



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France**

Service sécurité des transports et des véhicules
Département sécurité des transports fluviaux

Paris, le 12 OCT. 2025

Nos réf. : MAARCH/2025D/1893
Affaire suivie par : Marion ESCARGUEIL / Justine GODARD
Courriel : marion.escargueil-raynaud@developpement-
durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 61 85 94

**Le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de
Paris**

à

Monsieur le directeur du BEA-TT

Objet : Suites réservées aux recommandations issues de l'enquête technique sur la collision entre deux bateaux à passagers survenue le 2 septembre 2023 sur la Seine à Paris
P.J. : articles 11 et 23 du projet de RPP Seine-Yonne révisé en 2025

Dans le cadre de l'enquête du BEA-TT sur la collision entre deux bateaux à passagers survenue le 2 septembre 2023 sur la Seine à Paris, vous m'avez adressé par courrier du 9 mai 2025 trois recommandations. La révision en deux phases du règlement particulier de police Seine-Yonne (depuis le 14 octobre 2025 sur Paris et le Val-de-Marne, en 2026 sur l'ensemble des 13 départements couverts par le règlement), a représenté une opportunité de mettre en œuvre rapidement certaines de vos recommandations.

En premier lieu, s'agissant de la zone de virement à l'aval de l'île aux cygnes, vous détaillez en quoi la variabilité des virements des bateaux à passagers (demi-tour ; rotation partielle ; rotation complète suivie d'un demi-tour...) constitue autant de figures libres qui réduisent la prévisibilité des manœuvres. Vous recommandez donc d'encadrer les manœuvres de bateaux à passagers impliquant une rotation de plus de 180 degrés (« toupies » dans le secteur de la tour Eiffel), de manière à ce qu'elles s'effectuent suffisamment loin de la pointe de l'île et à ce que les bateaux concernés considèrent, avant de reprendre leur route, que les autres sont prioritaires. Partageant votre constat et l'urgence d'une évolution des pratiques de conduite dans ce secteur, j'ai intégré la déclinaison réglementaire de votre recommandation dès la première phase de révision du RPP. Cette manœuvre ne sera désormais plus autorisée que dans une zone en aval de l'île aux cygnes à des bateaux d'une longueur inférieure à 86 mètres et sous réserve de conditions hydrauliques favorables. Les articles 23 et 11 du RPP ont été modifiés en conséquence ;

En second lieu, la mauvaise communication que vous souligniez entre les conducteurs constitue un facteur prépondérant dans l'accident survenu le 2 septembre 2023. La dizaine d'auditions de compagnies que j'ai menées depuis lors suite à des incidents de navigation a mis en évidence trois facteurs de risques récurrents : l'inexpérience du pilote sur le bateau, les conditions de débit important de la Seine et la mauvaise communication entre bateaux. Cela confirme la nécessité d'améliorer la

Tél : 01 40 61 80 80

DRIEAT

21-23 rue Miollis - 75732 PARIS CEDEX 15

www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



Certificat N°A 1607-9001

communication entre bateaux, en raison notamment de défaillances dans l'annonce des manœuvres, de mauvaise coordination entre capitaines et de l'absence d'équipement VHF sur les menues embarcations.

Vos recommandations sur ce point – instauration d'une charte de bonnes pratiques et enregistrement des communications VHF – font consensus au sein de la communauté fluviale parisienne et seront étudiées en priorité.

L'obligation de la VHF pour l'ensemble des bateaux a été intégrée à la première phase de révision du RPP pour Paris et le département du Val-de-Marne et devrait être étendue à l'itinéraire Seine-Yonne lors de la seconde phase de révision du RPP en 2026.

La mise en place d'un enregistrement des communications VHF pourrait permettre en effet de limiter les mauvaises pratiques et de mieux comprendre les circonstances des accidents. Je suis donc favorable à la réalisation d'une étude de faisabilité par la DRIEAT et VNF. Celle-ci devra évaluer les coûts, préciser les responsabilités des acteurs VNF, Haropa Port, BFPP et DRIEAT, et définir les modalités de conservation des données. Ce travail, visant à renforcer la supervision du fleuve, pourrait être conduit en parallèle des travaux de révision du RPP prévus pour 2026.

En troisième lieu, vous recommandez de prévoir, d'une part, de généraliser à tous les bateaux l'obligation d'équipement en AIS dans la traversée de Paris et, d'autre part, de prescrire, à l'exclusion des petits bateaux, l'équipement d'un système de visualisation des cartes électroniques de navigation, de type ECDIS en mode information, afin de faciliter et ainsi de renforcer la consultation par leurs conducteurs des données émanant de l'AIS. Une première étape peut consister à ce que le RPP recommande le système en question.

