



CHRONIQUE LIBRE

Dans son édition de décembre 2015, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (« **CGEDD** ») publie un rapport de mission consacré à la délivrance des titres de navigation des bateaux de la navigation intérieure et aux prescriptions techniques concernant la stabilité après avarie des bateaux à passagers, mission commandée auprès des agents de la fonction publique en charge de la sécurité des transports fluviaux.

Or ce rapport public, élaboré à la demande de Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports de la mer et de la pêche, discrédite en partie le patient travail d'organisation qu'a entrepris depuis bientôt 16 années la Chambre des Experts Fluviaux (« **C.E.F** »), qui regroupe la majeure partie des organismes de contrôle au sens de l'article D 4221-17.2 du Code des transports (anciennement experts agréés Ministère de la mer), alors même que les auteurs du rapport, rédigé en décembre 2015 sous la référence n°009993-01¹, ont fait le choix dans leurs travaux de ne pas consulter les professionnels du secteur fluvial, pourtant bien plus impliqués et engagés à veiller sur la capacité des bateaux à naviguer que le contenu de ces travaux ne s'attache à dénoncer.

Aussi, loin de toute intention polémique, et sans dénier la qualité du travail accompli à la demande du Ministère de tutelle, la Chambre des Experts Fluviaux entend apporter des éléments de réflexion de nature à participer à la nécessaire évolution des textes et règlements qui encadrent ce domaine, étant précisé que la sécurité des bateaux et, par ricochet, des personnes transportées, représente le souci majeur des organismes de contrôle, qui opèrent trop souvent « en eaux troubles » dans l'imbroglio législatif et réglementaire.

-0-

Monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports de la mer et de la pêche avait motivé sa lettre de mission auprès du CGEDD, par la prise de connaissance des conclusions de l'enquête diligentée par le Bureau Enquête Accident sur les accidents du Transport Terrestre (« **BEA-TT** ») et le Bureau Enquête Accident sur les accidents MER (« **BEA-mer** ») relative à l'abordage survenu le 22 septembre 2012 au Bec d'Ambés.^(Rapport téléchargeable²)

L'abordage, objet de l'enquête technique du BEA-TT et du BEA-mer, dans lequel on peut se réjouir qu'aucune victime n'ait été à déplorer, mettait en scène le **CÔTES DE BRETAGNE**, l'abordeur, et **LA SORELLINA**, bateau à passagers abordé, **qui aurait coulé en moins de 40 secondes**.



2016 02 25 - Mission
relative à la délivranc

² <http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/ambes-r185.html>

Ledit rapport relatait ainsi les circonstances de l'abordage :

«

- Le 21 septembre 2012 au soir, après avoir débarqué ses passagers à Blaye en Gironde, **LA SORELLINA** fait route vers Bordeaux. Ce même soir, le navire **CÔTES DE BRETAGNE** appareille du port maritime de Bordeaux en direction de la mer. Le 22 septembre, vers 0h10, les deux bâtiments se heurtent à faible vitesse à proximité du Bec d'Ambés. Suite à cet abordage, **LA SORELLINA** coule en moins de 40 secondes.
- Aucune victime n'est à déplorer. Le conducteur et le matelot de la péniche impliquée ont sauté à l'eau et ont été récupérés par l'équipage du **CÔTES DE BRETAGNE**. Cet accident aurait cependant pu avoir des conséquences dramatiques dans des circonstances à peine différentes, notamment si des passagers s'étaient trouvés dans la salle de réception de **LA SORELLINA** au moment de la collision. Cette péniche de 39 mètres, était en effet autorisée à embarquer jusqu'à 150 passagers.
- La cause directe de l'abordage est la manœuvre effectuée par la péniche considérée qui, en entrant dans le chenal de navigation de la Garonne, est restée sur le bord gauche de ce chenal dans le sens de sa route, du côté des bouées rouges, au lieu d'en rejoindre le bord droit ou de se mettre immédiatement à l'abri entre les bouées rouges et le rivage.
- Le naufrage de cette péniche, qui s'en est suivi, est la conséquence de l'envahissement par de l'eau de trois de ses compartiments consécutifs, dont sa salle de réception, qui auraient dû être chacun étanches. »

