

N° 005130-01

juillet 2007

Port autonome du Havre

Dysfonctionnement sur l'écluse de Tancarville



CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 005130-01

Port autonome du Havre

Dysfonctionnement sur l'écluse
de Tancarville

établi par

Yves GAUTHIER,
ingénieur général des ponts et chaussées

Destinataires

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables
Le Directeur général de la mer et des transports



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

note à l'attention de

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Ecologie, du Développement
et de l'Aménagement durables

A l'attention de
Monsieur le Directeur général de la mer
et des transports

ministère
de l'Écologie
du Développement
et de
l'Aménagement
durables

La Défense, le **31 JUIL. 2007**

Rapport n°05130-01 : Port autonome du Havre - Dysfonctionnement sur l'écluse de Tancarville.

Conseil général
des Ponts et
Chaussées

Par note du 9 février 2007, votre prédécesseur a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter **une mission relative au dysfonctionnement sur l'écluse de Tancarville.**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **M. Yves GAUTHIER**, ingénieur général des ponts et chaussées.

Ce rapport fait suite à un incident majeur sur une des deux écluses de Tancarville qui sont gérées par le Port autonome du Havre en tant que service annexe des voies navigables. Les conséquences de ce blocage de 8 mois ont été importantes puisqu'il a été nécessaire de former un convoi exceptionnel empruntant la voie maritime pour débloquer les bateaux qui ne pouvaient pas franchir les écluses.

Conformément à la demande, et de manière à éviter un nouveau dysfonctionnement, le rapporteur a examiné les relations entre le PAH et le service annexe des voies navigables, a validé un certain nombre de dispositions prises pour le PAH et a proposé un certain nombre de recommandations permettant un fonctionnement pérenne du dispositif des écluses.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24

Diffusion du rapport n° 005130-01

| | |
|--|------|
| - le directeur du Cabinet du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables | 1 ex |
| - le directeur du Cabinet du secrétaire d'Etat chargé des transports | 2 ex |
| - le secrétaire général | 2 ex |
| - le directeur général de la mer et des transports | 2 ex |
| - le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux | 2 ex |
| - le vice-président du CGPC | 1 ex |
| - la présidente et les présidents de section du CGPC | 7 ex |
| - la secrétaire de la 4ème section du CGPC | 1 ex |
| - M. GAUTHIER | 1 ex |
| - archives CGPC | 1 ex |

Port autonome du Havre

Dysfonctionnement sur l'écluse de Tancarville

Par note du 3 février 2007, le Ministre des Transports, de l'Équipement du Tourisme et de la Mer (Direction générale de la mer et des transports) a souhaité qu'un membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées soit désigné pour examiner le dysfonctionnement des écluses de Tancarville.

Vous m'avez confié cette mission par lettre du 9 mars 2007 (affaire n° 005130-01) en vue d'examiner les éléments relatifs à cet incident et de vous fournir un rapport circonstancié.

Les délais prévus dans la lettre du Ministre ont dû être décalés compte tenu de l'arrivée tardive de la lettre de mission, des enquêtes nécessaires sur place et de la disponibilité tant des intervenants du Port Autonome du Havre que de moi-même.

I- Objet de la mission

La lettre du Ministre décrit les événements avec une incertitude sur la cause du blocage de la porte amont de l'écluse sud et, compte-tenu de la gravité de ce dysfonctionnement, demande de définir l'organisation à retenir pour assurer un fonctionnement continu des écluses de Tancarville.

De ce fait, il m'est demandé d'examiner de façon exhaustive les relations fonctionnelles et/ou hiérarchiques entre le Port autonome du Havre et le service annexe des voies navigables qui lui est rattaché afin d'optimiser l'organisation entre ces 2 entités. Il est demandé également une expertise des responsabilités de chacun dans la gestion des chantiers des écluses et d'étudier les solutions permettant un fonctionnement pérenne du dispositif des écluses.

II- Méthodologie

Avant d'examiner l'évolution organisationnelle liée à cet incident, il est nécessaire d'en déterminer la cause technique puis d'examiner les dispositions à prendre pour éviter que cela ne puisse se reproduire.

Il y a lieu ensuite d'analyser sereinement si les dispositions organisationnelles au moment de l'incident ont pu avoir un effet négatif en vue d'en tirer les adaptations nécessaires.

Enfin, il faut examiner si le système actuel consistant à confier au Port autonome du Havre l'entretien et l'exploitation d'un tronçon de voie navigable à la charge de l'État, et comprenant 3 ponts mobiles et 2 écluses importantes, doit être conservé ou pas.

III- Analyse technique de l'incident

En préalable, il est nécessaire d'indiquer que ces 2 écluses dont les caractéristiques sont données en annexe sont bien entretenues puisqu'elles auront fait l'objet d'une remise en état quasi complète fin 2008, l'ensemble des travaux ayant été engagés en 1996, conformément au tableau figurant également en annexe.

On notera de plus que les travaux relatifs à la commande centralisée des 2 écluses en un même lieu, sont prévus en 2009, répondant ainsi aux évolutions de modernisation programmées par exemple en grand nombre à Voies Navigables de France.

a) chronologie de l'incident

L'écluse sud dispose de 2 portes qui se déplacent sur rails perpendiculairement à l'axe de l'écluse et qui, en position ouverte, viennent se positionner dans une enclave prévue à cet effet. Elles ne sont ballastées à aucun moment et leur rentrée et sortie s'effectuent par traction par l'intermédiaire d'un dispositif de câbles.

La fiche jointe en annexe fait ressortir toutes les dispositions qui ont été prises pour tenter la remise en fonction de l'écluse sud et qui se sont révélées vaines ; le rétablissement du trafic n'a été possible qu'en prenant les dispositions transitoires pour faire passer, à titre exceptionnel, les convois par l'estuaire et par la remise en service de l'écluse nord.

La chronologie des interventions du JETSED (engin de dragage par mise en suspension de vases) a essentiellement pour but de faire ressortir son caractère inopérant par rapport au problème posé, le service pensant, à l'origine, que le blocage était dû à une consolidation de vases dans la zone de manoeuvre de la porte. Il est ressorti depuis que la cause principale est la présence d'un rondin de bois et surtout d'une traverse de chemin de fer détectés par une équipe de plongeurs professionnels et remontés à la surface le 4 octobre 2006.

Le PAH a déposé plainte auprès du Procureur de la République, considérant qu'il peut s'agir d'un acte de malveillance, les difficultés à manoeuvrer la porte après le retrait des 2 corps étrangers provenant selon toute vraisemblance de la consolidation de la vase du fait de la durée de ce blocage.

Le rapport de la Sté TEXA, joint en annexe au présent document, fait ressortir que la cause initiale du blocage est l'encastrement sous le chasse-pierre situé à l'avant de la porte d'une traverse de chemin de fer puis après enlèvement de celle-ci, au dépôt de sédiments sablo-vaseux extrêmement denses dans l'enclave de la porte sur une hauteur de 3 à 4 m, ainsi que dans les espaces latéraux (entre face de portes et parois latérales de l'enclave).

En effet, la solution de mise à sec de l'enclave de la porte-amont a démarré le vendredi 8 décembre 2006 par la mise en place de la structure métallique de 27 t, spécialement construite pour servir de support au batardeau qui n'avait pu être mis en place manuellement du fait de l'impossibilité de reculer la porte amont dans sa position normale.

Le nettoyage de l'enclave par attaque à la lance de la vase et pompage concomitant de l'eau chargée a permis de déloquer la porte alors qu'aucun autre corps étranger n'a été retrouvé en dehors de cette traverse de chemin de fer et à un moindre degré du rondin de bois.

La remise en exploitation du trafic fluvial dans cette nouvelle écluse a eu lieu le 13 avril 2007 en fin de journée et j'ai pu constater lors de ma visite sur place le 2 mai 2007 le fonctionnement tout à fait normal de cette écluse.

Il est à noter toutefois que cet incident aura finalement immobilisé cette écluse pendant 8 mois.

b) incidences sur le trafic fluvial

Du fait de cette interruption, 23 unités fluviales dont 1 paquebot fluvial se trouvent bloquées de part et d'autre des écluses.

Compte tenu de la simultanéité d'immobilisation des 2 écluses et des difficultés à trouver les causes de celle-ci sur l'écluse sud, le PAH a pris la sage décision de remettre en service de manière accélérée l'écluse nord ce qui a permis de réduire l'interruption du trafic fluvial sur le canal de Tancarville à 5 jours.

Il est à noter que de manière à dégager les convois fluviaux bloqués de part et d'autre de l'écluse de Tancarville, la Direction Régionale des Affaires Maritimes a accepté de mettre en place un dispositif exceptionnel permettant aux convois d'emprunter l'estuaire de la Seine avec un dispositif de sécurité adapté (adaptation des bateaux, pilotage des convois, suivi par un remorqueur, conditions météorologiques optimales).

c) dédommagement des armements du fait des bateaux bloqués

Il y a lieu de rappeler que la gestion du Service de Navigation du canal de Tancarville, ponts et écluses compris, a été confiée par l'Etat au PAH par arrêté ministériel du 22 mars 1967 suivant les modalités de l'article R.111-13 du Code des ports maritimes.

Seuls le Port Autonome de Marseille et le Port Autonome de Dunkerque se trouvent dans une situation similaire puisque le reste du réseau, à l'origine sous la responsabilité de l'Etat, a été confié à l'établissement public "Voies Navigables de France".

Peu de temps après le blocage, les réclamations des armateurs et transporteurs sont arrivées au PAH. En effet, sur le réseau VNF, lorsque des arrêts non programmés surviennent, il est prévu des mesures de règlement à l'amiable avec des principes précis d'appréciation du préjudice subi par les professionnels du transport fluvial. Ces mesures répertoriées dans une instruction spéciale du 19 septembre 2005, ont été approuvées par le Conseil d'administration de VNF.

Le PAH agissant comme service de l'Etat, les indemnisations sont, dans le cas présent, réglées par l'Etat au titre du service annexe, le PAH assurant un relais financier sur son budget propre après autorisation préalable de la DTMRF. L'évaluation des dépenses relatives aux indemnisations des clients fluviaux s'effectue sur la base des instructions VNF et avec son concours, le montant du préjudice se situant dans le cas présent entre 50 et 250 K€ pour 29 dossiers constitués.

IV- Évaluation des conséquences et des dispositions à prendre

Le PAH a procédé en interne à une analyse destinée à éviter le retour de ce genre de situation compte tenu de l'obligation dans laquelle se trouve l'exploitant d'immobiliser de temps à autre une écluse pour entretien, réparation ou travaux. Cela a, en tout état de cause, confirmé la nécessité de faire une utilisation alternée des 2 écluses de manière à diminuer les risques de sédimentation consolidée sur les organes de manoeuvre des écluses. Cela nécessite donc une mesure d'ordre dans la mesure où les usagers de la voie d'eau ont une légère préférence pour la nouvelle écluse dont les sassements sont un peu plus courts que sur l'ancienne.

Le Commandant du Port a d'ores et déjà précisé aux armements fluviaux les dispositions d'exploitation retenues pour permettre le bon fonctionnement de ces outils en parallèle. Ainsi, à chaque marée, le premier sas se fera par l'ancienne écluse et les suivants par la nouvelle (décision du 5 avril 2007).

Le PAH a, par ailleurs, décidé que la périodicité des opérations de surveillance des envasements parasites (flancs d'enclave, butée de portes, rails de roulement) doit être raccourcie.

De plus, lors de certaines campagnes de dragage, il est prévue de mettre préventivement en place la partie inférieure du batardeau.

Il a décidé, également que, sauf urgence, il ne faut pas effectuer de campagne de dragage dans une écluse lorsque l'autre est en travaux.

Enfin, l'étude hydrosédimentaire visant à définir la faisabilité d'un ouvrage en Seine afin de limiter l'effet d'envasement du canal et du fleuve, est poursuivie car une observation visuelle permet de se rendre compte de l'importance de l'envasement à proximité de la porte amont de la nouvelle écluse et de la nécessité d'y remédier.

Sur le plan de l'organisation interne, cela a confirmé la nécessité que désormais la totalité des services (équipements, dragage, entretien.) qui intervenaient sur les écluses étaient placés sous l'autorité du Directeur de l'exploitation, en tant que maître d'ouvrage des différentes opérations.

En effet, si la planification des opérations d'entretien ne nécessite pas de remise en question sur le fond, le règlement de cette avarie a été l'occasion de faire ressortir le rôle primordial d'une bonne coordination des maîtrises d'oeuvre, entre elles d'une part, et sous la direction du maître d'ouvrage exploitant d'autre. Désormais, en complément de l'organisation MOA/MOE existante, l'action d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été renforcée dans ces deux directions.

Deux actions sont par ailleurs initiées sur la base du retour d'expérience :

- les procédures de prévision et d'ordonnancement de gros travaux ont été revisitées et seront présentées et commentées aux différents acteurs, très prochainement ; elles visent, en particulier, à obtenir de manière durable une meilleure anticipation du déroulement, en vérifiant que tous les acteurs ont bien l'information indispensable à une bonne coordination,

- une démarche nouvelle de visite "exploitation et technique" est mise en place pour contrôler dans le détail le système complet de chaque ouvrage mobile dans sa configuration d'exploitation tous les trois à quatre ans. Elle est conduite par le MOA en présence des MOE.

