

**RAPPORT
D'ENQUÊTE TECHNIQUE**

**sur le heurt d'une pile de pont
par un automoteur Freycinet
survenu le 17 janvier 2023
sur la rivière Aisne canalisée
à Berneuil-sur-Aisne (60)**

octobre 2025

Avertissement

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à 1622-2 et R. 1621-1 à 1621-26 du Code des transports relatifs, notamment, aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'évènement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Glossaire

- **AIS** : Automatic identification system ; système d'identification automatique des bateaux
- **DDTM** : Direction départementale des territoires et de la mer
- **DGITM** : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
- **ECDIS (Intérieur)** : Electronic Chart Display and Information System ; système de visualisation de cartes électroniques et d'information (pour la navigation intérieure)
- **ES-TRIN** : European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels (Standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure)
- **PHEN** : Plus hautes eaux navigables
- **PK** : Point kilométrique
- **RN** : retenue normale (niveau de retenue du barrage aval sur une rivière canalisée)
- **RPP** : Règlement particulier de police de la navigation
- **SDIS** : Service départemental d'incendie et de secours
- **SPC** : Service de prévisions des crues
- **VHF** : Very high frequency ; système et appareil de radiocommunication à très haute fréquence
- **VNF** : Voies Navigables de France

Bordereau documentaire

Organisme auteur : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur le heurt d'une pile de pont par un automoteur Freycinet survenu le 17 janvier 2023 sur la rivière Aisne canalisée à Berneuil-sur-Aisne (département de l'Oise).

N° ISRN : EQ-BEATT—25-10-FR

Affaire n° BEATT_2023_04

Proposition de mots-clés : automoteur, collision, pile de pont, passe navigable, coup d'eau, Aisne canalisée

Synthèse

Parti de Gand en Belgique et à destination de Vailly-sur-Aisne, le bateau CELERITAS, automoteur Freycinet chargé de 293 t d'engrais et de pavillon néerlandais, naviguait en sens montant (en direction de l'Est) sur la rivière Aisne canalisée le mardi 17/01/2023 en début d'après-midi. Au niveau du pont de Berneuil-sur-Aisne, le conducteur a emprunté la passe réservée aux avalants, estimant que l'autre passe serait trop dangereuse compte tenu des conditions hydrauliques du moment. Alors que le bateau finissait de franchir le pont, il a heurté avec l'arrière bâbord le renfort de la pile centrale de l'ouvrage qui était alors immergé.

Le choc a créé une brèche au niveau de la coque et du réservoir bâbord, en dessous de la ligne de flottaison, occasionnant une fuite de carburant dans la rivière et le noyage du moteur. L'équipage a pu amarrer à un arbre. Après un colmatage provisoire de la voie d'eau, le bateau est allé le lendemain se stationner en sécurité un peu plus loin.

La cause directe de l'accident paraît être un manque de maîtrise du bateau en fin de franchissement de la passe du pont et/ou une trajectoire mal ajustée dans la dernière partie de la courbe relative à ce franchissement.

L'Aisne est réputée pour être relativement impétueuse car pouvant monter rapidement en débit. Si la situation n'était pas celle d'une crue, l'accident s'est produit au cours d'un épisode où la rivière a connu un « coup d'eau ». Le débit était ainsi relativement important, environ moitié moins que celui correspondant aux PHEN (plus hautes eaux navigables) et il n'était qu'un peu inférieur au débit d'effacement de certains barrages.

Le franchissement du pont de Berneuil-sur-Aisne est connu comme pouvant être difficile dans de telles conditions, compte tenu notamment de sa localisation dans un méandre et de la faible largeur des passes. Les investigations montrent par ailleurs que le renfort de la pile du pont, qui déborde de 80 cm du fût de la pile, est souvent immergé et donc non visible pour les navigants.

Le pont fait l'objet d'une inversion du chenal de navigation, impliquant que les bateaux doivent emprunter la passe située à leur gauche. Cette disposition permet de faciliter le passage par les bateaux avalants. Les investigations montrent que la passe située en rive droite présente en effet plus de difficultés et que ceci peut également être le cas dans le sens montant et plus encore lorsque le courant est important.

Le BEA-TT formule ainsi une recommandation à l'attention de VNF : faire en sorte que la passe du pont située en rive gauche soit autorisée aux deux sens de navigation, compte tenu du faible trafic et des pratiques déjà à l'œuvre, et ajouter des panneaux permettant de matérialiser la largeur de cette passe ainsi que les bords du renfort de la pile de pont.

Le BEA-TT évoque les dispositions constructives pouvant être envisagées au niveau des dispositifs de protection des piles de pont, de manière à rendre leurs arêtes moins agressives en cas de choc avec la coque d'un bateau. Il invite ainsi, d'une part le Conseil départemental de l'Oise à étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures d'atténuation allant en ce sens au niveau du pont en question, et d'autre part le ministère concerné (DGITM) à compléter les éléments de doctrine afin que cet enjeu puisse être mieux considéré.

Le BEA-TT invite par ailleurs VNF à actualiser les documents pour tenir compte des nouveaux barrages et à assurer, en cas d'accident, le rôle de relais d'information vis-à-vis du service instructeur chargé du contrôle des bateaux et des gestionnaires de pont.

Enfin, le BEA-TT invite ce service instructeur à examiner avec attention les demandes d'autorisation de conduire seul à bord émanant de conducteurs ne parlant pas le français et il invite la DGITM à faire évoluer en ce sens les modèles de certificats correspondants, ou alors, à supprimer l'exigence relative à la capacité de communiquer en langue française.

SOMMAIRE

SYNTHÈSE.....	1
1 CONSTATS IMMÉDIATS ET ENGAGEMENT DE L'ENQUÊTE.....	3
1.1 Les circonstances de l'accident.....	3
1.2 Les mesures prises après l'accident et le bilan matériel.....	4
1.3 L'engagement et l'organisation de l'enquête.....	5
2 ÉLÉMENTS DE CONTEXTE.....	6
2.1 Les conditions météorologiques.....	6
2.2 La rivière Aisne canalisée.....	6
2.3 Le trafic.....	6
2.4 Le trajet du bateau et le réseau des voies navigables.....	7
3 ANALYSE CONCERNANT LE PONT ROUTIER ET SON APPROCHE.....	8
3.1 Les caractéristiques du pont et les modalités de franchissement.....	8
3.2 Les dimensions du pont et le massif de renforcement de la pile.....	10
3.3 L'approche du pont et le gabarit des passes navigables.....	12
4 ANALYSE DES CONDITIONS HYDRAULIQUES.....	15
4.1 Les barrages sur l'Aisne et les données hydrologiques disponibles.....	15
4.2 Les restrictions de navigation énoncées par le RPP en crues.....	16
4.3 Les débits.....	18
4.4 Le niveau d'eau au droit du pont de Berneuil-sur-Aisne.....	20
5 INVESTIGATIONS CONCERNANT LE BATEAU ET L'ÉQUIPAGE.....	22
5.1 L'équipage.....	22
5.2 Les caractéristiques générales du bateau.....	23
5.3 Le certificat de classification et les documents réglementaires.....	24
5.4 Les dégâts au niveau du bateau et leur traitement.....	25
6 ANALYSE DES FACTEURS DE L'ACCIDENT ET ORIENTATIONS PRÉVENTIVES.....	28
6.1 Les causes de l'accident et les facteurs associés.....	28
6.2 Les passes du pont et leur matérialisation.....	28
6.3 La finition des arêtes du renfort de la pile de pont.....	30
6.4 Autres enseignements.....	31
6.4.1 L'autorisation de conduire seul à bord pour un conducteur étranger.....	31
6.4.2 Le relais de l'information sur la survenance de l'accident.....	32
ANNEXES.....	33
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	34
Annexe 2 : Carte de navigation de type fluviacarte.....	35
RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE PROTECTION DES DONNÉES.....	36

1 Constats immédiats et engagement de l'enquête

1.1 Les circonstances de l'accident

Le mardi 17 janvier 2023, vers 14 h 30, le bateau CELERITAS, chargé de 293 tonnes d'engrais et de pavillon néerlandais, remontait la rivière Aisne canalisée lorsqu'il a heurté avec la poupe, côté bâbord, le renfort de la pile centrale du pont de la RD 335 sur la commune de Berneuil-sur-Aisne, à une quinzaine de km à l'Est de Compiègne.

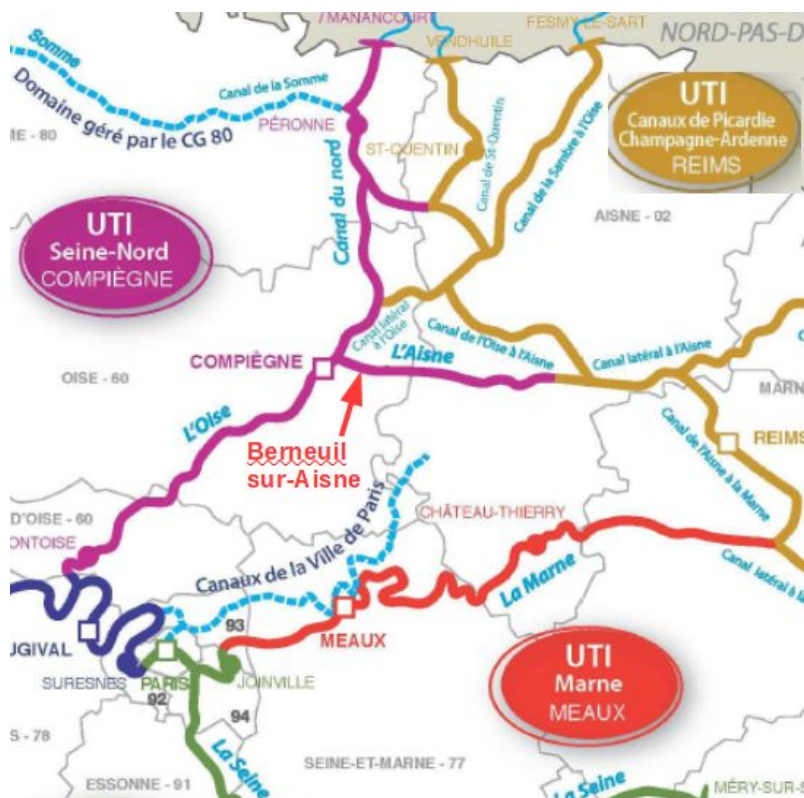


Figure 1 : Réseau navigable (extraits) géré par la direction territoriale Bassin de la Seine de VNF (source : VNF – les couleurs représentent le périmètre géographique des unités territoriales de VNF)



Le pont concerné, situé en agglomération, dans le département de l'Oise, fait la jonction entre les communes de Berneuil-sur-Aisne et de Cuise-la-Motte.

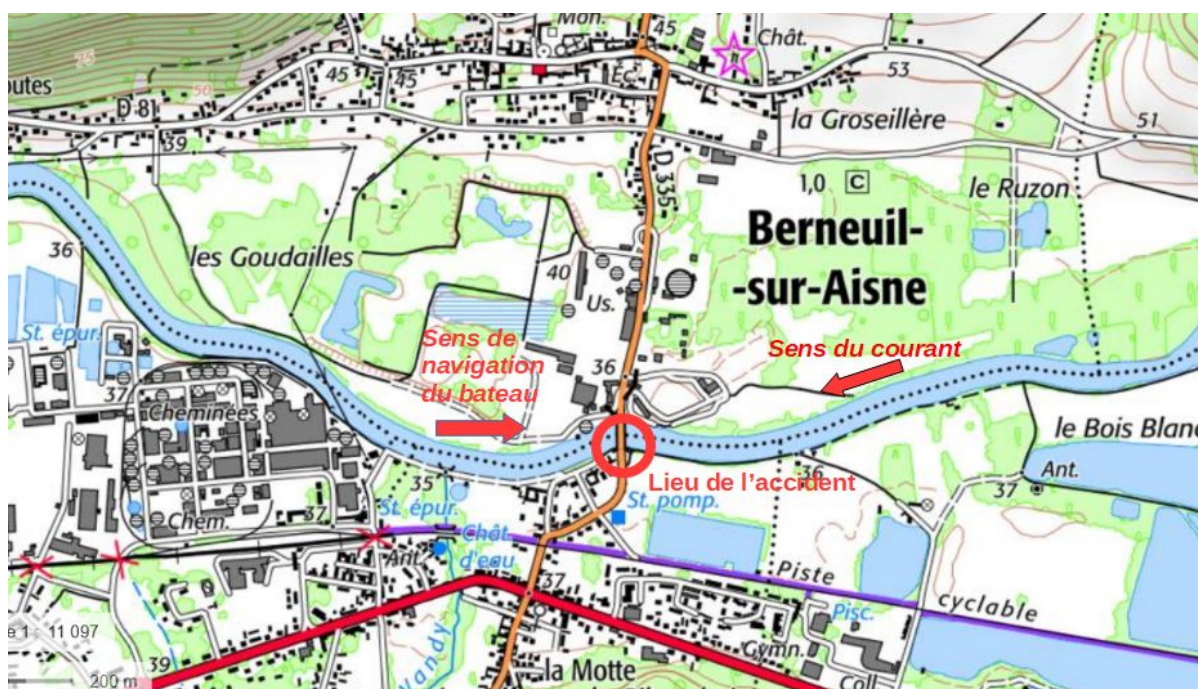


Figure 3 : Plan de situation de l'accident
(source : Géoportail IGN retouché BEA-TT)

Le heurt contre l'ouvrage a créé une voie d'eau au niveau du pic¹ arrière et de la cuve à carburant bâbord du bateau, entraînant l'inondation de ces deux compartiments puis l'arrêt du moteur. Toutefois, le batelier a pu se rapprocher de la berge à l'aide du propulseur d'étrave et s'amarrer à un arbre.

1.2 Les mesures prises après l'accident et le bilan matériel

Le heurt de la pile de pont en fin de passe a créé une brèche de la coque et d'un des réservoirs de carburant qui lui était accolé, mais sans entraîner un risque immédiat pour la flottabilité du bateau. Le batelier ainsi que la matelote n'ont pas été blessés.

VNF et le SDIS de l'Oise sont rapidement arrivés sur les lieux et ont renforcé l'amarrage du bateau. Les plongeurs du SDIS ont essayé par trois reprises de localiser la brèche qui était sous la ligne de flottaison pour la colmater, mais par mesure de précaution, du fait du débit du cours d'eau et de la proximité de l'hélice, ils ont préféré stopper leur intervention.

Des plongeurs mandatés par l'assureur du bateau sont arrivés dans la soirée et ont procédé, le lendemain, au colmatage de la voie d'eau à l'aide d'une résine en époxy, permettant au bateau de quitter son lieu d'arrêt pour une zone de stationnement plus confortable au niveau du garage amont de l'écluse de Couloisy, située à environ 1 km plus en amont. Le boîtier électronique du gyroscope équipant le bateau, qui avait été endommagé en raison d'une infiltration d'eau en salle des machines, a dû être remplacé.

