

Lyon, le

21 FEV. 2006

Le directeur

à

Conseil Général des Ponts et Chaussées

Bureau d'Enquêtes sur les accidents de transports terrestres

A l'attention de M. Jean Gérard Koenig

Tour Pascal B

92055 La Défense cedex

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



service
navigation
Rhône - Saône

Arrondissement
Aménagement Entretien
Exploitation
direction d'Arrondissement

objet : rapport sur l'enquête technique sur l'accident de navigation fluviale survenu le 18 janvier 2004 à La Voulte.

référence : accident de la voulte enquête technique.sxw

affaire suivie par : Philippe PULICANI
tél. : 04 72 56 59 16 fax : 04 72 56 58 98
philippe.pulicani@equipement.gouv.fr

Par courrier en date du 29 décembre 2005, vous m'avez transmis le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident de navigation fluviale survenu le 18 janvier 2004 à La Voulte sur le Rhône.

La recommandation RI du rapport demande au SNRS et à la DGMT de « réexaminer les conditions de navigation pour les convois transportant des matières dangereuses sur le Rhône en période de difficultés particulières pour la navigation et le cas échéant de restreindre ou d'interdire ces transports et de développer la politique de prévention des risques liés aux transports de matières dangereuses ».

Conscient des difficultés de navigation sur le Rhône et sur la Saône en période de hautes eaux, le Service Navigation Rhône-Saône a établi des règles de navigations pour certains usagers. Cela ne concerne à ce jour, que les bateaux de plaisance et les bateaux à passagers. Toutefois le système en place ne donnant pas entièrement satisfaction, une étude a été lancée en 2004 pour redéfinir la notion des « Plus Hautes Eaux Navigables ».

Le comité de pilotage de cette étude est composé du SNRS, de VNF, de la CNR, d'un représentant de la DGMT et de Monsieur Paul PIERRON (CGPC).

À ce jour les rapports de phase 1 et 2 (cette dernière n'étant encore qu'une version provisoire) ont montré :

- qu'il n'existe nulle part en France de seuil d'interdiction de navigation qui soit basé sur la dangerosité de la navigation au sens du courant et de la manoeuvrabilité. Les seuils existants sont liés à la préservation des digues, ou à la hauteur libre sous ouvrage, ou à l'accessibilité par les pompiers.
- qu'il n'a pas été possible sur le Rhône ou la Saône de définir des seuils pertinents de danger, car la dangerosité de la navigation est pluricausale : débit, vent, météo, expérience du capitaine, type de bateau, type de propulsion, chargement, configuration du site, etc.

Il n'a donc pas été possible de définir un seuil de danger pour la navigation. Même s'il est d'une évidence logique que plus le courant est important, plus la navigation est difficile, les analyses statistiques des accidents démontrent qu'il y a proportionnellement pas plus d'accidents en période de hautes eaux qu'en période normale.

Accueil du lundi au vendredi
9h-12h15 et 13h45-18h30
2, rue de la Quarantaine 69321
Lyon cedex 05
téléphone :
04 72 56 59 16
télécopie :
04 72 56 58 98
mél : SN Rhône-
Saône/AAEE/DIR
@equipement.gouv.fr

L'étude a montré également que le temps d'information des usagers (actuellement par avis à la batellerie) est incompatible avec les temps de montée en vitesse des eaux sur le Rhône. Une signalisation de type marques sur des balises n'est pas possible sur le Rhône (les niveaux étant fortement influencés par les barrages), il n'y a pas de corrélation entre les niveaux du fleuve et les débits en raison de la gestion des ouvrages hydroélectriques..

Un règlement spécifique au transport des matières dangereuses sur le fleuve serait également difficile à préciser du fait de la multiplicité des moyens de transport et des types de matières transportées (bateaux transportant des conteneurs dont l'un est matières dangereuses, bateaux transportant des matières dangereuses en vrac comme les engrais et enfin les bateaux citernes transportant des hydrocarbures liquides ou gazeux).

L'étude menée par le S.N.R.S n'a donc pas permis de conclure sur le questionnement de la recommandation RI contenu dans le rapport établi par le BEA-TT.

Je propose donc, qu'une étude (incluant par comparaisons les différents modes de transports) soit lancée au niveau national sur les conditions de navigation des bateaux transportant des matières dangereuses, afin d'établir des modalités pratiques d'application par les services locaux.

Le directeur,



Pierre Calfas