envers les tiers pour son propre navire et pour les conséquences nautiques dues aux actions du commandant et de l'équipage qu'il emploie mais aussi pour les intervenants à bord. Les compagnies d'assurance des navires rejoignent ces textes puisqu'ils assurent les navires et couvrent les services d'un pilote maritime en zone portuaire ou réglementée y compris en cas d'accident ou incident impliquant ce pilote. Le fait de franchir la frontière du secteur fluvial exonère donc un commandant de toutes responsabilités si l'on suit les articles du RGPNI ? Cela n'est pas spécifié ou détaillé dans un article mais l'autorité fluviale applique le texte de cette façon et chaque événement dans le secteur fluvial pose toujours les mêmes problèmes et mêmes questions de responsabilité, impliquant systématiquement le « pilote fluvial » ou conducteur.

Nous avons créé le 2 avril 2006, notre association APRES regroupant des pilotes de navires fluviomaritimes sur le bassin Rhône-Saône. Les motivations de cette association sont d'ordre représentatif quant à la spécificité de notre activité et son évolution au regard de son existence actuelle. Dans une démarche qui demande plus de sécurité à bord de ces navires, il s'agit pour nous de le faire par courrier ou lors de réunion de travail avec l'aide ou la collaboration de l'autorité fluviale et de l'état. Les membres de l'APRES souhaitent que pour cette activité de pilote fluvial ou pour le mode de transport par navire fluviomaritime en général, les lois, codes ou règlements soient revus, adaptés et votés en conformité, à l'égal et en coordination avec ce qui existe dans l'Union Européenne pour plusieurs raisons (simple exemple : les temps de conduite et il y est fait référence dans la recommandation R2 du rapport cité plus haut). Depuis la création de l'APRES, nous avons rédigé plusieurs courriers vers des personnes de Voies navigables de France ou du ministère des transports afin de les sensibiliser sur ce problème de refonte ou adaptation des règlements, lois ou codes. Il s'est produit quelques accidents entre temps impliquant des navires fluviomaritimes mais rien n'a évolué concernant le statut ou les droits du pilote fluvial. Les armateurs théoriquement responsable de leurs matériels et des équipages se satisfont évidemment de voir des « conducteurs » impliqués et parfois condamnés à leur place parce que la justice applique un texte non adapté.

Lors des contrôles à bord effectués par l'autorité fluviale ou la gendarmerie, nous constatons et déplorons le fait que seul le « conducteur », donc le pilote est contrôlé et pas le navire. Outre le contrôle maritime existant, nous proposons qu'un second contrôle fluvial soit adapté sur ce type d'unité parce que le comportement de celles-ci, les paramètres de navigation fluviaux (courants parfois violents, tirants d'eau ou tirants d'air réduits...) diffèrent d'un comportement en espace maritime. Les personnes du Bureau VERITAS (mais il en est de même pour d'autres services de contrôle et classifications européennes tels que le RINA italien, la LLOYD anglaise...) savent que les référentiels et paramètres de contrôle maritimes et fluviaux répondent à des exigences différentes. Nous, pilotes fluviaux, avons régulièrement des problèmes avec des navires équipés de système de barre trop lente, de commandes moteur (motorisation principale) trop lente également, de VHF non adaptées en émission ou réception ainsi que d'autres appareils de navigation ou la défaillance ne nous est pas systématiquement signalée par l'équipage et son commandant avant le départ. Cela laisse place à l'improvisation pour une navigation aléatoire et dangereuse et pas seulement en cas de condition météorologique ou hydrologique difficile.

On peut ajouter dans les relations à bord un facteur important qui concerne la barrière de la langue. Cela peut s'avérer déterminant pour un mouillage à l'aide d'une ancre urgent ou une impossibilité de manœuvre lorsque quelques secondes paraissent longues en fonction du besoin d'assistance immédiat qu'exige la situation. Les pilotes ne peuvent rien contre cet état de fait, sinon refuser un travail car l'armateur par l'intermédiaire d'un agent maritime, trouvera sur le marché un remplaçant. Cependant, il ne s'agit pas pour les membres de l'APRES de déclarer que tous les armateurs ne sont pas corrects et que tous les navires sur lesquels nous embarquons ne sont pas conformes. Mais le devoir de vigilance ne doit pas se focaliser sur une seule personne (le pilote).

Certes, beaucoup de sujets sont à réfléchir en cas de création du statut de « pilote fluvial » mais il nous paraît inquiétant qu'aujourd'hui n'importe quel détenteur du « certificat de capacité de conduite de bateau de commerce » peut être mandaté pour piloter un navire fluviomaritime alors que les gabarits divergent de ceux des unités fluviales et qu'un minimum de connaissance est nécessaire pour prétendre se désigner « pilote de navire fluviomaritime ». Les spécificités « locales » du secteur Rhône et Saône doivent aussi être prises en compte. La « barrière » de la langue également pour compléter une formation ne serait-ce que pour être compris et entendu par les personnes à bord en cas d'urgence.

Il est évident que ce n'est pas au BEA-TT de résoudre ces problèmes. Mais je compte sur vos services pour informer simplement les décideurs de l'autorité fluviale de l'état actuel de la situation. Nous sommes à leur disposition pour proposer des améliorations, une meilleure sécurité qu'exige ce type d'unité. C'est la raison pour laquelle je me suis permis d'ajouter quelques paragraphes supplémentaires conjointement aux observations concernant la recommandation R1 de votre rapport.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le président de l'APRES.
Lionel VANDEVILLE



A.P.R.E.S : ASSOCIATION DES PILOTES RHONE ET SAONE.
Enregistrée sous le numéro W263000030 à la Préfecture du Gard
Président : Lionel VANDEVILLE, 17 Rue Racine, 30133 Les Angles
Email : lionel.vandeville@sfr.fr ou lionelv@sfr.fr
Tél/fax : 04 90 25 82 01 – Mobile : 06 20 78 43 06