Enfin, il y a lieu de signaler que lors des travaux de remise en état de l'écluse, il a été retrouvé une hélice provenant d'une unité fluviale, qui en aucun cas n'a pu être la cause du blocage de la porte mais dont la perte n'avait pas été signalée aux autorités portuaires. Il y aura donc lieu d'attirer l'attention des professionnels sur les conséquences négatives potentielles d'une absence d'informations de cette nature.

V- Evolution éventuelle de l'organisation

a) évolution du transport fluvial de marchandises

De manière à essayer d'évaluer l'importance de ce canal et de ses ouvrages par le PAH, il paraît intéressant d'analyser la progression de ce mode de transport.

a.1) aux écluses de Tancarville

Sur une période de 10 ans (1997-2006), le tonnage du trafic fluvial de marchandises et singulièrement celui des conteneurs constaté aux écluses de Tancarville (à la montée et à la descente) a évolué conformément aux tableaux ci-après :

| Evolution du trafic fluvial total à Tancarville | | | Evolution du trafic fluvial conteneurs à Tancarville | | |
|---|---------------|--------|--|---------------|--------|
| année | Tonnage total | indice | année | Trafic en EVP | indice |
| 1997 | 1 654 977 | 100 | 1997 | 15 773 | 100 |
| 1998 | 2 383 355 | 144 | 1998 | 14 331 | 91 |
| 1999 | 2 439 408 | 147 | 1999 | 19 3998 | 123 |
| 2000 | 2 883 504 | 174 | 2000 | 32 555 | 206 |
| 2001 | 2 619 226 | 158 | 2001 | 37 889 | 240 |
| 2002 | 3 029 490 | 183 | 2002 | 37 191 | 236 |
| 2003 | 3 516 816 | 212 | 2003 | 67 636 | 429 |
| 2004 | 3 074 687 | 186 | 2004 | 73 630 | 467 |
| 2005 | 3 558 761 | 215 | 2005 | 97 291 | 617 |
| 2006 | 3 675 679 | 222 | 2006 | 112 128 | 711 |

En 10 ans, le trafic fluvial toutes marchandises confondues a plus que doublé alors que dans la même période celui des conteneurs a été multiplié par un facteur 7. C'est le trafic de conteneurs qui tire la croissance de l'ensemble du trafic jusqu'à en représenter le tiers en tonnage en 2006 (1,17 Mt sur 3,7 Mt).

Il est remarquable de noter que cette croissance du trafic s'est faite sans que le nombre d'unités fluviales qui l'a transporté n'augmente dans les mêmes proportions (cf. tableau ci-après) démontrant ainsi les efforts de la profession en terme de capacité et de coefficient de remplissage des unités fluviales pour tirer avantage de la massification permise par ce mode de transport.

| Evolution du nombre d'unités fluviales à Tancarville | | |
|--|-------|-----|
| 1997 | 2 130 | 100 |
| 1998 | 2 529 | 119 |
| 1999 | 2 640 | 124 |
| 2000 | 3 250 | 153 |
| 2001 | 2 572 | 121 |
| 2002 | 2 623 | 123 |

| | | |
|------|-------|-----|
| 2003 | 2 737 | 128 |
| 2004 | 2 565 | 120 |
| 2005 | 2 758 | 129 |
| 2006 | 2 964 | 139 |

a.2 au port autonome du Havre

Le trafic de conteneurs par voie fluviale réalisé en 2006 pour l'ensemble du port du Havre (historique et Port 2000) a été de 112 KEVP. Il correspond donc à l'hypothèse basse des prévisions de trafic. Cependant, une croissance de +37,4 % a été enregistrée sur le trafic cumulé des 5 premiers mois de l'année 2007. La courbe du trafic est donc comprise dans l'aire définie entre les courbes des hypothèses basse et haute.

| En milliers d'EVP | Hypothèse haute | Hypothèse basse |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| 2006 | 123 | 112 |
| 2008 | 177 | 136 |
| 2010 | 214 | 155 |
| 2015 | 321 | 214 |
| 2020 | 420 | 300 |

On constate, en résumé, un développement important du pré et post-acheminement de trafic par voie fluviale qui devient du reste supérieur à l'acheminement ferroviaire au Havre. Ce canal représente donc un enjeu très significatif pour le PAH.

b) situation financière du service annexe

Les dépenses d'entretien et d'exploitation payées par le PAH font l'objet de remboursements par l'Etat au titre de l'article 4 de la loi du 19 juin 1965 (chapitre 44-34 – services annexes de Tancarville). Le PAH constate que l'Etat ne verse pas totalement les montants requis et il ressort d'après le tableau figurant en annexe une insuffisance cumulée sur 10 ans de 10,33 M€ ce qui représente aux environs de 37 % des dépenses.

c) analyse de la situation

Contrairement à ce qui a pu apparaître dans les premiers jours de cet incident, ce dernier semble avoir été traité avec rigueur et méthode, la seule difficulté de taille étant provoquée par l'ignorance de la cause du blocage de la porte, ce qui a tout de même conduit le PAH à d'importants travaux pour arriver au résultat décrit précédemment.

La nature de la découverte, le dépôt des plaintes du fait d'une incompréhension physique du phénomène sont autant d'arguments qui militent pour considérer que le PAH a eu affaire à un cas exceptionnel que nul ne pouvait deviner.

Cela a été l'occasion de vérifier la bonne réactivité des services et leur bonne organisation même si l'émoi suscité par le blocage du canal était légitime puisqu'il y avait 2 écluses bloquées de manière simultanée.

L'Etat assurera avec le concours technique du PAH le dédommagement des professionnels comme sur une voie d'eau traditionnelle, et il y a simplement lieu de se poser la question de l'intérêt de maintenir un service annexe au PAH ou de chercher d'autres solutions.

Il y a lieu de rappeler que les voies navigables représentent sur le territoire un linéaire de 8 500 km dont 1000 ont été décentralisés aux Collectivités territoriales en 1983, et devraient donc l'être définitivement au 1er janvier 2008, 6900 kilomètres ayant été transférés à l'Etablissement Public "Voies Navigables de France", lors de la création de celui-ci ; l'Etat a conservé donc sa gestion directe 700 kilomètres soit un peu plus de 8 % dont une vingtaine de kilomètres concernent les services annexes des ports autonomes.

Si les services annexes des ports autonomes n'ont pas été transférés à VNF lors de la création de celui-ci en 1991, c'est probablement que la création de VNF était principalement justifiée par la nécessité de redonner vigueur et dynamisme à la voie d'eau et qu'il y avait beaucoup plus de problèmes prioritaires en dehors des ports qu'à l'intérieur de ceux-ci.

Cette situation doit-elle évoluer ? Faut-il réintégrer le canal dans un service traditionnel d'Etat ou faut-il transférer l'ensemble au PAH ?

Le retour dans le giron de l'Etat paraît à exclure compte tenu des difficultés financières qui sont rencontrées même dans la gestion d'un service annexe et cela ne correspond pas aux orientations actuelles liées à la création de VNF.

Reste à examiner la possibilité de l'intégration du service annexe dans le PAH, la problématique actuelle n'étant que financière dans la mesure où le personnel affecté à cette mission est intégralement du personnel de l'établissement portuaire et que la proximité physique du canal et de ses ouvrages milite en faveur d'une intégration. Le développement du trafic fluvial décrit précédemment a fait prendre conscience au PAH de l'importance de ce mode d'acheminement, particulièrement dans le domaine des conteneurs, et il est donc favorable à cette intégration sous réserve d'un juste dédommagement de la part de l'Etat.

Les dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation représentent sur une période de 10 ans un montant annuel de 2,6 M€ et les dépenses d'investissement, pris en charge actuellement par l'Etat et la Région, représentent un montant annuel de 0,68 M€, soit un total de 3,28 M€ sur la même période.

La règle généralement utilisée par le Ministère de l'Economie et des Finances étant une évaluation de l'indemnisation "*au denier vingt*" le montant de celle-ci serait de 65,6 M€, qui pourrait être considéré comme la base d'une discussion entre l'Etat et le PAH.

CONCLUSION

Le dysfonctionnement qui s'est produit doit indéniablement être évité mais ne saurait être imputé à un problème quelconque entre le PAH et le service annexe qui lui est rattaché. Les mesures préconisées en complément paraissent rationnelles et adaptées, et le principe retenu visant à

l'indemnisation des armateurs paraît cohérent avec les règles propres à VNF.

Il ressort néanmoins de cette analyse que dans le cas présent, le système d'un service annexe constitué intégralement du personnel de l'établissement ne paraît plus adapté à l'évolution économique et commerciale des ports et que la solution proposée à la fin du rapport mériterait d'être creusée.

Pièces annexes

1. Lettre du Ministre
2. Lettre de mission
3. Plan de la circonscription portuaire
4. Prise en considération de la construction de la nouvelle écluse
5. Photographie des écluses
6. Caractéristiques ancienne écluse
7. Caractéristiques nouvelle écluse
8. Vue en plan de la porte amont
9. Investissements réalisés
10. Programmation de la remise en état des 2 écluses
11. Essais de remise en fonctionnement de l'écluse sud
12. Photos du JETSED et du chasse-pierre
13. Dépôt de plainte auprès du Procureur de la République
14. Rapport TEXIA
15. Photos de la porte bloquée et de la structure spéciale
16. Photos des bateaux fluviaux dans l'estuaire
17. Instruction VNF sur règlements des litiges
18. Instruction du Commandant de port
19. Photos traverse et.... hélice
20. Tableau du chapitre 44-34 - Services annexes de Tancarville



La Défense, le - 9 FEV. 2007

le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de
la Mer

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général
des Ponts et Chausséesministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Merdirection générale
Mer
et des Transports

objet : Dysfonctionnement sur l'écluse de Tancarville
 affaire suivie par : GOURLET-DOSTES Sandrine
 tél. 01 40 81 71 15, fax : 01 40 22 72 90
 courriel : sandrine.gourlet-dostes@equipement.gouv.fr

sous-direction
des Ports
des Voies navigables
et du Littoral

La desserte fluviale du port du Havre, via le Canal de Tancarville est assurée par deux écluses, l'une, au nord construite en 1890, l'autre au sud de la première construite en 1974. Ces deux écluses sont exploitées par le port du Havre qui intervient en tant que service annexe des voies navigables; elles bénéficient régulièrement de travaux de maintenance et d'entretien des profondeurs.

Depuis fin décembre 2005, des travaux importants de rénovation avaient été entrepris sur l'écluse nord (remplacement des vannes et de certaines portes). La remise en service de l'écluse à l'issue de cette première phase de travaux était prévue pour fin septembre 2006. Dans cette perspective, le 4 septembre 2006, un engin de dragage, le JETSED, qui intervient régulièrement sur les ouvrages du port du Havre, était en opération dans le sas de l'écluse nord.

L'autre écluse, celle du sud, était utilisée pour les besoins de la desserte fluviale du port du Havre.

Un repositionnement de câbles sous-marins dans le sas de l'écluse nord interdisant momentanément la poursuite des opérations de dragage, le port du Havre a décidé d'utiliser le JETSED pour réaliser une opération de dragage d'entretien sur l'écluse sud, qui était par ailleurs maintenue en opération.

Le 5 septembre 2006, pour des raisons non déterminées à ce jour, il a été constaté qu'il était devenu impossible de manoeuvrer la porte amont de l'écluse sud. La porte étant bloquée en position semi-fermée, cet incident a entraîné la suspension du trafic fluvial.

Le dimanche 10 septembre 2006 dans la matinée, la remise en service de l'écluse nord de Tancarville, a permis le rétablissement du trafic.

Le passage de la Seine au Canal de Tancarville via une seule écluse constitue une contrainte d'exploitation inévitable lorsque des travaux importants sont réalisés sur l'autre écluse. Tel a déjà été le cas, en 2000, lors du carénage de la porte amont de l'écluse sud, ou encore en 1998 lors des opérations de remplacement de la porte d'abe de l'écluse nord. C'est pour permettre la continuité du trafic fluvial en cas de travaux et améliorer sa fluidité en temps normal que l'écluse initiale avait été doublée en 1974.

Arche Sud
 92055 La Défense cedex
 téléphone :
 01 40 81 21 22
 télécopie :
 01 40 81 72 90
 courriel :
 PVL1.DTMRF.DGMT@equipem
 ent.gouv.fr

Les causes du blocage soudain et imprévu de la porte amont de l'écluse sud de Tancarville restent à déterminer. Elles ne pourront l'être qu'après que des opérations complexes de mise en enclave de la porte amont, incomplètement refermée, auront permis de réaliser une inspection de l'ouvrage mis à sec.

D'autre part, le dispositif réglementaire permettant la desserte de Port 2000 par des bateaux fluviaux empruntant la voie maritime sur un court trajet est entré en vigueur en 2007. Le trajet emprunte le canal de Tancarville et l'écluse François Ier, pour déboucher sur un trajet maritime entre l'accès nord du port du Havre et le bassin de Port 2000.