Selon le BEA-TT et le BEA-mer, 4 facteurs auraient concouru au naufrage de **LA SORELLINA** :

«

- 1) L'inobservation de l'obligation faite, dans le règlement particulier de police de la navigation applicable dans l'estuaire de la Gironde à tous les bateaux fluviaux, quelle que soit leur taille, de ne pas gêner les navires de mer, qui a conduit le conducteur de **LA SORELLINA** à préférer, pour pouvoir au besoin naviguer entre les bouées et le rivage, rester sur le bord gauche du chenal de la navigation de la Garonne plutôt que d'en rejoindre et d'en suivre le côté droit.
- 2) L'absence de toute tentative des responsables de quart des deux bâtiments de connaître leurs intentions respectives, soit en communiquant entre eux, soit en prenant l'attache de la capitainerie du GPMB.
- 3) L'absence à bord de **LA SORELLINA** d'un système d'identification automatique (AIS) qui aurait notamment permis à la capitainerie de détecter la situation rapprochée qui se créait entre les deux bâtiments.
- 4) La surestimation flagrante de la flottabilité après avarie de **LA SORELLINA**, qui avait été évaluée sans tenir compte de ce que les portes aménagées dans les cloisons étanches séparant sa salle de réception des locaux lui étant contigus seraient en permanence ouvertes en exploitation commerciale. »

Cette analyse conduisait le BEA-mer et le BEA-TT à émettre 3 recommandations :

«

- a) L'homogénéisation des règles de route respectivement applicables aux navires de mer et aux péniches dans l'estuaire de la Gironde.
- b) L'obligation pour les bateaux fluviaux les plus sensibles naviguant dans cet estuaire de disposer d'un système d'identification automatique.
- c) La prise en compte effective dans l'évaluation de la flottabilité après avarie des bateaux fluviaux à passagers, de leurs conditions réelles d'exploitation, notamment en matière de gestion des ouvertures aménagées dans les cloisons étanches. »

Le BEA-mer et le BEA-TT attiraient par ailleurs l'attention des équipages des navires et des bateaux sur l'importance de ne pas précipiter le retrait d'un bâtiment victime d'une brèche créée lors d'un abordage, afin de laisser, dans la mesure du possible, le temps à l'équipage et aux éventuels passagers du navire ou du bateau percuté de prendre les dispositions nécessaires à l'organisation de leur évacuation.

Le BEA-TT invitait aussi la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, à étudier les conditions d'un renforcement pérenne des compétences techniques des services en charge du contrôle de la sécurité des bateaux.

C'est dans ce contexte que la mission à l'origine du rapport critiqué a été commandée, et l'on ne peut dès lors que regretter le parti pris de la CGEDD de ne pas avoir élargi cette enquête aux acteurs professionnels du fleuve dont, mais pas que, le Comité des Armateurs Fluviaux, la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, le Bureau Veritas, les organismes de contrôle, ..., et de ne l'avoir circonscrite qu'aux seuls services instructeurs.

-0-

Les signataires du rapport de mission n°009993-01 indiquent dans leur introduction avoir conclu, après un premier examen, en recommandant trois mesures spécifiquement destinées à éviter la réédition d'un accident de type Sorellina (Cf. pages 49/55 du rapport) :

«

1. « - Faire procéder à un examen de l'ensemble des certificats de navigation des bateaux anciennement transport de marchandises, transformés en bateaux à passagers, et des documents qui ont conduit à leur établissement, pour détecter ceux pour lesquels l'avis de l'organisme de contrôle souffre d'un défaut manifeste d'appréciation et rapporter dans les meilleurs délais les autorisations induit délivrées »
2. « - Par avis à la batellerie, rendre obligatoire la mise en place de panneau d'information sur toute cloison étanche munie au moins d'une porte indiquant que la (ou les) porte(s) doi(ven)t être impérativement fermé(es) dès que le bateau à passagers largue ses amarres »
3. « - Rendre obligatoire l'équipement de tout bateau fluvial à passagers d'un système d'identification automatique (AIS), dès lors qu'il navigue en zone maritime d'un estuaire placée sous le contrôle d'une capitainerie de port maritime équipée de ce système ».

