



Compagnie Nationale du Rhône

Conseil Général des Ponts et Chaussées  
Bureau d'enquêtes sur les accidents  
de transport terrestre  
Tour Pascal B  
92055 LA DEFENCE CEDEX

Lyon, le - 9 MARS 2006

Notre Référence : DFFI-PF 06-0177 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 - Accident de La Vouite**

Monsieur le Directeur,

Par votre courrier en date du 29 décembre dernier, vous nous transmettez un exemplaire du rapport établi par le BEATT, suite à l'accident de navigation du 18 janvier 2004.

Vous trouverez ci-dessous les réponses de la CNR.

La rédaction du paragraphe de la page 19 concernant les variations rapides de débit laisse supposer un lien possible entre des variations de débit à Logis Neuf dues à des opérations de dégrillage et le dernier épisode de l'accident lorsque, plusieurs heures après le naufrage du pousseur et la rupture des brêlages, les deux barges appuyées sur le pont et échouées sur la berge ont ripé pour venir s'appuyer contre les piles du pont, à 11 heures.

Durant les périodes de forts débits, des opérations de nettoyage des grilles de prise d'eau des usines sont effectuées régulièrement. Ces opérations conduisent à diminuer le débit transitant par un groupe pour diminuer les effets de succion, et faciliter les opérations de nettoyage par un dégrilleur mécanique. La diminution de débit à travers un groupe s'accompagne du transfert d'un débit équivalent sur le déchargeur de l'usine. Les variations de débit à la sortie de l'usine liées à ce type d'opération sont donc a priori marginales.

En période de crue, les débits du Rhône fluctuent naturellement au fil des heures comme l'indiquent les enregistrements instantanés. Le débit est réparti entre l'usine et le barrage, il n'y a pas d'influence sur les écoulements.

Les documents figurant dans le dossier que nous avons transmis en mars 2004 présentent l'évolution des débits des aménagements de Beauchastel et de Logis-Neuf (usines + barrages). Ce sont les fluctuations du débit, restituées par l'aménagement de Beauchastel, situé 4 kilomètres à l'amont qui influencent les débits à La Vouite, alors que le comportement de Logis Neuf (barrage à situé 7 kilomètres et usine à 14 km à l'aval) est la conséquence des débits sortant de Beauchastel et de la Drôme avec un décalage dans le temps. La courbe correspondant à Beauchastel montre une augmentation régulière du débit entre 8h et 16h.

Notre analyse est que l'on constate bien une augmentation régulière des débits durant la matinée et une augmentation corrélative du niveau de quelques centimètres qui peuvent avoir eu une incidence sur les barges échouées, mais cette augmentation naturelle du débit n'a aucun lien avec les opérations de dégrillage à Logis-Neuf.

Le second point est relatif à la Recommandation R4 qui demande à la CNR d'effectuer une étude de risque d'accident pouvant impliquer la conduite de gaz et d'effectuer un recensement des facteurs de risque présentés pour la navigation par les ponts du Rhône.

La CNR participe à des réflexions concernant la sûreté de la navigation, elle co-finance notamment l'étude de révision des PHEN qui cherche à fixer de nouvelles règles de navigation en période de hautes eaux, elle le fait en appui du SNRS, qui en assure la maîtrise d'ouvrage, en apportant son expertise et sa connaissance du fonctionnement du Rhône.

Certains ponts constituent des passages délicats pour la navigation, comme en attestent les incidents ou accidents récents. Ces ponts concernent de nombreux maîtres d'ouvrage (Etat, collectivités locales, SNCF, autoroutes concédées, CNR,...), ils servent de support à des canalisations et à des câbles dépendant de divers concessionnaires (GDF, eau potable,...).

Il nous semble que la démarche proposée à propos de l'étude des risques apportés par les ouvrages gagnerait en efficacité, auprès des divers maîtres d'ouvrage si elle était pilotée par un service de l'administration ayant la légitimité requise pour spécifier et obtenir les résultats escomptés. Dans ce cadre, la CNR pourrait alors coopérer concrètement à l'étude en participant à la définition du cahier des charges, en contribuant à son financement, et en collaborant techniquement pour les domaines de sa compétence, notamment l'inventaire des ponts, les aspects hydrauliques, comme cela est le cas pour l'étude des PHEN.

Par ailleurs une autre recommandation (R3) est formulée par le BEATT à la SNCF et à la CNR, il s'agit de modifier ou de protéger les capotages des articulations des piles du pont de La Vouite.

Une convention traitant de l'ensemble des questions relatives à l'impact de l'aménagement de Baix-Le-Logis-Neuf a été signée en 1959 par la SNCF et par la CNR au moment des travaux. La SNCF avait alors choisi de faire réaliser les travaux par la CNR sous réserve d'approbation des plans d'exécution et sous surveillance de la SNCF pour vérifier les conditions de réalisation.

Parmi les différents items figure la protection des articulations des piles du viaduc qui ont été enveloppées dans des enceintes visitables en béton armé ancrées sur des entablements existants. Cette disposition avait pour objectif de conserver la possibilité de visiter la zone d'articulation, d'empêcher l'accumulation de débris flottants, sans aggraver les conditions d'écoulement autour des piles.

Les travaux ont été réalisés conformément aux dispositions proposées et validées par la SNCF ainsi que par le service en charge de la navigation, un procès verbal de réception a été rédigé et signé par CNR et SNCF en 1981.

S'agissant d'un ouvrage ferroviaire, la prise en charge d'éventuelles modifications nous paraît donc devoir concerner la SNCF en tant que maître de l'ouvrage, la CNR étant à même si cela était souhaité par la SNCF d'apporter son concours pour les questions techniques qui relèvent de l'exploitation de l'aménagement.

La CNR souhaite continuer à participer à l'amélioration des conditions de navigation et se tient à votre disposition pour préciser les conditions de sa collaboration pour les différents sujets évoqués dans votre rapport.

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

**Cie NATIONALE DU RHONE**  
LE DIRECTEUR DE LA DIRECTION  
DU PATRIMOINE FLUVIAL ET INDUSTRIEL

  
Bruno MATHÉX