

COMPTE RENDU DU « 5 à 7 » du 13 avril 2017

La gestion de la navigation et du risque sur le bassin Rhône-Saône

Jean-François GROS salue les nombreux participants à ce « 5 à 7 » et indique que le thème de cette réunion pourrait être : « la voie d'eau, comment ça marche ? ». Il présente les intervenants : **M. Cyrille CHAUSSAT** Responsable du Centre de Gestion de la Navigation à la CNR, **M. Olivier NOROTTE** Directeur Adjoint et Responsable Sécurité Défense à la Direction Territoriale Rhône-Saône de VNF. Le **Lt-Colonel Sébastien PONTET** du Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de Secours (SDMIS) nous a prévenu qu'il avait un empêchement de dernière minute et qu'il essaierait de nous rejoindre avant la fin de la réunion. Après la réunion, en se rendant au cocktail, les participants pourront visiter le bateau « La Sapine » stationné juste à côté dans la darse et M. Bernard SPITZ pourra nous présenter sa société : « la compagnie des Canotiers Rhône Saône ». Il passe la parole aux intervenants.



M. Cyrille CHAUSSAT précise, à l'aide d'un powerpoint que, pour la CNR, les enjeux de la navigation sur le Rhône sont : la sécurité des biens et des personnes tout en assurant un rôle de concessionnaire exemplaire. Cela nécessite la compétence des salariés ainsi que la fiabilité des écluses. Cela implique une démarche de management des risques : analyse de tous les incidents, retour d'expérience, journée sûreté, ainsi que le respect de procédures en cas d'incident : contact SDIS, contact exploitant.

Le bas Rhône comporte 14 écluses à grand gabarit et, en 2016, 39099 bateaux de commerce, 14313 bateaux de croisières et 12827 bateaux de plaisance ont été éclusés, ce qui représente une légère baisse par rapport à 2015.

Les éclusages de nuit concernent en majorité des bateaux de croisières. Les écluses sont gérées 24 h sur 24 par le centre de gestion de la navigation basé à Châteauneuf-du-Rhône où des techniciens sont en contact avec les bateaux éclusés ou en navigation. Un technicien assure la conduite simultanée de deux écluses. L'organisation s'effectue par roulements postés 3/8 et 2/8 avec la présence de 7 techniciens en journée et de 4 la nuit.

Des photos du centre de gestion sont projetées sur l'écran : dans son ensemble et celui d'un poste de téléconduite des écluses. Enfin il nous est montré et commenté, sur l'écran, en temps réel, la position des bateaux en navigation sur le Rhône et, avec un zoom sur une écluse, la position des bateaux à proximité de celle-ci. A titre d'information, il nous est indiqué que, dans les biefs, les événements les plus fréquents concernent des échouages et des avaries et, dans l'environnement de l'écluse, des avaries, des chocs de murs et estacades.

M. Olivier NOROTTE explique, en s'aidant d'un powerpoint, que VNF a été créé en 1991 pour assurer la gestion du réseau des voies navigables françaises. Ce réseau comprend 6700 km de canaux, fleuves et rivières, plus de 3000 ouvrages d'art et 40 000 ha de domaine public fluvial. VNF qui est devenu, le 1^{er} janvier 2013, Etablissement Public Administratif (EPA), est un opérateur de l'Etat, sous tutelle du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie et de la Mer, il compte 4700 personnes (4300 agents des services de navigation de l'Etat et 400 salariés de l'EPIC VNF).



Ses principales missions sont : l'exploitation, l'entretien, le maintien, l'amélioration et la promotion du réseau des voies navigables. Concernant les usages du réseau, il doit contribuer au report modal, promouvoir et développer le transport commercial, le tourisme fluvial et les activités nautiques. Au niveau patrimonial, il s'agit de gérer et exploiter le domaine confié par la conservation et la valorisation du patrimoine. Au point de vue environnemental de développement et d'aménagement du territoire : assurer la gestion hydraulique et préserver la biodiversité. Pour l'énergie, à titre accessoire, assurer l'exploitation de l'énergie hydraulique. Enfin, concernant la police de la navigation, apporter un appui aux préfets sur certains actes de police.

Une carte de France est projetée : elle montre l'ensemble du réseau des voies navigables ainsi que le découpage des 8 divisions territoriales de VNF. Ensuite c'est la carte du bassin gérée par la direction territoriale Rhône-Saône qui est montrée: le territoire irrigué concerne 4 régions et 18 départements. Il comprend 710 km de réseau, 100 barrages fixes ou mobiles, 4 tunnels, 2 ponts levis, 1 pont canal, 2 cales de hissage. C'est un bassin « captif » (connexion à petit gabarit avec le reste du réseau). Cette direction territoriale compte environ 380 agents pour 9 subdivisions territoriales, son budget d'investissement est de 15 M€/an et de 6,6M€/an pour le fonctionnement. Les recettes proviennent de la taxe hydraulique, des péages commerce et plaisance, des redevances d'occupation domaniales, de subventions de l'Etat pour charge de service public et de cofinancements.

VNF intervient, en appui du Préfet, pour divers actes de police de la navigation intérieure : les règlements Particuliers de Police (RPP d'itinéraires, d'apportements de paquebots fluviaux, de zones de sports nautiques), les mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de navigation (événements imprévisibles ou nécessitant une intervention d'urgence), les autorisations de manifestation nautiques, les autorisations spéciales de transport (AST pour les circulations hors gabarit).