S'il est manifeste que ces mesures sont de nature à accroître la sécurité de la navigation fluviale des bateaux à passagers, il est tout aussi manifeste qu'elles ne sont pas suffisantes pour y parvenir totalement.

-0-

Il en est ainsi de l'évènement survenu le 21 septembre 2012 au Bec d'Ambès, entre **LA SORELLINA**, bateau à passagers de 39m, et le **CÔTES DE BRETAGNE**, drague aspiratrice de 75m, dont les circonstances et les causes ont été analysées par le BEA-TT et le BEA-mer qui concluent dans leur rapport p.37 (n° ISRN : EQ-BEAT—14-6—FR) « En conclusion, dès sa transformation en 2009, **LA SORELLINA** présentait, pour ses passagers et son équipage, un danger manifeste évident que ni les deux expertises distinctes [...] n'avaient mis en lumière, ni l'instruction des demandes de titre de navigation par les services de l'État n'avait permis de déceler ».

Or, cette conclusion apparaît pour le moins réductrice en ce qu'elle occulte des éléments factuels majeurs. Car dans les faits :

- **LA SORELLINA** a été homologuée en 2009 sur la base de l'arrêté du 2 septembre 1970³ au vu de la déclaration de mise en chantier et le début des travaux intervenus avant le 20 mars 2009, date d'application de l'arrêté de 2008.
- **LA SORELLINA** a été homologuée pour 75 passagers en navigation en zone 3 sur la base des conditions de stabilité prévues à l'arrêté 1970 et l'expert agréé Ministère des transports a vérifié sa stabilité pour une exploitation à quai avec 150 passagers à son bord.

L'arrêté du 2 septembre 1970 prévoit dans son Article 9 al.3, traitant de la flottabilité et stabilité en cas d'avarie des bateaux destinés à transporter plus de 12 passagers, que « la flottabilité en cas d'avarie peut être réalisée :

- soit par des compartiments étanches en nombre suffisant ;
- soit par des matériaux légers n'absorbant pas l'eau de type cellulaire à cellules fermées ;
- soit par la combinaison des deux procédés. »

Et qu'en « cas d'utilisation partielle ou totale de la technique du compartimentage, les conditions de stabilité et de flottabilité définies au présent article devront être remplies avec un compartiment quelconque envahi ».

C'est cette méthode, par ailleurs communément utilisée et acceptée par les commissions de surveillance, qui a été utilisée pour **LA SORELLINA**, avec son plus grand compartiment envahi (*selon l'hypothèse de chancres perforants des bordailles ou par envahissement de la coque par prise eau de mer, etc.*), ce qui, à chaque fois, aurait permis la fermeture des portes restées ouvertes avant l'envahissement ; méthode qui n'a, en aucun cas, envisagé que **LA SORELLINA** soit éventrée comme ce fut le cas au Bec d'Ambès.

L'arrêté ministériel du 02.09.1970, considéré comme une réglementation draconienne, trouve son origine dans le naufrage du navire de croisière la Fraidieu survenu le 18.08.1969 sur le lac Léman, qui fit 24 victimes.

Car s'il est certes aisé d'identifier a posteriori les mesures qu'il aurait fallu prendre à l'époque, où aucun intervenant dans le processus d'homologation n'a été conscient des risques particuliers inhérents à l'embarquement d'un public dans la cale d'une péniche transformée en bateau à passagers, d'autant que la notion de « danger manifeste » n'était régie par aucun texte ou règlement, il faut reconnaître, encore aujourd'hui et malgré l'évolution des textes et règlements, que la mise en conformité des bateaux transformés pour recevoir du public reste problématique notamment sur le plan de la stabilité, avec pas moins de 6 textes auxquels se référer selon le type de bateau concerné :