1 Réservoir de rétention d'eau en cas d'avarie située entre l'avant ou l'arrière du bateau et la première cloison étanche



Figure 4 : Bateau amarré à l'écluse de Couloisy
(source : BEA-TT)



Figure 5 : Cargaison dans la cale
(source : BEA-TT)

Le 23 janvier 2023, le service instructeur en charge du contrôle technique des bateaux a procédé à une visite à bord et a délivré une autorisation temporaire de naviguer pour un seul voyage jusqu'au lieu de déchargement. Par la suite, une fois le bateau vidé de sa cargaison, la voie d'eau a été colmatée par soudure d'une plaque métallique (cf. figure 35).

La cargaison du bateau, constituée de sulfate d'ammonium (cf. figure 5), n'a pas été impactée par l'accident, étant précisé que ce produit, qui est utilisé comme engrais ou retardateur de flamme et anti-feu, n'est pas classé dangereux au regard du règlement (CE) n° 1272/2008 et ne relève pas du transport de matières dangereuses.

La fuite, dans la rivière, du carburant qui était contenu dans le réservoir impacté, estimée à un peu plus de 1 000 l, a entraîné une irisation de la surface de l'Aisne visible jusqu'au pont du Francport situé à une dizaine de kilomètres du lieu de l'accident. La pose par le SDIS d'un barrage flottant n'a pas été possible. Le lendemain matin de l'accident, les reconnaissances effectuées par VNF des biefs en aval du lieu d'amarrage du bateau ont permis de constater que l'irisation de la rivière s'était dissipée, le carburant ayant été probablement brassé aux barrages et compte tenu de l'importance des débits.

1.3 L'engagement et l'organisation de l'enquête

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a ouvert le 01 février 2023 une enquête technique en application des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports.

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus à bord du bateau, qui a été bloqué quelques jours sur son lieu de stationnement à Couloisy en attendant de pouvoir naviguer à nouveau. Ils ont pu à cette occasion discuter avec l'équipage ainsi qu'avec les équipes de la DDTM² du Nord, qui est, sur cette zone géographique, le service instructeur en charge du contrôle technique des bateaux. Ils ont également échangé avec le service instructeur de Belgique, qui avait procédé au dernier renouvellement du titre de navigation du bateau.

Ils se sont entretenus avec les services de la gendarmerie, territoriale et fluviale, qui se sont rendus sur les lieux de l'accident, sachant qu'aucune infraction n'a été retenue à l'encontre de l'équipage. Ils ont échangé à plusieurs reprises avec les services de VNF, gestionnaire de la voie d'eau, et du Conseil départemental de l'Oise, gestionnaire du pont heurté.

2 Éléments de contexte

2.1 Les conditions météorologiques

Les données observées au niveau de la station de Clermont-de-l'Oise, à une cinquantaine de kilomètres à l'Ouest de Berneuil-sur-Aisne, indiquent une température proche de +3 °C, un point de rosée légèrement inférieur à +2 °C, un ciel couvert mais sans précipitations, et un vent léger de l'ordre de 5 km/h.

2.2 La rivière Aisne canalisée

La rivière Aisne, qui fait partie du réseau navigable à petit gabarit, est canalisée à partir de sa confluence avec l'Oise (PK 108,230) et jusqu'à Celles-sur-Aisne (PK 51,450), situé à une cinquantaine de km plus en amont et dans le département de l'Aisne.

Ce secteur canalisé est aménagé de 7 barrages, chacun associé à une écluse.

Le passage aux écluses est automatisé : il s'effectue au moyen d'une télécommande que les usagers récupèrent dans un distributeur.



Figure 6 : Linéaire de l'Aisne canalisée avec ses 7 barrages – écluses
(source : VNF, avis à la batellerie n° 1 – 2020, retouché BEA-TT)

Le règlement particulier de police de la navigation (RPP) qui s'y applique est énoncé dans l'Arrêté inter-préfectoral n° 8-2018-05-23-004 portant règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Liaison Marne – Escaut, signé le 14/12/2018.

En complément, l'avis à la batellerie n° 1 est un document sans portée réglementaire qui vise à porter à la connaissance des usagers certaines dispositions générales sur la voie d'eau. Il présente notamment les principales dispositions du RPP et y apporte quelques précisions complémentaires. Sa dernière édition date de janvier 2020.

D'après le RPP, le mouillage, c'est-à-dire la profondeur d'eau minimale, est de 2,20 m et la longueur des bateaux est limitée à 39,5 m, ce qui correspond grosso modo au gabarit dit « Freycinet ».

2.3 Le trafic

D'après les informations communiquées par VNF et relatives à l'enregistrement des passages aux écluses, le trafic sur l'Aisne canalisée est d'environ 3 à 4 bateaux par jour, essentiellement des bateaux de marchandises (quelques bateaux de plaisance sont présents en période estivale). Sur les 3 semaines de janvier 2023, le trafic enregistré aux deux écluses les plus en aval a été de 19 bateaux montants et de 21 bateaux avalants.

Le jour de l'accident, le CELERITAS paraît avoir été le seul bateau à emprunter cette rivière : VNF a transmis au BEA-TT les données de trafic aux deux écluses les plus en aval (Carandeau et Hérant) et ces données ne font ressortir qu'un seul bateau le 17 janvier 2023 avec la précision qu'il s'est agi d'un bateau de commerce montant.

2.4 Le trajet du bateau et le réseau des voies navigables

Le bateau était en provenance de Gand en Belgique, où le chargement de la cargaison avait été effectué le 13 janvier 2023, et était à destination de Vailly-sur-Aisne, situé dans le département de l'Aisne et à une quarantaine de km du lieu de l'accident.

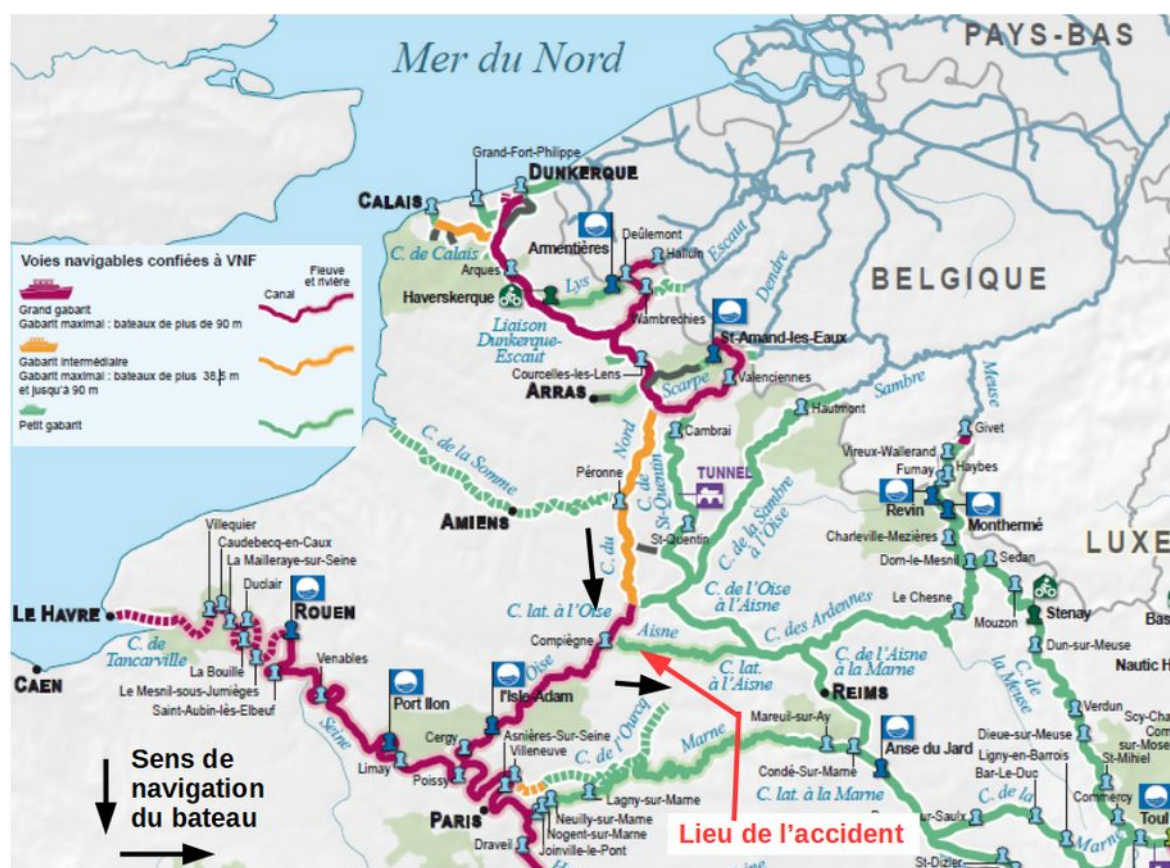


Figure 7 : Réseau des voies navigables selon le gabarit et trajet du bateau avant l'accident
(source : site internet de Voies Navigables de France VNF)

Le 17 janvier 2023, jour de l'accident, d'après le livre de bord du bateau et les données de VNF relatives à l'enregistrement des éclusages :

- Le CELERITAS est parti à 6 h 30 de Noyon, sur le canal du Nord, en sens avalant.
- Il a ensuite franchi, vers 10 h et en sens avalant, la dernière écluse sur le canal latéral à l'Oise ;
- Puis il a emprunté l'Aisne canalisée en sens montant, où il a franchi la première écluse (Carandeau) vers 11 h 40, puis la seconde (Hérant) vers 13 h.

Pour mémoire, la figure 1 présente une carte du réseau des voies navigables qui est plus resserrée géographiquement parlant.

3 Analyse concernant le pont routier et son approche

3.1 Les caractéristiques du pont et les modalités de franchissement

Le pont repose sur une pile centrale et deux culées en bord de rive et présente deux passes navigables, chacune ayant une largeur de 10,50 m (comme explicité au 3.3) et étant affectée à un sens de navigation.

Son franchissement fait l'objet d'un changement du sens conventionnel de navigation, impliquant que les bateaux doivent se déporter sur leur gauche et de manière à emprunter la passe située à bâbord par rapport au sens de conduite.

Ainsi, dans le sens montant, la passe située en rive gauche est matérialisée par un panneau d'interdiction, le bateau doit emprunter la passe située en rive droite et celle-ci est en outre balisée par deux panneaux matérialisant ses bords (panneaux A.10).



Figure 8 : Pont vu de l'aval
(source : BEA-TT)

La nécessité pour les bateaux de croiser le chenal vers bâbord est signalée, bien avant le pont, par les panneaux ad hoc positionnés sur les bords de rive (figure de gauche ci-après).

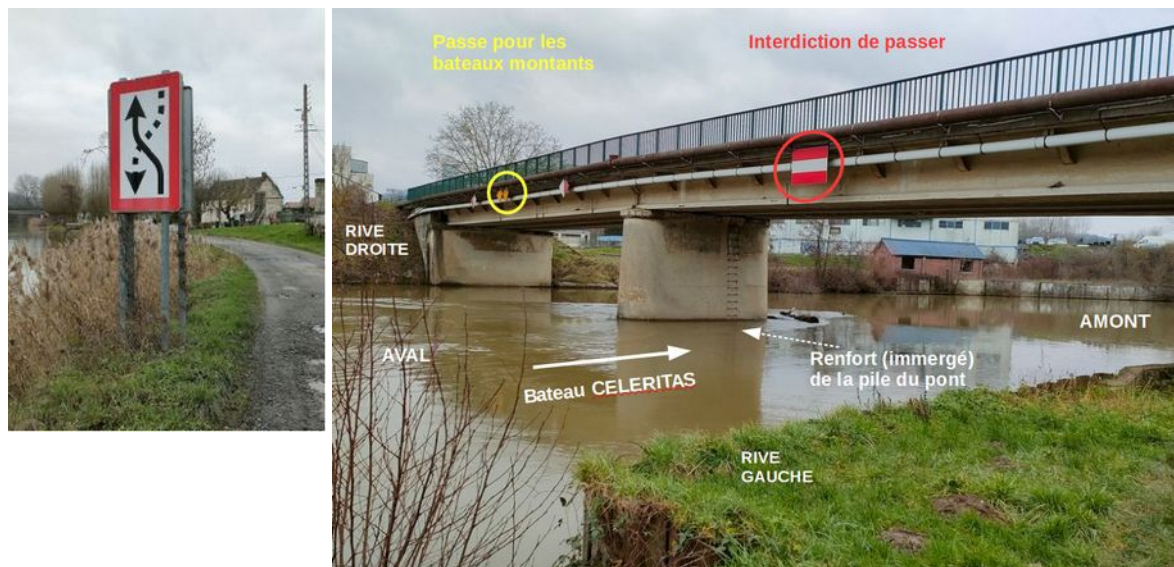


Figure 9 : Signalisation d'inversion de chenal en aval du pont sur la rive gauche (figure de gauche) et franchissement du pont par le bateau lors de l'accident (figure de droite)
(source : BEA-TT)

Le jour de l'accident et comme illustré sur la figure de droite ci-avant, le conducteur du bateau, compte tenu du débit du cours d'eau et de la puissance de son bateau, a préféré franchir l'ouvrage par la passe interdite, côté rive gauche, jugeant que celle-ci semblait moins dangereuse avec les conditions de navigation rencontrées. Ce faisant, il a heurté en fin de passe le renfort de la pile de pont, qui n'était alors pas visible. D'après l'analyse présentée en 4.4, ce renfort se trouvait à environ 20 cm en dessous du niveau d'eau le jour de l'accident et 30 cm en dessous le 23 janvier 2023, jour de la prise de ces photos.



Figure 10 : Vue amont du pont et de la pile centrale le 23 janvier 2023 (source : BEA-TT)

Pour un bateau avalant, la passe autorisée est celle située en rive gauche, matérialisée par deux losanges de couleur jaune. À la différence du sens montant, les bords de la passe ne sont pas indiqués. On peut voir toutefois que les losanges sont décentrés au regard de l'ouverture du pont et on peut supposer que cela est lié à la présence, du côté rive gauche, d'un passage sous le pont : le plan présenté ci-après fait figurer du côté rive gauche une zone plane de 4 m de large à partir de la culée, représentant un passage sous le pont et bordé par des palplanches. Cet aménagement ne se retrouve pas de l'autre côté du pont.