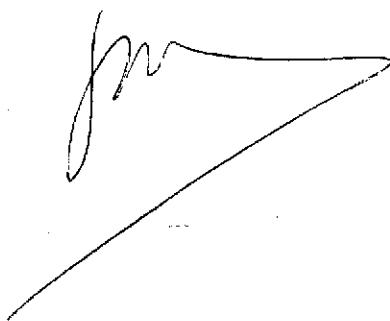
Dans ce contexte, un tel dysfonctionnement ne doit plus se reproduire à l'avenir et il convient désormais de définir l'organisation à retenir pour assurer un fonctionnement continu des écluses de Tancarville. Ainsi je souhaite confier cette mission au Conseil général des Ponts et Chaussées.

A cette fin, je souhaite qu'un membre du Conseil général des Ponts et Chaussées puisse examiner de façon exhaustive les relations fonctionnelles et/ou hiérarchiques entre le Port autonome du Havre et le Service annexe des voies navigables et qu'il puisse en tirer des enseignements propres à optimiser l'organisation entre ces deux entités. Ces recommandations pourront être étendues à l'ensemble des ports autonomes gérant des services annexes des voies navigables. Il sera procédé également à une expertise des responsabilités de chacun dans la gestion des chantiers des écluses.

Il conviendra d'étudier les solutions permettant un fonctionnement pérenne du dispositif des écluses.

Mes services se tiendront à la disposition de l'ingénieur général chargé de cette mission que je souhaite voir aboutir d'ici le 15 mars 2007.

Il me rendra compte tous les quinze jours de l'avancement de celle-ci et me remettra ses conclusions définitives à son terme.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Copie à :

note à l'attention de

Monsieur Yves GAUTHIER,
ingénieur général des ponts et chaussées,

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

Annule et remplace notre envoi du 8 mars 2007

La Défense, le - 9 MAR. 2007

Référence n° 005130-01

Par note du 9 février 2007, le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (direction générale de la mer et des transports) a souhaité qu'un membre du Conseil général des ponts et chaussées soit désigné pour examiner le dysfonctionnement de l'écluse de Tancarville.

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 005130-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 4^{ème} section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (directeur général de la mer et des transports).

Pour le Vice-Président,
le Président de section,
Secrétaire général du Conseil,



Pierre CHANTEREAU

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

Copies à : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 4^{ème} section
Mme GOURLET-DOSTES Sandrine (Chef de bureau), DGMT/DTMRF/PVI.1

Cauville

Octeville sur Mer

AEROPORT
du Havre - Octeville

Ste-Adresse

LE HAVRE

Harfleur

Gonfreville
l'Orcher

Rogerville

Oudalle

Sandouville

Saint Vigor d'Ymonville

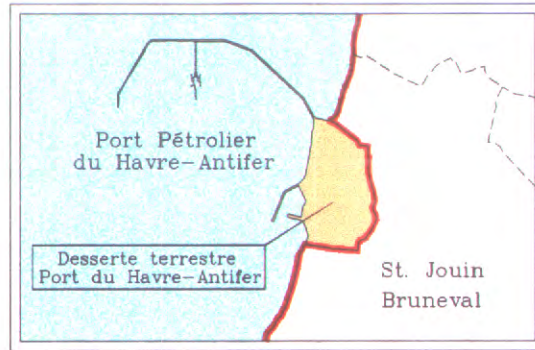
La Cerlangue

Tancarville

Le Marais
Vernier

St Samson
de la Roque

Berville
sur Mer



PORT AUTONOME DU HAVRE
SERVICE DE LA GESTION DU PATRIMOINE

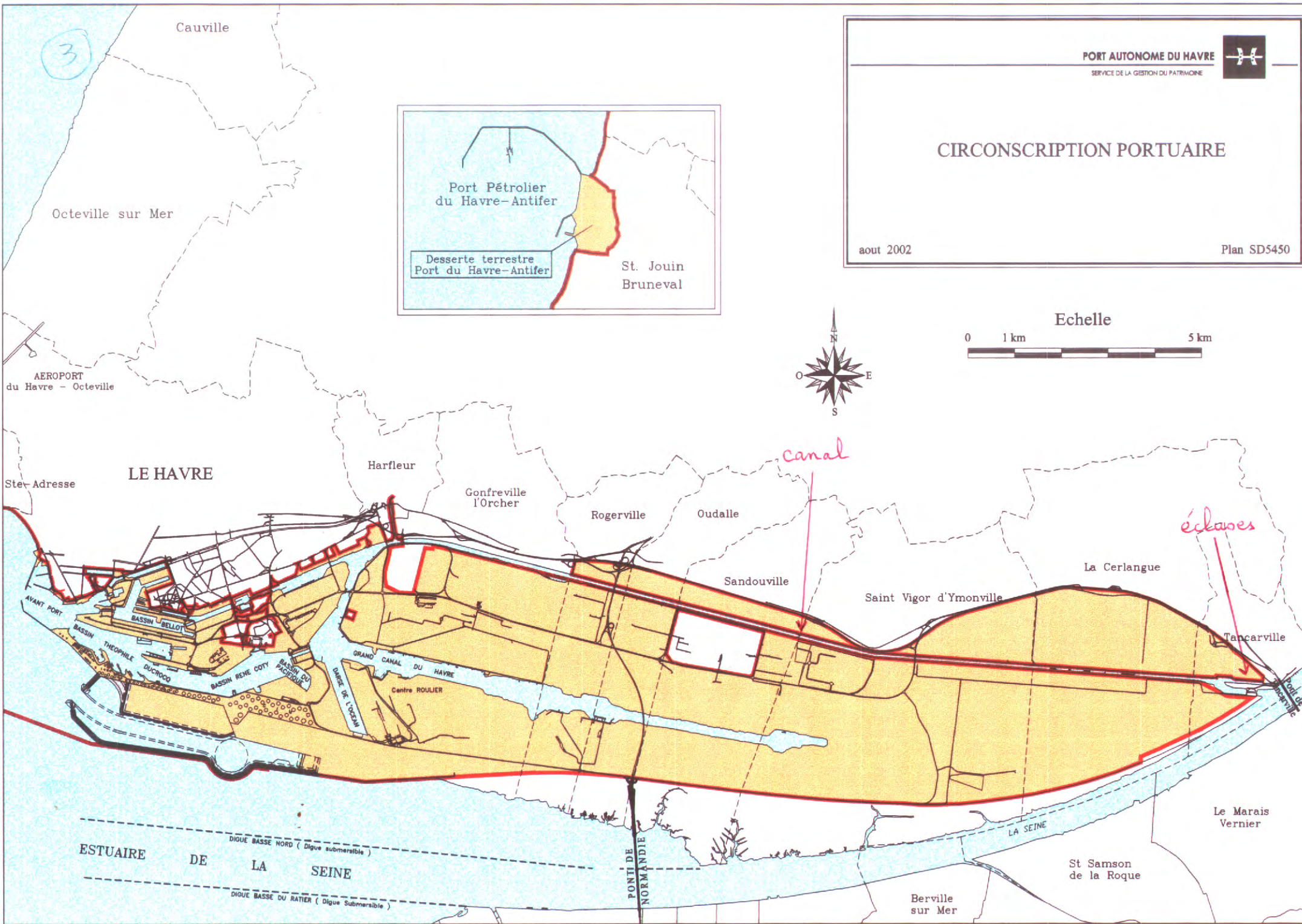


CIRCONSCRIPTION PORTUAIRE

août 2002

Plan SD5450

Echelle



MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT

DIRECTION
DES PORTS MARITIMES
ET DES VOIES NAVIGABLES

Voies Navigables
1er Bureau

V.N. 11/68
Replier cette information
dans le dossier

15 DEC 1971

11 DEC 1971

PARIS

N° de classement 76750244. BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIII^e)
TÉLÉPHONE : 325-24-63

| | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> D1 <input type="checkbox"/> D2 <input type="checkbox"/> D3 <input checked="" type="checkbox"/> D4 a <input type="checkbox"/> D5 <input type="checkbox"/> D6 <input type="checkbox"/> D7 <input type="checkbox"/> D8 <input type="checkbox"/> Z | <input type="checkbox"/> information <input type="checkbox"/> Pr. de LE MINISTRE <input type="checkbox"/> Pr. de rép. en com. <input type="checkbox"/> voir à Monsieur l'Ingénieur en Chef <input checked="" type="checkbox"/> Ponts et Chaussées, Chef du <input type="checkbox"/> Service Maritime et de la Navigation, | Nomenclature 523 N° de l'Affaire 8 N° de la Place 1001 |
|---|--|--|

au HAVRE

OBJET : - Canal du Havre à Tancarville.
- Construction d'une nouvelle écluse.

REFER. : - Vos rapports des 13 mai et 18 octobre 1971.

P. I. : - Dossier en retour.

1. Par rapport en date du 13 mai 1971, vous m'avez soumis l'avant-projet de construction d'une nouvelle écluse à l'extrémité Ouest du canal du Havre à Tancarville. Cette nouvelle écluse sera implantée au Sud-Ouest de l'écluse actuelle, à une distance d'environ 200m, sur des terrains privés. Elle comportera un sas de 185m de longueur et de 24m de largeur, ainsi que deux ouvrages de tête en béton armé munis de portes brouette et un sas constitué par deux murs en palplanches. Le radier du sas et les seuils seront à la cote (- 3,00) donnant par basse mer de vive-eau un mouillage de 5m dans l'écluse.

Vous indiquez que cet ouvrage s'intégrera logiquement, par ses caractéristiques, dans le plan d'aménagement de la Basse-Seine et permettra le passage permanent des convois poussés de 180m de longueur, de 11,40m de largeur et de 3,50m d'enfoncement qui pourront naviguer sur la Seine à l'achèvement des travaux d'aménagement en cours ou engagés au cours du VIème Plan à l'aval de Paris.

2. La dépense correspondant à la construction de cette nouvelle écluse est évaluée à 39.000.000 F. qui se décomposent comme suit :

| | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| - acquisition de terrains | 600.000 F. |
| - terrassements généraux | 2.295.500 F. |
| - lot "génie civil" | 12.506.450 F. |
| - lot "équipement" | 9.947.000 F. |
| - lot "accès" | 6.264.000 F. |
| - lot "postes d'attente" | 2.168.000 F. |
| | 33.880.950 F. |
| - Imprévus et divers | 3.260.050 F. |
| - Frais généraux | 1.859.000 F. |
| | Total (H.T.V.A.) .. 39.000.000 F. |

.../...

Le financement de cette dépense serait assuré à raison de 50 % par l'Etat (budget des Voies Navigables) et de 50 % par un fonds de concours de l'Office National de la Navigation.

3. Conformément à vos propositions du 12 juillet 1971, la décision ministérielle du 5 octobre 1971 a fixé à 500.000 F. la première tranche des travaux correspondant aux acquisitions immobilières et affecté les autorisations de programme correspondantes sur le chapitre 53-30, article 1er (250.000 F. de Fonds du Trésor et 250.000 F. de Fonds de concours de l'O.N.N.).

4. Par un nouveau rapport du 18 octobre 1971, vous m'avez soumis des propositions en vue de l'ouverture, sur l'avant-projet en cause, d'une instruction mixte à l'échelon central ainsi que de l'enquête réglementaire prévue par le décret n° 71-121 du 5 février 1971 (et non, comme vous l'indiquez, de celle prévue par le décret n° 77-346 du 6 mai 1971 qui concerne les ports maritimes). En outre, l'exécution des travaux nécessitant l'acquisition de terrains privés, vous m'avez proposé de prescrire l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération, par un décret en Conseil d'Etat.

5. A la suite des observations formulées par le Service Technique des Ports Maritimes et des Voies Navigables, vous avez, par rapport du 29 octobre 1971, proposé de modifier l'avant-projet présenté par le rapport initial susvisé du 13 mai 1971, en précisant toutefois que ces modifications seraient étudiées au moment de la préparation de l'appel d'offres, de manière à ne pas retarder la prise en considération de l'opération; ces modifications porteraient sur les points suivants :

5.1. - dans un souci d'homogénéiser la future écluse avec les nouvelles écluses de la Seine, la longueur de la partie courante du sas serait portée de 165m à 180m, la longueur totale entre portes étant ainsi fixée à 200m.

5.2. - pour la constitution de la section courante du sas, deux solutions variantes ont été envisagées, consistant en la construction de bajoyers en béton armé: l'une prévoit des parois moulées ancrées au niveau (+ 4,00) au moyen de tirants précontraints construits par forage; l'autre prévoit une section en "U" (radier filtre). Le coût de la première solution s'établirait à 16.556.000 F. (H.T.) et celui de la deuxième solution à 19.580.000 F. (H.T.).

5.3. - pour les dispositions de détail relatives aux postes d'attente et aux équipements électriques et mécaniques de l'écluse, il sera tenu compte, dans le dossier de consultation des usagers, des observations formulées par le Service Technique des Ports Maritimes et des Voies Navigables dans sa note du 8 octobre 1971.

.../..

6. Après examen, je prends en considération l'avant-projet de construction de la nouvelle écluse de Tancarville, tel qu'il a été présenté par votre rapport du 13 mai 1971, complété le 29 octobre suivant; le dossier du projet d'appel d'offres devra donc prévoir une longueur de 200m du sas entre portes et comporter des variantes pour la constitution de la section courante du sas ou prévoir la possibilité de variantes lors de la remise des offres.

