

Janvier 2025

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
relative au heurt d'une pile de pont par le bateau CELERITAS,
survenue le 17 janvier 2023 sur la rivière Aisne à Berneuil-sur-Aisne (Oise)**

Avertissement :

L'enquête technique du BEA-TT n'est pas terminée.

Cette note s'inscrit dans une démarche visant à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.

Elle s'appuie sur des éléments encore partiels.

Parti de Gand en Belgique, avec une cargaison de 293 tonnes d'engrais, le bateau CELERITAS, de type Freycinet et de pavillon néerlandais, remontait l'Aisne mardi 17 janvier 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 du débit important. Le bateau a alors heurté avec son arrière gauche la pile centrale du pont.

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 a été déplacé le lendemain sur environ un kilomètre, afin de stationner en sécurité.

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus sur les lieux de l'accident et ont pu échanger avec les navigants impliqués. Ils ont également échangé avec Voies navigables de France (VNF), gestionnaire de la voie d'eau, les services techniques du Conseil départemental de l'Oise, gestionnaire du pont heurté, ainsi qu'avec les autorités belges qui avaient procédé à la délivrance du dernier titre de navigation du bateau.

Le pont est situé dans une courbe et 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 franchissement par les bateaux avalants. Les investigations montrent que, compte tenu du sens de la courbure, 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 en situation de fort débit. Il est d'ailleurs de notoriété que, dans ce type de situation, les navigants

montants tendent à emprunter la passe située en rive gauche, qui leur est donc interdite. Les orientations de sécurité porteront sur les modalités de franchissement du pont et l'amélioration de la signalisation associée.

Les investigations permettent également de confirmer que la semelle de la pile centrale du pont, immergée lors de l'accident et relativement large, a été à l'origine de la perforation de la coque. Une mesure d'atténuation pourrait résider en une disposition constructive au niveau de la finition des arêtes de la semelle, par la présence d'un arrondi ou d'un chanfrein propre à provoquer, en cas de choc, un enfoncement du bordé d'un bateau, sans pour autant le perforer. Le BEA-TT s'est rapproché du gestionnaire du pont afin que de telles dispositions puissent être prises, ou du moins étudiées, à l'occasion des travaux et investigations que le Conseil départemental est en train de réaliser au niveau de ce pont.

En revanche, il paraît difficile d'identifier une piste d'amélioration pour ce qui concerne le sujet de la résistance des cuves à fuel du bateau vis-à-vis des chocs.

Le projet de rapport est en cours de rédaction, les orientations de sécurité envisagées prennent en compte les éléments cités supra dans le cadre des investigations. Initialement prévue fin 2024, la publication du rapport final est envisagée après l'été 2025.

-- 000 --