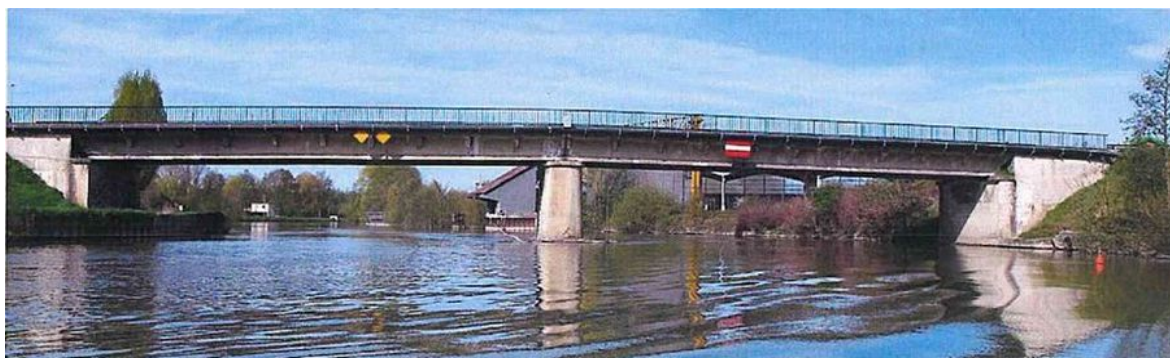


Figure 11 : Pont vu de l'amont (source : Conseil départemental de l'Oise, visite subaquatique du 03/04/2018)



Figure 12 : Passage sous le pont bordant la culée rive gauche vue depuis l'aval (source : BEA-TT)

3.2 Les dimensions du pont et le massif de renforcement de la pile

Le BEA-TT a pu disposer de quelques plans établis dans les années 1940 et relatifs à la reconstruction du pont intervenue après guerre, mais ils paraissent peu exploitables. Il s'est appuyé sur un plan établi en 1978 relatif aux caractéristiques dimensionnelles du pont et à ses cotes altimétriques, ainsi que sur les visites subaquatiques réalisées en 2018 et 2021 pour le compte du Conseil départemental de l'Oise (CD 60).

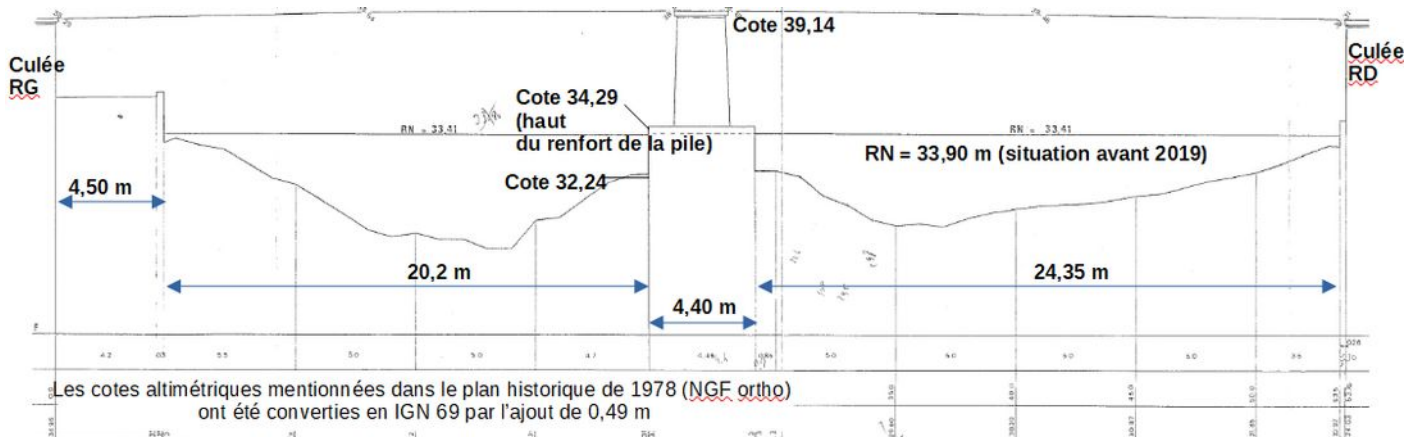


Figure 13 : Plan du pont, caractéristiques dimensionnelles - plan établi en 1978
(source : VNF, retouché BEA-TT)

D'une longueur totale de 56 m, le pont comprend 2 ouvertures (ou travées) d'environ 26 m chacune, à partir de chaque bord de culée jusqu'aux bords du pilier central.

La pile centrale du pont est constituée d'un corps principal (ou fût de pile), long de 8,60 m et large de 2,60 m et comporte en partie basse un renfort qui déborde de 80 cm du bord de la pile. Ce massif de renforcement est décrit d'après les visites subaquatiques, comme un caisson de palplanches métalliques rempli de béton.

D'après le plan du pont, le haut de ce renfort est à la cote de 34,29 m et la distance entre ce haut et l'intrados du pont est de l'ordre de 4,85 m.

Les schémas et la photo de ce renfort, présentés ci-après, sont extraits des comptes-rendus de visite subaquatique.

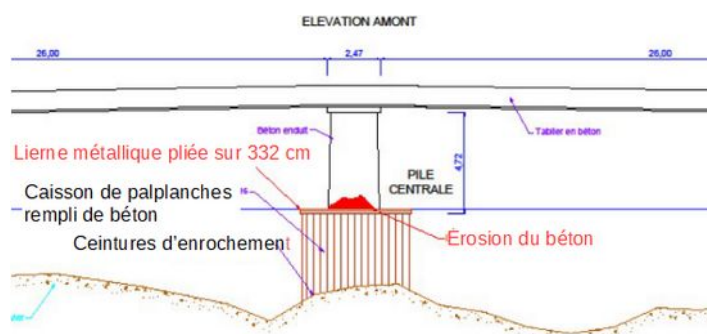


Figure 14 : Élévation schématique amont du pont
(source : CD 60, visite subaquatique du 16/09/2021)



Figure 15 : Vue du renfort sous l'eau
(source : CD 60, visite sub. du 03/04/2018)

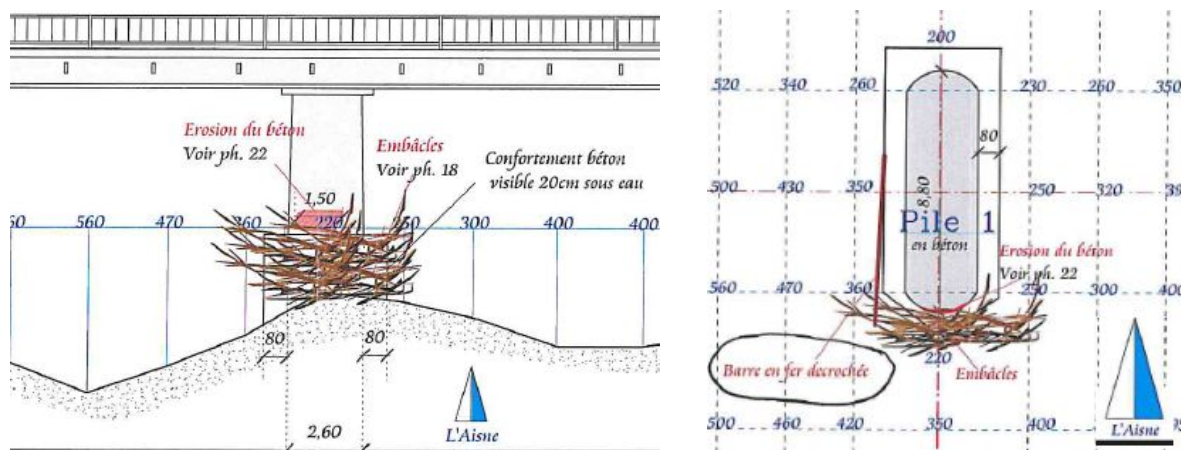


Figure 16 : Élévation schématique amont (à gauche) et vue en plan et bathymétrie (à droite)
(source : Conseil départemental, visite subaquatique du 03/04/2018)

Les visites subaquatiques notent la présence d'embâcles à l'extrémité amont de la pile, comme on peut le voir d'ailleurs sur la photo prise par le BEA-TT lors de sa visite et illustrée en figure 10. Par ailleurs, elles soulignent, en partie haute du renfort de la pile de pont, la présence d'une barre métallique détachée de son support et pointant vers le chenal, du côté de la passe située en rive gauche, comme illustré en figures 14, 16 et 17).

D'après les investigations réalisées par le Conseil départemental à l'été 2023, cette barre correspond à un plat métallique de section 40 × 40 mm (cf. figure 18) et se trouvait désolidarisée des palplanches sur environ 1 m le long du renfort de la pile.

La visite subaquatique réalisée en 2021 mentionne, au titre des actions à entreprendre, qu'il convient de « découper cette lierne métallique car celle-ci accroche des embâcles et peut endommager des embarcations ».

Le Conseil départemental a remédié à ce problème à l'occasion des travaux de gros entretien qui ont été réalisés sur le pont à l'été 2023 : en plus de la portion qui était décollée et dans la continuité de celle-ci, 3 autres mètres ont été déposés par précaution.

Dans le cas présent, ce problème paraît être sans lien avec l'accident, le plus vraisemblable étant que la brèche à la coque du bateau a été créée par le choc de la coque contre l'arête du renfort de la pile de pont.



Figure 17 : Vue de la pile de pont depuis la rive gauche et de la lierne métallique détachée de son support et pointant vers le chenal
(source : Conseil départemental, visite subaquatique du 03/04/2018)

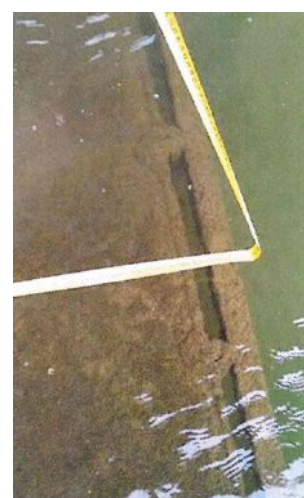


Figure 18 : Vue du plat métallique constituant la lierne (source : Conseil départemental, été 2023)

3.3 L'approche du pont et le gabarit des passes navigables

La hauteur libre à la retenue normale est estimée à environ 4,85 m³.

D'après l'avis à la batellerie n° 1, la largeur des passes navigables est de 10,50 m et fait partie des plus petites largeurs de passe rencontrées sur le linéaire, cette largeur peut d'ailleurs être observée sur la carte des levés bathymétriques établie par VNF.

Cette carte comprend une visualisation du chenal (qui correspond dans les faits au chenal de travail utilisé lors de l'exécution des dragages). La largeur de ce chenal est de l'ordre de 27 m un peu avant le pont, de part et d'autre.

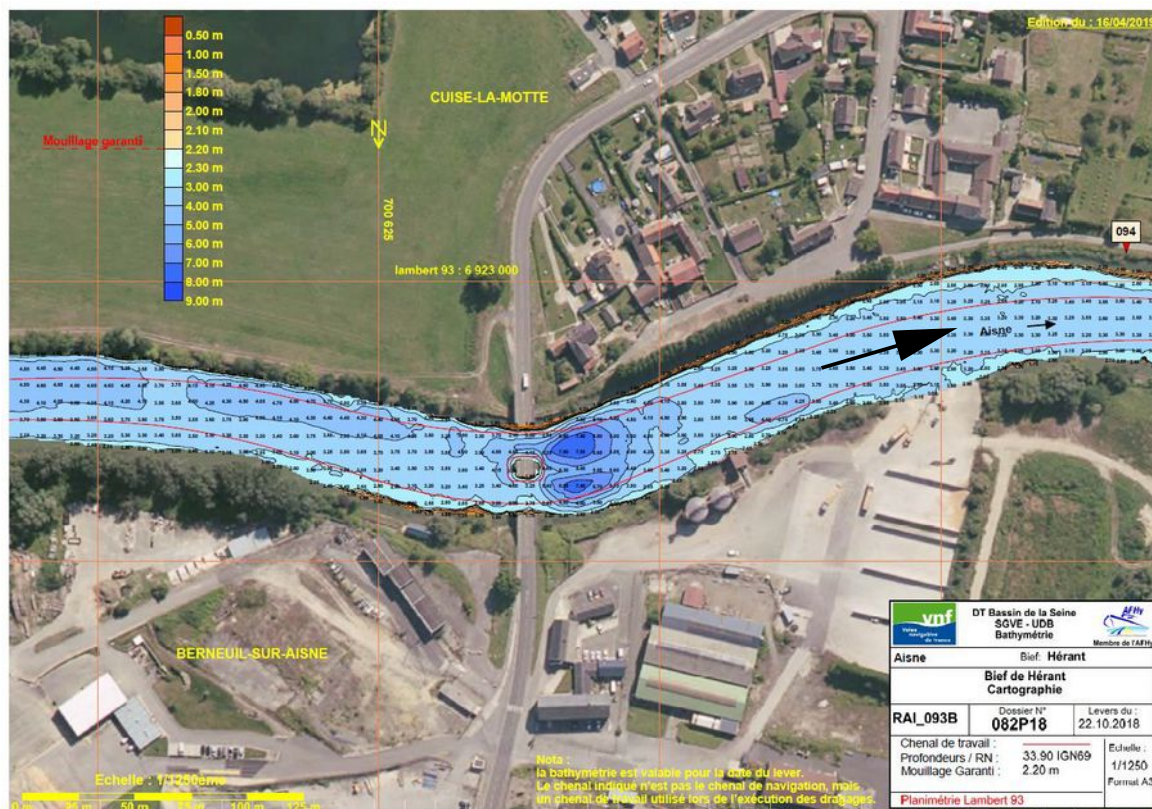


Figure 19 : Levés bathymétriques de l'année 2018 (carte inversée, le nord est au bas) (source : VNF)



Figure 20 : Vue aérienne du linéaire de la rivière et de la localisation du pont (source : géoportail)

3 L'avis à la batellerie n° 1 mentionne une valeur légèrement supérieure, qui est à notre connaissance celle de la situation d'avant 2019, du temps des anciens barrages

S'il n'a pas connaissance de la survenue d'autres accidents à cet endroit, VNF indique que le pont est connu pour être difficile à franchir lorsque le débit est important.

Une des particularités de ce pont réside dans le fait qu'il se trouve dans un méandre.

Une autre de ses particularités, qui est directement liée à la première, est qu'il fait l'objet d'un changement du sens conventionnel de navigation, comme présenté au 3.1 : ainsi, la passe située en rive droite est réservée aux montants et la passe située en rive gauche est réservée aux avalants. C'est le seul pont dans ce cas sur l'Aisne canalisée.

VNF explique que cette disposition existe afin de faciliter le franchissement du pont par les bateaux avalants.

Compte tenu du sens de la courbure et de la géométrie des abords du pont, il s'avère en effet que la passe en rive gauche, qui est à l'intérieur de la courbe, est plus facile à franchir et que celle en rive droite est bien plus délicate. Ceci est encore plus vrai pour les bateaux avalants ainsi que dans un contexte de débit important.