7. Conformément aux prescriptions du décret n° 71-121 du 5 février 1971 (J.O. du 11 février 1971, p. 1474), cet avant-projet devra être soumis à l'enquête réglementaire prévue par l'article 3 dudit décret, étant rappelé que l'instruction mixte à l'échelon central prescrite par le 5° de cet article 3, a été ouverte le 19 novembre 1971, conformément à vos propositions du 18 octobre précédent, et que cette procédure est actuellement en cours:

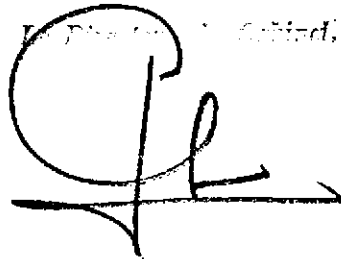
Au cours de l'enquête prévue par le décret susvisé du 5 février 1971 - dont les dispositions ont été complétées par la circulaire n° 71-29 du 12 mars 1971- je vous invite à consulter :

- l'Office National de la Navigation,
- l'Association Nationale de la Navigation fluviale,
- le Comité de Défense et d'Expansion de la Batellerie,
- le Cartel des Organisations Syndicales de la Batellerie Artisanale,
- le Département de la Seine-Maritime,
- la Ville du Havre,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Seine-Maritime.

8. La réalisation des travaux nécessitant l'acquisition de terrains privés, je vous invite à soumettre au préfet de la Seine-Maritime des propositions en vue de l'ouverture, sur ces travaux, de l'enquête préalable à leur déclaration d'utilité publique; les résultats de cette instruction devront me parvenir par l'intermédiaire et accompagnés de l'avis du Préfet; le plan à annexer au décret devra être produit en deux exemplaires et toutes les pièces du dossier devront être revêtues du visa ou de la signature du commissaire-enquêteur ou du président de la Commission d'enquête. Le Service des Domaines devra, en outre, être appelé à donner son accord sur l'évaluation des acquisitions immobilières (article A 1-1 modifié du Code du Domaine de l'Etat).

Par le Directeur de l'Équipement

J. Chapon



Signé: J. CHAPON

5



Ancienne écluse

Nouvelle écluse

6

Ancienne écluse

DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'OUVRAGE

Type d'ouvrage: Écluse à portes busquées à 1 vantail

| | | |
|-------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Longueur totale entre portes: | 238 m | |
| Longueur totale entre ponts: | 1 pont sur la tête amont | |
| Longueur du sas (garage): | 180.00 m | |
| Largeur du sas: | 30.00 m | |
| Largeur du pertuis Aval: | 16 m | |
| Largeur du pertuis Amont: | 16 m | |
| Cote du fond radier: | -0.45 m (C.M.H) | |
| Cote du fond pertuis: | Aval +0.15 (C.M.H) | Amont -0.45 m (C.M.H) |

EQUIPEMENT

| | | | | |
|--------------|---|------------|---|---------|
| Porte aval: | (ebe ouest) année de construction: 1890 | Poids: | 70 tonnes | |
| | (Flot ouest) année de construction 1890 | Poids: | 100 tonnes | |
| | Dimensions de la porte d'ebe:Longueur | 18.75 m | Dimensions de la porte de flot:Longueur | 18.75 m |
| | Largeur: | 4.00 m | Largeur: | 4.00 m |
| | Hauteur: | 7.5 m | Hauteur: | 9.3 m |
| Porte amont: | (ebe est) année de construction: 1998 | Poids: | 50 tonnes | |
| | (Flot est) année de construction 2003 | Poids: | 60 tonnes | |
| | Dimensions de la porte d'ebe:Longueur | 18.75 m | Dimensions de la porte de flot:Longueur | 18.75 m |
| | Largeur: | 4.00 m | Largeur: | 4.00 m |
| | Hauteur: | 7.5 m | Hauteur: | 9.3 m |
| Aqueducs: | Nombres: 2 (1 nord + 1 sud) | Section: | xxxx m ² | |
| Vannes : | Nombres 2 (1 Aval + 1 Amont) | Dimension: | 2 m * 3 m | |

7

Nouvelle écluse

DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'OUVRAGE

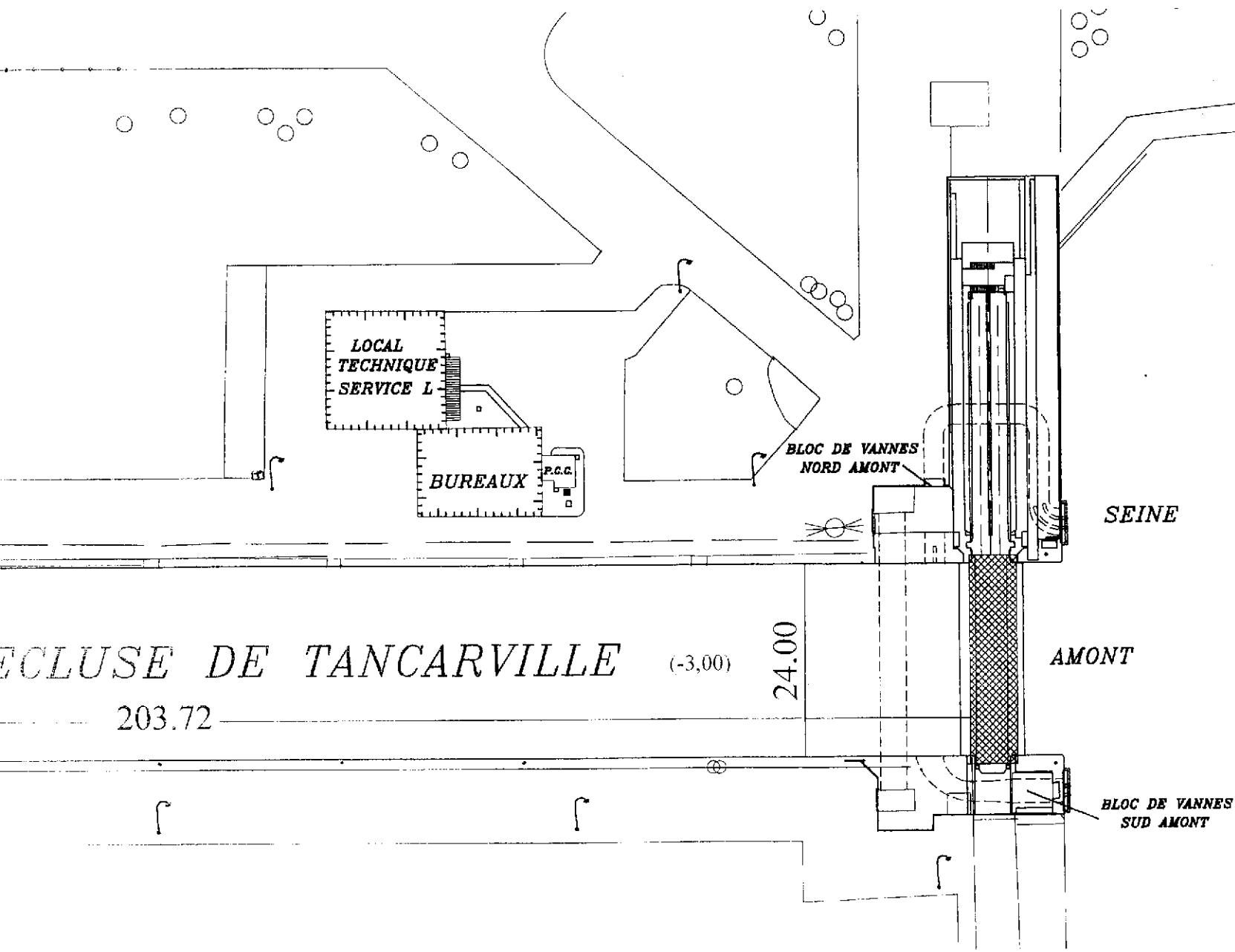
Type d'ouvrage: Écluse à portes roulantes

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Longueur totale entre portes: | 205.30 m |
| Longueur totale entre ponts: | |
| Longueur du sas (garage): | 205.30 m |
| Largeur du sas: | 24.00 m |
| Largeur du pertuis Aval: | 24.00m |
| Largeur du pertuis Amont: | 24.00 m |
| Cote du fond radier: | -3.00 m (C.M.H) |
| Cote du fond pertuis: | -3.00 m (C.M.H) |

EQUIPEMENT

| | | | |
|--------------|-------------------------------|------------|---------------------|
| Porte aval: | année de construction: 1974 | Poids: | 290 tonnes |
| | Dimensions de la porte : | Longueur | 26 m |
| | | Largeur: | 4.80 m |
| | | Hauteur: | 13.30 m |
| Porte amont: | année de construction: 1974 | Poids: | 290 tonnes |
| | Dimensions de la porte : | Longueur | 26 m |
| | | Largeur: | 4.80 m |
| | | Hauteur: | 13.30 m |
| Aqueducs: | Nombres: 2 (1 nord + 1 sud) | Section: | xxxx m ² |
| Vannes : | Nombres 2 (1 Aval + 1 Amont) | Dimension: | 2 m * 3 m |





LOCAL
TECHNIQUE
SERVICE L

BUREAUX
P.C.G.

BLOC DE VANNES
NORD AMONT

SEINE

ECLUSE DE TANCARVILLE

(-3,00)

24.00

AMONT

203.72

BLOC DE VANNES
SUD AMONT

**INVESTISSEMENTS REALISES SUR TANCARVILLE (TTC)**

(En M€)

| Opération | Description | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | TOTAL |
|---------------------------|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 5042T | Ancienne écluse de Tancarville - remise en état des bajoyers | 0,26 | | | | | | | | | | 0,26 |
| 5046T | Remplacement des portes de l'ancienne écluse de Tancarville | 0,02 | 0,06 | 0,46 | 0,00 | | | | 0,48 | 0,30 | 0,00 | 1,32 |
| 5047T | Renouvellement des vannes de l'ancienne écluse de Tancarville | 0,07 | 0,17 | | | | | | | | | 0,24 |
| 5048T | Rénovation rails inférieurs portes nouvelle écluse de Tancarville | | 0,12 | 0,36 | 0,00 | 1,23 | 0,07 | 0,14 | 0,00 | | 0,00 | 1,91 |
| 5049T | Amélioration de la sécurité des accès et restauration des mécanismes | | 0,18 | | | | | | | | | 0,18 |
| 5050T | Ancienne écluse de Tancarville - reconstruction des postes d'attente pour péniches | | 0,02 | 0,28 | | | 0,11 | 0,39 | -0,01 | | | 0,78 |
| 5051T | Canal du Havre à Tancarville - Réfection de la protection des barges | | | | | 0,00 | 0,23 | 0,19 | 0,20 | | | 0,62 |
| 5052T | Renouvellement de la télécommande de Tancarville | | | | 0,42 | 0,17 | | | | | | 0,59 |
| 5053T | Ecluse de Tancarville - Postes d'attente en Seine | | | | | | | | 0,46 | 0,10 | | 0,56 |
| 5054T | Rénovation des vannes d'acqueduc de la nouvelle écluse de Tancarville | | | | | | | | 0,03 | 0,17 | 0,11 | 0,32 |
| 5055T | Travaux sur le pont amont de l'ancienne écluse de Tancarville | | | | | | | | | | 0,08 | 0,08 |
| Total des dépenses | | 0,34 | 0,56 | 1,10 | 0,42 | 1,41 | 0,40 | 0,71 | 1,16 | 0,57 | 0,19 | 6,86 |

Financements

en M€

| Financiers | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | TOTAL |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Etat | 0,34 | 0,56 | 1,10 | 0,42 | 1,41 | 0,40 | 0,63 | 0,87 | 0,46 | 0,11 | 6,30 |
| Région | | | | | | | 0,08 | 0,29 | 0,11 | 0,08 | 0,56 |

CHRONOLOGIE INCIDENT ECLUSE

Mardi 5 Septembre (0610/1310 ; 1830/0130)

- A l'avant dernière manœuvre du matin, l'équipe d'exploitation signale un défaut de busquage de la porte amont, qui est résolu après intervention de l'équipe de maintenance. La dernière manœuvre est effectuée sans problème.
- Créneau de fin de journée (PM à 22h00)
Au 1^{er} sas montant, vers 18h30, la porte amont ne ferme pas.
 - **18h45** : Astreinte service J sur place – manœuvre en local puis au diesel (la porte bouge d'environ 1 m)
 - **19h30** : Michel Dubois (J) ainsi que les services K et O sont prévenus
Hypothèse : il s'agit d'un problème d'obstruction du rail, en conséquence on rappelle la drague JETSED sur le rail de 19h30 à 22h45.
 - Information par canal 18 donnée pour annoncer le problème de sas - plusieurs nouvelles tentatives sans succès
 - **23h00** : plongée TRASOM sur le rail de porte, qui annonce la présence de vase sur environ 1 m : molle puis dure
 - **01h00** : Fin de plongée

Hypothèse : le rail est bouché par de la vase, et la porte est plantée dedans.