- 1) Directive du Parlement européen et du conseil du 12 décembre 2006 (2006/87/CE)
« Etablissement des prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure abrogeant la directive 82/174/CEE du conseil »
Chapitre 15 : stabilité à l'état intact et après avarie (NRT 2045)
- 2) Arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.
Annexe 2 : mesures transitoires
Chapitre 15-03 : stabilité à l'état intact et après avarie (NRT 2045)
- 3) Annexe à l'arrêté du 4 novembre 2009 parue au JO le 10 novembre 2009
Aucune instruction de service se rapportant à la stabilité à l'état intact et après avarie.
- 4) Circulaire du 3 août 2010 relative aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures (texte non paru au JO)
A l'annexe I, « danger manifeste. Dispositions pour lesquelles une règle technique minimale est nécessaire pour bénéficier d'une dérogation. » Cette annexe ne traite pas des bateaux à passagers.
Seule l'annexe III traitant des bateaux de service, font référence aux bateaux assimilés à un bateau à passagers : « pour les bateaux de plus de 12 passagers, auxquels on délivre un certificat de bateau jusqu'au 30 décembre 2013, ce sont les prescriptions techniques de l'arrêté du 2 septembre 1970 qui continuent à s'appliquer. »
- 5) Arrêté du 22 octobre 2013 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.
Modification de l'annexe II de l'arrêté du 30 décembre 2008 : repère G « les rubriques relatives à l'article 15-03 stabilité en cas d'avarie » : (NRT 2045)
- 6) Arrêté du 30 décembre 2008 (édition 2014)
Annexe I : instructions de service 6 bis
15-03 Stabilité : NRT sous réserve du respect des articles 7 et 9 de l'arrêté du 2 septembre 1970 : d'aucune modification du nombre maximal de passagers admissibles à bord, d'aucun ajout de superstructure – d'une preuve de stabilité après avarie.

Mais que s'est-il passé au Bec d'Ambès ?

Contrairement à ce qui est dit dans le rapport du BEA-TT et BEA-mer de mai 2014 (n° ISRN : EQ-BEAT—14-6—FR), et repris dans le rapport CGEDD de décembre 2015 (n°009993-01), **LA SORELLINA n'a pas coulé en 40 secondes mais en 30 minutes.**

Pour s'en convaincre, il convient de se reporter au rapport de mer du Commandant Pascal RITAU, capitaine du remorqueur portuaire RM **MEDOC**, qui en fait état :

« A 00 h 10 le 22 septembre je capte sur le canal 12 un appel au port du sablier **CÔTES DE BRETAGNE** qui signale être entrée en collision avec une embarcation. Il est en fait entré en collision avec la péniche de promenade **LA SORELLINA** dont le patron signale sa situation sur la VHF. Le sablier demande des moyens d'assistance pour **LA SORELLINA** qui sombre et pour lui-même pendant l'évaluation des dégâts causés à son sablier par la collision. J'offre aussitôt au port et au capitaine du sablier mes services qui les acceptent, me trouvant à 2.6 nautiques de la position du **CÔTES DE BRETAGNE** tout en démarrant mes moteurs et en appareillant, l'équipage de l'**APPOLO** ayant été très réactif pour nous larguer notre amarre.

« A 00 h 15, alors que je fais route vers le lieu de l'accident en préparant mon canot de secours, le capitaine du sablier annonce qu'il a récupéré deux personnes avec le sien. Il se fait ensuite confirmer par les rescapés qu'il n'y avait pas d'autres personnes à bord de **LA SORELLINA**.

« Il m'est toutefois demandé de continuer ma route vers le lieu de l'accident pour tenter de donner une position de l'épave de **LA SORELLINA** et assister le sablier pendant qu'il évalue ses dommages.

« A 00 h 20 arrivé sur zone, **LA SORELLINA** n'a pas encore sombré, son arrière est visible à la surface et son moteur est toujours en marche, entraînant son hélice, son feu de poupe fonctionne encore. Je m'approche le plus près possible afin de donner une position au port.

« A 00 h 40, **LA SORELLINA** a sombré... »

Quelles étaient alors les conditions de navigation ?

Le temps était clair et le vent faible. La marée était étale avec niveau d'eau à 4.5 m au-dessus du zéro des cartes ce qui permettait à **LA SORELLINA** de sortir du chenal en toute sécurité au vu de son tirant d'eau de $\pm 1,20$ m.

De quels éléments factuels dispose-t-on ?

Le **CÔTES DE BRETAGNE** et **LA SORELLINA** ont respectivement informé la Capitainerie de leur départ. Les deux bateaux savaient donc qu'ils allaient se croiser sur le canal de la Garonne.

