

RETOUR D'EXPÉRIENCE

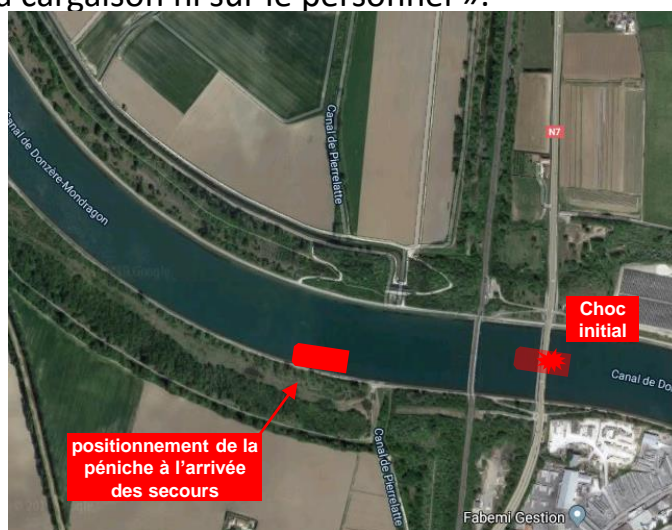
CDIS 26

Accident fluvial Canal de Donzère-Mondragon – Donzère

RETEX SAP
GSO-DEP N°64

Contexte opérationnel

Le samedi 28 septembre 2019 à 9h22, les secours sont engagés pour un « accident fluvial – bateau commercial de fret » sur le canal de Donzère-Mondragon au pK 174 commune de Donzère. Sur le ticket de départ les mentions suivantes sont précisées « Péniche qui a percuté un pont SNCF, cabine détruite. Pas d'info sur la cargaison ni sur le personnel ».



Moyens engagés au départ



CDG



SAV



EMB

Situation à l'arrivée

- la péniche a percuté le pont SNCF et le pont routier,
- la cabine est arrachée,
- La péniche, non manœuvrante, est positionnée le long de la berge,
- 2 blessés légers parmi les personnels d'équipage (la capitaine et le pilote).

Premières actions engagées

➤ Actions engagées par le CTA/CODIS:

- prend contact avec le cadre nautique et complète les moyens avec : 2 VSAV, 1 embarcation, 1 VPL, 1 CUSAL et 2 SAL (dont 1 du SDIS 07),
- contacte la permanence opérationnelle des voies navigables de France (VNF),
- répercute aux engins en transit les informations suivantes (issues du CODIS 07) *le bateau n'est plus manœuvrant + présence de 2 blessés à bord très légers* (information donnée par la CNR qui l'a reçue d'une péniche vide l'Aramis).

➤ Actions engagées par le 1^{er} COS:

- fait amarrer la péniche,
- fait vérifier l'intégrité physique des cuves de carburant.



Groupement
des
services opérationnels

service
doctrine, évaluation,
prospectives
opérationnelles

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Situation opérationnelle

La péniche vide de chargement, qui remontait le Rhône (sens sud-nord), est venue heurter le tablier du pont routier (N7) avec sa cabine, occasionnant l'arrachement de celle-ci. Ayant ainsi perdu toute capacité de manœuvre, la péniche est ensuite venue percuter la pile du pont SNCF. Le pilote et le commandant de bord ont réussi à accoster en rive droite afin de stopper son embarcation et de permettre les actions de secours.



Le chef de groupe, après avoir confirmé l'amarrage de la péniche, fait réaliser le bilan des victimes (6 victimes dont 2 blessés) et prend des informations sur l'état de la péniche.

Le chef de salle opérationnel prend contact avec les différents services concernés (CNR, SNCF, DIR) qui dépêchent chacun un interlocuteur sur les lieux. La navigation est interrompue aux écluses. La SNCF fait ralentir le trafic ferroviaire le temps de l'intervention.

À l'arrivée du chef de colonne, la situation est stabilisée. Après avis du conseiller technique départemental nautique et du cadre nautique, plusieurs actions sont validées par le COS. 3 secteurs sont ainsi créés :

- **Secteur SAP:**
 - prendre en charge les victimes et assurer le transfert des différents intervenants entre la berge et la péniche.
- **Secteur subaquatique:**
 - effectuer une reconnaissance sous la coque de la péniche pour détecter une éventuelle déformation ou brèche,
 - effectuer une reconnaissance sur la pile du pont SNCF pour détecter un éventuel désordre structurel,
 - localiser la cabine et la baliser.
- **Secteur aquatique:**
 - assurer la sécurité des intervenants,
 - surveiller la circulation fluviale (des embarcations pouvant toujours circuler sur le bief malgré la fermeture des écluses).





**Groupelement
des
services opérationnels**

**service
doctrine, évaluation,
prospectives
opérationnelles**

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Situation opérationnelle

Les reconnaissances effectuées par les SAL ne détectent aucune anomalie. Une victime sera transportée sur le centre hospitalier, la 2^{ème} refusant son transport. La CNR dépêche un pousseur qui déplacera la péniche sur une zone d'attente plus adaptée.