Mercredi 6 septembre (0705/1405 ; 1920/0220)

- **07h00 à 09h30** : dragage JETSED puis plusieurs tentatives : la porte bouge de 10 cm
- **08h00** : Sce K essaye de joindre M. SCHERRER et le Sce J en fait de même auprès de J. PERROT qui adresse un mail à SCAT + CFT.
- **08h25** : EC envoie un mail à MM Peyrot (Logiseine) et Cnudde (SCAT) pour les informer de l'arrêt momentané du fonctionnement des écluses. Tous les moyens sont mis en œuvre mais cela demandera tout de même quelques heures.
- **09h00** :
 - Sce O : commande moyens nécessaires : pompes/grues/ groupe électrogène
 - Sce Q : grue godet en opération au sud de l'ancienne écluse, est transférée sur la nouvelle écluse.
 - Sce EC : contacte par téléphone Logiseine et SCAT en donnant quelques détails techniques et en prenant rendez-vous pour la fin de matinée.
- **10h00** : Message téléphonique de M. Maugé (SCAT) à DT(J-L Delpont) pour avoir des précisions sur l'arrêt de service des écluses de Tancarville

- **10h35** : Rappel de M. Philip Maugé (SCAT) par DT(J-L Delpont) pour donner les informations disponibles
- **10h35/12h45** : la drague PEYRONNET est dans le sas et relève quelques blocs de béton.
- **10h57** : Avis aux usagers : « navigation interrompue suite glissement d'un talus vaseux »
- **12h00** : EC : nouveaux contact sans pouvoir donner plus d'assurances sur la reprise
- **12h00** : La grue à godet est à poste au sud et commence à curer
- **14h00** : Grue télescopique immerge la pompe 100 m³/h sur l'avant de la porte
- **14h45/16h05** : Concernant JETSED, des informations sont données à l'assureur oralement
- **16h21** : fax CFT adressé au PAH reproduisant une lettre AR qui signale les convois bloqués :
 - montants : Inflexible + barges Boran et Asie
Obstiné à vide (RV technique à Achères)
Atlas avec barges ordures ménagères
 - avalants : Intrépide + Barge Bruyère et une barge ciment vide
Intraitable avec barges voitures Villesnes et Villers
Nantosuelta + barge Brié (trafic ordures ménagères)
Barges Beaumont et Palaiseau
- **17h00** : Transfert de la grue à godet vers le nord / enclave
- **18h00** : EC : Point téléphonique pour donner des nouvelles des opérations aux opérateurs de services fluviaux (renforcement des moyens engagés)
- **18h01** : EC : Réponse au courriel de Philip Maugé (SCAT) exprimant son mécontentement
- **fin d'après-midi** :
 - commande pompes de 500 m³/h (TELSTAR)
 - commande d'une 2nde grue à godet + noria de camions en continu
- **soir – 21h00** :
 - plongée TRASOM : plus beaucoup de vase à l'avant de la porte qui ne bouge toujours pas : doute sur l'hypothèse
 - le Sce K en informe M. SCHERRER ainsi que M. LACAVE
 - pas d'autres moyens disponibles

| | |
|--------------------------|-------------------------|
| Jeudi 7 septembre | (0750/1450 ; 2005/0305) |
|--------------------------|-------------------------|

- **08h00** : EC : Point technique avec Alain Radet et transmission des informations obtenues vers divers correspondants Logiseine, SCAT en cours de matinée d'autres noms viennent s'ajouter Marfret, Humann...
Reprise de contact annoncée pour la matinée

- **08h10** : Article de la Presse Havraise annonçant que l'écluse de Tancarville est paralysée. Point crise dans bureau du DG, dont décision d'essayer traction par camion de 200t sur l'avant.
- **09h30** : D2 sur place pour supervision et relais presse.
- **10h00** : Déclaration du sinistre aux assureurs ainsi que réserves émises auprès du GIE
- **Matinée : plongée PAH** qui annonce que le rail est à nouveau plein de vase dure et collante. A suivre :
 - choix du pré positionnement des camions de traction, décision de déplacer la grue à godet vers le Nord
 - point sur l'ancienne écluse : bon fonctionnement des automates, reste à dédouaner les aqueducs et le dragage autour des portes
 - HYPHOS en opération de sondage (nouvelle écluse : inefficace ; ancienne : OK)
 - Remontée de blocs, bidon et pneu.
- **11h00** : Message téléphonique de M. Maugé (SCAT) à DT(J-L Delpont) pour prévenir qu'un problème d'avitaillement en eau se pose pour des bateaux en attente aux postes d'attente en Seine côté amont. Retransmis à M. Alexandre GUYOT (officier de capitainerie K)
- **12h20** : EC : Réponse au courriel de M Dhulst pour lui retransmettre l'avis de la Capitainerie du 6/09.
Lettre AR Service C au GIE Dragages – Ports
Lettre Service C Cabinet d'assurances Mauger Boileve Guerlet et Baudry.
- **14h00** : Plongée PAH (Sce O) pour nettoyage du pied de porte (+ blocs) : < 1 m de vase
- **15h30** : 1^{er} essai – résultat négatif
- **16h00** : Essais de tractions avec les camions 2x50t, puis 2x100t : 10 cm puis plus rien

Hypothèses : - pas de problème de rail a priori
 - problème de porte ou d'enclave : mécanique, obstruction ou vase ?

Décisions :

- 1) Grues à godet se reportent sur l'ancienne écluse
- 2) Mise en place pompe 500 m³/heure
- 3) Début des percements – investigation caisson du bas + sondages : rien de perceptible au niveau du caisson inférieur, et plus d'1m sous la porte
- 4) SERC commandée pour « débouchage » sous la porte
- 5) Reprise dragage (coordination avec Rouen).

En cours d'après midi,

- projet de bulletin d'information n°1.
- Les usagers demandent aux Affaires maritimes le passage par l'estuaire de la Seine (appels SCAT, Logiseine, lettre Marfret)

EC Contacts avec :

- ◆ X. Humann qui a des problèmes de transbordement sur navire pour alimenter une usine de Port Jérôme.
- ◆ J. Dermey batellerie artisanale (il sera ensuite tenu informé par téléphone de chaque nouvelle avancée : convois, remise en fonctionnement)

Journée : Les médias (Presse Havraise, France Bleu, FR3 Baie de Seine, AFP, Presse Havraise, Normandie TV, Fil Fax, RCF, TF1, l'Usine Nouvelle ...) appellent pour en savoir plus et se rendent sur le site (plusieurs interviews avec OLL notamment).

Vendredi 8 septembre

(0830/1530 ; 2045/0345)

- **01h00 :** Pompe 100 m3/h en avarie
- **01h30 :** rupture de l'alimentation électrique de la pompe 500 m3/h (réparation à suivre)
- **07h00 :** essai de fermeture négatif - nouvelle pompe 500 m3/h commandée (réparation impossible), ainsi qu'une deuxième 100m3/h.
- **08h00 :** plongée au chariot avant + banquettes, puis dans le marnant inférieur (présence de vase : environ 200 tonnes et 1,10m sous la porte (1,95 m))
- **08h30 :** Réunion de débriefing chez M. Lacave pour faire le point sur les opérations de la nuit, les tâches à engager, finaliser le 1^{er} bulletin d'information, définir sa fréquence et ses destinataires, se répartir les tâches...
Les médias continuent d'appeler massivement (Presse Havraise, AFP, France Bleu, FR3 Normandie, NRJ...)
- **10h00 :** Décision d'avitailler les bateaux en attente (eau, ordures et déchets, vivres ...) Refus des Affaires Maritimes d'autoriser franchissement par la baie de Seine.
- **10h00 :** Fax de Marfret à EC pour se plaindre d'avoir été informé trop tardivement.
- **12h00 :** **Diffusion bulletin d'information n°1**
- **11h30 :** Nouveaux relevés hydro (HYPHOS) dans la nouvelle écluse avec sondeur en fréquence abaissée : exploitable.
- **12h20 :** La Hève sur la sortie et sur le rail : 2 charges à chaque PM tous les jours tant que la porte est bloquée ouverte.
- **15h00 :** Rotation camionnette pontiers pour courses ravitaillement
- **16h00 :** Bon fonctionnement de l'amont de l'ancienne écluse. Report de tous les moyens sur l'aval. Décision PAH de centraliser la réunion Affaires Maritimes de sortie par l'estuaire.
- **16h15 :** Réunion à la Capitainerie (AFFMAR, PAH, pilotage, remorquage, Gendarmerie Maritime) pour définir les conditions de passage par l'estuaire.
- **16h30 :** Diffusion par EC de la liste des coordonnées des personnes PAH concernées par le sujet ou de permanence durant le week-end
- **17h00 :** Décision d'afficher les bulletins d'information à la Capitainerie et au poste des écluses de Tancarville
- **17h17 :** Courriel de Thierry Mahieu : il demande à recevoir les bulletins et laisse entendre que l'incident sur la porte de la nouvelle écluse était prévisible.
- **17h00 :** Abandon : même la SERC se révèle insuffisant

- **19h00 :**
 - 1) Appro H2O en cours sur les bateaux par moyens pompiers
 - 2) A la marée descendante, bon fonctionnement des aqueducs de l'ancienne écluse
 - 3) Dispositif pour la nuit : 2 pompes + La Hève, suite des travaux sur l'ancienne écluse.

- 19h40 :** Courriel de Ch. Thebaud (CFT) qui rappelle les unités bloquées et reprend les arguments de Th. Mahieu concernant la porte.

- 20h30 :** Diffusion du bulletin d'information n°2

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Samedi 9 septembre | (0915/1615 ; 2130/0430) |
|---------------------------|-------------------------|

- **Nuit :** Battellerie montante rassemblée à Joannès Couvert à 7 heures

- **08h10 :** Départ 1^{er} convoi sortant de Joannès couvert – 1000 EVP au Pont de Normandie

- **09h30 :** Blocs de briques à la porte aval de l'ancienne écluse (envoi de plongeurs : CTS + service O)

- **11h30 :** Réunion organisée par les Affaires Maritimes à la Capitainerie pour analyser les conditions de passage par l'estuaire du convoi montant et organiser le convoi avalant.
OK pour 14h00.

- **12h30 :** Diffusion du **bulletin d'information n°3**
Les médias appellent beaucoup moins (AFP, FR3 Baie de Seine se rend sur place en matinée...)

- **Journée :** Finitions préparatifs ancienne écluse ; Pompage à la nouvelle écluse avec injection dans le caisson marnant + La Hève

- **16h00 :** Définition schéma de sortie à 3 feux verts : validation sortie de chantier, validation hydro du système, trois sas à blanc puis visite de contrôle.

- **17h00 :** Les portes de l'ancienne écluse fonctionnent à nouveau

- **17h40 :** Le dernier convoi rentrant franchit les digues

- **19h30 :** Rédaction du bulletin d'information n°4 pour envoi le 10/09 matin sous réserve de confirmation du fonctionnement pendant la marée de la nuit.

| | |
|------------------------------|--------------------------|
| Dimanche 10 Septembre | (0955 /1655 ; 2215/0515) |
|------------------------------|--------------------------|

- **01h35 :** Tout est OK. Vu les horaires de marée, on attend demain (de jour...)

- **07h00 :** DG donne son accord à pour remise en service ancienne écluse au 1^{er} Sas à 09h55.

- **vers 0920 :** Avarie secteur EDF (cause externe) : les groupes de secours démarrent correctement

- **08h20 :** Diffusion du bulletin d'information n°4, après feu vert de D2.
- **08h25 :** Transmission de l'information par téléphone à CFT (Ch Thebaud), Logiseine (Y. Bodilis), Scat (F. Cnudde), J. Dermay (Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale), P. Girardet et M. Dalaise.

Lundi 11 Septembre

Les médias appellent moins : certains font le point sur la remise en service (FR3 Normandie, France Bleu...), d'autres sur les réclamations à venir (Presse Havraise)

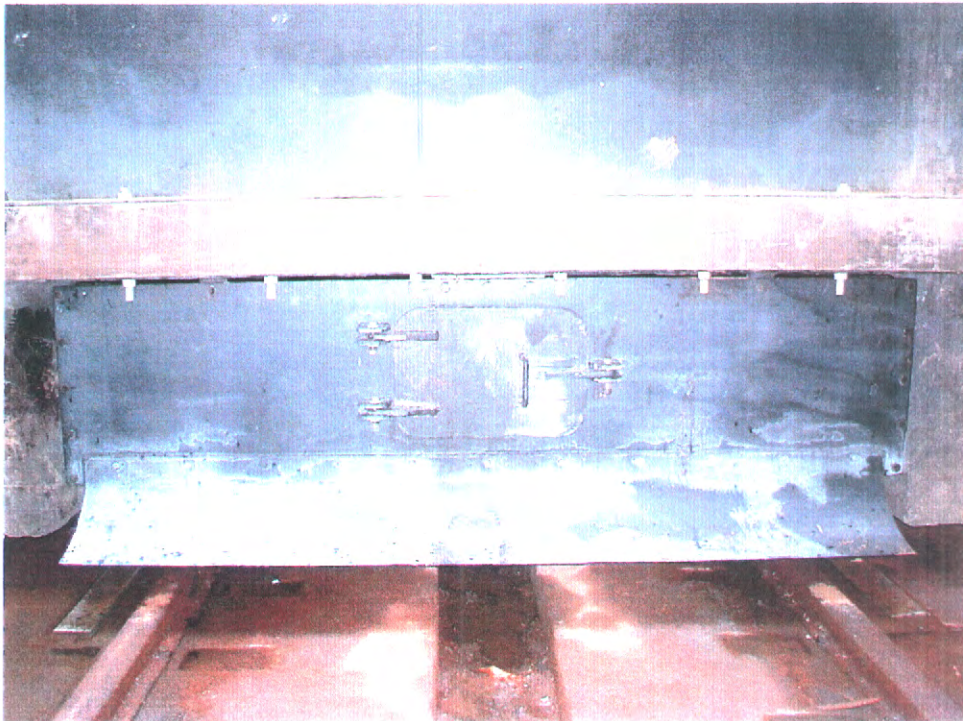
Mardi 12 Septembre

Réunion de débriefing avec l'ensemble des services concernés : D2, C, CM, EC, J, K, O, Q pour recueillir l'information à destinataires multiples (chronologie et documents), préparer la suite (technique, communication).

