



Les bonnes feuilles de l'IGA

Le renforcement de la sécurité de la navigation sur le BIEF parisien de la Seine.

Rapport n° : 16043-15122-01

La mission confiée au CGEDD et à l'IGA par la ministre chargée de l'écologie, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat chargé des transports portait sur le renforcement de la sécurité de la navigation fluviale sur le bief parisien de la Seine. Maintenu à l'ouest, en aval de Paris, par le barrage et les écluses situées à Suresnes et Puteaux, long d'environ 27 km, ce bief traverse onze communes, dont Paris intra muros sur environ 13 km, jusqu'aux ouvrages situés à l'est à Vitry-sur-Seine et Alfortville.

Aujourd'hui **c'est la sûreté qui paraît être l'enjeu majeur**. L'instauration de lieux de dialogue à froid entre les pouvoirs publics compétents, à l'instar du comité de la Seine créé par le préfet de la région d'Ile-de-France, mais aussi de dialogue avec les professionnels au sein de comités locaux de sûreté portuaire, à l'instar des ports maritimes, est préconisée.

Des actions concrètes peuvent être utilement conduites qui touchent à **la réglementation, à la gouvernance, à l'amélioration des supports techniques de la navigation** et à la sécurisation des ouvrages et du lit du fleuve.

Une **structure de surveillance, créée à titre expérimental et pour un temps limité**, sans préjudice d'une éventuelle institutionnalisation ultérieure, devrait, aux yeux de la mission, être placée au cœur d'un des postes de commandement opérationnels en charge de la sécurité et de la sûreté de la circulation dans la capitale.



Crédit photo : Mission IGA-CGEDD

Le renforcement de la sécurité de la navigation sur le BIEF parisien de la seine

Synthèse du rapport

L'évaluation de la pertinence d'une capitainerie gérant les circulations fluviales et appelée à fonctionner en permanence était prescrite comme composante d'une analyse qui se devait d'être très large et orientée vers des préconisations opérationnelles. Celles-ci se devaient d'être en rapport avec le risque réel et dans un souci de proportionnalité de la réponse sécuritaire aux enjeux économiques et d'image du transport fluvial à Paris. En effet, si l'on se réfère à l'accidentologie de la dernière décennie, la navigation fluviale à Paris apparaît comme un mode de transport très sûr. Il ne saurait donc être question de l'altérer au nom d'une exigence de sécurité en soi légitime mais mal ajustée. En un mot, si la surveillance se justifie pleinement, la régulation du trafic, au sens où on l'entend dans le monde aérien, n'allait pas du tout de soi.

Au terme de ses travaux, la mission est conduite à **préconiser l'implantation à titre expérimental, de préférence au sein d'une unité opérationnelle, d'un poste de surveillance du trafic fluvial et de services aux usagers sur la Seine à Paris**. Il est clair dans l'esprit de la mission que l'on n'est nullement là dans la configuration d'une capitainerie maritime. Cette initiative, dans une première phase limitée dans le temps et circonscrite aux heures critiques en termes de trafic pourrait se voir ultérieurement pérennisée. Le coût d'un tel dispositif imposera toutefois que soit soigneusement évalué son intérêt au regard d'un risque qui reste potentiel.

Mais les propositions de la mission vont plus loin. Il s'agit de corriger les défauts les plus visibles du système actuel et de construire dans la foulée une réponse institutionnelle et opérationnelle à la question de la gestion de la sécurité sur le bief.

A ce titre, sa première préconisation vise à renforcer la maîtrise opérationnelle du risque. Il importe de **donner aux forces de l'ordre, et notamment à la brigade fluviale, les moyens de prévenir et d'interpeller les comportements contrevenants**. Une initiative législative avait été opportunément conçue en 2008 à la suite du naufrage de l'Alcyon devant Notre-Dame. En dépit des progrès de la réglementation enregistrés depuis lors, elle conserve toute sa pertinence. Il s'agit fondamentalement d'aligner les dispositions du code des transports traitant de la navigation intérieure sur celles du code de la route, en instituant des capacités de verbalisation par les forces de l'ordre à titre préventif. Il

n'est en effet plus concevable qu'un agent de police soit plus démuni envers un batelier contrevenant qu'envers un conducteur de motocyclette. A ce titre également est souhaitée l'institutionnalisation des échanges de données entre les services, au profit notamment de ceux qui sont en alerte permanente sur le fleuve. La mise à disposition de la brigade fluviale des données de l'application ITINAVI gérée par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) est ainsi proposée. De même, les données vidéo devraient être mises à disposition en temps réel des services de secours et de police. Et l'exercice de la profession de batelier sur la Seine à Paris pourrait être mieux encadré, afin de renforcer la sécurité.

