

Février 2023

Heurt d'une pile du pont supportant la RD335 par le bateau CELERITAS, survenue le 17 janvier 2023 sur la rivière Aisne à Berneuil-sur-Aisne (Oise)

Fiche de présentation

I) Déroulement des faits d'après les premiers éléments recueillis

Le bateau CELERITAS transportant 293 tonnes d'engrais et de pavillon néerlandais remontait l'Aisne le mardi 17 janvier 2023 vers 14 h, lorsqu'il a heurté une pile du pont de la RD 335 sur la commune de Berneuil-sur-Aisne, à une vingtaine de kilomètres à l'Est de Compiègne. Le pont est situé en agglomération et fait la jonction avec la commune de Cuise-la-Motte.

Il avait effectué son chargement à Gand en Belgique et en était parti le 14 janvier. Il devait décharger à Vailly-sur-Aisne dans l'Aisne, soit à une quarantaine de kilomètres du lieu du choc.

Avant d'arriver sur la rivière Aisne, il a emprunté en sens avalant le canal du nord puis le canal latéral à l'Oise. Le réseau fluvial est géré par Voies navigables de France (VNF).

Deux personnes de nationalité néerlandaise étaient à bord, le conducteur et une matelote, tous deux associés et propriétaires du bateau qu'ils avaient acquis en avril 2022.



Voies navigables gérées par VNF selon le gabarit – source site internet VNF

Le secteur du pont fait l'objet d'une inversion du sens de navigation par rapport au sens conventionnel : un bateau montant doit emprunter la passe côté rive droite du pont et qui est donc située sur sa gauche. Le conducteur a franchi le pont par la passe côté rive gauche, qui lui était donc interdite, estimant, compte tenu du débit important et de la puissance de son bateau, que cela présentait moins de risques.

L'arrière gauche du bateau aurait heurté la semelle (immergée) de la pile centrale du pont, qui d'après le batelier, est relativement large et non chanfreinée.



II) Conséquences de l'accident

Aucun dégât corporel n'est à déplorer.

Le choc, possiblement lié à l'angle saillant de la semelle de la pile de pont, a créé une brèche au niveau de la coque et de la cuve à fuel bâbord du bateau, à environ 40 cm sous la ligne de flottaison, étant précisé qu'il y a un second réservoir, à l'arrière tribord.

Le fuel présent dans la cuve s'est répandu dans la rivière, entraînant une irisation sur une dizaine de kilomètres.

Après la collision, le moteur du bateau s'est arrêté après avoir aspiré l'eau qui s'était infiltrée dans le réservoir, mais le batelier a pu se rapprocher de la berge à l'aide du moteur d'étrave et amarrer le bateau à un arbre. Les services de secours dépêchés sur place ont aidé à sécuriser l'amarrage et ont essayé sans succès de localiser la brèche.

Le lendemain, la voie d'eau a été colmatée provisoirement avec une rustine en époxy par les plongeurs mandatés par la société d'assurance du bateau. Puis celui-ci s'est déplacé jusqu'à l'écluse de Couloisy, à 1 km environ en amont du lieu de l'accident, afin de s'y amarrer en toute sécurité et de faire réaliser des vérifications complémentaires.

La société d'assurance avait prévu que le bateau poursuive son déplacement jusqu'à Vailly-sur-Aisne afin de procéder, après déchargement de la cargaison, à des réparations plus pérennes. Cela a pu se faire après que le service instructeur de l'État, en charge du contrôle technique des bateaux, a procédé à une visite à bord le lundi 23 janvier puis a délivré une autorisation pour un voyage. Le service a effectué une seconde visite le vendredi 27 janvier afin de constater la bonne réalisation des réparations, effectuées par soudage d'une plaque en acier, et de restituer le certificat de navigation du bateau.



Photo BEA-TT

Bateau CELERITAS à l'écluse de Couloisy le 23 janvier

Photo expert de l'assurance

Bateau après déchargement de la cargaison et après réparation pérenne du trou dans la coque

Bateau de type Freycinet, longueur 39,04 m, largeur 5,07 m
 Année de construction : 1968
 Numéro européen d'identification : 02204207
 Charge utile : 367 tonnes
 Puissance du moteur de propulsion : 265 kW

III) Ouverture de l'enquête par le BEA-TT

Si cet accident n'a pas eu de graves conséquences, il peut toutefois être précurseur d'autres cas qui pourraient être plus graves, selon la violence du choc et si cela devait s'accompagner de la perte d'un chargement plus polluant et toxique. Compte tenu des circonstances de cet accident, celui-ci fait l'objet d'une enquête technique du BEA-TT par décision de son directeur du 1^{er} février 2023.

L'enquête sera réalisée dans le cadre des articles L.1621-1 à 1622-2 et R.1621-1 à 1621-26 du Code des transports. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle vise à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes et les facteurs contributifs à la survenue de l'incident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à prévenir un accident analogue.

Les investigations porteront notamment sur :

- les conditions de franchissement du pont pour un bateau et le niveau de difficulté selon le débit de la rivière et le type de bateau ;
- la configuration de la semelle des piles du pont et la possible dangerosité associée, notamment lorsqu'elle est immergée ;
- la résistance des cuves à fuel du bateau vis-à-vis des chocs ;
- la manière dont a été géré l'accident, la communication entre les acteurs.