Les raisons sont notamment les suivantes :

- L'examen de la géométrie des abords du pont permet de constater que le chenal placé dans le côté intérieur de la courbe présente une configuration permettant aux bateaux de disposer d'une ligne droite de chaque côté (amont et aval) de la passe de rive gauche, assez importante pour s'aligner dans l'axe de la passe afin de franchir celle-ci en ligne droite sans continuer à tourner. Pour cela, il leur suffit de se déporter vers le centre de la rivière 100 m avant de franchir le pont. Ces alignements sont illustrés en figures 21 et 22 ci-après, avec la carte bathymétrique puis la vue aérienne issue de Géoportail en fond de plan.
- Au contraire, les bateaux, avant de franchir la passe en rive droite, auront du mal à s'aligner dans l'axe de la passe et devront probablement conserver une rotation sous le pont; ce qui entraîne un angle de dérive, donc une bande balayée plus importante et une difficulté de manœuvre. Par ailleurs, le passage est encore plus difficile pour les bateaux avalants entraînés par le courant.
- En outre, il y a un peu plus de courant en rive droite qui est à l'extérieur de la courbe (effet de la force centrifuge, qui produit également un niveau d'eau un peu plus élevé) et qui semble par ailleurs présenter une moindre profondeur d'eau par comparaison à la passe située en rive gauche.
- Enfin, plus le débit et donc la vitesse du courant sont importants, plus ces difficultés peuvent être accrues : un courant important nécessite de fournir plus de puissance pour les bateaux montants et réduit la manœuvrabilité des avalants (ceux-ci doivent naviguer à une vitesse suffisamment élevée pour garder une bonne manœuvrabilité et ils se déplacent plus vite et arrivent donc en moins de temps sur un possible obstacle).

Dans la logique actuelle d'affecter une passe par sens, il est donc normal que la priorité ait été donnée aux bateaux avalants en leur réservant celle située en rive gauche.

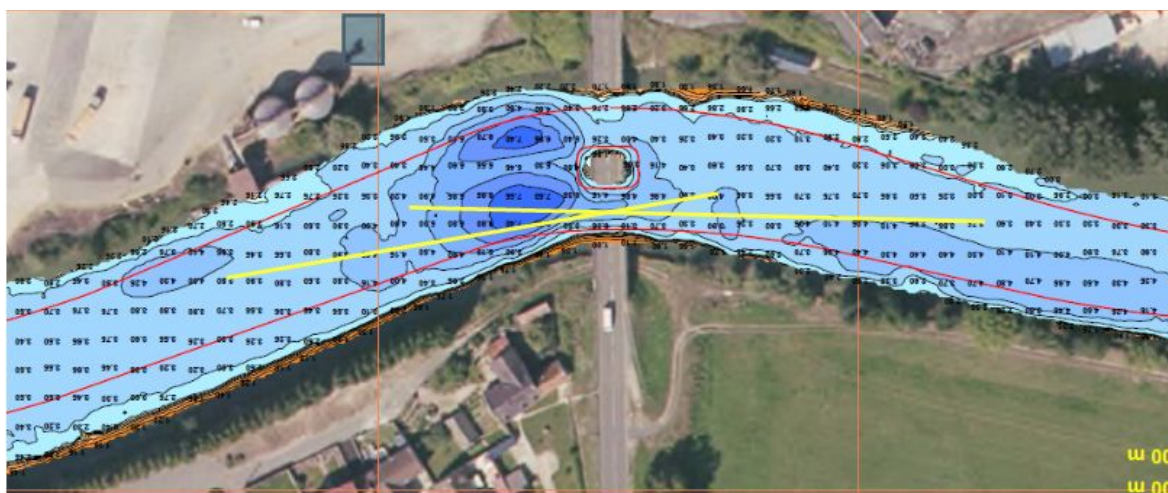


Figure 21 : Trajectoire permettant au bateau de franchir en ligne droite la passe rive gauche, en sens montant comme en sens avalant, avec un alignement de 100 m avant la passe
(fond de plan : carte bathymétrique de VNF, retournée avec le nord en haut et annotée par le BEA-TT)

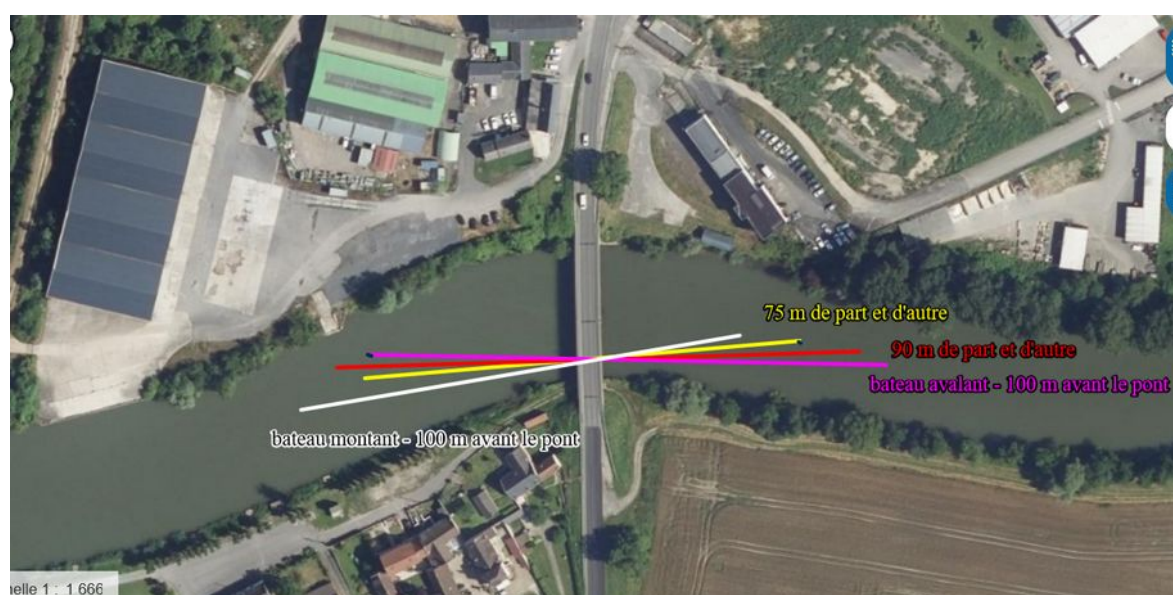


Figure 22 : Même illustration que ci-dessus (en blanc pour les montants et en mauve pour les avalants), avec, en plus, la visualisation d'un alignement continu de 75 m et de 90 m de part et d'autre de la passe

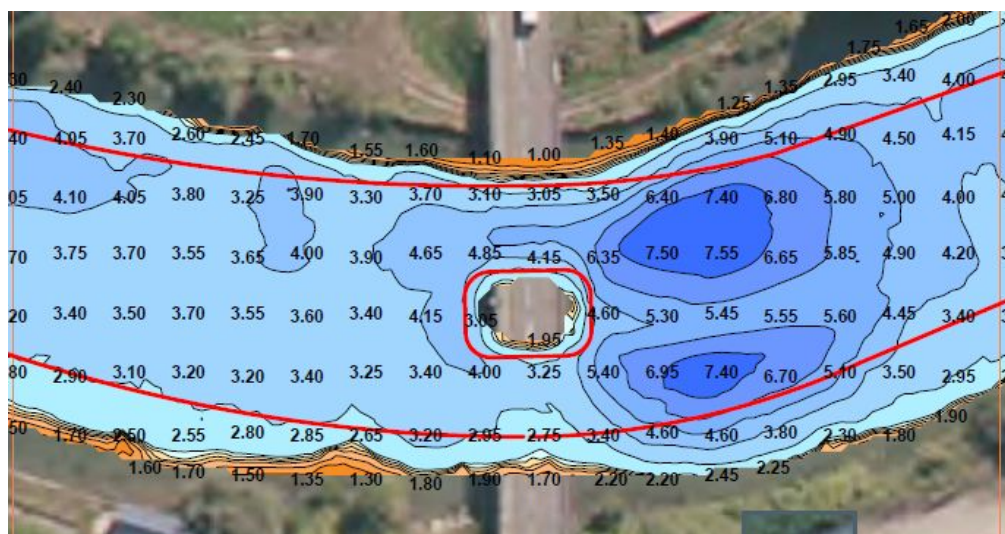


Figure 23 : Zoom de la carte bathymétrique de VNF, dans le sens d'origine (le nord est en bas)

4 Analyse des conditions hydrauliques

4.1 Les barrages sur l'Aisne et les données hydrologiques disponibles

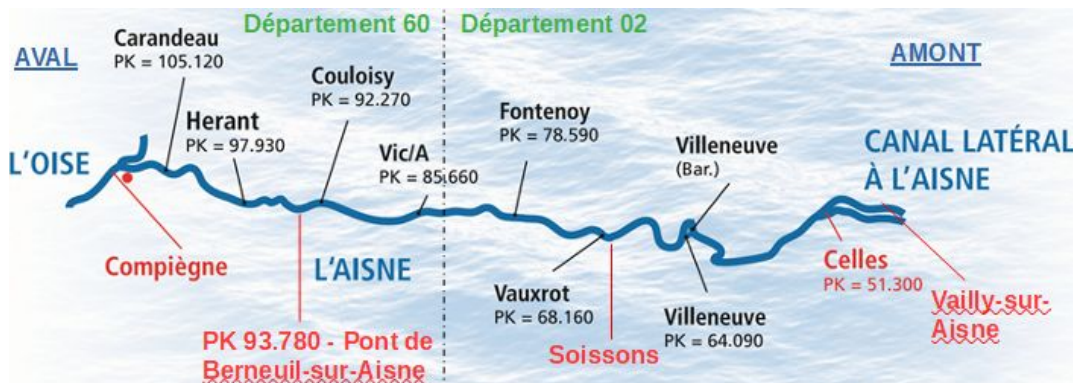


Figure 24 : Linéaire de l'Aisne canalisée avec ses 7 barrages – écluses
(source : VNF, avis à la batellerie n°1 – 2020, retouché BEA-TT)

L'Aisne canalisée est aménagée de 7 barrages « en cascade », chacun associé à une écluse et qui visent à réguler le cours d'eau, notamment en maintenant la hauteur d'eau nécessaire pour permettre aux bateaux de naviguer. Cela forme ainsi une succession de paliers : chaque bief de navigation constitue un palier dont la hauteur d'eau est régulée par le barrage aval et les écluses permettent aux bateaux de passer d'un bief à l'autre. Lorsque le débit devient important lors d'une montée en crue, les barrages sont effacés et le cours d'eau reprend alors sa pente naturelle.

Le profil schématisé d'une rivière canalisée en conditions courantes d'exploitation peut être illustré comme suit :

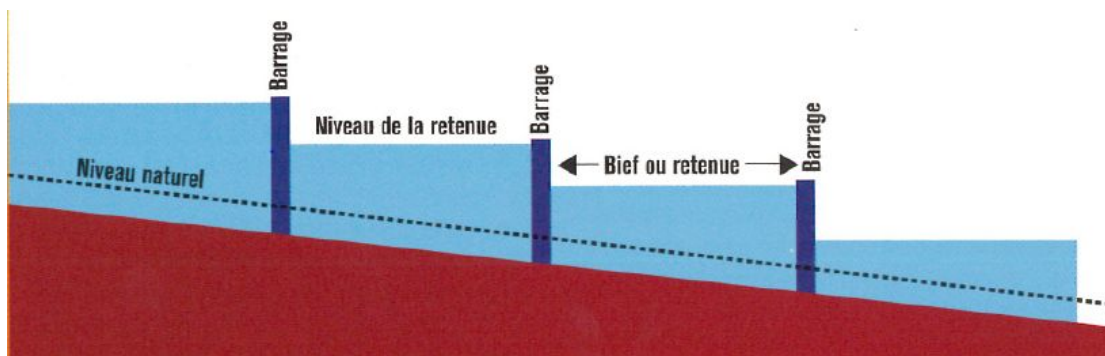


Figure 25 : Profil schématisé d'une rivière canalisée en période de débit courant (faible à moyen)

Le BEA-TT a pu disposer du plan du profil en long de l'Aisne canalisée établi par VNF, dont un extrait est présenté en 4.4 et qui illustre :

- le linéaire de la rivière avec le positionnement des différents ponts et des écluses, repérés en PK, et la cote au point le plus haut sous les ponts (cette cote correspondant au point le plus haut du rectangle de navigation et non pas à l'intrados du pont).
- les échelles limnimétriques, positionnées en amont et en aval de chaque écluse avec la cote du zéro de l'échelle, qui permettent de visualiser la hauteur d'eau ;
- le niveau de l'eau dans chaque bief, à la retenue normale (dans les 2 configurations : avec les anciens et avec les nouveaux barrages), ainsi qu'en situation de PHEN (plus hautes eaux navigables).



Figure 26 : Échelle limnimétrique à l'amont de l'écluse de Couloisy le 23 janvier 2023
(source : BEA-TT)

Excepté le barrage de Villeneuve-Saint-Germain, situé le plus à l'amont, qui est mécanisé et reste exploité par VNF, les 6 autres barrages ont été reconstruits et automatisés dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé passé entre VNF et la société de projet Baméo, et mis en service fin 2018.

Les données d'exploitation des 6 récents barrages sont disponibles sur l'Hydroportail, à savoir : les données issues des stations de mesure de niveau d'eau en amont et en aval de chaque barrage ainsi que les données de débit, tel que calculé par une loi d'ouvrage.

Figurent également sur l'Hydroportail, les données des 2 stations de mesure implantées dans le centre de Soissons : l'une, au niveau de la passerelle des Anglais, correspond à la mire historique et l'autre, au niveau du pont du Mail, est en particulier utilisée par le service de prévisions de crues. Cette dernière mesure aussi les débits et fait référence (les conditions de débits sont comparables sur le linéaire de l'Aisne canalisée).

Les données en temps réel des 2 stations de Soissons peuvent être consultées sur le site Vigiecrues ainsi qu'avec l'application mobile Navi développée par VNF, cette dernière fournissant également les niveaux d'eau à l'amont des 6 récents barrages.

4.2 Les restrictions de navigation énoncées par le RPP en crues

Le RPP mentionne trois « échelles de référence pour le calcul des hauteurs libres sous les ponts et pour la définition des restrictions de navigation en période de crue » :

- échelle de l'écluse de Celles-sur-Aisne ;
- échelle de Soissons ;
- échelle de l'écluse de Couloisy.

La période de crue est définie comme suit :

« La rivière d'Aisne canalisée et le canal latéral à l'Aisne sont considérés comme en crue lorsque la cote de 4,70 m est atteinte à l'échelle de Celles-sur-Aisne. Quand cette cote est atteinte, les conditions de navigation peuvent être perturbées ».

Les restrictions de navigation sont définies comme suit :

- Quand le niveau de l'eau atteint 4,70 mètres à l'échelle de Celles-sur-Aisne, la navigation est interdite pour les bateaux avalants.
- Sur l'Aisne canalisée, la navigation est interrompue quand le niveau de l'eau atteint 3,30 m à l'échelle de l'écluse (amont) de Couloisy ou 3,20 m à l'échelle de Soissons.