Concernant l'AIS, il est sollicité par les grands bateaux de commerce pour identifier et contacter les petites unités (bateaux à passagers de moins de 12 passagers ou menues embarcations). Il présente un intérêt pour le gestionnaire de la voie d'eau, pour renforcer la supervision de la navigation notamment dans le cadre d'événements ponctuels tels que la gestion des zones de baignade ou la mise en place d'alternats à proximité de zones de travaux. Par ailleurs, la DRIEAT y recourt dans le cadre de l'analyse des accidents et de l'observatoire des accidents fluviaux. Toutefois, l'extension de l'obligation d'équipement en AIS à l'ensemble des bateaux naviguant sur la Seine ne fait pas consensus, en particulier parmi les plaisanciers.

Concernant l'ECDIS, il ne pourrait devenir obligatoire qu'en lien avec une extension de l'obligation en AIS. Comme indiqué lors de votre saisine sur votre rapport d'enquête provisoire, de nombreux accidents à Paris se déroulent dans des situations de trafic dense, et la lisibilité des informations sur ces équipements n'est pas aisée dans une telle configuration de navigation. Vous indiquez au demeurant que disposer de l'ECDIS n'aurait sans doute pas constitué un élément déterminant pour permettre aux deux conducteurs d'éviter la collision le 2 septembre 2023. La forte densité de bateaux dans Paris à certaines périodes impose une vigilance permanente de la part du conducteur et de l'équipage sur la voie d'eau davantage que sur plusieurs écrans à la lisibilité mal-aisée. C'est pourquoi, le RPP prévoit que la navigation dans Paris se fait à vue directe, malgré l'utilisation du radar ou de tout autre système de positionnement (article 12). Par ailleurs, l'équipement obligatoire en ECDIS des bateaux de commerce de taille supérieure à 20 mètres ne fait pas consensus au sein de la communauté fluviale. Une recommandation – plutôt qu'une obligation – d'équipement en ECDIS dans le RPP pourrait être étudiée.

Compte tenu des approfondissements encore nécessaires entre les services, VNF, Haropa Port et les représentants de la profession, la prise en compte de vos recommandations d'équipement en AIS et en ECDIS des bateaux du bief parisien ne pourra éventuellement intervenir que dans le cadre de la deuxième phase de révision en 2026. Les modalités de mise en œuvre devront par ailleurs être discutées avec les usagers du fleuve lors de la consultation.

Enfin vous adressez directement deux invitations à la DRIEAT et à VNF.

D'une part, dans le prolongement du renforcement des contrôles de bateaux à passagers réalisés pour les JOP, l'approfondissement du contrôle des dispositifs de gouverne que vous recommandez sera mené par la DRIEAT en lien avec la DGITM. Cette dernière porte une réforme de la procédure de délivrance et renouvellement des titres de navigation (cette réforme vise à agréer les organismes de contrôle et à positionner la DRIEAT en contrôle de second niveau) qui devrait entrer en vigueur à la mi-2026. Ce point ne peut donc être traité indépendamment de ce contexte de réforme. Conformément

à votre invitation, la DRIEAT a renforcé ses contrôles documentaires lors des renouvellements de titres. La vérification des attestations relatives à la vérification réglementaire des équipements de bord et notamment celles relatives à la vérification du fonctionnement du système AIS et au contrôle par un spécialiste de l'installation de gouverne est désormais systématique.

D'autre part, s'agissant de l'éclairage urbain, des zones de contraste sont présentes directement en amont et en aval des ponts, ce qui contribue à rendre un bateau plus au moins visible qu'un autre. Les usagers seront questionnés par VNF lors d'une prochaine commission locale des usagers (CLU) afin d'inventorier ces zones. La ville de Paris pourra ensuite être sollicitée pour les ajustements nécessaires de l'éclairage existant.

Telles sont les suites que j'ai réservées aux conclusions de votre rapport qui a très directement et immédiatement nourri les travaux que j'avais initiés l'année passée en vue d'une révision du règlement particulier de police Seine-Yonne, dans le prolongement des enseignements tirés de la période de préparation des Jeux olympiques et paralympiques.


Marc GUILLAUME
Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris

Marc GUILLAUME

Annexe :

article 23 du RPP révisé sur les virements :

Sur la Seine dans Paris, entre les ponts Amont et Aval du périphérique, les manœuvres de virement de plus de 180° sont uniquement autorisées aux bateaux d'une longueur inférieure ou égale à 86 m, entre les ponts de Grenelle et Mirabeau, et ce, à une distance de 180 m en aval de l'île aux Cygnes. Avant de reprendre leur route, les bateaux effectuant de telles manœuvres cèdent le passage aux autres bâtiments naviguant à proximité.

Article 11 du RPP révisé sur les restrictions et interdictions à la navigation en périodes de glaces et de crues:

Dès que la cote d'eau de 2,5 m est atteinte, les manœuvres de virement de plus de 180° sont interdites, entre les ponts de Grenelle et Mirabeau, pour tous les bateaux.