À 2.2M, le **CÔTES DE BRETAGNE** détecte **LA SORELLINA** sur son radar. Il est à supposer que **LA SORELLINA** avait les mêmes informations mais son capitaine a indiqué qu'il avait des difficultés à apprécier les distances sur son radar (on sait aussi que le pilote ne possédait pas l'attestation Radar ni de certificat restreint de radiotélégraphiste).

À 0.5M de distance, contact visuel entre les deux bateaux, suivi du choc. **LA SORELLINA** a viré sur bâbord vers les bouées rouges et de ce fait s'est fait éperonnée par le **CÔTES DE BRETAGNE** qui l'a éventrée sur la hauteur de sa muraille et une largeur de brèche supérieure à 1m.

Le matelot de **LA SORELLINA** est immédiatement descendu dans la grande salle pour fermer les portes étanches qui étaient restées ouvertes.

Sur l'équipage

L'équipage de **LA SORELLINA** était composé d'un capitaine et d'un matelot avec une amplitude horaire de travail, au moment de l'abordage, de 5 h de navigation et de 10 h 30 de veille soit un total de **15 h 30** d'amplitude totale.

-0-

Sur le fond, l'événement survenu au Bec d'Ambès peut être rapproché de celui survenu sur la Tamise à Londres le 20/08/1989, lorsque le **MARCHIONESS**, un yacht de plaisance, avait coulé en 30 secondes environ, près du pont Cannon Street Railway après avoir été percuté par la drague **BOWBELLE**. 131 personnes se trouvaient alors à bord du **MARCHIONESS** et 51 d'entre elles, qui se tenaient pour la plupart à l'intérieur du yacht, perdirent la vie lors de ce naufrage.

Entre ces deux événements, qui présentent en effet des similitudes :

- le naufrage est consécutif à un abordage avec un navire,
- le naufrage s'est produit dans une zone où se côtoient un trafic maritime et un trafic fluvial,
- le naufrage s'est produit de nuit,
- tout comme le **MARCHIONESS**, **LA SORELLINA** pouvait embarquer plus d'une centaine de passagers,

près de 23 ans se sont écoulés sans que le retour d'expérience de l'événement de 1989, qui illustre les discordances entre la théorie et la pratique, ait pu bénéficier à **LA SORELLINA**.

Pourtant, le retour d'expérience participe à l'amélioration de la sécurité maritime et fluviale en tirant les leçons des événements survenus et, dans ce sens, les recommandations émises par le BEA-TT et le BEA-mer dans leur rapport de mai 2014 pourraient être amplifiées de deux autres recommandations :

- former les pilotes aux Règles du RIPAM et de la Convention conclue à Genève le 15 mars 1960 relatives à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigations intérieure,
- étendre la formation des pilotes à l'analyse d'un dossier de stabilité, à la protection contre l'incendie, à l'envahissement et aux aides à la navigation comme le radar et la VHF.

Alors, qu'en est-il aujourd'hui du retour d'expérience de l'événement du Bec d'Ambès, hormis des exigences réglementaires encore plus contraignantes, mais dont certaines n'apportent aucune sécurité additionnelle à bord des bateaux.

Ainsi, aujourd'hui un bateau à passagers qui présenterait une différence de **2%** de pesée hydrostatique, alors que cette différence est parfaitement recevable parce que résultant d'essais grandeurs, contraindrait l'armateur à procéder à une nouvelle expérience de stabilité selon les critères de l'arrêté du 30 décembre 2008, bien que le nombre de passagers admissibles à bord n'ait pas varié.

Or la crainte, légitime, qu'un événement semblable à celui du Bec d'Ambès ne survienne à nouveau, ne doit pas justifier à elle seule l'amplification et la complexification des dispositions réglementaires, quand on sait par ailleurs que la fermeture des portes étanches de **LA SORELLINA** n'aurait assurément pas suffi à résister à l'impact de l'abordage ni au naufrage qui s'en est suivi (la poutre du bateau n'aurait pas résisté à la brèche).

