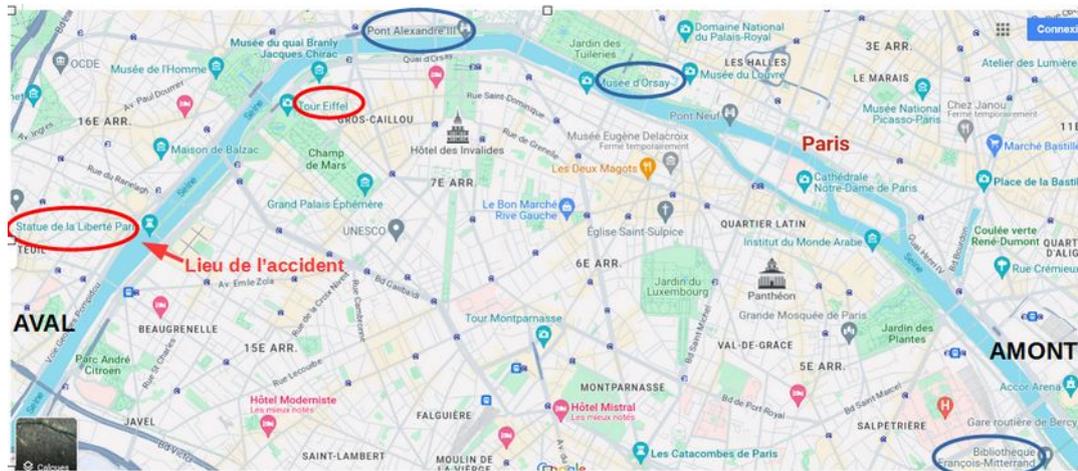


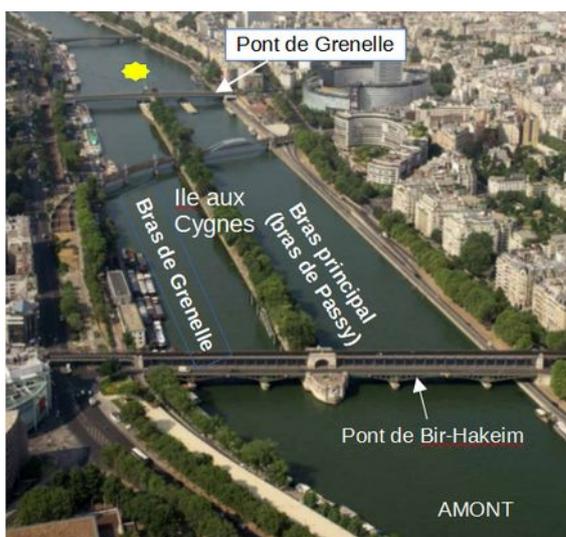
**Note d'information sur l'avancement de l'enquête relative à
la collision entre les deux bateaux à passagers, l'IVOIRE et le GRAND PAVOIS,
survenue le 2 septembre 2023 sur la Seine en aval du pont de Grenelle à Paris 15^e**

I) Localisation de l'accident

L'accident s'est produit à la pointe aval de l'île aux Cygnes, pointe sur laquelle est située une réplique de la statue de la liberté. Cette île artificielle s'étend entre le pont de Bir-Hakeim et le pont de Grenelle. Le bras principal de la Seine, dit bras de Passy, est situé en rive droite et est à double sens. En rive gauche, le bras secondaire, dit bras de Grenelle, est en sens montant.



La Seine dans Paris et le lieu de l'accident – source : google maps



*Vue d'ensemble de l'île aux Cygnes (à gauche) et illustration schématique de la collision (à droite)
source : geoportail, légende BEA-TT*

Le secteur correspond à une zone de virement des bateaux à passagers : beaucoup de bateaux, en promenade sur le bief de Paris, y effectuent leur demi-tour pour ensuite emprunter soit le bras de Passy, qu'ils ont parcouru auparavant en sens avalant, soit le bras de Grenelle.

L'accident s'est produit un samedi soir vers 22 h 50. C'est en quelque sorte l'heure de pointe pour les bateaux événementiels et les bateaux restaurants, qui viennent virer les uns après les autres à l'aval de l'île et de manière à se positionner près de la Tour Eiffel au plus tard à 23 h lorsque son scintillement se déclenche.