Sur les 4 dernières années, on peut voir que la cote de 3,20 m à Soissons est atteinte entre 0 et 3 fois par an selon les années :

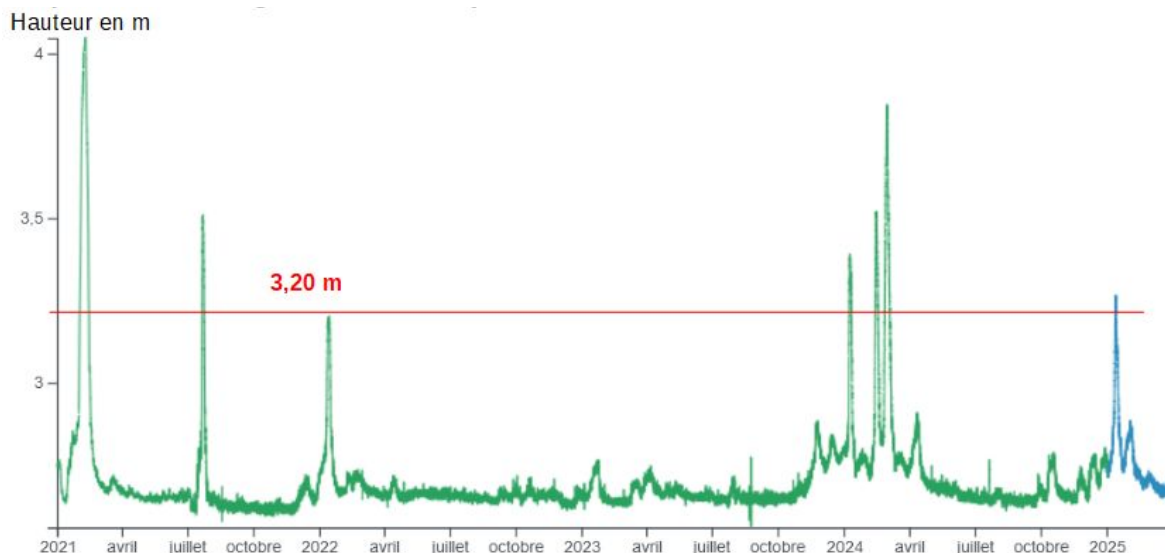


Figure 27 : Hauteur d'eau (cote relative à l'échelle en m) instantanée à Soissons, passerelle des Anglais sur la période de janvier 2021 à mars 2025
(source : Hydroportail)

Comme le suggèrent les précisions figurant dans l'avis à la batellerie n° 1, ces restrictions sont motivées par le fait que les hauteurs libres commencent alors à devenir insuffisantes au niveau de certains ponts. L'avis à la batellerie précise que c'est le cas au-dessus de la cote de 3,20 m à l'échelle amont de Couloisy, soit une cote absolue de 35,48 m en considérant la cote du zéro de l'échelle. On peut voir ainsi que cette cote est proche de celle des PHEN au droit de cette échelle et telle qu'elle est mentionnée dans le plan du profil en long de l'Aisne (figure 31).

Le BEA-TT a opéré la même démarche de comparaison pour les 2 autres échelles auxquelles est associée l'interruption de navigation : les résultats sont assez proches des valeurs de PHEN au droit de ces échelles.

L'écluse de Celles-sur-Aisne se situe sur le canal latéral à l'Aisne, un peu en amont de sa jonction avec l'Aisne canalisée. Le niveau d'eau à cet endroit paraît être utilisé pour définir un seuil d'alerte (la montée en crue s'y produit généralement plus tôt qu'à Soissons). Sa prise de connaissance implique toutefois une lecture physique à l'échelle de l'écluse, il n'y a aucune station de mesure ni aucun enregistrement des niveaux d'eaux pouvant être lus. Les données à l'échelle sont relevées par un agent de VNF, qui va ainsi vérifier la cote et déclencher le cas échéant la prise d'un avis à la batellerie d'interruption de la navigation.

D'après les informations recueillies auprès de VNF, la restriction aux seuls bateaux avalants, qui est énoncée par le RPP, paraît bien être motivée par des difficultés de hauteur libre. En revanche, aucune des personnes de VNF avec qui le BEA-TT a échangé n'a été à même d'expliquer clairement le pourquoi d'une restriction réservée aux seuls avalants : il est possible que le seuil de 4,70 m soit suffisamment en dessous des PHEN pour considérer que des bateaux montants déjà engagés disposent d'un laps de temps suffisant pour terminer leur remontée, tandis que l'on empêche, à ce seuil, qu'un bateau avalant ne s'engage sur l'Aisne canalisée.

4.3 Les débits

La rivière Aisne canalisée a un débit courant (ou moyen) de l'ordre de 65 m³/s.

Elle est réputée pour être impétueuse, par comparaison à l'Oise notamment : elle peut monter en débit rapidement et de manière importante.

Comme on peut le voir sur le graphe précédent et celui ci-après, les montées en crue se produisent principalement en hiver et au printemps et elles peuvent parfois survenir, sur une courte durée, en été.



Figure 28 : Débit instantané (m³/s) à Soissons, janvier 2021 - mars 2025
(Source : Hydroportail)

En exploitant les données disponibles sur l'Hydroportail et leur historique (données de la station de Soissons et données d'exploitation des barrages), le BEA-TT a pu déterminer que, lorsque se produisent les occurrences d'atteinte des cotes de 3,30 m et 3,20 m aux échelles de Soissons et de Couloisy, le débit est alors de l'ordre de 230 m³/s.

Cela donne ainsi une idée du débit correspondant aux PHEN.

Le service de prévisions des crues (SPC)⁴ a indiqué en juin 2025 qu'il venait d'établir une courbe de tarage pour la station débitimétrique de Soissons : une cote de 3,20 m à l'échelle de Soissons correspond à un débit d'environ 220 m³/s. Selon le SPC, cela équivaut approximativement à la cote des premiers débordements et à une crue dont la période de retour est de 2 ans. Parmi les crues historiques sur la période récente, la crue de 1993 est la plus forte, les données à Soissons étaient alors de 5,30 m et 465 m³/s.

Les valeurs de référence sont donc bien différentes en termes d'échelle, selon que l'on considère les enjeux d'inondation et ceux de navigation : lorsque la navigation est arrêtée, les débordements commencent seulement.

Les 6 barrages automatisés sont effacés bien avant l'atteinte des PHEN. Le débit d'effacement du barrage de Couloisy, par exemple, est ainsi de 140 m³/s d'après les informations communiquées par VNF. Dans le vocabulaire navigable, l'effacement des barrages correspond déjà à un début ou à une forme de crue, il s'agit d'une situation où les conditions de navigation peuvent déjà être rendues plus difficiles compte tenu des vitesses de courant plus élevées.

4 Dans le cas présent, il s'agit du SPC Bassins du Nord, assuré par un service au sein de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) Hauts-de-France.

Le 17 janvier 2023, jour de l'accident, le débit était d'environ 110 m³/s à Soissons, les données d'exploitation des barrages de Couloisy et d'Hérant mentionnant un peu plus de 120 m³/s. Ce débit, qui est approximativement la moitié de celui correspondant aux PHEN, peut être considéré comme assez important, il n'est qu'un peu inférieur au débit d'effacement de certains barrages.

S'il n'y a pas eu à proprement parler de crue en janvier 2023, il y a eu un « coup d'eau » comme l'énonce le gestionnaire de la voie d'eau : le débit, qui était d'environ 60 m³/s au début du mois, a augmenté à partir du 11 janvier pour atteindre un maximum de 129 m³/s à Soissons le 23 janvier. La situation était comparable à celle de l'approche d'une crue, par exemple pour ce qui concerne la possibilité imminente d'effacement des barrages. D'après le SPC, ce débit est représentatif d'un phénomène annuel.

Pour information, la cote relative à l'échelle de Soissons était voisine de 2,75 m le 23 janvier.

Les 2 graphes ci-après illustrent l'évolution des débits en janvier 2023 et sur l'année 2023.

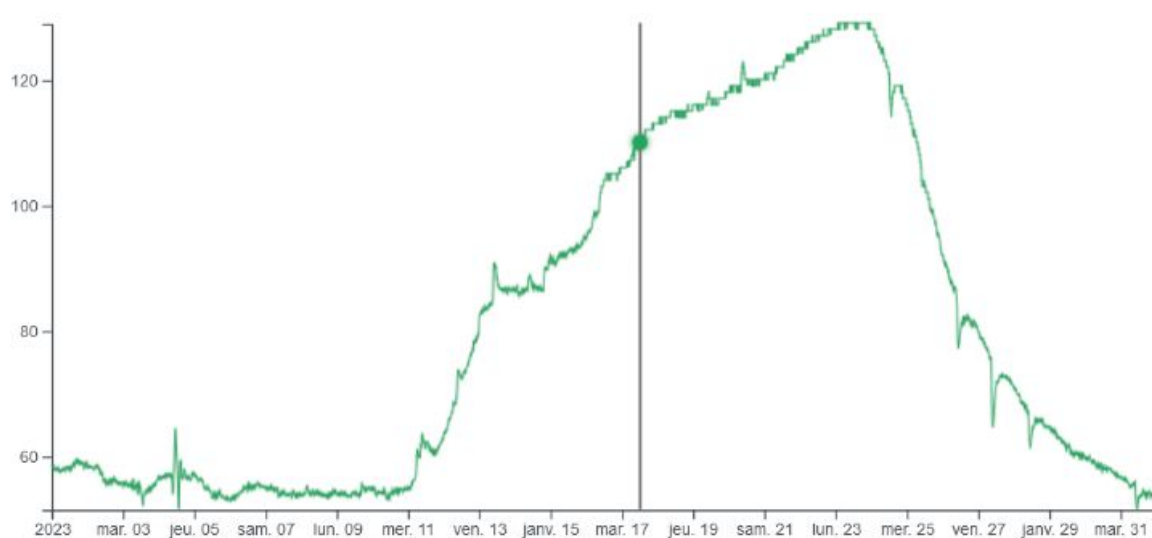


Figure 29 : Débit instantané (m³/s) à Soissons sur le mois de janvier 2023
(Source : Hydroportail)

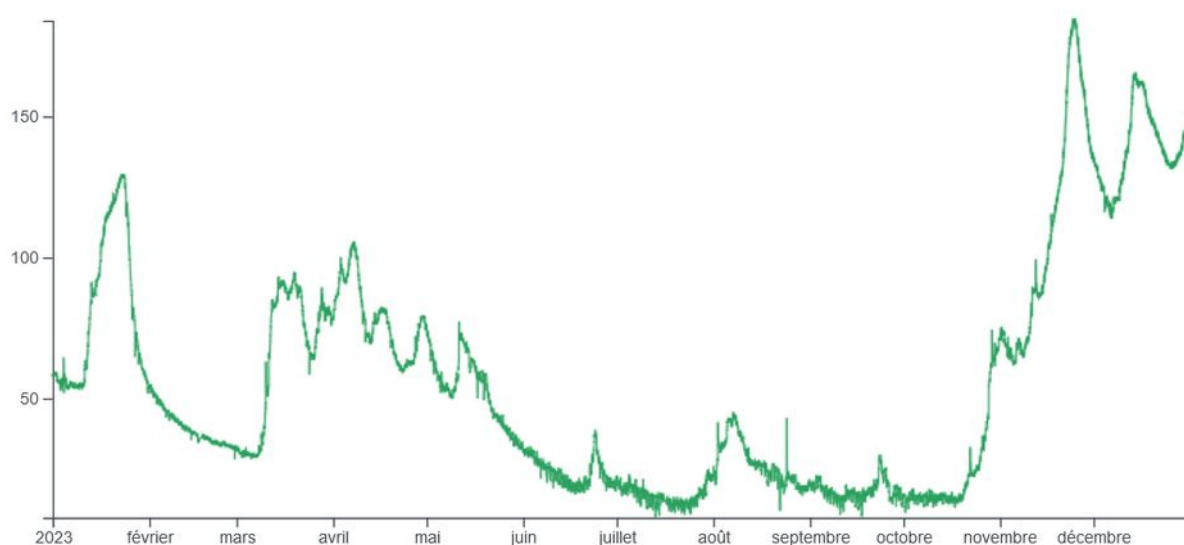


Figure 30 : Débit instantané (m³/s) à Soissons sur l'année 2023
(Source : Hydroportail)

4.4 Le niveau d'eau au droit du pont de Berneuil-sur-Aisne

Le pont de Berneuil-sur-Aisne, situé au PK 93.780, est dans le bief encadré par l'écluse d'Hérant à l'aval (PK 97.965) et celle de Couloisy à l'amont (PK 92.315), soit un linéaire d'environ 5,65 km.

La retenue normale (RN) de ce bief est de 34,25 m et elle était auparavant, avec les anciens barrages, de 33,90 m (cette valeur est celle communiquée par VNF et celle qui figure dans le RPP ainsi que sur le plan du pont illustré en figure 13 tandis que le plan du profil en long de la rivière mentionne une valeur de 33,97 m).

La RN correspond au niveau de retenue pré-déterminé (ou théorique) du barrage aval à ce bief, soit le barrage d'Hérant dans le cas présent. En pratique, c'est le niveau d'eau moyen tel que régulé par le barrage en conditions normales d'exploitation : d'après les données issues de l'application de l'exploitant, celui-ci maintient cette cote à 15 cm près, en plus ou en moins. Concrètement, ce niveau d'eau est celui qu'on peut observer juste à l'amont du barrage et donc à l'aval du bief, tandis que le niveau d'eau à l'amont du bief est en général un peu plus élevé, le plan d'eau n'étant pas tout à fait horizontal du fait du courant.

D'après les données d'exploitation des barrages (disponibles sur l'Hydroportail), les niveaux d'eau étaient les suivants au moment de l'accident, le 17 janvier 2023 :

➤ 34,26 m à Hérant, niveau amont (1)

➤ 34,64 m à Couloisy, niveau aval (2)

(1) ce niveau d'eau est celui mesuré à l'extrémité aval du bief, donc juste en amont du barrage de régulation, il est resté stable entre le 11 et le 23 janvier 2023.

(2) ce niveau d'eau est celui mesuré à l'extrémité amont du bief, il est approximativement passé de 34,35 m à 34,77 m entre le 11 et le 23 janvier 2023.

Le pont de Berneuil-sur-Aisne est bien plus proche de Couloisy que d'Hérant, le niveau d'eau au droit de ce pont peut donc être estimé **à environ 34,50 m** (34,54 m d'après le calcul) au moment de l'accident.

En situation de PHEN, le niveau d'eau⁵ au droit du pont est proche de 35,30 m, d'après le plan du profil en long de l'Aisne. La hauteur libre est alors proche de 3,70 m.

Le haut du renfort de la pile du pont est à la cote de 34,29 m comme illustré en figure 13, il était donc immergé au moment de l'accident et se trouvait à environ 20 cm en dessous du niveau d'eau.