En tant qu'exploitant du réseau, VNF émet les avis à la batellerie à l'attention des usagers navigants (y compris sur le Rhône concédé). Il assure la conception et la gestion adaptée des ouvrages (pour la sécurité des usagers, des tiers et des agents), la signalisation fluviale et le balisage. Il intervient en cas d'accidents de navigation (alerte de la police ou gendarmerie, CODIS, SIDPC en préfecture, écluses encadrantes, information des DDT, DREAL en cas de risque de pollution, du gestionnaire de la voie portée, déplacement sur place ou en cellule de crise, déplacement d'office des bateaux. Il met en œuvre les mesures de gestion de crise de PPI et plans ORSEC. Il met au point et en œuvre le plan d'intervention et de sécurité (PIS tunnels). Il participe aux exercices avec les SDIS (bateaux à passagers, accident sous tunnel,...). Ses agents sont soumis à un régime d'astreinte 7 j/7, 24 h/24, à 3 niveaux (exploitation, sécurité, décisions). VNF fournit l'information fluviale (info Saône), et a entamé une démarche Service d'Information Fluviale- SIF (comme la CNR) après s'être équipé pour l' AIS (Système d'Identification Automatique des bateaux).

VNF est animateur des commissions de sécurité (concertation, propositions, suivi de la mise en œuvre) qui se réunissent 3 ou 4 fois par an. Il y a 3 sous commissions : « sécurité des infrastructures » (travaux ou aménagements imposant des restrictions de navigation, implantation ou modification de signalisation, information fluviale, exploitation des ouvrages), « flotte des bateaux et marchandises » (sécurité et qualité de la flotte, stationnement des bateaux, prise en compte des plans ORSEC et PPI), « personnes et travail » (sécurité des équipages et conditions de travail, sécurité et cohabitation des divers usagers).

Le Débat suite à ces deux présentations a commencé par des questions sur la sécurité des écluses puisqu'il n'y a plus de personne présente aux écluses sur le Rhône.

Il est répondu qu'à proximité de chaque écluse il y a, pour l'exploitation et la gestion des barrages, du personnel CNR qui peut se rendre immédiatement sur place en cas de besoin. Depuis le centre de gestion le technicien a une vision de l'ensemble de l'écluse grâce aux caméras qui sont judicieusement positionnées et il intervient en fonction de l'incident. Il peut décider l'arrêt d'urgence pour mise en sécurité.

Plusieurs échanges concernent le coût de l'AIS pour un bateau : cela dépend du modèle mais, après discussion, il semblerait que la fourchette se situe entre 600 et 2000€.

Que fait-on des bois flottants : il y a beaucoup d'apports de bois, y compris par les affluents. La CNR laisse circuler ces bois comme si les aménagements n'existaient pas, mais elle est parfois amenée à en retirer dans les écluses et aux barrages.

La question est posée de l'utilisation du simulateur pour l'amélioration de la sécurité. Le projet du simulateur a été décidé suite à des accidents sur le Rhône, il est maintenant opérationnel avec radar. C'est à FLUVIA d'en assurer la commercialisation : recherche de clients, cycles de formation,... Pour l'instant il n'y a pas d'équivalence, pour le certificat de capacité à piloter, entre des heures de simulateur et des jours de conduite, ni d'obligation pour les pilotes de se former sur le simulateur à des conditions de navigation exceptionnelles. Il faudrait que les autorités réfléchissent pour rendre le passage obligatoire sur simulateur pour les pilotes du Rhône, ce qui représenterait environ 90 personnes.

Une discussion porte sur le changement de statut de VNF qui aurait entraîné une diminution des crédits préjudiciable pour le réseau à petit gabarit. Pour l'entretien du réseau il y a 200M€/an alors qu'il en faudrait 300. Il est suggéré de faire, comme pour le plan Rhône, des plans avec les régions pour le petit gabarit. Actuellement il y a un projet de contrat avec la région Bourgogne pour la gestion des canaux.

Jean François GROS remercie les deux intervenants pour leurs brillants exposés et il se félicite de la qualité des débats très animés. Il nous propose de poursuivre les échanges au cocktail préparé au restaurant l'Ilo, mais avant il nous invite à visiter le bateau « La Sapine » stationné dans la darse juste à côté de PROMOFLUVIA et il passe la parole à son propriétaire M. Bernard SPITZ pour nous présenter sa société.



M. Bernard SPITZ nous indique que sa société « la Compagnie des Canotiers Rhône Saône » propose avec son bateau « La Sapine » des croisières locales en accompagnement de la Via Rhôna. entre la darse de Confluence et les guinguettes de Rochetaillée- sur- Saône.





Il a plusieurs bases de départ des croisières : Lyon, Vienne et Tournon pour des offres de croisières différentes, avec ou sans vélo. Il prévoit, à Lyon, les samedis et dimanches, une offre « guinguettes » entre la darse de Confluence et les guinguettes de Rochetaillée-sur-Saône.

Au nom de tous les participants, **Jean-François GROS**, souhaite une pleine réussite à cette innovante et sympathique initiative de création de croisières à thèmes avec un bateau bien adapté.



TRES BONNES VACANCES A TOUTES ET A TOUS !