Le règlement particulier de police (RPP) de la navigation n'édicte aucune règle particulière dans le secteur. Seules les dispositions générales relatives aux règles de route s'y appliquent donc.

II) Circonstances de l'accident

L'IVOIRE et le GRAND PAVOIS sont deux bateaux proposant des dîners croisières. D'une longueur de 38,60 m et de 51 m, ils transportaient le soir de l'accident 91 et 136 passagers, sans compter le personnel de bord. Le départ s'effectue vers 21 h 15, au niveau du pont Alexandre III pour l'un et du musée d'Orsay pour l'autre. Les bateaux remontent la Seine en direction de Bercy, effectuent leur demi-tour avant le pont de Tolbiac, puis redescendent jusqu'à la statue de la Liberté, à l'aval de laquelle ils effectuent un demi-tour afin de remonter vers la tour Eiffel.

Une caméra installée sur le pont de Grenelle a permis de visualiser la scène de l'accident. Le GRAND PAVOIS après avoir franchi le pont de Grenelle en sens avalant se met à effectuer une manœuvre de giration presque complète sur lui-même afin que les passagers situés des deux côtés du bateau aient une vue sur la statue de la liberté, avant de se ré-axer dans le sens montant et de repartir en avant en direction du bras de Passy. C'est alors que l'IVOIRE franchit à son tour le pont tout en entamant sa giration vers le bras de Grenelle. Il vient percuter pratiquement de face le GRAND PAVOIS à son avant bâbord.

Après le choc, les bateaux sont allés se stationner à l'escale dans le bras de Grenelle. Seize personnes, parmi les passagers et le personnel de bord, ont été blessés légèrement suite à des chutes ou au contact de bris de vaisselle et de mobilier. Les dégâts sont importants au niveau du bateau IVOIRE (proue enfoncée) et plus limités pour le GRAND PAVOIS.

III) L'ouverture de l'enquête

L'enquête du BEA-TT sera réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports. Elle a pour objet de prévenir de futurs accidents et ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle consiste à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes et les facteurs contributifs à la survenue de l'accident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue. L'enquête s'inscrit également dans le contexte des enjeux que revêt la sécurité de la navigation sur la Seine à l'approche des jeux olympiques.

IV) Constats

Les investigations ont permis d'identifier que l'engagement imprudent d'une manœuvre d'évitement, associé à la tardivité des actions correctives entreprises est la cause directe de l'accident. Le conducteur de l'IVOIRE a pensé que le GRAND PAVOIS allait mettre plus de temps pour réaliser ses manœuvres et donc que lui-même disposait d'assez de temps pour virer entre la pointe de l'île et cet autre bateau et il a pu d'ailleurs être surpris que ce dernier effectue ses girations un peu plus près de l'île qu'à son habitude.

Ensuite, compte tenu de l'évitement en cours et des caractéristiques de sa gouverne, mécanique, il était plus difficile pour lui d'agir sur la situation et le conducteur du GRAND PAVOIS paraissait

disposer de plus de marges de manœuvre pour infléchir le cours des choses. Or, ce dernier paraît avoir entrepris une marche arrière d'urgence au dernier moment et après avoir été en accélération constante.

Plusieurs facteurs associés, ou contributifs, ont été identifiés et sont en cours d'analyse :

- Les ambiguïtés liées aux différentes pratiques observées dans le secteur, dont des girations de bateaux sur eux-mêmes à une distance très variable de la pointe de l'île.
- Les conditions de visibilité plus réduites de nuit et des zones de contraste dans le secteur, pouvant induire des difficultés de perception des trajectoires des bateaux.
- Un AIS peu ergonomique dont les fonctionnalités ne peuvent pas aisément apporter l'aide nécessaire à l'identification des bateaux aux alentours, qui de fait n'est pas utilisé.
- Des modalités non opérantes des communications VHF et des pratiques non adaptées.
- Un manque de vigilance et des biais de perception, liés à la force des habitudes, à la pression horaire, voire à une forme de sur-confiance ou d'attachement à la règle.

Au vu des informations recueillies et de l'avancement de l'enquête, la consultation des services et organismes concernés est envisagée pour mars 2025 et la publication du rapport final en mai 2025.