Les services partenaires prendront à leur compte les conséquences sur leurs infrastructures respectives (expertise génie civile sur les ouvrages d'art, recherche de la cabine au moyen d'un sonar).



FOCUS sur la DS ORSEC

Plan bi-départemental de réponse à un accident de navigation fluviale sur le Rhône

Ce plan est une déclinaison bi-départementale du [plan zonal de réponse à un accident de navigation fluviale sur le réseau Rhône-Saône](#).

Il est activé dès lors que le nombre de victimes potentielles est supérieur à dix ou que les conséquences sur les infrastructures ou l'environnement dépassent les capacités de réponse ou les limites territoriales d'une seule commune.

Les fonctions de DOS et de COS, lorsque le plan est activé, sont assurées selon un principe de répartition géographique.

pK 62 à 106 Ardèche

pK 106 à 124 Drôme

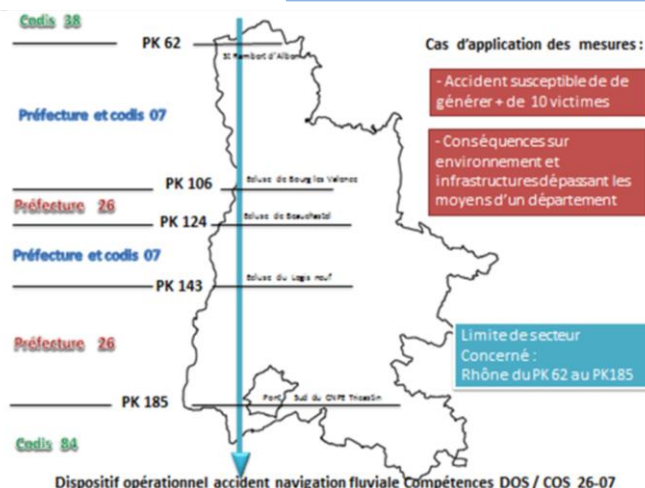
pK 124 à 143 Ardèche

pK 143 à 185 Drôme



**PLAN BI-DÉPARTEMENTAL
DE RÉPONSE
À UN ACCIDENT DE NAVIGATION
FLUVIALE SUR LE RHÔNE**

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ORSEC



RETOUR D'EXPÉRIENCE



Groupement
des
services opérationnels

service
doctrine, évaluation,
prospectives
opérationnelles

ÉLÉMENTS DÉFAVORABLES

- Départ type pour « accident fluvial – bateau commercial de fret » non respecté

ÉLÉMENTS FAVORABLES

- Disponibilité nautique importante ce jour
- Conseiller technique départemental nautique et cadre nautique présents sur l'intervention
- Présence et réactivité de services partenaires
- Connaissance personnelle du milieu marinier par le CDSO, ce qui a facilité la montée en puissance
- Bonne coordination COS-CTD-cadre nautique
- Complémentarité des moyens entre SDIS26 et SDIS07

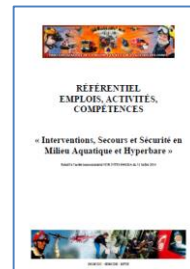
CE QU'IL FAUT RETENIR



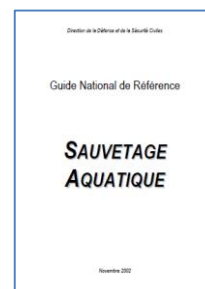
- Le respect des départs types validés permet une montée en puissance plus rapide avec les moyens adaptés. Les spécialistes nautiques peuvent être issus des SDIS26 et 07. Un renfort zonal peut être sollicité si les moyens des 2 SDIS sont insuffisants.
- Au-delà de 3 binômes SAL et/ou SAV, la présence d'un conseiller technique nautique est obligatoire (REAC SAL).
- Les services partenaires sont à solliciter rapidement, la présence d'un interlocuteur sur le terrain permet de fluidifier l'intervention (VNF pour la navigation, CNR pour la gestion de la voie navigable, SNCF et gestionnaire des routes pour les ouvrages d'art).
- La navigation, même si elle est stoppée aux écluses, est toujours possible sur le bief (entre les écluses), et doit donc être surveillée pendant l'intervention – en particulier si des plongeurs sont en immersion.
- Une reconnaissance, par des SAL, doit être envisagée pour évaluer les dégâts sur la coque d'une embarcation qui a subi des dommages au même titre que l'évaluation, par un cadre SD, des désordres structurels des ouvrages d'art percutés.



[DS ORSEC plan bi départemental de réponse à un accident de navigation fluviale sur le Rhône](#)



[REAC Interventions, secours et sécurité en milieu aquatique et hyperbare](#)



[GNR Sauvetage aquatique](#)



[NIO 2016-10 Engagement nautique](#)