⁵ D'après le plan profil en long, on peut aussi déduire que la pente est de 1,11 m aux PHEN, le niveau d'eau au droit du pont de Berneuil / Aisne serait alors 80 cm plus élevé que le niveau d'eau au barrage aval.

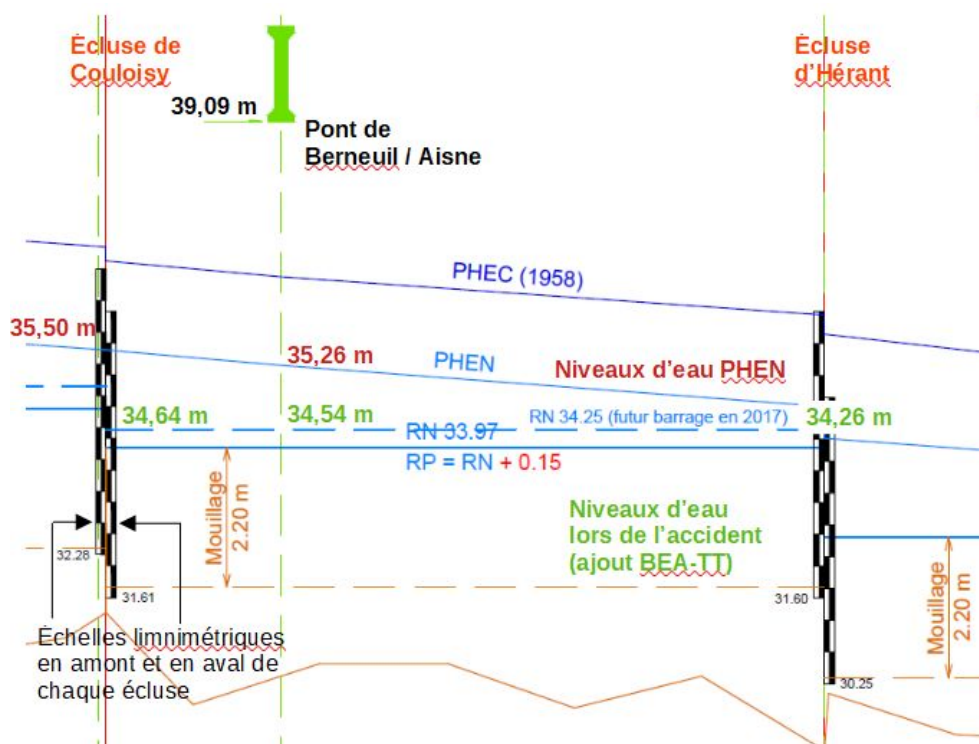


Figure 31 : Plan du profil en long de l'Aisne entre les écluses de Couloisy et d'Hérant
(source : VNF, profil en long édité en 2017, annoté BEA-TT)

Le plan du pont illustré en figure 13 laisse suggérer que le renfort de la pile centrale a été initialement conçu de manière à être émergé en situation courante et donc possiblement visible par les navigants, sans parler d'une configuration potentiellement plus pratique pour l'accès à la pile de pont en cas de travaux.

Avec une RN à 34,25 m, il apparaît que le renfort de la pile du pont, dont la cote est de 34,29 m, doit être rarement émergé : il est possible que cela soit le cas en situation de faible débit lorsque le plan d'eau est quasi horizontal, le massif de renforcement de la pile doit être alors à fleur de la ligne d'eau et il devient immergé dès que le débit commence à augmenter.

À l'inverse, il nous semble que ce massif devait être plus souvent émergé dans la situation antérieure, où la retenue devait en pratique être exploitée à une cote voisine de 34,15 (la RN était de 33,90 – ou relevée à 33,97 comme mentionné sur le profil en long – et il est mentionné un ajout de 15 cm sur ce même plan).

Dans des conditions hydrauliques analogues à celles de l'accident, il ne semble pas que le renfort de la pile aurait été immergé avec une RN conservée strictement à 33,90 m.

5 Investigations concernant le bateau et l'équipage

5.1 L'équipage

L'équipage est constitué d'un conducteur et d'une matelote, âgés de 55 ans au moment des faits, tous deux de nationalité néerlandaise et résidant aux Pays-Bas. Ils ont quelques notions de la langue française, la matelote plus que le conducteur.

Ce dernier a exercé diverses activités dans le domaine de la navigation, dont la conduite de bateaux traditionnels et de voiliers. Il dispose d'un titre de conduite des bateaux depuis au moins 2014 et a suivi entre 2018 et 2020 le processus de formation pour acquérir les qualifications nécessaires à la conduite d'un bateau de commerce. Il dispose d'un certificat de qualification européen de conducteur, intégrant les autorisations spécifiques pour la conduite au radar et la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime, délivré par les Pays-Bas en avril 2022 et valide jusqu'en septembre 2027⁶.

La matelote dispose d'une qualification de « matelot léger », qui est le premier niveau de matelot, depuis septembre 2022. Son livret de service, qui consigne ses temps de navigation, débute en mars 2022. Auparavant, elle exerçait une profession dans le domaine médical.

Ils se sont tous deux associés au travers d'une VOF (Venootschap Onder Firma) pour créer leur société de transport fluvial et ont acheté le bateau CELERITAS en mai 2022.

Ils sont donc devenus artisans bateliers depuis cette date et dans un contexte de reconversion professionnelle plus ou moins marquée. Ils ne paraissent donc pas être fortement expérimentés. D'après les informations communiquées par le service instructeur belge, ce type de profil est de moins en moins rare, compte tenu par ailleurs des difficultés de recrutement dans la profession.

D'après les informations recueillies auprès des intéressés, le conducteur avait l'expérience des cours d'eau empruntés lors de ce transport, tandis que c'était la première fois que la matelote naviguait sur l'Aisne. Outre les cartes électroniques de navigation, ils disposent de cartes papier de type fluviacarte (cf. annexe 2) et s'appuient sur le site Vigicrues pour prendre connaissance des conditions hydrauliques des cours d'eau.

Ils ont précisé également qu'ils s'appuient sur la coopérative ELV (Europese Logistiek Vervoerders Coöperatie) pour accéder au fret. Cette coopérative regroupe des artisans bateliers et affrète en général des petits bateaux, de type Freycinet, sur des trajets entre les Pays-Bas, la Belgique et la France.

L'ensemble des services qui sont intervenus pour le contrôle du bateau immédiatement après l'accident ont constaté la très bonne tenue des documents de bord et de transport (contrat de transport, rapport d'inspection de la propreté de la cale, déclaration de chargement, etc.). Un dépistage de l'alcoolémie a été réalisé et s'est révélé négatif.

D'après les renseignements portés dans le livre de bord, les durées quotidiennes de trajet ont été en moyenne de 12 h 45 durant les 3 jours ayant précédé l'accident, sans jamais dépasser 14 h⁷.

⁶ À partir de 60 ans, le titulaire est tenu de renouveler son certificat d'aptitude médicale.

⁷ Les temps de conduite ne sont pas réglementés en fluvial, à l'exception des dispositions s'appliquant sur le Rhin et prévoyant selon les cas une durée maximale de 14 h ou de 18 h par période de 24 h.

Le Code des transports mentionne une durée de travail maximale de 14 h par période de 24 h pour le personnel des entreprises de transport fluvial, il ne s'applique pas aux artisans bateliers, ces derniers n'étant pas des salariés.

5.2 Les caractéristiques générales du bateau

Construit en 1968, le bateau CELERITAS est un automoteur Freycinet, de type vraquier et à simple coque, d'une longueur de 39,04 m et d'une largeur de 5,08 m.

Sa charge utile est de 366 tonnes pour un tirant d'eau maximal de 2,53 m. Lors de son trajet et compte tenu notamment des contraintes de gabarit sur les cours d'eau empruntés, le bateau n'était pas chargé au maximum, son tirant d'eau était de 2,20 m.

Il est équipé d'un moteur de propulsion de 265 kW et, à l'avant, d'un propulseur d'étrave.



Figure 32 : Bateau Celeritas (source : BEA-TT)

Le bateau dispose d'un bon niveau d'équipement, avec notamment :

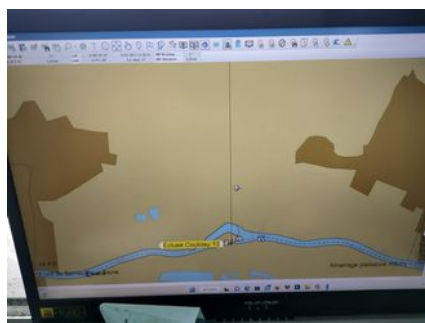
- Un appareil radar dont l'antenne se trouve à la poupe.
- Un système d'identification automatique (AIS), transmettant le nom et la position de chaque bateau équipé, informations qui sont affichées sur l'écran associé à l'appareil et peuvent être visualisées sur les cartes numériques de navigation.
- Un système de visualisation des cartes électroniques de navigation, via le logiciel PC-Navigo installé sur un ordinateur portable, assimilable à un système ECDIS⁸ en mode information.

8 Electronic Chart Display and Information System

La commande de la gouverne est électrique, reposant sur deux moteurs électriques dont un de secours. Elle s'effectue au moyen d'une commande électronique de barre déportée, positionnée sur un pied métallique en timonerie, et à laquelle est associé un système de pilote automatique (console Sigma 500 commercialisée par Radio Zeeland) intégrant un régulateur de vitesse de giration. La commande peut également s'effectuer manuellement au moyen de la barre à roue.



écran radar



écran de visualisation de la carte électronique de navigation



Commande déportée de barre



Figure 33 : Équipements de navigation et commandes de la gouverne présents en timonerie
(source : BEA-TT)

5.3 Le certificat de classification et les documents réglementaires

Lors de l'accident, le bateau disposait d'un certificat de jaugeage⁹ en cours de validité et du titre requis pour sa navigation. Ce titre, qui avait été délivré antérieurement par la commission de visite néerlandaise de Rotterdam, a été renouvelé le 10 mars 2020 par la commission de visite belge d'Anvers et était valide jusqu'au 10 mars 2025.

Le titre a été renouvelé sur la base du rapport d'expertise établi le 27 décembre 2019 par Bureau Veritas en tant qu'organisme de contrôle. Il est à noter que ce rapport, qui s'appuie sur la version 2017 du standard ES-TRIN¹⁰, semble faire référence aux dispositions transitoires (dispositif de dérogations pour les bateaux existants) applicables aux bateaux qui sont exploités uniquement sur des voies d'eau en dehors du Rhin (chapitre 33 de l'ES-TRIN), alors que les dispositions transitoires applicables aux bateaux

⁹ Le jaugeage vise à déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement, il permet d'établir la correspondance entre le poids du chargement à bord et le tirant d'eau du bateau.

¹⁰ Standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure. European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels.

exploités sur le Rhin (chapitre 32 de l'ES-TRIN) sont plus restrictives et que le bateau CELERITAS était, d'après son titre de navigation, autorisé à naviguer sur le Rhin.

Le BEA-TT a pu disposer du nouveau titre de navigation qui a été délivré au bateau en avril 2025 et sur lequel la mention « apte à naviguer sur le Rhin » a été supprimée. Une « rétrogradation » du bateau a donc été effectuée en quelque sorte et il est possible que le titre qui était en vigueur au moment de l'accident comportait une erreur sur cet aspect.

Le bateau a en outre été classé par la société de classification Bureau Veritas¹¹, qui a délivré un certificat de classification dans le même temps que son rapport d'expertise et pour une validité jusqu'au 10 mars 2025. Bureau Veritas a toutefois précisé que cette validité n'était plus acquise depuis le changement de propriétaire du bateau intervenu à l'été 2022 et dont il n'a pas été informé.

En application de l'article 6.09 de l'ES-TRIN, un contrôle de l'installation de gouverne motorisée doit être effectué par un spécialiste au minimum tous les 3 ans. Les propriétaires du CELERITAS disposent de l'attestation de contrôle établie en 2018, qui était donc valide au moment du renouvellement du titre de navigation, mais n'ont pas été en mesure de retrouver une attestation qui soit valide à la date de l'accident. Ils pensaient avoir acquis le bateau avec l'attestation ad hoc et ont donc, suite au questionnement du BEA-TT, fait procéder à ce contrôle en mai 2023.

5.4 Les dégâts au niveau du bateau et leur traitement

La semelle du pilier du pont a perforé, en dessous de la ligne de flottaison, la coque du bateau à son arrière bâbord, tout en endommageant également l'enveloppe de la cuve de carburant bâbord. Ce réservoir à carburant bâbord est positionné en grande partie dans le pic arrière et où il est accolé à la coque, tandis qu'une autre partie débouche dans la salle des machines. La cuve de carburant tribord n'a pas été endommagée, ce qui a permis au bateau de reprendre par la suite une navigation.

La brèche ouverte, d'environ 100 × 50 mm d'après le rapport d'expertise de l'assureur (cf. figure 27), a entraîné la fuite dans l'Aisne du carburant qui était présent dans la cuve bâbord et le remplissage de celle-ci et du pic arrière par de l'eau de la rivière, ce qui a ensuite occasionné l'arrêt du moteur après que sa pompe à carburant ait aspiré l'eau qui s'était infiltrée dans le réservoir (il s'avérera que le moteur de propulsion n'a pas été endommagé).

Dans l'urgence, le conducteur a pu se rapprocher de la berge et s'amarrer à un arbre.

Deux sociétés ont été mandatées par l'assureur du bateau, des plongeurs et un mécanicien moteur sont ainsi arrivés sur les lieux **le soir de l'accident, le mardi 17 janvier 2023**.

Mercredi 18 janvier, lendemain de l'accident, les techniciens ont procédé à la remise en marche du moteur et au colmatage provisoire de la voie d'eau à l'aide d'une résine en époxy, apposée de l'extérieur du bateau, et celui-ci a ainsi pu rejoindre le garage amont de l'écluse de Couloisy, située à environ 1 km plus en amont, afin de stationner en sécurité.

Jeudi 19 janvier, il a été procédé au remplacement du boîtier électronique du gyroscope¹² équipant le bateau, installé sur le plancher de la salle des machines et qui a été endommagé en raison d'une inondation survenue dans ce local. D'après le rapport de l'assureur, l'eau arrivait jusqu'au niveau des genoux et sa présence a été constatée le lendemain de l'accident lorsque les techniciens sont revenus à bord. L'eau se serait infiltrée

11 Bureau Veritas a assuré le suivi du bateau à compter de 2014, d'une part en tant qu'organisme de contrôle et d'autre part en tant que société de classification.

12 Il sert à déterminer la position angulaire et est utilisé par le système de pilote automatique du bateau.

en salle des machines par le pic arrière, lors de l'ouverture de la trappe d'accès au pic arrière ou suite à un oubli, par le technicien, de la fermeture de cette trappe.