Comment en revanche prévenir le facteur humain intervenant dans un abordage, qu'il soit fluvial ou maritime, et quels sont les moyens à envisager pour en déjouer l'expression dommageable ?

Ainsi, quels enseignements les pouvoirs publics ont-ils tiré des trop nombreux abordages survenus ces dernières années sur la Seine à Paris⁴ dont la plupart ont pour origine une défaillance humaine, en dehors des propositions de modifications du RPP, restées à l'état de propositions ?

Pour autant le risque existe en permanence. Il suffit pour s'en convaincre d'observer la navigation Pont de Sully aux heures de pointe des bateaux à passagers, à 12h00, 20h00 ou encore 22h00.

Partant de ce constat, et des événements connus, comme ceux de Londres en 1989 et de la Garonne en 2012, ne pourrait-on pas envisager des simulations grandeur afin d'obtenir des retours d'expériences propices à de bons questionnements et, par là, aboutir à des propositions législatives et réglementaires ad'hoc. Expériences qui présenteraient le double avantage d'aborder la logistique de mise en œuvre des secours (prise de commandement, coordination, moyens matériels et médicaux ...).

De même, comme à Rouen, Bordeaux, Lyon ou Marseille, la surveillance du fleuve à Paris devrait pouvoir être confiée à une Capitainerie « de veille permanente » de manière à accroître la sécurité de la navigation et de ses usagers. Il est par exemple anormal qu'un bateau ADNR/ADN traverse la capitale au milieu des bateaux à passagers sans que les autorités n'en soient avisées au préalable.

-0-

⁴ TGI Paris : M.P. contre X - Ordonnance du 3/04/1989 - N° Parquet P89 088 2002/8

TGI Fontainebleau : Information suivie contre Y.C. - Ordonnance du 10/12/1990 - N° Instruction 43/90

TGI Paris : M.P. contre R.D. et tous autres - Ordonnance du 23/06/1995 - N° Parquet P95 114 0027/5

TGI Paris : Juge d'Instruction N.A. - N° Instruction 286/08/97 du 3/10/2008 - N° Parquet P08 260 3021/9

Au terme de ces observations, issues des réflexions entamées par la Chambre des Experts Fluviaux à la lecture des rapports du BEA-TT/BEA-mer en mai 2014 et de la CGEDD en décembre 2015 concernant l'événement survenu le 22/09/2012 au Bec d'Ambès, une évidence s'impose à l'encontre des instances, législative et réglementaire, pour le domaine fluvial et maritime : clarifier les textes et rendre leur application opérationnelle sur le terrain.

C'est le vœu de la Chambre des Experts Fluviaux qui constate que, depuis sa création en 2000, et alors que les règlements se sont multipliés et complexifiés, elle ne dispose pas d'interlocuteurs dédiés aux difficultés d'interprétation des textes, de surcroît dans un contexte où l'application des procédures d'homologation s'effectue parfois en terrain hostile.

Car les commissions de surveillance, opposées pour certaines à l'intervention des organismes de contrôle dans le cadre des procédures d'homologation obligatoires, pourraient influencer l'armateur dans le choix de l'organisme de contrôle sans tenir compte de son appartenance à une organisation professionnelle, dédiée à la vérification de conformité des bâtiments fluviaux aux textes réglementaires applicables.

Et alors même que la Chambre des Experts Fluviaux, consciente des enjeux relatifs à la sécurité des bateaux et de la navigation, a mis en place des procédures internes afin de garantir à ses membres les connaissances et le savoir de qualité nécessaires à l'exercice de leur profession.

Faisons donc tous en sorte de nous accorder afin de convenir du difficile équilibre entre la société libérale et la société régalienne.

-0-

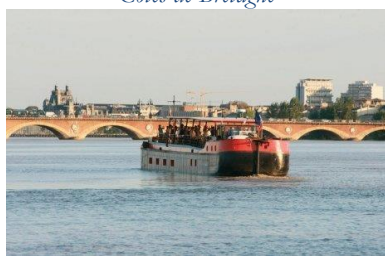
REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE



Côtes de Bretagne



Côtes de Bretagne au mouillage



La Sorellina à Bordeaux



La Sorellina côté tribord « éventré »



Etrave du Côtes de Bretagne

-0-