12



La JETSSED



Le chasse-pierre

Monsieur le Procureur de la République
près le Tribunal de Grande Instance du
Havre

133, boulevard de Strasbourg
BP 6
76083 LE HAVRE cedex

RECOMMANDÉ AR

OBJET : Dépôt de plainte contre X – Découverte d'un rondin de bois et d'une traverse de chemin de fer sous la porte amont de la nouvelle écluse de Tancarville

Monsieur le Procureur de la République,

Le mardi 5 septembre 2006 au soir, à la suite d'une opération courante de dragage, les pontiers/éclusiers des écluses de Tancarville ont constaté qu'il était impossible de manoeuvrer la porte amont de la nouvelle écluse.

Dès la survenance du dysfonctionnement de la porte, des opérations d'investigation ont été menées afin d'en déterminer la cause et d'y remédier dans les meilleurs délais.

Le blocage de la porte pouvant s'expliquer par la présence d'un obstacle physique dans les chemins de roulement de la porte, les mesures suivantes ont été prises très rapidement :

- Intervention d'équipes de plongeurs professionnels,
- Mise en service de pompes pour nettoyer les chemins de roulement et l'enclave de la porte,
- Intervention des dragues « La Peyronnet » et « La Hève ».

Dans ce cadre, lors de leur intervention du 3 octobre 2006, les plongeurs ont détecté la présence d'un rondin de bois et d'une traverse de chemin de fer sous la porte, un procès verbal de constat intégrant des photos a d'ailleurs été établi par Maître LOUVEAU.

Bien que ces deux corps étrangers à l'écluse aient été remontés à la surface le 4 octobre 2006, la porte reste à ce jour bloquée.

Par ailleurs, la présence d'une traverse de chemin de fer sous la porte suscite des interrogations dans la mesure où les écluses de Tancarville font l'objet d'un entretien régulier par les services techniques du Port Autonome du Havre.

Le Port Autonome du Havre considère qu'il peut s'agir d'un acte de malveillance justifiant le dépôt d'une plainte, d'autant que cet incident porte atteinte à son image et occasionne pour ce dernier des frais importants, d'ores et déjà de nombreuses réserves ont été adressées au PAH par les compagnies fluviales.

La gendarmerie de Saint Romain de Colbosc, auprès de laquelle le Service du PAH concerné s'est rapproché, n'a pas souhaité enregistrer la plainte du Port Autonome du Havre contre X.

Sur son indication, j'ai l'honneur de déposer plainte entre vos mains pour les faits préalablement exposés.

En vous priant de donner à cette affaire la suite légale qu'elle comporte, veuillez agréer, Monsieur le Procureur de la République, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Marc LACAVE

BUREAU DE CAEN
 6 RUE VAUQUELIN
 BP 50222
 14012 CAEN Cedex 01
 Téléphone : 02 31 27 91 00
 Télécopie : 02 31 85 45 46
 E-Mail : caen@texa.fr

COPIE

TEXA
 Expert en solutions

V/Référence : 06762001180Z
 N/Référence : 2006CE102827-01 PGI /SB
 Dossier : Etablissement PORT AUTONOME DU
 HAVRE
 Compagnie : MMA IARD
 Réf. Cie : 06762001180Z
 N° Police : 113515590
 Sinistre du Risque : Responsabilité civile
 : 04/09/2006
 : ECLUSE DE TANCARVILLE
 76430 TANCARVILLE

MMA
 DIRECTION AIS - POLE IRD
 DIVISION RC ET INDIVIDUELLES
 IRD INTERNATIONAL
 10 BOULEVARD ALEXANDRE OYON

72030 LE MANS CEDEX 9

CAEN le 07/02/2007

Dossier suivi par Pascal GUILLOUET

A l'attention de M. LENEUTRE

RAPPORT D'INFORMATION N° 3

Cher Monsieur,

Dans le cadre de l'affaire rappelée en références, et pour faire suite à mes dernières visites sur le site, et notamment celle du 09.01.07 (en présence de Mme HAUWELLE et M. FERREY, service juridique du PAH, M. NEVEU responsable service technique PAH, MM. GUILLOUET et LEMONNIER, experts TEXA), je vous prie de trouver ci-après mon rapport sur la situation actuelle de cette affaire.

→ Télécopie

| | |
|-----------------|------------------------------------|
| Post-Notes TEXA | Fax n°: 02 32 74 7.3 21 |
| | A: M ^{lle} E. DUBOIS |
| | De: Bernard BOILEVE-GUERLET |
| | Date: le 8/02/07 Nb de Pages: 12 |

1) CONCERNANT LES TRAVAUX

Leur avancement est présenté dans les comptes-rendus de réunion des 14.12.06 et 21.12.06 annexés (PJ 45 et 46).

En substance, le batardeau, dont les glissières ont été fabriquées pour permettre sa mise en place dans la configuration de non-fermeture totale de la porte, a été mis en place en deux temps (panneau inférieur, panneau supérieur).

Le dispositif est représenté PJ 47.

La mise en place des glissières est illustrée par les photos de la PJ 48.

A partir du 27.12.06, le nettoyage de l'enclave a été entrepris par attaque à la lance de la vase et pompage de l'eau chargée.

Lors de la visite du 09.01.07, nous avons pu noter les points suivants : (cf photos PJ 49).

- ❖ L'enclave ne contenait pas d'autres corps étrangers que ceux trouvés par le plongeur précédemment.
- ❖ La vase, qui est en réalité un sédiment sablovasseux, extrêmement dense, remplissait l'enclave sur une hauteur de 3 à 4 m, dans les espaces latéraux (entre faces de portes et parois latérales de l'enclave).
- ❖ La vase remplissait en totalité l'espace inférieur de la porte (partie ouverte de 2,20 m environ) et partiellement le caisson marnant, le tout sur une hauteur de 3 à 4 m.
- ❖ Le chariot arrière, dégagé, ne présente pas d'anomalie apparente.

NOTA : J'ai appris depuis que, le dévasage étant arrivé au niveau du chariot avant, aucun corps étranger n'avait été retrouvé, et aucune anomalie apparente n'avait été vue sur le chariot avant.

Finalement, à la lueur de ces constatations, on peut conclure, provisoirement, à la cause de l'immobilisation de la porte :

- La porte s'est trouvée immobilisée initialement par l'encastrement, sous le chasse-pierre, d'une traverse de chemin de fer.
- Pendant la période séparant cette immobilisation, et la tentative de remobilisation de la porte après découverte de la traverse et démontage du chasse-pierre, les sédiments se sont déposés dans l'enclave, et notamment entre les chariots. De ce fait, la porte n'était plus mobile.
Le dépôt de sédiment a été favorisé par la position légèrement ouverte de la porte.
- La présence d'une traverse de chemin de fer dans la partie arrière de l'enclave conduit à se questionner sur un acte de malveillance : il nous paraît impossible qu'une pièce de bois de cette dimension, non flottante (cf présence de coquillages) ait pu s'introduire d'elle-même dans l'enclave, et se retrouver en arrière de la porte, compte tenu des jeux latéraux de la porte dans son enclave.

2) CONCERNANT LES RESPONSABILITES ET PREJUDICES

M. POITOU m'a confirmé le 29.12.06 (PJ 50) les informations que je vous avais transmises oralement quelques jours avant.

« Je reviens vers vous dans le cadre du dossier susvisé et vous prie de bien vouloir noter que les réclamations présentées par les usagers suite à l'interruption du trafic fluvial aux écluses de Tancarville vont être prises en charge par l'Etat.

Conformément à l'article R 111-13 du Code des Ports Maritimes, le Port Autonome du Havre s'est vu confier par arrêté ministériel du 22 mars 1967 la gestion du service de navigation du Canal de Tancarville, écluses comprises.

Pour cette gestion, « le directeur relève directement de l'autorité du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, chargé des ports maritimes et le personnel du port autonome agit pour le compte de l'Etat. »

Le ministère chargé des ports maritimes ayant autorisé le PAH à faire l'avance de l'indemnisation des usagers lésés par l'interruption du trafic fluvial, le PAH se charge, au nom de l'Etat, de l'analyse des dossiers de réclamations.

Le calcul des indemnités versées aux usagers sera effectué par référence au barème figurant dans « l'instruction relative aux règlements amiables des litiges affectant la navigation et mettant en cause la responsabilité de VNF »

Reste au plan assurances, le risque à priori écarté de voir l'Etat considérer le PAH comme un prestataire de services ce qui l'exposerait à un recours de la part de son mandant, ce qui justifie le maintien ouvert du dossier auprès des MMA (avec une occurrence faible que nous espérons nulle).

Afin de préserver les intérêts du PAH, je souhaite donc que votre mission soit menée à son terme. »

Les MMA se trouvent donc, avec une quasi certitude, déchargés de ce dossier ce qui, compte tenu de diverses complications relatives au contexte, constitue une évolution plutôt satisfaisante.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé du suivi, et demeure à votre disposition.

Je vous joins ma note d'honoraires pour les diligences postérieures au 28.09.06 pour le règlement de laquelle je vous remercie par avance, et

Vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

P. GUILLOUET

Pièces jointes : 6 (PJ 45 à PJ 50) = 19 p.

Copie : M. SERGENT

15

TANCARVILLE

- Avarie de septembre 2006 -



La porte bloquée dans son enclave

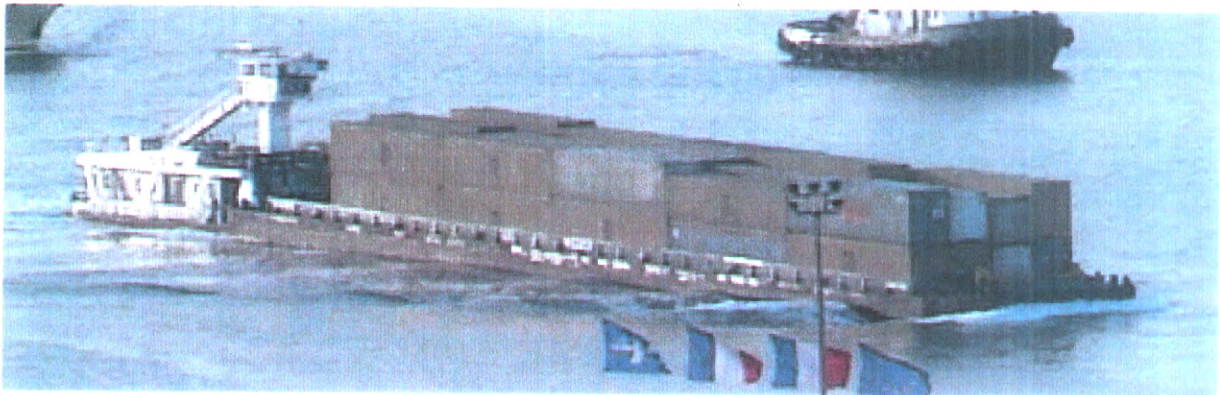


La pièce d'adaptation

16



L'arrivée des avalants



Une unité chargée ...



L'Arc-en-ciel

17

Béthune, le 19 septembre 2005

Le Directeur général
de Voies navigables de France

à

Mesdames et Messieurs les
Directeurs interrégionaux,
Directeurs régionaux,
Délégués locaux
de Voies navigables de France

objet instruction relative aux règlements amiables des litiges affectant la navigation et mettant en cause la responsabilité de VNF
référence 2610/2005/00199/0919
affaire suivie par Smaïn HAMMACHE
tél. 03.21.63.24.44 **fax** 03.21.63.29.60 **e.mail** smain.hammache@vnf.fr

La présente instruction se substitue à l'instruction du 15 juin 2005 relative aux règlements amiables des litiges affectant le domaine géré par VNF et mettant en cause la responsabilité de l'établissement.

Le domaine géré par VNF comprend le domaine confié à VNF par les décrets n°91.796 et n°91.798 du 20 août 1991 et l'arrêté du 24 janvier 1992 et, au-delà, l'ensemble du domaine utilisé par VNF pour l'exercice de ses missions, qu'il s'agisse de domaine public ou privé.

La loi de finances pour 1991 (article 124) a en effet notamment confié à VNF "l'exploitation, l'entretien, l'amélioration, l'extension des voies navigables et de leurs dépendances et la gestion du domaine de l'Etat nécessaire à l'accomplissement de ses missions".

De l'exercice de ces missions découle la mise en jeu de la responsabilité de l'établissement lors des litiges affectant le domaine géré, soit avec les usagers soit avec les tiers.

Ces litiges peuvent donner lieu à des propositions de règlement amiable de la part des victimes, des compagnies d'assurances subrogées dans les droits des victimes ou de la part de VNF.