L'équipage a dû ensuite attendre que le service instructeur chargé du contrôle technique des bateaux soit en mesure de se déplacer pour effectuer son inspection. Cette dernière était requise pour que le service puisse autoriser la poursuite du voyage et à défaut de pouvoir s'appuyer sur l'attestation d'un organisme de contrôle, sachant que les experts de l'assureur ne peuvent avoir cette fonction.

Lundi 23 janvier, le service instructeur a réalisé une visite du bateau, a procédé au retrait de son titre de navigation et a délivré un titre provisoire l'autorisant à effectuer un seul voyage, jusqu'au lieu de déchargement, situé à une quarantaine de km à Vailly-sur-Aisne. Le colmatage provisoire de la voie d'eau n'étant pas visible, ni de l'extérieur, car situé sous l'eau, ni de l'intérieur du bateau, les contrôles ont porté sur la capacité du bateau à se déplacer par ses propres moyens sur un court trajet et en considérant par ailleurs son état général satisfaisant ainsi que l'ensemble des moyens de pompage disponibles à bord.

Lors de cette visite, à laquelle participait le BEA-TT, il a été constaté en salle des machines qu'il n'y avait plus d'eau sur le plancher, mais que du liquide suintait du plafond en goutte à goutte, notamment au travers de quelques ouvertures présentes, en particulier au niveau du passage d'un câble. D'après les propriétaires et le rapport de l'assureur, il s'avère que la partie supérieure du réservoir à carburant n'est pas soudée de manière étanche au reste de la cuve et que ce défaut, qui existerait depuis l'origine, n'a pas causé de problème jusqu'alors, compte tenu du fait que les réservoirs ne sont jamais complètement remplis.

Dans le cas présent, ce réservoir fuyait par le haut : l'eau et/ou le carburant qu'il contenait était poussé vers le haut et s'insinuait entre le plancher de la partie habitable du bateau et le plafond de la salle des machines, jusqu'à s'écouler par des ouvertures dans ce plafond. Cela implique, soit que la voie d'eau n'était alors que partiellement calfeutrée et contenue par le réservoir à carburant bâbord, soit que le liquide présent dans ce réservoir était poussé par le haut compte tenu de la légère gîte bâbord que présentait alors le bateau, en raison de la différence de poids entre l'eau et le carburant et, possiblement, de la différence de remplissage entre les deux réservoirs.

Mardi 24 janvier, le bateau est arrivé à 18 h au site de déchargement.

Jeudi 26 janvier, une fois le bateau vide de sa cargaison, la réparation temporaire de la voie d'eau, qui se retrouvait alors au-dessus de la ligne de flottaison, a été retirée et une plaque métallique a pu être soudée comme illustré ci-après.

Vendredi 27 janvier, le service instructeur a effectué une seconde visite du bateau afin de constater la bonne réalisation des travaux et de restituer son certificat de navigation.

Le CELERITAS a ensuite pu effectuer son trajet de retour jusqu'aux Pays-Bas. Les propriétaires ont ensuite fait procéder aux réparations finales : nettoyage des réservoirs, travaux de coque complémentaires en vue d'une double soudure, intérieure et extérieure, réfection des sols de la partie logement qui étaient imbibés de carburant.

Après analyse, le BEA-TT n'a pas détecté de non-conformité réglementaire du bateau en lien avec ces différents aspects (en particulier, les réservoirs à combustible sont traités à l'article 8.05 de l'ES-TRIN), le sujet de l'étanchéité du dessus de la cuve à carburant peut toutefois relever des règles de l'art. Seul un plan général du bateau a pu être fourni au BEA-TT, il a été annoté schématiquement comme présenté ci-après.

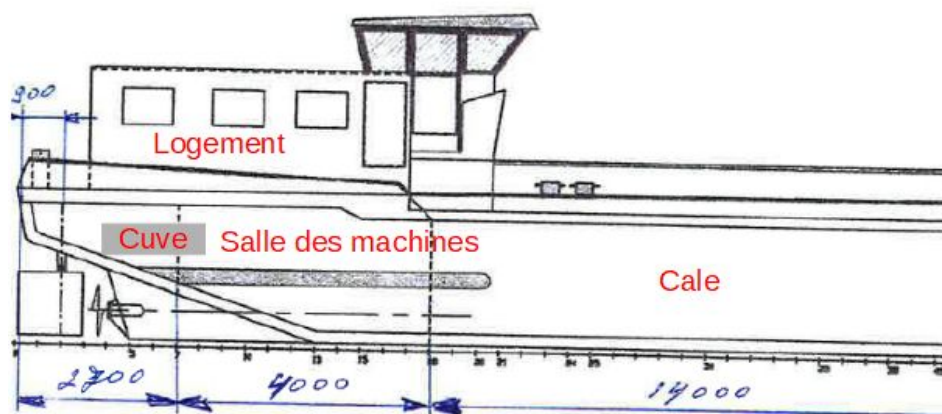


Figure 34 : Extrait du plan général du bateau
(source : plan transmis par Bureau Veritas et annoté en rouge par le BEA-TT)



On peut noter que la brèche se situe largement en dessous de la ligne de flottaison si on compare avec la figure 32.



Figure 35 : Brèche ouverte (d'environ 100 × 50 mm) à l'arrière bâbord et refermée par soudure, vues prises sur le site de Vailly-sur-Aisne et après déchargement du bateau
(source : expert de l'assurance)

6 Analyse des facteurs de l'accident et orientations préventives

6.1 Les causes de l'accident et les facteurs associés

L'analyse permet de confirmer que le renfort de la pile du pont, qui débordait de 80 cm du fût de la pile, était immergé lors de l'accident (à environ 20 cm en dessous du niveau d'eau) et a été à l'origine de la perforation de la coque du bateau. Vu sa localisation, à l'arrière bâbord et bien en dessous de la ligne de flottaison, la brèche à la coque paraît avoir été créée par le choc contre l'arête verticale du renfort de la pile et alors que le bateau finissait de franchir le pont.

Il n'a pas été identifié de défaut matériel à bord ni le fait qu'une défaillance technique ait pu se produire et contribuer à la survenue de l'accident. Le bateau est bien entretenu et dispose d'un bon niveau d'équipement en timonerie.

La cause directe de l'accident paraît être un manque de maîtrise du bateau en fin de franchissement de la passe du pont et/ou une trajectoire mal ajustée dans la dernière partie de la courbe relative à ce franchissement, comme si le conducteur s'était rabattu prématurément sur son tribord au lieu de sortir complètement, en alignement droit avec la passe, l'arrière de son bateau.

Plusieurs facteurs ont pu contribuer à l'accident :

- Les conditions hydrauliques défavorables en termes de débit et de vitesse de courant dans un contexte de début de montée en crue ou de « coup d'eau » de la rivière.
- Les difficultés inhérentes au franchissement du pont dans de telles conditions, compte tenu notamment de sa localisation dans un méandre et de la faible largeur des passes, le risque étant accru par le fait que le renfort de la pile du pont n'est pas visible.
- Possiblement, le fait que l'équipage ne dispose pas, globalement parlant, d'une grande expérience. En particulier, le conducteur était conscient des difficultés que pouvait représenter le franchissement de l'ouvrage, mais il ne disposait du bateau que depuis quelques mois.

L'analyse de cet accident conduit le BEA-TT à rechercher des orientations préventives visant à faciliter le franchissement du pont et à s'interroger sur les mesures d'atténuation en cas de choc de bateau qui pourraient être envisagées au niveau du renfort de la pile de pont, qui est souvent immergé ou à fleur d'eau.

Par ailleurs, les autres enseignements pouvant être tirés de l'accident et de son contexte, amènent le BEA-TT à aborder le sujet des qualifications délivrées au conducteur ainsi que celui du relais d'information en cas de survenance d'un accident de bateau.

6.2 Les passes du pont et leur matérialisation

Le pont fait l'objet d'un changement du sens conventionnel de navigation, impliquant que les bateaux doivent le franchir en empruntant la passe située sur leur gauche.

C'est le seul pont à être dans ce cas sur l'Aisne canalisée et plus généralement sur l'ensemble de l'itinéraire couvert par le RPP et ce type de cas ne se rencontre pas sur l'Oise à notre connaissance.

Comme explicité en 3.3, cette disposition a été mise en œuvre afin d'affecter la passe la plus facile aux bateaux avalants. Il n'en reste pas moins que la passe du pont située en rive droite, qui se trouve être affectée aux bateaux montants, est plus difficile à franchir que celle située en rive gauche. Le franchissement de cette passe en sens montant peut

en particulier être difficile dans un contexte de débit important, par exemple lors d'un « coup d'eau ».

Il serait d'ailleurs avéré et connu de VNF que, dans ce type de situation, les navigateurs montants tendent à emprunter la passe située en rive gauche, qui leur est pourtant interdite, parce qu'elle leur est plus aisée. C'est ainsi qu'a pratiqué le conducteur le jour de l'accident et, d'après ses dires, à la suite de conseils pris auprès d'autres bateliers. Dans son cas, l'emprunt de la passe interdite a été motivé par la crainte de ne pas avoir la puissance nécessaire pour franchir le pont par la passe autorisée, compte tenu de la difficulté de manœuvre en courbe qu'elle implique et de la vitesse du courant. Si cette crainte a pu être favorisée par la relative faiblesse de son expérience, il n'en reste pas moins que la passe pour laquelle il a opté présentait objectivement nettement moins de risques que l'autre dans les conditions hydrauliques rencontrées.

Dans la mesure où la passe en rive gauche est plus aisée et compte tenu des pratiques existantes et de la faiblesse du trafic, le BEA-TT considère qu'il serait pertinent que cette passe soit autorisée aux deux sens de navigation et moyennant une obligation d'annonce par radio VHF pour les conducteurs s'y engageant.

Comme explicité en 3.3, l'emprunt de cette passe permet en particulier aux bateaux de bénéficier d'une ligne droite de chaque côté de celle-ci, assez importante pour s'aligner dans l'axe de la passe afin de franchir celle-ci en ligne droite sans continuer à tourner.

De telles modalités peuvent avoir d'autant plus leur importance que les passes du pont sont relativement étroites et que, notamment suite à la reconstruction des barrages, le renfort de la pile de pont se trouve le plus souvent immergé et donc non visible pour les navigateurs.

Pour les mêmes raisons, il paraît également nécessaire de matérialiser les bords (et donc la largeur) de cette passe, comme cela est fait au moyen de panneaux A.10 pour celle située en rive droite, et donc possiblement dans les deux sens de navigation.

Il serait par ailleurs souhaitable de matérialiser plus concrètement les bords du renfort de la pile du pont, éventuellement en installant sur ce renfort une balise ou un piquet ou un panneau de signalisation, si cela est possible.

En conclusion, le BEA-TT formule la recommandation suivante à l'attention de VNF :

Faire évoluer les modalités de franchissement du pont de Berneuil-sur-Aisne de manière à autoriser la passe rive gauche aux deux sens de navigation et non plus aux seuls bateaux avalants, baliser cette passe par la pose de panneaux A10 et, sans attendre la révision du RPP, matérialiser au moyen d'une signalisation les bords du renfort immergé de la pile du pont.

Cela implique de consulter les navigateurs et de modifier le RPP et cette modification peut nécessiter un certain temps. Il ne paraît pas possible, dans l'attente de cette révision, de prendre une mesure temporaire de police de la navigation pour modifier les conditions de franchissement du pont comme cela a été suggéré par l'un des acteurs concernés.

Le BEA-TT invite par ailleurs VNF à mettre à jour, à l'occasion d'une prochaine révision de ces documents, le RPP et l'avis à la batellerie n° 1 pour tenir compte des nouveaux barrages de l'Aisne canalisée.

6.3 La finition des arêtes du renfort de la pile de pont

Dans un certain nombre de cas, les piles de pont font l'objet d'un renforcement ou de dispositifs de protection, constitués de palplanches avec béton et destinés notamment à les prémunir du risque d'affouillement ou des chocs de bateau. Comme le BEA-TT a pu le constater à l'occasion de ses enquêtes antérieures, les arêtes de ces aménagements peuvent présenter une "dangerosité" particulière, par leur propension à découper le bordé des bateaux en cas de choc et ce d'autant lorsque les dispositifs en question se trouvent immergés ou à fleur d'eau.

Une mesure d'atténuation pourrait résider en une disposition constructive au niveau de la finition des arêtes, par la présence d'un arrondi marqué sur les arêtes, verticales et horizontales, ou d'un chanfrein propre à provoquer un enfoncement du bordé d'un bateau, sans pour autant le perforer.

Il serait pertinent qu'une telle mesure soit prévue dans le cahier des charges de ce type d'ouvrage, lors de la construction initiale ou en cas de travaux ultérieurs de réfection.

Les documents techniques de référence pour la conception des ouvrages d'art ne paraissent pas traiter de cet aspect. Le BEA-TT a en particulier pris connaissance du guide technique « Cours d'eau et ponts » établi en 2007 par le réseau scientifique et technique du ministère en charge de la doctrine sur les infrastructures routières et fluviales. Ce guide rappelle les différents éléments de doctrine sur la problématique des chocs de bateau sur les piles de pont, leur prévention et leur prise en compte (visibilité et signalisation, conception, protection contre les chocs, éventuels dispositifs de guidage, etc.). Ces éléments prennent en compte l'enjeu de résistance au choc de l'ouvrage et la possibilité d'atténuer l'impact du choc pour l'ouvrage mais, a contrario, ils ne paraissent pas intégrer la possibilité d'atténuer l'impact du choc pour le bateau et notamment lorsque celui-ci vient heurter un dispositif de protection d'une pile de pont.

S'agissant du pont de Berneuil-sur-Aisne, malgré la faiblesse du trafic fluvial, la mise en œuvre de mesures d'atténuation au niveau des arêtes de cette semelle nous paraît pertinente, compte tenu des difficultés de franchissement que peut présenter le pont et vu que la semelle se trouve le plus souvent immergée et donc non visible pour les navigants.

Compte tenu de l'évolution des désordres constatés lors des inspections d'ouvrage périodiques, le Conseil départemental a entrepris durant l'été 2023 des travaux généraux de réfection du pont qui ont concerné notamment le tablier, les culées et la chaussée.

Au printemps 2023, le BEA-TT avait sollicité la collectivité quant à la possibilité, à l'occasion de ces travaux, d'intervenir également au niveau du renfort de la pile de pont, afin d'une part de couper la lierne décrochée en partie haute du renfort (cf. 3.2) et d'autre part de réaliser une investigation plus détaillée de ce renfort, de manière à mieux le documenter et à prévoir plus tard un éventuel chanfreinage. La collectivité a bien procédé lors de ces travaux au retrait de la lierne.

