



Béthune, le **28 NOV. 2005**

**Monsieur Jean-Gérard KOENIG**  
Directeur du bureau d'enquête sur  
les accidents de transport terrestre  
Conseil général des ponts et chaussées  
Ministère des transports, de  
l'équipement, du tourisme et de la mer  
Arche Sud  
92055 La Défense cedex

le Président

références : 2540/0501194/128 1100/0501089/0921

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez transmis par courrier en date du 24 octobre le rapport d'enquête technique sur l'accident de navigation fluviale survenu le 26 août 2004 entre Villiers et Nogent-sur-Seine sur le canal de la Haute-Seine.

Ce document appelle un certain nombre de remarques de ma part.

**Recommandation R1** : *Etudier avec les armateurs les conséquences de l'introduction de conteneurs hi-cubes sur les voies de eau les plus fréquentées et les précautions à prendre pour le chargement des barges.*

Les questions de sécurité des bateaux font l'objet de discussions lors des commissions d'usagers ou des commissions d'armement qui se réunissent régulièrement. Ces instances font l'objet d'échanges entre les représentants des usagers et VNF et permettent, entre autres, de soulever les problèmes liés à l'apparition de nouvelles technologies (dont les conteneurs hi-cubes font partie).

L'établissement attire l'attention des transporteurs sur les sujets liés aux dimensions des infrastructures et, notamment, les notions de hauteur libre et de mouillage. Une information est faite quant à l'obligation pour le transporteur de solliciter des dérogations auprès de la police de navigation, mission non confiée à VNF, lorsque cela est nécessaire.

Ce sujet pourra être régulièrement rappelé lors de ces échanges.

**Recommandation R2** : *Faire une compilation systématique des caractéristiques des ponts de manière à pouvoir étudier sans délai les conséquences du passage d'un convoi dépassant le tirant d'air autorisé et traiter éventuellement les demandes de dérogation.*

Il nous semble avant tout essentiel de pouvoir afficher, par itinéraire homogène, un rectangle de navigation fiable : mouillage, hauteur libre, gabarit.

En premier lieu, VNF a initié, au travers du schéma directeur d'exploitation, le travail prioritaire sur les mouillages qui devrait aboutir en 2006 pour le réseau magistral.

Nous proposons d'examiner la possibilité d'affichage du rectangle de navigation complet lors de la révision du schéma directeur d'exploitation devant intervenir d'ici fin 2006.

Cette approche par itinéraire pourra être complétée de la connaissance par ouvrage du rectangle de navigation optimisé. Les possibilités de dérogation dans ce cadre ne pourront concerner que les éventuelles variations du niveau du plan d'eau pour moduler la hauteur libre par rapport au mouillage.

Cependant, cette dérogation ne pourra être réalisée que dans un délai raisonnable permettant de prévenir l'ensemble des usagers de la voie d'eau afin d'éviter tout risque d'échouage si le plan d'eau a été abaissé.

**Recommandation R3** : *Formaliser les procédures relatives aux demandes de dérogation de tirant d'air formulées par les usagers portant sur une modulation du niveau des biefs, avec notamment inscription systématique sur un registre des manœuvres réalisées.*

Il s'agit d'une mission régalienne qui n'est donc pas placée sous la responsabilité de VNF mais de la DGMT. Ce point pourra cependant être abordé avec la DGMT à l'occasion de la remise à jour du RGP et des RPP induite par le point précédent.

Espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée *et de mes sentiments*  
*les meilleurs.*

François BORDRY

