

Paris, le

03 AVR. 2006

Le Président

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du Bureau d'enquêtes sur les
accidents de transport terrestre
Tour Pascal B,
16ème étage
92055 LA DEFENSE Cedex

Monsieur le Directeur,

Par un courrier du 29 décembre 2005, vous m'avez transmis le rapport rédigé par le BEA-TT sur l'accident de navigation fluviale survenu le 18 janvier 2004 sous le viaduc de la Voulte sur le Rhône.

Après avoir retracé les circonstances de l'accident et dressé le bilan humain et matériel, ce rapport a examiné les différents facteurs intervenus dans le déroulement de l'accident pour, *in fine*, en tirer des conclusions et des recommandations. L'une de ces recommandations (recommandation R 4) concerne, selon vous, RFF, raison pour laquelle vous avez souhaité connaître les suites que RFF entendait donner à celle-ci.

Cette recommandation R4 est la suivante :

« Modifier ou protéger les capotages des articulations des piles du pont de la Voulte, pour les rendre non agressifs vis-à-vis d'éventuels convois dérivants ».

Elle n'appelle pas, de la part de RFF, d'objection particulière quant au choix, l'étude et la mise en œuvre d'une protection de type « Duc d'Albe » des capotages des articulations des piles du Pont de la Voulte. Cette protection devra permettre de conserver la fonction (éviter l'accumulation d'embâcles contre les piles) des capotages conçus et réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR).

En revanche, la CNR est plus directement concernée par cette recommandation que RFF.

En effet, ces travaux relèvent d'une convention (ci-jointe) signée le 19 décembre 1959 entre la CNR et la SNCF pour déterminer le partage de responsabilité entre les deux établissements suite à la construction par la CNR du barrage de Baix-Le Logis Neuf. Il doit d'ailleurs être rappelé, comme il l'a été clairement indiqué en page 33 du rapport du BEA-TT, que la « CNR a (...) conçu et réalisé en 1960 les capotages en forme de « diamant » recouvrant ces articulations » qui sont en cause aujourd'hui.

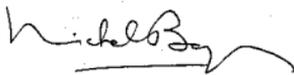
En application de cette convention, la CNR doit prendre à sa charge les travaux à réaliser sur les piles et les culées de cet ouvrage ferroviaire, que ces travaux soient rendus nécessaires du fait d'une exigence de RFF (venant aux droits et obligations de la SNCF) ou d'un tiers.

Par conséquent, la réalisation de toute protection des piles y compris celles que vous proposez, devra être financée par la CNR.

La fonctionnalité recherchée étant la protection des convois fluviaux, il nous semble que la responsabilité de la définition de la solution et sa validation auprès de l'autorité doivent revenir à la CNR. RFF et la SNCF apporteront bien évidemment leur concours quant aux problématiques liées à la structure de l'ouvrage et aux contraintes liées à l'exploitation ferroviaire.

Les services de RFF restent à la disposition de la CNR et des services compétents de l'Etat pendant les phases d'études et de réalisation desdites protections.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Michel BOYON