En conclusion, le BEA-TT invite le Conseil départemental de l'Oise à réaliser des investigations complémentaires concernant le renfort de la pile du pont de la RD 335 à Berneuil-sur-Aisne, afin d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre des mesures d'atténuation au niveau des arêtes (chanfreinage ou prolongement de l'existant par un arrondi, par exemple).

Dans le cadre de la consultation sur le présent rapport, la collectivité a indiqué que la prochaine visite subaquatique de l'ouvrage, qui devrait avoir lieu en 2026, sera l'occasion d'approfondir l'examen du renfort de la pile de pont et de vérifier les épaisseurs résiduelles des palplanches, de sorte à préparer l'étude du remplacement de la partie de la lierne subsistante et à évaluer la faisabilité de mesures d'atténuation des arêtes.

Par ailleurs, le BEA-TT invite la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM, ministère en charge des transports) à compléter les éléments de doctrine relatifs aux ponts sur les cours d'eau, afin de réduire le risque que peut engendrer la présence de dispositifs de protection de leurs piles sur la navigation fluviale, tant au niveau de la conception qu'au niveau de l'entretien d'un ouvrage existant, de manière à rendre ces dispositifs si possible émergés et à réduire l'agressivité des arêtes par des dispositions constructives. Ce complément pourrait être apporté à l'occasion de la révision d'un référentiel ou d'un guide existant ou faire l'objet d'une note spécifique.

6.4 Autres enseignements

6.4.1 L'autorisation de conduire seul à bord pour un conducteur étranger

En plus du certificat de qualification européen de conducteur qui lui a été délivré par les Pays-Bas, le conducteur est détenteur d'un certificat de qualification de naviguer seul à bord (donc sans présence d'un autre membre d'équipage), délivré le 25/11/2022 par le service instructeur de Douai (DDTM du Nord) et valable jusqu'en 2027.

Les dispositions qui régissent la délivrance de ce certificat sont énoncées aux articles A. 4212-3-2 à A. 4212.3-10 du Code des transports. Sur le fond, elles portent principalement sur les catégories de bateau concernés et sur l'exigence de la présence à bord de certains équipements permettant de conduire seul à bord en sécurité.

Dans le cas présent, le fait que le conducteur soit titulaire de ce certificat ne paraît pas compatible avec la capacité de communiquer en langue française qui est requise par l'article R. 4241-8¹³ figurant dans un autre chapitre dudit code (règlement général de police de la navigation intérieure, paragraphe portant sur les obligations générales relatives au conducteur).

Dans le cadre de la délivrance de ce certificat, le service instructeur ne vérifie pas le niveau de maîtrise de la langue française pour les ressortissants étrangers. Concrètement et compte tenu des modalités d'instruction correspondantes, il n'aurait d'ailleurs pas forcément la possibilité de le faire et sans parler du fait que cette vérification n'est pas prévue par les textes qui encadrent cette délivrance.

Une piste d'évolution pourrait consister pour le moins à ce que le service instructeur, dans un tel cas, rappelle au demandeur l'exigence prévue par l'article R. 4241-8, par exemple à l'occasion de l'envoi du certificat. À terme, il conviendrait que les modèles de certificat, gérés par l'application nationale QUANAI, soient complétés d'une mention en ce sens.

Le BEA-TT invite donc le service instructeur de Douai (DDTM 59) à examiner avec attention les demandes d'autorisation de conduire seul à bord émanant de conducteurs étrangers : cela peut impliquer de leur rappeler l'exigence relative à la capacité de communiquer en langue française.

Le BEA-TT invite la DGITM à faire évoluer les modèles de certificat de qualification de naviguer seul à bord afin d'y ajouter une mention rappelant cette exigence ou a contrario à supprimer cette exigence réglementaire.

¹³ « Le conducteur d'un bateau soumis à l'obligation de disposer d'une installation de radiotéléphonie doit être capable de communiquer en langue française dans des conditions permettant d'assurer un niveau suffisant de sécurité. À défaut, un membre de l'équipage doit pouvoir faire office d'interprète. [...] »

6.4.2 Le relais de l'information sur la survenance de l'accident

Après que les réparations d'urgence aient été faites, le 19 janvier 2023, les experts de l'assureur ont souhaité que le bateau, alors stationné au niveau de l'écluse de Couloisy, reprenne rapidement sa navigation afin, pour des raisons de sécurité, de décharger dès que possible la cargaison sur le site prévu, situé à une quarantaine de km, à Vailly-sur-Aisne. En outre, il s'avérait qu'une légère fuite était encore présente par le plafond de la salle des machines, alors même que le colmatage provisoire de la voie d'eau était effectif.

L'équipage a dû toutefois attendre que le service instructeur en charge du contrôle technique des bateaux soit en mesure de se déplacer pour effectuer son inspection. VNF n'a d'ailleurs pas autorisé que le bateau quitte son lieu de stationnement sans cette inspection et a confisqué la télécommande des écluses dont l'équipage disposait. Cette manière de procéder a l'avantage d'être pragmatique même si elle paraît peu orthodoxe.

Si cette inspection du service instructeur s'avérait nécessaire, comme précisé au point 5.4, elle aurait en revanche pu éventuellement intervenir plus rapidement si le service avait été informé en temps réel de l'accident.

L'article R. 4241-18 du Code des transports prévoit qu'en cas de sinistre à bord d'un bateau, le conducteur doit prévenir les services de secours et le gestionnaire de la voie d'eau. Dans le cas présent, VNF a bien été prévenu de l'accident par un appel téléphonique de l'équipage et il aurait été adéquat que VNF relaie cette information auprès du service instructeur chargé du contrôle technique des bateaux. Sur le bassin de navigation concerné et à la différence du bassin de la Seine, VNF paraît être le mieux à même de prévenir le service compétent en fonction du lieu de l'accident, en particulier en cas de dommage à bord du bateau susceptible d'impacter la sécurité. Au niveau de l'équipage, il n'était pas forcément aisé de savoir quel était le service compétent.

De même, l'article R. 4241-21 du code prévoit qu'en cas de dommages sur les ouvrages d'art, le conducteur doit prévenir le gestionnaire de la voie d'eau et l'autorité chargée de la police de la navigation.

La logique voudrait qu'en cas de heurt d'un pont par un bateau, le gestionnaire de l'ouvrage soit assez rapidement informé et, sur ce bassin de navigation, le gestionnaire de la voie d'eau nous paraît être le mieux à même de faire cette information. Dans le cas présent, le conseil départemental de l'Oise a été prévenu de l'accident à l'occasion de l'ouverture d'enquête du BEA-TT. Il déplore le fait de ne pas, en général, être alerté des chocs de bateaux et mentionne en particulier un manque d'information de la part de VNF vis-à-vis d'un choc antérieur ayant affecté gravement un autre de ses ponts.

En conclusion, le BEA-TT invite VNF à mettre en œuvre un processus visant, en cas d'accident de bateau, à alerter le service instructeur chargé de leur contrôle technique et géographiquement compétent, ainsi que, le cas échéant, le gestionnaire du pont heurté. Cette invitation s'adresse à la direction territoriale de VNF concernée par l'accident et est susceptible de concerner également les autres directions territoriales de l'établissement, étant précisé qu'un processus comparable d'information est déjà opérant à notre connaissance sur le bassin parisien et le bassin Rhône-Saône.

Dans le cadre de la consultation sur le présent rapport, le service instructeur de Douai (DDTM 59) a indiqué qu'il lui arrivait de prendre connaissance trop tardivement des avaries et a souligné l'importance d'être systématiquement informé de tout incident impliquant un bateau sur son territoire de compétence. Si ce processus de bonne information paraît être fonctionnel au niveau de la direction territoriale Nord-Pas-de-Calais de VNF, cela est moins le cas pour la direction territoriale Bassin de la Seine.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Carte de navigation de type fluviacarte

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



Le Directeur

La Défense, le 1^{er} FEV. 2023

DECISION

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre,

Vu le Code des transports et notamment les articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 relatifs, en particulier, à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport terrestre ;

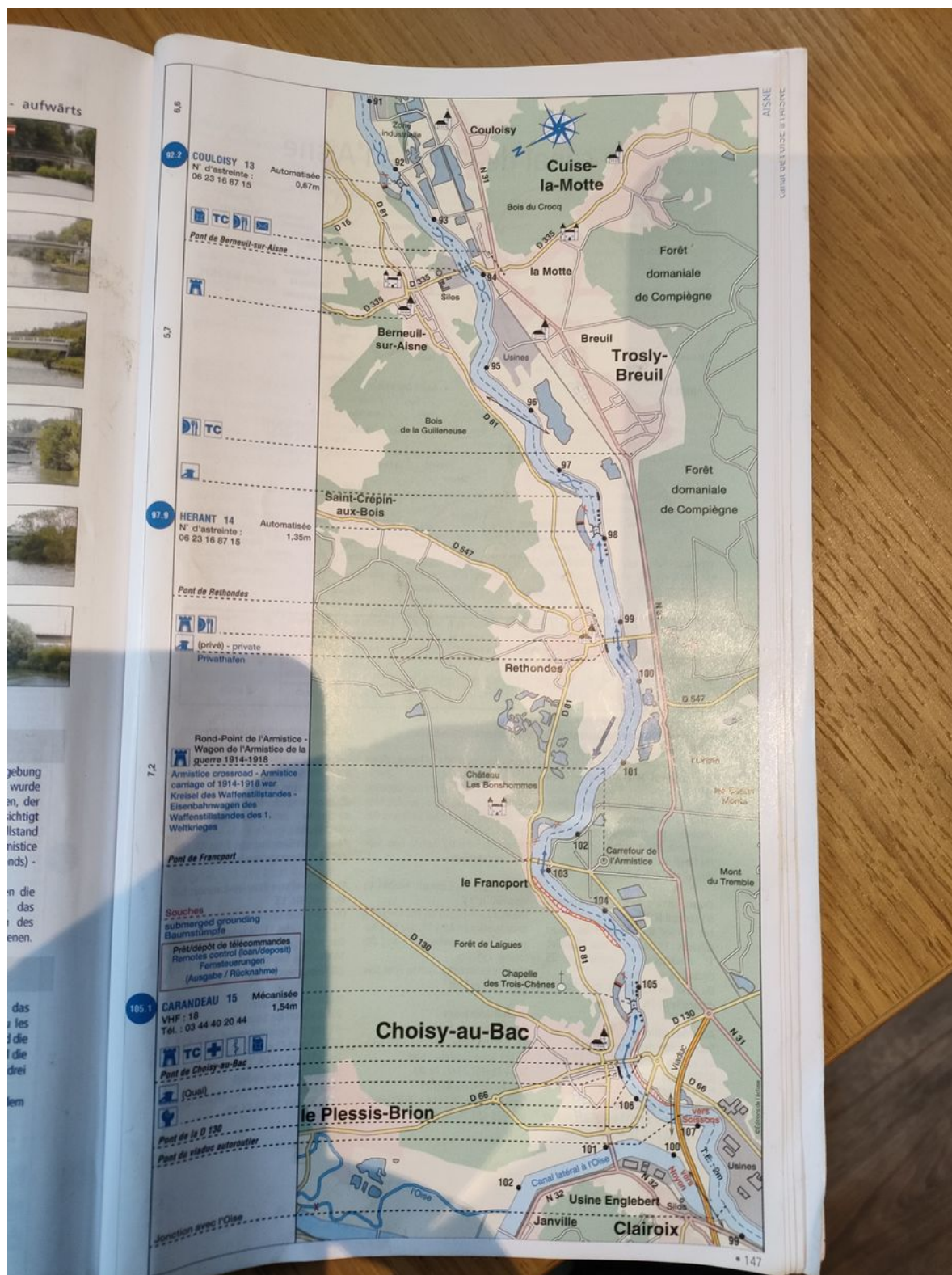
Vu les circonstances du heurt d'une pile de pont par le bateau CELERITAS transportant de 300 tonnes d'engrais et remontant l'Aisne, survenu le 17 janvier 2023 à Berneuil-sur-Aisne (60) ;

décide

Article 1 : Une enquête technique est ouverte en application des articles L. 1621-1 et R. 1621-22 du Code des transports concernant le heurt d'une pile d'un pont routier sur l'Aisne par le bateau CELERITAS (numéro européen d'identification : 02204207), survenu le 17 janvier 2023 sur la commune de Berneuil-sur-Aisne dans l'Oise.

Jean-Damien PONCET

Annexe 2 : Carte de navigation de type fluviacarte



Extrait du livret papier de cartes fluviales communiqué par les navigants

Règlement général de protection des données

Le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) est investi d'une mission de service public dont la finalité est la réalisation de rapports sur les accidents afin d'améliorer la sécurité des transports terrestres (articles L. 1621-1 et 1621-2 du code des transports, voir la page de présentation de l'organisme).

Pour remplir cette mission, les personnes chargées de l'enquête, agents du BEA-TT habilités ainsi que d'éventuels enquêteurs extérieurs spécialement commissionnés, peuvent rencontrer toute personne impliquée dans un accident de transport terrestre (articles L. 1621-14) et recueillir toute donnée utile.

Ils traitent alors les données recueillies dans le cadre de l'enquête dont ils ont la responsabilité uniquement pour la seule finalité prédéfinie en garantissant la confidentialité des données à caractère personnel. Les rapports d'enquêtes sont publiés sans le nom des personnes et ne font état que des informations nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident. Les données personnelles sont conservées pour une durée de 4 années à compter de la publication du rapport d'enquête, elles sont ensuite détruites.

Le traitement « Enquête accident BEA-TT » est mis en œuvre sous la responsabilité du BEA-TT relevant du ministère des transports. Le ministère s'engage à ce que les traitements de données à caractère personnel dont il est le responsable de traitement soient mis en œuvre conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après, « *règlement général sur la protection des données* » ou RGPD) et à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les personnes concernées par le traitement, conformément à la législation en vigueur, peuvent exercer leurs droits auprès du responsable de traitement : **droit d'accès aux données, droit de rectification, droit à la limitation, droit d'opposition.**

Pour toute information ou exercice de vos droits, vous pouvez contacter :

1- Le responsable de traitement, qui peut être contacté à l'adresse suivante :

- à l'adresse : bea-tt@developpement-durable.gouv.fr
- ou par courrier (avec copie de votre pièce d'identité en cas d'exercice de vos droits) à l'adresse suivante :

Ministère des transports

À l'attention du directeur du BEA-TT

Grande Arche - Paroi Sud, 29^e étage, 92055 LA DEFENSE Cedex

2- Le délégué à la protection des données (DPD) du ministère:

- à l'adresse suivante : ajag2.daj.sg@developpement-durable.gouv.fr ;
- ou par courrier (avec copie de votre pièce d'identité en cas d'exercice de vos droits) à l'adresse suivante :

Ministère des transports

À l'attention du Délégué à la protection des données

SG/DAJ/AJAG2

92055 La Défense cedex

Vous avez également la possibilité d'adresser une réclamation relative aux traitements mis en œuvre à la Commission nationale informatique et libertés.

(3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07)

