



Compagnie Nationale du Rhône  
L'ENERGIE A L'ETAT PUR

BEATT  
Tour Voltaire  
92055 LA DEFENSE CEDEX

A l'attention de M. Jean Yves CHAUVERE

Lyon, le 16 FEV. 2011

Notre Référence : DPFL-PF 11-0193 PEP/AG  
Affaire suivie par : P.E. PAREAU  
Tél. : 04.72.00.69.65  
Fax : 04.72.00.67.75  
e-mail : p.pareau@cnr.tm.fr

**Objet : Navigation**

**Rapport d'enquête du BEATT concernant l'accident du « Désiré » du 04 avril 2007**

Monsieur le Directeur,

Par votre lettre du 30 novembre dernier, vous nous transmettez le rapport d'enquête relatif à l'accident du « DESIRE », le 4 avril 2007 à Lyon. Comme vous le demandez dans votre courrier, nous vous faisons part, ci-dessous, des observations de la CNR sur ce document ainsi que des mesures que CNR propose de mettre en œuvre pour répondre aux recommandations formulées par le BEATT.

**Dans le paragraphe 2.7 «Analyse du respect des règles de hauteur en matière de navigation », le rapport indique »**

Pour ce qui concerne la cote au PK3, la consigne d'exploitation normale et en crue de mars 2003, approuvée le 18/01/2010 par la DREAL indique :

- o « toutes les cotes sont exprimées en NGF orthométrique »
- o « pour les débits compris entre 1000 et 1400m<sup>3</sup>/s, le niveau au PK3 est abaissé linéairement de 162 à 161.75 ».
- o « pour tenir compte de la dynamique de la retenue en réponse aux actions de conduite, le niveau au PK 3 est défini avec une tolérance de 0.10m en plus ou en moins pour les débits inférieurs aux égaux à 3000m<sup>3</sup>/s »

Avec un débit entrant de 1160m<sup>3</sup>/s et une cote au PK3 de 161.91ortho le 4/04/2007 (pour une consigne à 161.90 ortho), la consigne d'exploitation était respectée.

L'arrêté prescrivant les conditions de hauteur à respecter pour la ligne 225kV date de 1964, la valeur de référence 161.75 a très probablement été donnée en cote orthométrique, système en vigueur à cette époque, cette valeur correspond à 162.00 NGF.

Il faut remarquer que le cahier des charges spécial de la chute de Pierre-Bénite a été modifié en 1997 (décret du 17 décembre 1997). Il fixe le niveau de retenue normale à 162.00 ortho (162.25 NGF) au PK 3.00 à comparer à 161.75 ortho (162 NGF) fixé par le cahier des charges initial, soit une élévation de 25 cm.

Ces différentes valeurs de référence figurent dans les cahiers des charges et les consignes d'exploitation approuvées par l'Etat et sont donc a priori disponibles pour l'ensemble des interlocuteurs ayant des projets comportant le surplomb de la voie navigable.

#### **Recommandations formulées par le BEATT et adressées à CNR**

En ce qui concerne les différentes recommandations proposées dans le projet de rapport, la CNR souhaite apporter quelques précisions.

#### **Recommandation R1 : « Insérer dans les arrêtés d'autorisation temporaire portant survol du domaine public fluvial une clause de vérification périodique par le bénéficiaire avec production d'un procès-verbal légal »**

CNR délivre de nombreuses autorisations d'occupation sur le domaine qui lui a été concédé, ces autorisations sont soumises à l'approbation des services du contrôle.

Il appartient aux permissionnaires (ou aux amodiataires) de respecter l'ensemble des lois et règlements propres à leur activité.

A cet égard, il est prévu dans les titres d'occupation délivrés par la CNR, que les permissionnaires (ou amodiataires) doivent faire leur affaire personnelle de tous les titres ou autorisations administratives nécessaires pour réaliser leurs constructions et installations et les exploiter. Il est néanmoins prévu dans le cas où les autorisations nécessaires ne seraient pas obtenues d'annuler de plein droit et sans indemnité l'autorisation ou la convention d'occupation

Mais la CNR n'a pas le pouvoir ni la compétence d'imposer et de contrôler le respect des différents règlements techniques applicables aux ouvrages et installations construits dans le cadre de ces autorisations et qui couvrent des domaines très variés.

La CNR considère notamment qu'elle n'a pas vocation à se substituer à l'autorité compétente en matière de contrôle du respect de la réglementation relative aux ouvrages de lignes électriques.

