

DU 19 AVRIL AU 30 JUIN 2019

# CONCERTATION

## PROLONGATION DE LA CONCESSION DU RHÔNE

CAHIER D'ACTEUR N°45 - JUIN 2019



### PRESENTATION DE L'EMIZ Sud-Est

L'Etat-Major Interministériel de zone est placé auprès du préfet de zone et de son préfet délégué à la sécurité et à la défense, en application des articles L 1311-1 et R 1311-3 du Code de la défense.

Il est principalement chargé d'élaborer les mesures de planification dans les domaines de la sécurité civile, de la sécurité économique ainsi que de la circulation routière. En cas de crise, il coordonne l'action des différents services concernés et gère les renforts de sécurité civile. Il organise également des entraînements et exercices interservices d'ampleur zonale.

### CONTACT

Contrôleur général Stéphane  
SADAK – chef d'état-major  
17 rue Rabelais  
69419 – LYON CEDEX 03  
Tél : 0 427 464 350

[emizse-](mailto:emizse-)

[secretariat@interieur.gouv.fr](mailto:secretariat@interieur.gouv.fr)

## CAHIER D'ACTEUR

### Les facteurs de gestion des risques indépendants du concessionnaire

Ils sont au nombre de quatre et, lorsque cela s'avère pertinent, leurs objectifs associés devront être atteints, quel que soit le lauréat de l'appel d'offres. Ces quatre éléments sont détaillés ci-dessous.

### Les éléments de trafic sur le fleuve Rhône et les évolutions possibles ou envisagées

Le tourisme fluvial a commencé à se développer en France au début des années 2000. L'axe Rhône Saône en profite pleinement, tant en terme de passagers transportés que du nombre d'escales réalisées.

Depuis le début des années 2000, treize appontements ont été réaménagés ou créés par CNR et VNF. Le nombre de passagers transportés sur le Rhône a évolué de 140 000 en 2008 à 198 000 en 2018. L'année 2019 devrait marquer une reprise avec l'arrivée de deux nouveaux bateaux sur le bassin.

Concernant le trafic marchandises, le potentiel d'évolution est énorme puisque VNF estime que les capacités actuelles permettraient d'en transporter quatre fois plus qu'aujourd'hui. Le port de Lyon a franchi la barre des 12 millions de tonnes, en 2016, dont 50 % de conteneurs.

Dans tous les cas, les impacts ne se limitent pas uniquement au seul chenal de navigation, ni même à la voie d'eau. En effet, pour embarquer / débarquer des passagers et/ou des marchandises, il convient que les infrastructures terrestres s'adaptent : routes assez larges, parkings, zones de grutage... Ce sont donc de véritables « systèmes portuaires » comprenant une chaîne logistique complète qu'il faut construire ou développer. Puis maintenir...

# GRAND TITRE

## L'accidentologie sur le fleuve Rhône (aperçu)

Les scénarii d'accidents vécus ou identifiés mettent en évidence la nécessité pour les pouvoirs publics d'être en mesure de faire face à des opérations de secours complexes, impliquant de nombreux services partenaires, en vue de mener une évacuation massive de passagers, de procéder au sauvetage d'un nombre élevé de victimes s'étant jetées à l'eau, de traiter une pollution aquatique ou atmosphérique pouvant avoir des effets sur les populations riveraines, ou tout simplement de traiter les conséquences économiques d'un arrêt de la circulation fluviale. Parmi les interventions marquantes, on peut noter sur l'axe Rhône/Saône :

- Entre 1997 et 2014, 4 accidents de bateaux à passagers, ayant généré 46 blessés légers,
- Au cours des 5 dernières années, on peut noter 27 accidents de bateaux en 2015 (source VNF), dont notamment un bateau à passagers qui heurte la pile du pont autoroutier de Givors (69) : 15 personnes sont blessées, nécessitant le déclenchement d'un plan « nombreuses victimes ». En 2016 un bateau avec 231 personnes à bord dérive suite à une panne moteur et se retrouve à la perpendiculaire du courant, à proximité du barrage de Vaugris (38). La même année, les secours ont dû faire face à un feu de bateau suite à explosion à Vérin (42).

## La prise en compte des risques en ZDSE

A la demande des Directeurs Départementaux des Services d'Incendie et de Secours de la Zone de défense et de Sécurité Sud-Est, une réflexion a été menée en vue de renforcer le niveau de couverture opérationnelle et la capacité d'intervention des Services d'Incendie et de Secours (SIS), en particulier sur l'axe fluvial Rhône/Saône.



A partir d'une identification des risques et de leurs évolutions potentielles (augmentation du trafic fluvial, développement des infrastructures destinées aux bateaux, difficultés d'accès aux rampes de mise à l'eau...), et d'un audit des 12 Services d'Incendie et de Secours de la zone de défense, l'analyse a conduit à la formulation de multiples préconisations. Elles visent une meilleure efficacité de la dépense publique par une mutualisation des ressources des Services d'Incendie et de Secours, et à améliorer le niveau de couverture du risque fluvial, faisant suite à un rapport du 02 avril 2014 relatif à l'« Etat de la couverture des risques liés au trafic fluvial des personnes et des biens », élaboré par la zone de Défense et de Sécurité Sud-Est.