1 - REGLES SPECIFIQUES RELATIVES AU REGIME D'INDEMNISATION DE VNF POUR LES INTERRUPTIONS ET LES RESTRICTIONS DE LA NAVIGATION

Dans un triple objectif d'harmonisation, de simplification du traitement des demandes d'indemnisations et de clarification des relations de VNF avec les professionnels du transport par voies navigables et du tourisme fluvial, le conseil d'administration de VNF a adopté, lors de sa séance du 19 octobre 1993, les principes d'appréciation du préjudice causé aux professionnels par les interruptions de la navigation imputables à VNF et entraînant une immobilisation des bateaux (voir fiche jointe).

Ces principes avaient été retranscrits dans l'instruction du 18 janvier 1994.

Dans sa séance du 15 décembre 1998, le conseil d'administration avait étendu l'application du dispositif d'indemnisation à des situations rencontrées et non couvertes par l'instruction précitée.

Depuis, font ainsi l'objet d'une indemnisation :

- les immobilisations de bateaux, consécutives à une prolongation d'un arrêt de navigation occasionné par un allongement de la durée initiale de chômage sans que l'information ait pu être communiquée suffisamment tôt aux usagers d'une part,
- les restrictions momentanées et imprévues apportées aux conditions de navigation d'autre part.

Ce dispositif a été précisé par le conseil d'administration de VNF dans sa séance du 14 décembre 1999.

Au nombre des principes généraux résultant de l'ensemble de ces dispositions, il convient de retenir que :

- l'indemnisation ne concerne que les seuls transporteurs chargés ou affrétés avant que l'annonce de l'interruption ou de la prolongation de l'interruption de la navigation ait eu lieu ; le dispositif général d'indemnisation avec la franchise est alors applicable. Les autres préjudices (immobilisations, pertes d'exploitation...) pourraient être indemnisés après examen, au cas par cas, en fonction des justificatifs fournis. En revanche, s'agissant des restrictions apportées aux conditions de navigation, le dispositif d'indemnisation s'applique, sans franchise, à la durée totale de restriction ;
- de même, toute demande d'indemnisation amiable fondée sur la présente instruction n'est recevable que dans la mesure où le demandeur, au moment des faits, se trouve en situation régulière au regard de l'usage du domaine public et des règles de circulation sur le domaine public.

A défaut, le versement effectif de l'indemnité ne pourra l'être qu'après vérification, par vos soins, de l'acquittement des péages réglementaires par le demandeur ;

- enfin, VNF n'indemnise pas les préjudices résultant d'arrêts de la navigation dans les cas suivants :
 - **chômages programmés** : à l'exception de ceux liés à des travaux importants de modernisation ou de restauration du réseau d'une durée supérieure à dix semaines consécutives (conseil d'administration du 12/12/2001) ;
 - **causes naturelles** : gels, sécheresses, crues. Il s'agit d'éléments extérieurs aux ouvrages de la navigation, imprévisibles et exceptionnels. Les ouvrages et les matériels d'entretien des services de navigation sont prévus pour répondre à des situations difficiles mais non exceptionnelles (théorie jurisprudentielle de la force majeure) ;
 - **grèves des marinières** : les interruptions découlent en ce cas du blocage de la voie d'eau par les marinières grévistes. La dispersion des barrages constitue un acte de police de la navigation. Or, ainsi que cela a été rappelé plus haut, la police de la navigation relève toujours de l'Etat (l'arrêt DELFORGE - C.E. - 27/05/1977 a fixé la doctrine en la matière) ;
 - **grèves des éclusiers** : les éclusiers sont gérés par le ministère en charge des voies navigables. En fonction des instructions ministérielles, les demandes sont soit transmises à la direction des transports terrestres, soit traitées à l'échelon local au nom de l'Etat.

Par ailleurs, le conseil d'administration de VNF, dans sa délibération du 6 avril 2005 a validé le schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN), qui fixe les niveaux de service à garantir sur l'ensemble de ses voies dédiées au transport. Par délégation du conseil d'administration et après avis favorable des organisations syndicales, le Président de l'établissement a signé ce document le 23 mai 2005.

Les niveaux de service auxquels s'engage ainsi l'établissement seront donc naturellement base d'appréciation du dispositif d'indemnisation des transporteurs.

Celui-ci a d'ailleurs été adopté et revalorisé par le conseil d'administration de VNF par délibération du 6 avril 2005.

Ce document prévoit des dédommagements que l'établissement devra offrir en cas de manquement à ses engagements. C'est pourquoi, le conseil d'administration de VNF, dans sa délibération du 6 avril 2005, a entériné une évolution du dispositif actuel d'indemnisations transporteurs afin de l'adapter au SDEVN mais aussi de revaloriser les montants d'indemnisation.

Il convient de noter que toute indemnisation qui serait due, le sera en fonction de la mise en œuvre effective des niveaux de service, voie par voie, telle que prévue au titre du SDEVN.

2 - MODALITES DE PRISE EN COMPTE DES INDEMNISATIONS DU SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

2.1. Dommages aux bateaux

Le préjudice matériel pourrait être pris intégralement en charge dès lors qu'il est constaté par expertise contradictoire en présence d'un agent de la navigation. Mais une faute du marinier atténuée, voire exonère VNF de sa responsabilité.

Il importe, notamment, de rechercher si une part de responsabilité ne doit pas être laissée au marinier lorsqu'il peut valablement lui être reproché de n'avoir pas pris toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et les règles de la pratique professionnelle (article 1.04 du règlement général de police ; d'autant plus que les usagers des voies navigables sont réputés connaître l'état des lieux : C.E. - Ste THE OCEANIC - 21/07/1972).

Un abattement sera retenu pour tenir compte de la vétusté du bateau ou des améliorations apportées lors des réparations par rapport à son état antérieur à l'accident. Les factures correspondantes sont établies hors TVA lorsque celle-ci est déductible (C.E. - ministre des transports/CGPVN - 07/07/1982).

En ce cas, aucune franchise ne sera retenue pour l'immobilisation.

2.2. Préjudice commercial

Outre le préjudice commercial subi par les immobilisations des bateaux, VNF examine le préjudice commercial causé par les restrictions à la navigation ou les allongements de parcours.

L'indemnisation des transporteurs de marchandises se fera au choix entre une indemnisation au réel et une indemnisation forfaitaire sur la base des principes suivants :

2.2.1. Immobilisations des bateaux

Immobilisations des bateaux proprement dites : lors des interruptions imprévues de navigation, VNF indemniser le préjudice existant, direct, anormal et spécial des seuls transporteurs chargés ou affrétés au moment de l'annonce de l'interruption ou de la restriction.

Le principe d'une période de franchise sera maintenu au motif que si les usagers retirent des avantages évidents du fonctionnement normal du service public, il est normal, en contrepartie, qu'ils en supportent certaines sujétions lorsque, pour des raisons exceptionnelles, celui-ci connaît des difficultés. VNF maintient l'application d'une franchise à la période à indemniser. Elle sera de ½ journée sur les voies navigables de catégorie 1 et de 36 h sur les voies navigables de catégorie 2, 3 ou 4.

Ces catégories de voies étant définies comme suit :

- Catég. 1 : Grand gabarit (> 650 t)
- Catég. 2 : voies connexes au grand gabarit (< 650 t)
- Catég. 3 : voies à vocations multiples (< 650 t)
- Catég. 4 : voies touristiques

Au delà de cette période de franchise, l'indemnisation se fera sur la base des taux journaliers figurant ci-après (variables selon les catégories de voies empruntées).

Le même dispositif est appliqué aux seuls transporteurs immobilisés en raison d'une décision de VNF de prolongation d'un chômage régulièrement programmé, chargés ou affrétés avant que l'annonce de cette prolongation ait pu être faite.

Lorsque immédiatement après la réouverture retardée par décision de prolongation de VNF, des événements extérieurs et indépendants de la responsabilité de VNF - tels que les événements météorologiques, crues, gels, etc. - empêchent la reprise de la navigation, il ne sera pas retenu de franchise dans le calcul de l'indemnisation. En toute hypothèse, la durée maximale d'indemnisation ne peut excéder un mois (30 jours) à compter du 1er jour indemnisé suivant la date de l'événement à l'origine de l'interruption de la navigation.

Toute immobilisation consécutive à une interruption de navigation touchant des bateaux chargés ou affrétés pourra être prise en compte - au-delà de l'application éventuelle de la période de franchise - dans les conditions prévues par les tableaux ci-après. Les justificatifs comporteront, outre les fiches justificatives de retard et de paiement des péages, selon les cas, la lettre de voiture, le connaissance fluvial, le contrat de transport, la déclaration de voyage, etc.

Taux journaliers sur les voies de catégorie 1

| Port en lourd | Taux journalier par bateau (€) | | Taux journalier par bateau spécialisé (€) | |
|--------------------|--------------------------------|----------------------------------|---|----------------------------------|
| | Sans moteur | Automoteur ou pousseur + 1 barge | Sans moteur | Automoteur ou pousseur + 1 barge |
| De - de 500 T | 108 | 145 | 145 | 198 |
| De 500 T à 1100 T | 180 | 216 | 252 | 287 |
| De 1100 T à 2000 T | 216 | 268 | 287 | 378 |
| A partir de 2000 T | 268 | 322 | 378 | 449 |

Taux journaliers sur les voies de catégorie 2, 3 & 4

| Port en lourd | Taux journalier par bateau (€) | | Taux journalier par bateau spécialisé (€) | |
|-------------------|--------------------------------|----------------------------------|---|----------------------------------|
| | Sans moteur | Automoteur ou pousseur + 1 barge | Sans moteur | Automoteur ou pousseur + 1 barge |
| De - de 500 T | 103 | 139 | 139 | 189 |
| De 500 T à 1100 T | 172 | 206 | 240 | 274 |

(A noter que la batellerie spécialisée regroupe les unités qui comportent des équipements permanents et appropriés au transport d'une marchandise déterminée. Sont principalement désignés sous ce vocable les bateaux citernes, les bateaux transportant des pulvérulents, les bateaux transportant des colis lourds, des véhicules...).

Le calcul de la franchise démarrera dès l'heure de l'immobilisation constatée. Au terme de la période de franchise (12 h ou 36 h calendaire selon la catégorie de voie), toute journée d'immobilisation entamée sera indemnisée sur la base du taux journalier quelle que soit l'heure de la reprise de navigation

2.2.2. Allongement de parcours

L'allongement de parcours doit avoir une certaine gravité et n'est pas indemnisable s'il résulte de modifications apportées à la circulation générale (C.E. - 06/03/1981 - ROUSSEL).

En cas de déroutement imputable à VNF, l'indemnisation est calculée sur la base de :

- frais de carburant consommé sur la base des kilomètres excédant le parcours normal, à raison de 4 litres de fuel au kilomètre, chaque écluse supplémentaire au parcours normal étant considérée pour 4 km,
- et d'une indemnité forfaitaire journalière lorsque la durée de l'allongement est supérieure à 36 h, dans les conditions prévues ci-dessus pour l'immobilisation.

N.B.

- Ne sont considérés que les kilomètres supplémentaires effectués sur les voies exploitées par VNF. Une étude au cas par cas se fera en cas de détour sur des voies hors du réseau VNF.
- Prix du fioul : l'indemnisation se fera sur la base du dernier prix mensuel moyen HT par litre établi et communiqué, via Intranet, par la DPBSI .

2.2.3. Chômages programmés d'une durée supérieure à dix semaines consécutives

En cas de chômages programmés, liés aux travaux importants de modernisation ou de restauration du réseau d'une durée supérieure à dix semaines consécutives, l'établissement est autorisé à indemniser les transporteurs de marchandises chargés, contraints de se dérouter, conformément aux dispositions d'indemnisation en vigueur pour allongement de parcours ci-dessus rappelées.

Les interruptions hivernales annuelles de navigation, telles que pratiquées sur certaines voies ne donnent pas lieu à indemnisation.

Les transporteurs devront par ailleurs acquitter le péage correspondant à l'itinéraire naturel indisponible.

Un bateau vide ne peut donner lieu à indemnisation sauf s'il est affrété. L'arrêt HOURDEAUX (C.E. - 24/10/1986) n'a admis l'existence d'un préjudice qu'en cas d'obligation de rompre des engagements commerciaux ou en cas de perte de transport à la bourse d'affrètement.

Comme les demandes présentées par les victimes sont souvent calculées sur la base des taux des surestaries dues en cas de retard par l'affréteur au transporteur, il convient de souligner que les requérants ne sont pas fondés à demander la réparation du préjudice sur ce fondement (C.E. - 27/05/1977 - ARCIER).

2.2.4. Restrictions de navigation

Cette situation concerne des bateaux de marchandises qui, sans être totalement immobilisés par un arrêt imprévu causé par un dommage à un ouvrage et imputable à VNF dans les conditions rappelées ci-dessus, doivent subir une réduction momentanée des conditions de navigation et notamment de l'enfoncement autorisé.

Il sera dans ce cas versé une indemnisation forfaitaire, variable selon la catégorie de voie navigable concernée.

Sur les voies de catégorie 1 : le montant est établi à 1,3 € pour 100 tkm non perçues par les transporteurs du fait des restrictions apportées, sur présentation des pièces démontrant la réalité d'un tel préjudice.

Pour les autres catégories de voies navigables (catégories 2, 3 et 4) : le montant d'indemnisation forfaitaire est fixé à 1,1 € pour 100 tkm non perçues.

En toute hypothèse, la durée maximale d'indemnisation est limitée à un mois (30 jours) à compter du 1^{er} jour indemnisé suivant la date de l'événement à l'origine de la restriction de navigation.