La mission recommande également **la création d'un comité local de sûreté portuaire**, à l'instar de ce qui existe dans les ports maritimes, associant sous l'autorité du représentant de l'Etat l'ensemble des acteurs publics et privés.

Elle recommande également **une refonte de l'organisation des secours**. Cela passe d'abord par l'inscription du risque fluvial dans les documents de référence, notamment les dossiers départementaux des risques majeurs et les dossiers d'information communale et, à l'échelle de la zone de défense et de sécurité, les futurs contrats territoriaux de réponse aux risques et aux menaces (COTRRIM). Mais cela passe avant tout par des **exercices de sécurité civile de grande ampleur**, seuls à même de créer les conditions d'une coopération naturelle des services et d'une mobilisation des moyens de secours. La mission appelle à une étude partenariale approfondie des différents usages du plan d'eau et des besoins d'espace de chacun d'entre eux. Si la définition topographique d'un chenal de navigation demeure une entreprise techniquement difficile, il n'est pas inutile d'avoir cartographié les espaces requis par les différents praticiens du fleuve. Les affaires récentes (implantation d'un ponton au Pont-Neuf, demande d'accès à Paris des bateaux de croisière de 135 mètres, implantation de jardins flottants, recherche d'espaces pour la baignade) montrent l'opportunité de ce travail de clarification.

La mission recommande vivement **l'engagement d'une démarche de suivi rigoureux de l'accidentologie**, dans l'esprit de l'ancien programme Réagir qui a fait beaucoup progresser la sécurité routière. Il s'agit de construire avec un outil rustique mais reconnu une mémoire collective et une analyse partagée du risque.



Inspection générale
de l'administration
15, rue Cambacérès
75008 PARIS

Directeur de la publication :
Michel Rouzeau
Rédacteur en chef :
Eric Ferri

© Inspection générale
de l'administration



Les recommandations-clés

1. Par la voie législative, aligner les dispositions du code des transports relatives au transport fluvial sur celles du code de la route en matière de verbalisation préventive, service responsable : DGITM, en liaison avec le ministère de l'intérieur et la Chancellerie.
2. Donner accès à la brigade fluviale de la préfecture de police aux titres de navigation, aux certificats de capacité et aux documents concernant les bateaux de commerce et de plaisance, service responsable : DGITM.
3. Finaliser le processus de dispositif conventionnel entre Ports de Paris et la préfecture de police tendant à l'interconnexion de leurs systèmes de vidéo protection, services responsables : préfet de police, Ports de Paris.
4. Prendre en compte le déploiement de nouvelles caméras sur le bief parisien de la Seine, service responsable : préfet de police.
5. Améliorer la coopération interservices en intégrant les moyens de communication de la brigade fluviale de la préfecture de police et des unités nautiques de la BSPP, service responsable : préfet de police.
6. Mieux intégrer le risque fluvial :
 - intégrer le risque fluvial dans les directives nationales de programmation des exercices de sécurité civile, notamment en le prenant en compte dans les futurs contrats territoriaux de réponse aux risques et aux menaces (COTRRIM), service responsable : direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises ;
 - mettre en place un groupe de travail « risque fluvial sur le bief parisien de la Seine » visant à améliorer les dispositions opérationnelles en matière de secours, service responsable : préfet de police ;
 - élaborer un plan de réponse à un incident sur le bief parisien de la Seine, service responsable : préfet de police, préfet de zone de défense et de sécurité d'Ile-de-France ;
7. Organiser un exercice d'évacuation de passagers, service responsable : préfet de police, préfet de zone de défense et de sécurité d'Ile-de-France.
8. Mettre en place, par voie conventionnelle et à titre expérimental, à partir des conclusions de la mission d'un préfigurateur à nommer, un centre de surveillance opérationnelle de sécurité de la navigation et de services aux usagers sur le bief parisien de la Seine, impliquant les différents acteurs publics intervenant sur celui-ci (brigade fluviale de la préfecture de police, BSPP, DRIEA, Ports de Paris et VNF). Adosser ce centre à une unité en charge de la gestion opérationnelle du trafic et des incidents de trafic, services responsables : préfet de la région d'Ile-de-France et préfet de police.

Les auteurs

Marc-René BAYLE | Inspecteur général de
l'administration en service extraordinaire
(IGA)

Michel ROSTAGNAT | Ingénieur général
des ponts des eaux et des forêts, (CGEDD)

Philippe de GUIBERT | Ingénieur général
des ponts des eaux et des forêts, (CGEDD)