## Les scénarios d'accidents possibles

14 scénarios d'accidents dimensionnants ont été identifiés, certains concernant des sinistres (incendie, abordage / collision, naufrage) sur un bateau de croisière faisant route, immobilisé dans une écluse ou en stationnement : les pouvoirs publics sont confrontés à des opérations de secours complexes devant notamment nécessiter une évacuation massive de passagers ou le sauvetage d'un nombre élevé de victimes dans l'eau.

L'accident de bateau à passagers, fin mai 2019 à Budapest, avec son nombre élevé de personnes décédés et une embarcation de 26 m coulée en seulement... 7 secondes (!), vient corroborer la pertinence de ces scénarios.

# GRAND TITRE



## Les conséquences de l'analyse des risques

L'analyse des risques a conduit à :

- La mise en œuvre de dispositions spécifiques ORSEC zonales,
- La nécessité d'une mise à disposition pérenne d'infrastructures permettant aux services d'incendie et de secours d'accéder au réseau fluvial (rampes de mise à l'eau), et la mise en sécurité de certaines écluses,
- L'organisation de la coopération opérationnelle entre les SDIS, selon une logique de bief,
- La rédaction d'un guide de recommandations de techniques professionnelles adaptées.

Cependant, certains secteurs souffrent de la carence de moyens matériels adaptés mais onéreux ayant potentiellement pour conséquence de ne pas être en capacité d'assurer les secours de façon optimale. Les moyens concernés sont principalement :

- des Bateaux Polyvalents de Secours (BPS, modèle agréé par le ministère de l'intérieur),
- des Véhicules Nautiques Motorisés (VNM),
- des lots collectifs à vocation zonale permettant des interventions spécifiques (obturation de voies d'eau sur bateaux, relevage de charges pour désobstruer le chenal navigable...).

L'investissement restant à réaliser de la part des SDIS pour améliorer le niveau de couverture du risque fluvial s'élève à 4 709 000 €.

## Le partenariat avec la CNR

Dans un contexte économique contraint, les services d'incendie et de secours ne peuvent assumer le poids des investissements initiaux à réaliser pour faire face à une sollicitation opérationnelle spécifique aux unités spécialisées, dont les ressources humaines et les moyens matériels mêlent rareté et coûts élevés. Les Services d'Incendie et de Secours recherchent ainsi des solutions de subventionnement / mécénat afin de permettre d'améliorer dans des délais acceptables la couverture du risque fluvial. C'est la raison pour laquelle un projet de partenariat entre la CNR, l'EMIZ et les SIS a été envisagé depuis plus d'un an. Il est important qu'il puisse voir le jour, afin :

- de renforcer le niveau de sécurité intrinsèque de certaines écluses ou, dans l'attente, de mettre en œuvre des moyens de secours spécifiques permettant une intervention des sapeurs-pompiers,
- d'optimiser et fiabiliser le nombre de rampes de mise à l'eau permettant l'accès au réseau fluvial,
- de partager un atlas fluvial commun facilitant la réponse opérationnelle,
- d'aider au financement des SIS par la CNR pour l'acquisition des BPS, VNM, lots collectifs, dans le cadre d'un partenariat « gagnant-gagnant », dans le cadre d'un effort ponctuel de mise à niveau des matériels et procédures destinés aux opérations de secours.

# GRAND TITRE

## Les conséquences sur le projet si la CNR n'était pas retenue

La CNR a d'ores et déjà annoncé qu'elle n'entreprendra pas de travaux lourds ni de cofinancement des moyens de secours avant d'avoir la certitude que sa concession sera renouvelée. La procédure d'enquête préalable est lancée mais le décret en Conseil d'État est annoncé, au mieux, pour fin 2020.

Si la CNR n'est pas reconduite, le nouveau concessionnaire n'entrera en fonction qu'en 2023 (soit dans 4 ans). Il nous faudra alors reprendre la même démarche à zéro avec le nouveau concessionnaire. Nous aurons perdu au moins 5 ou 6 ans alors que, pendant ce temps, le risque ne sera pas couvert de façon optimale.



## L'affectation de la redevance

La CNR, concessionnaire actuel, verse à l'État une redevance annuelle importante, de l'ordre de 150 M€. Les risques liés au développement du trafic fluvial sont par nature évolutifs et il est probable que de nouveaux besoins de couverture se feront jour dans l'avenir. Dans cette optique, il conviendrait qu'une partie de cette redevance soit consacrée au dispositif de secours, tout comme la taxe d'apportement, à l'instar de la taxe d'atterrissage des aéroports qui sert, entre autres, à financer les services de sécurité de ces infrastructures. Le système fluvial atteindrait alors une forme d'autonomie dans la gestion de ses

## L'affectation de la redevance (suite)

Ce dispositif permettrait ainsi, au-delà d'un effort ponctuel de mise à niveau des capacités d'intervention des Services d'Incendie et de secours, de maintenir et de faire évoluer les dispositifs en place dans le temps. Cette redevance pourrait être reversée aux SIS supportant la couverture du risque fluvial, au prorata du linéaire de berges.

# CONCLUSION

Quelque soit le concessionnaire retenu, la gestion des risques induits comporte un certain nombre d'incontournables qu'il faudra, en tout état de cause, gérer au mieux, dans l'intérêt général.