



Béthune, le - 7 NOV. 2005

**Monsieur Yves BONDUELLE**  
Secrétaire général  
Bureau d'enquêtes sur les accidents  
de transports terrestres  
Conseil général des Ponts et Chaussées  
Tour Pascal B  
92055 LA DÉFENSE Cedex

**le Président**

références : 2111/0500303/1019 - 1100/0500923/0801

Monsieur le Secrétaire général,

Par courrier daté du 27 juillet dernier, vous avez porté à ma connaissance le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident de navigation fluviale survenu le 28 juillet 2004 à Blénod-lès-Pont-à-Mousson. Vous avez souhaité connaître, dans un délai de 90 jours, les suites que l'établissement que je préside entend donner à la recommandation R3.

J'ai le plaisir de vous apporter les éléments de réponse suivants.

**I – Risque de vidange du bief amont d'une rivière canalisée en cas de rupture de la porte aval d'une écluse.**

Je précise que cette hypothèse est peu probable au moins sur le grand gabarit. Elle ne peut se produire qu'accidentellement (un bateau entré dans l'écluse ne s'arrête pas et percute la porte aval) pendant le court laps de temps où la porte amont est encore ouverte ou encore, plus exceptionnellement, si la structure de la porte aval était en très mauvais état et cédait sous la pression hydrostatique.

Deux solutions sont envisageables pour écarter ce risque :

- d'une part, mettre en place un dispositif de protection de la porte aval (un câble relié à un vérin encaissant l'énergie), sachant toutefois que ce type de protection limiterait la capacité de certaines écluses à grand gabarit plus courtes. Une étude est prévue dans le cadre de l'Avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) de la Moselle.
- d'autre part, sectionner les grands biefs. Cette option minimiserait les conséquences d'un autre type d'accident, à savoir la vidange d'un bief par rupture d'une digue.

Au vu de la faible probabilité d'occurrence d'un tel risque des coûts et contraintes des solutions envisageables, il ne nous paraît pas réaliste d'envisager de tels dispositifs à court terme.

## II – Réparation de l'écluse de Blénod.

Je confirme que mes services avaient effectivement en stock des vantaux de rechange et disposait d'un personnel très qualifié et très motivé, qu'il s'agisse de l'encadrement, du personnel de l'atelier ou des éclusiers. Du reste, ils demeurent particulièrement vigilants afin de pouvoir réagir de la même manière si un accident de ce type se reproduisait sur le grand gabarit. Un stock de vantaux de rechange est ainsi en cours de constitution.

Concernant le petit gabarit, j'ajoute que le problème est plus ardu du fait de la diversité des écluses, de leur nombre et du peu d'importance de certaines voies d'eau dans le transport de marchandises. Mes services travaillent actuellement, dans le cadre de la réalisation du schéma directeur de maintenance, à la définition de la politique de maintenance préventive de l'établissement. Celle-ci déterminera en particulier les stocks minimaux à constituer afin de garantir les niveaux de service affichés.

## III – Dispositions visant à assurer les liaisons nécessaires avec les pompiers.

Mon établissement va engager les directions territoriales à :

- informer les services de secours des risques liés à nos activités ;
- leur faire visiter nos ouvrages afin qu'ils identifient les lieux (accès, gabarit admissibles pour leurs engins...);
- leur expliquer le fonctionnement des ouvrages ;
- développer la signalisation aux abords des ouvrages (accès, gabarit...).

Je conclus en soulignant tout l'intérêt de la tenue d'une réunion d'échange d'expérience relative aux accidents de navigation au niveau national. Cette réunion sera organisée annuellement par mes services afin de partager la connaissance des risques et de définir les solutions les plus adaptées.

Espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma considération distinguée.

*entiments -*

**François BORDRY**