2.2.5. Transports de substitution

Si le recours à un transport de substitution est rendu nécessaire, notamment par l'urgence, un examen au cas par cas des dossiers pourra déboucher sur une prise en compte des frais ainsi engagés sur présentation des justificatifs.

Le service chargé de la navigation sera consulté préalablement au recours à ce transport.

L'indemnité sera calculée en fonction des justificatifs des préjudices subis : frais de chargement/déchargement/brouettages occasionnés par une restriction de navigation.

2.2.6. Plafonds d'indemnisation

✓ Pour le dispositif amiable

Le montant maximal d'indemnisation ne peut porter sur plus de 30 jours à compter du 1^{er} jour indemnisé suivant la date de l'événement à l'origine de l'interruption ou de la restriction de navigation.

✓ Pour l'indemnisation au réel

Le calcul de l'indemnité est effectué sur le fondement des seuls justificatifs produits, dans les limites fixées ci-après.

Pour Immobilisation ou allongement de parcours, l'indemnisation **au réel** est limitée aux montants suivants :

Plafonds d'indemnisation au réel en cas d'immobilisation

| voies catégorie 1 | Taux journalier par bateau (€) | | Taux journalier par bateau spécialisé (€) | | |
|--------------------------|--------------------------------|-------------|---|-------------|--------------------|
| | Port en lourd | sans moteur | automoteur + barge | sans moteur | automoteur + barge |
| - de 500 t | | 1 617 | 2 178 | 2 178 | 2 970 |
| de 500 à 1100 t | | 2 706 | 3 234 | 3 779 | 4 307 |
| de 1100 à 2000 t | | 3 234 | 4 026 | 4 307 | 5 676 |
| > 2000 t | | 4 026 | 4 835 | 5 676 | 6 732 |

| voies catégorie 2, 3 et 4 | Taux journalier par bateau (€) | | Taux journalier par bateau spécialisé (€) | | |
|----------------------------------|--------------------------------|-------------|---|-------------|--------------------|
| | Port en lourd | sans moteur | automoteur + barge | sans moteur | automoteur + barge |
| - de 500 t | | 1 544 | 2 079 | 2 079 | 2 835 |
| de 500 à 1100 t | | 2 583 | 3 087 | 3 607 | 4 111 |

Plafonds d'indemnisation au réel en cas d'allongement de parcours

| voies catégorie 1 | Taux journalier par bateau (€) | | | |
|-------------------|--------------------------------|--------------------|--|--------------------|
| | Taux journalier par bateau (€) | | Taux journalier par bateau spécialisé(€) | |
| Port en lourd | sans moteur | automoteur + barge | sans moteur | automoteur + barge |
| - de 500 t | 1 078 | 1 452 | 1 452 | 1 980 |
| de 500 à 1100 t | 1 804 | 2 156 | 2 519 | 2 871 |
| de 1100 à 2000 t | 2 156 | 2 684 | 2 871 | 3 784 |
| > 2000 t | 2 684 | 3 223 | 3 784 | 4 488 |

| voies catégorie 2, 3 et 4 | Taux journalier par bateau (€) | | Taux journalier par bateau spécialisé (€) | |
|---------------------------|--------------------------------|--------------------|---|--------------------|
| | sans moteur | automoteur + barge | sans moteur | automoteur + barge |
| - de 500 t | 1 029 | 1 386 | 1 386 | 1 890 |
| de 500 à 1100 t | 1 722 | 2 058 | 2 405 | 2 741 |

Les demandes d'indemnisation au réel pour immobilisation devront s'appuyer sur les justificatifs comptables indiquant le coût réel d'immobilisation subi sur la période considérée

✓ Indemnisation au réel pour restriction de navigation

L'indemnisation au réel pour restriction de navigation se fera sur la base des justificatifs produits attestant du manque à gagner (exprimé en tonnes) et se fera dans la limite de 80 % du chiffre d'affaires non réalisé.

Le calcul du chiffre d'affaires non réalisé se fera en prenant en compte le chiffre d'affaires des trois dernières années civiles rapporté au nombre de tonnes transportées durant ces trois années (le chiffre d'affaires moyen par tonne transportée) auquel sera appliqué le nombre de tonnes kilomètres correspondant au manque à gagner.

NB

Pour ce calcul, seront considérés les chiffres d'affaires inscrits sur un document comptable ; le tonnage sera issu des déclarations de chargements.

Les transporteurs ayant moins de trois années d'activité seront indemnisés au forfait pour ce chef de préjudice.

2.3. Litiges/contestations

En cas de contestations de ces propositions forfaitaires d'indemnisations, le batelier devra prouver que le préjudice subi est supérieur à cette proposition au moyen notamment des comptes de résultat des trois dernières années. Ces dossiers feront l'objet d'un examen au cas par cas.

3. MODALITES DE PRISE EN COMPTE DES INDEMNISATIONS DU SECTEUR DU TOURISME FLUVIAL

3.1. Dommages aux bateaux

L'indemnisation des professionnels ou des particuliers se fera dans les mêmes conditions que celles prévues au paragraphe 2.1.

3.2. Préjudice commercial

Les bateaux de plaisance des particuliers ne donnent pas lieu à indemnisation.

Pour mémoire, les professionnels acquittant un péage annuel bénéficient, en cas d'interruption supérieure à une semaine, d'un système forfaitaire d'indemnisation, adopté par le conseil d'administration le 6 octobre 1998. Les différentes situations sont indemnisées comme suit :

- exploitants de bateaux à passagers et de bateaux hôtels : remboursement du péage proportionnel à la durée d'interruption + paiement d'une indemnité du même montant plafonnée à 50 % du péage total. Ce dédommagement est calculé sur la base du forfait annuel du tarif concerné (tarif 1 - 2 - 3 ou 4) selon la formule $D = 2 (F \times X)$

N

F = forfait ; X = nombre de semaines d'interruption validé ; N = nombre de semaines de validité du forfait ;

- loueurs de bateaux de plaisance : remboursement du péage proportionnel à la durée d'interruption + une indemnité de même montant plafonnée à 80 % du péage total. Le dédommagement est calculé selon la formule $D = 2 (F \times X)$

30

F = forfait ; X = nombre de semaines d'interruption validé
30 = forfait de 30 semaines

Ce système permet à la fois un traitement rapide et simplifié des dossiers et une prise en compte correcte du préjudice.

Dans l'hypothèse où ces professionnels estimeraient que le préjudice réellement subi est insuffisamment pris en considération, il leur appartiendrait de prouver que le préjudice réel et anormal est supérieur à ce montant au moyen d'un dossier très complet comprenant naturellement les justificatifs des paiements des péages, mais également les comptes de résultat des trois années précédentes, les engagements pris par l'exploitant, les justificatifs d'indemnisation des clients et de recours à un transport de substitution, le cas échéant.

Les propositions et moyens offerts par le service de la navigation pour pallier, tout au moins partiellement, les conséquences des interruptions de la navigation seront pris en considération.

Ces dossiers feront l'objet d'un examen au cas par cas.

4 - TRAITEMENT DES DOSSIERS

4.1. Délégation de compétences

La direction générale de VNF a donné aux représentants locaux délégation de signature pour procéder à toute transaction et indemnisation liées à l'exploitation du domaine géré par VNF portant sur des sommes inférieures à 16 000 € par demande, exception faite des transactions relatives aux recettes de l'établissement. Ce chiffre doit s'entendre toutes taxes comprises.

Toutefois, il vous est demandé, à titre d'information, de faire remonter au siège de VNF les propositions de transactions concernant :

- les dommages corporels,
- les indemnisations de bateliers dérogatoires au système forfaitaire,
- les indemnisations des professionnels du tourisme dérogatoires au système forfaitaire.

Au-delà de ce seuil de 16 000 €, tous les dossiers sont soumis au siège de VNF pour signature et visa du contrôleur d'Etat.

Pour mémoire, lorsque les sommes en jeu atteignent 65 000 €, le projet de transaction amiable doit être soumis au conseil d'administration de VNF.

4.2. Présentation des dossiers

Tout dossier de règlement amiable doit impérativement comporter :

- une demande de règlement amiable indiquant les circonstances et les éléments aléas rencontrés,
- un rapport du service sur les circonstances de l'accident et les raisons conduisant à la mise en cause de VNF et en définissant les proportions,
- tous documents permettant de justifier du montant de chacun des préjudices subis,

Les justificatifs comporteront, outre les fiches justificatives de retard et de paiement des péages, selon les cas, la lettre de voiture, le connaissance fluvial, le contrat de transport, la déclaration de voyage, etc

- le rapport d'expertise s'il y a lieu,
- les factures dûment acquittées pour les travaux effectués,
- un engagement de la victime de renoncement ou de désistement de toute action en justice, pour l'affaire en cause, après règlement de l'indemnité.

4.3. imputation budgétaire

Les sommes engagées dans le cadre des règlements amiables de dommages s'imputent sur les dépenses de fonctionnement de chaque service sur le chapitre 67.882 (« charges exceptionnelles »).

Il appartient ensuite à chaque service de demander, éventuellement, au siège de VNF l'abondement de ses crédits de fonctionnement pour compenser cette dépense exceptionnelle.

En revanche, lorsque le règlement amiable d'un litige engendre des frais de procédure (huissiers, experts, avocats, ...) ces frais s'imputent sur le chapitre 62 (« autres services extérieurs ») au sein duquel il convient de prévoir une ligne 62.27 (« frais d'actes et de contentieux »).

En règle générale, le paiement intervient au même échelon que celui de l'autorité qui prend la décision du règlement amiable.

5 - DATE D'EFFET DES NOUVELLES MESURES

Les présentes mesures prennent effet pour les interruptions de navigation intervenues à partir du 1^{er} juin 2005.

* * *

En cas de difficultés d'application de la présente instruction, vous voudrez bien saisir Monsieur Smaïn HAMMACHE à la Direction du développement de la voie d'eau et du patrimoine - Division action commerciale au 03.21.63.24 44.

Le Directeur général

D2/K
AG/FDL

18

PORT AUTONOME
DU HAVRE

Le Havre, le 05 avril 2007

CAPITAINE

**AVIS AUX USAGERS
ECLUSES DE TANCARVILLE**

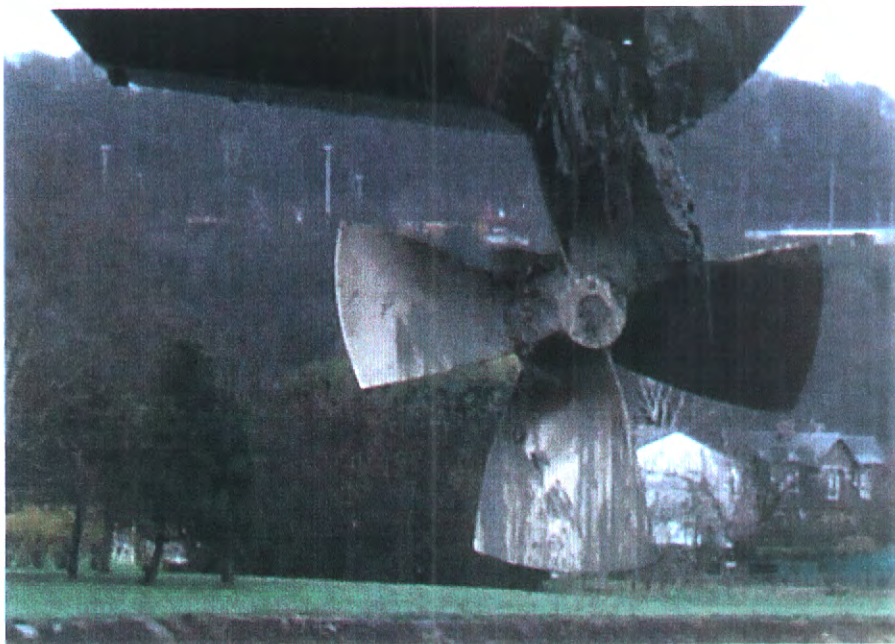
La Capitainerie du Port informe les usagers :

Afin de maintenir l'ouvrage en bon état de navigabilité,
le premier sassement de chaque marée sera systématiquement
réalisé à l'ancienne écluse.

19



Traverse de chemin de fer



Hélice ...



...de l'EDJELE !



Dépenses d'entretien et d'exploitation couvertes par les remboursements Etat au titre de l'article 4 de la loi du 19 juin 1965
Chapitre 44-34 - Services Annexes de Tancarville

en M€

| Années | Dépenses | Recettes | Insuffisances |
|---------------|-----------------|-----------------|----------------------|
| 1996 | 2,62 | 2,13 | 0,49 |
| 1997 | 2,49 | 1,52 | 0,97 |
| 1998 | 2,60 | 1,81 | 0,79 |
| 1999 | 2,62 | 1,65 | 0,97 |
| 2000 | 2,83 | 1,67 | 1,16 |
| 2001 | 2,74 | 1,80 | 0,94 |
| 2002 | 3,07 | 1,6 | 1,47 |
| 2003 | 2,72 | 1,36 | 1,36 |
| 2004 | 2,02 | 1,1 | 0,92 |
| 2005 | 2,53 | 1,26 | 1,27 |
| TOTAUX | 26,24 | 15,91 | 10,33 |

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45