**Pour satisfaire à la recommandation (R1) du BEATT la CNR va insérer dans les autorisations d'occupation de son domaine par des lignes électriques et en particulier celles surplombant le chenal de navigation une clause de vigilance rappelant aux permissionnaires (ou aux amodiataires) leurs obligations concernant le respect de la réglementation.**

**De plus, la CNR ajoutera une clause de vérifications périodiques par les permissionnaires (ou les amodiataires) avec l'obligation de produire les procès verbaux correspondants qu'ils devront également transmettre aux autorités de contrôle.**

**Suite à la réception des ces procès verbaux, en cas d'ouvrages identifiés comme étant non conformes, la CNR en sa qualité de concessionnaire et le Service de l'Etat en charge de la police de la navigation, en informeront les usagers de la voie navigable.**

**Recommandation R3 :« Employer systématiquement le référentiel de nivellement légal »**

L'ensemble des textes et règlements qui définissent le fonctionnement des ouvrages du Rhône fait référence au système ortho.

Au sens strict, la loi de 1995 et l'arrêté d'application n'obligent à utiliser le nouveau système que pour les échanges au sein de la sphère publique telle que définie dans l'article 89 de la loi de 1995.

Les données internes peuvent cependant être produites dans un autre système de référence, à charge pour l'organisme de fournir ces données dans les nouveaux référentiels.

La CNR considère aujourd'hui que les risques d'un changement global de système de référence altimétrique paraissent supérieurs aux avantages.

Tous les plans, schémas, programmes d'automates, bases de données, les documents d'autorisation, les cahiers des charges spéciaux, les consignes d'exploitation (y compris celles validées en 2010).... ont été établis dans le système orthométrique.

Le passage de ces documents et outils dans le système NGF constituerait une tâche très lourde à la fois pour le concessionnaire et pour le concédant, le risque d'erreurs n'étant pas négligeable.

**Pour respecter la réglementation, la CNR utilisera donc de manière systématique les cotes NGF pour les échanges de données avec l'extérieur. Les services de la CNR seront sensibilisés à cette obligation.**

**Recommandation R6 « Eclaircir les responsabilités entre les différents intervenants dans la gestion du Rhône et de sa navigation et notamment en ce qui concerne la gestion des autorisations d'occupation du domaine public et la signalisation de la navigation ».**

Comme indiqué dans le rapport la CNR n'a pas le pouvoir de police de la navigation qui appartient actuellement au SNRS service de contrôle de la CNR pour son activité navigation.

VNF, établissement public, dispose d'une compétence de plein droit pour la gestion du domaine public fluvial sous réserve, sur le Rhône, des missions attribuées à la CNR par son cahier des charges général, sur le domaine qui lui est concédé par l'Etat.

La CNR en tant qu'exploitant de la voie navigable ne prend pas l'initiative de la modification de la signalisation, mais en assure la mise en place sous le contrôle du SNRS et son entretien.

C'est sur cette base qu'une opération de définition des plans du chenal navigable a été réalisée sur l'ensemble du Bas-Rhône.

Le SNRS, la CNR et les navigants ont débattu au cours de plusieurs réunions de chaque planche au 1/5000 sur lesquelles sont représentés les contours du chenal de navigation, l'emplacement des balises et de toute la signalisation. A la suite de ces réunions, des travaux de balisage et/ou de signalisation complémentaires ont été demandés, la CNR les a réalisés.

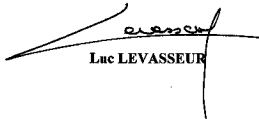
Chaque planche a été signée par le Directeur Régional de la CNR, responsable de l'exploitation d'un tronçon et par le Directeur du SNRS.

La CNR s'est engagée à améliorer la signalisation en suivant cette procédure qui garantit que la signalisation mise en œuvre répond à la fois aux dispositions réglementaires dont le SNRS est le garant et aux souhaits exprimés par l'ensemble des usagers de la voie navigable.

Pour les lignes électriques, la CNR considère qu'il appartient au propriétaire ou au gestionnaire d'en assurer la signalisation et d'en améliorer si nécessaire la visibilité et la détection radar, la signalisation à terre, surtout lorsque le fleuve est large est moins efficace qu'une signalisation aérienne sur la ligne elle-même.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

**Cie NATIONALE DU RHONE**  
**DIRECTION DU PATRIMOINE FLUVIAL**  
**ET INDUSTRIEL**  
*Le Chef du Département Patrimoine Fluvial*



**LUC LEVASSEUR**