



**PRÉFET
DE PARIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement, de l'Aménagement et
des Transports d'Île-de-France**

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

relatif à la navigation à la hauteur du pont de Sully du 27 mai au 31 mai 2024

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

Commandeur de la légion d'honneur
Officier de l'ordre national du mérite

Vu le Code des transports, notamment les dispositions de la quatrième partie réglementaire portant règlement général de police de la navigation intérieure ;

Vu le décret n°2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral modifié n°75-2019-05-23-002 du 23 mai 2019 portant règlement particulier de police de la navigation intérieure sur l'itinéraire Seine-Yonne (ci-après le RPP) ;

Vu les courriers de la Ville de Paris des 29 avril 2024 et 17 mai 2024 portant sur le calendrier des travaux prévus pour le pont de Sully ;

Vu la note de VNF en date du 6 mai 2024 sur l'expérimentation de la navigation de bateaux avalants par la passe 3 du pont de Sully et par le bras de Marie ;

Vu la consultation de la Ville de Paris, de la préfecture de police, de VNF, d'HAROPA PORT et des représentants des navigants du 24 mai 2024 ;

Vu l'autorisation spéciale de transport n° 1-2024 délivrée le 24 mai 2024 ;

Considérant l'accident de navigation survenu le 31 janvier 2024 ayant conduit à ce que les trois arcs amont de la passe n°2 sont sectionnés ou fragilisés ;

Considérant qu'en dessous d'une cote de 4,3 m sur l'échelle d'Austerlitz, la Ville de Paris a écarté tout risque additionnel pour la structure du pont provoqué par l'immersion de la base des arches ; que dans ces conditions, les dispositions du règlement particulier de police prévoyant un arrêt de navigation au-delà de cette cote sont applicables ;

Considérant le calendrier des travaux prévus par la Ville de Paris pour le pont de Sully qu'elle a fait connaître dans ses courriers des 29 avril et 17 mai 2024 qui concluent à ce qu'elle ne peut finir les travaux de confortement avant le 31 mai 2024 ;

Considérant les résultats de l'étude de trajectographie réalisée par VNF en février 2024 sur la possibilité de naviguer en sécurité en sens avalant pour les bateaux de longueur de 68 m et 86 m dans le bras Marie, et pour les bateaux de longueur de 68 m, 86 m et 110 m par la passe n°3 du pont de Sully,

sous réserve d'une cote d'eau à l'échelle d'Austerlitz inférieure à 1,60 mètres et des configurations de bateaux précises ;

Considérant qu'il ressort d'une note de VNF du 6 mai 2024 que des essais en situation réelle doivent être effectués afin de valider les résultats de l'étude de trajectographie, et que cette même note propose un protocole d'expérimentations en deux phases pour la navigation dans le bras Marie et sous la passe n°3 du pont de Sully ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 :

[Arrêt de navigation au droit du Pont de Sully]

Sous réserve des dispositions des articles 3, 4, 8 et 9, la navigation est interdite dans le bras principal de la Seine pour tous les bateaux et les engins flottants dans le sens avalant du PK 168,580 (pointe amont de l'Île Saint-Louis) au PK 169,575 (pointe aval de l'Île Saint-Louis).

ARTICLE 2 :

[Bras Marie]

Sous réserve des dispositions des articles 8 et 9, par dérogation à l'article 9.2 du RPP et en deçà de la cote 2,5 m à la station Vigicruves du pont d'Austerlitz, les bateaux de marchandises, les engins flottants et les bateaux de plaisance d'une longueur inférieure ou égale à 60 mètres et d'une largeur inférieure ou égale à 10 mètres, sont autorisés à naviguer, de 6h à 22h, dans le bras Marie du PK 168,580 (pointe amont de l'Île Saint-Louis) au PK 169,575 (pointe aval de l'Île Saint-Louis) dans le sens avalant.

Il est rappelé que selon l'article 5.2 du RPP, les dimensions du chenal de navigation dans le bras Marie sont les suivantes :

- mouillage garanti 2,60 m ;
- hauteur libre à la retenue normale 6 m.

ARTICLE 3 :

[Sens montant - Obligation d'emprunter la passe n°3 sauf dérogations]

Sous réserve des dispositions des articles 8 et 9, le franchissement du pont de Sully PK 168,700 est uniquement autorisé aux bateaux et aux engins flottants dans le sens montant, et ce, par la passe n°3.

Les bateaux listés ci-après, ne pouvant pas franchir la passe n° 3 du fait de leur tirant d'air, sont autorisés à emprunter la passe n° 2 dans le sens montant en respectant la garde de sécurité de 0,50 m prévue à l'article 5.2 du RPP et ce, uniquement dans les conditions et les créneaux d'ouverture exceptionnelle prévus par l'article 4, en respectant les horaires de l'alternat dans le bras principal entre le pont de Sully et le pont au Change prévus à l'article 21 du RPP et pour les cotes d'eau à l'échelle d'Austerlitz indiquées ci-dessous :

1. Dans le cas où la cote d'eau à l'échelle d'Austerlitz est comprise entre 0,82 mètre et 1,59 mètres :
 - Bateau à passagers à cabines RENOIR STR 1055 F – 01822865 ;
 - Bateau à passagers à cabines SEINE PRINCESS STR 1074 F – 01823131 ;
 - Bateau à passagers à cabines BOTTICELLI STR 1090 F – 01823123 ;
 - Bateau à passagers à cabines BIZET 10882 – 07001815.
2. Dans le cas où la cote d'eau à l'échelle d'Austerlitz est comprise entre 0,82 mètre et 1,80 mètres :
 - Bateau à passagers à cabines V.I.P. PARIS P 16853 F – 01840805 ;
 - Bateau à passagers LOUISIANE BELLE P 15645 F – 01840428 ;
 - Bateau à passagers BELLE VALLEE P 12474 F – 01840657.
3. Dans le cas où la cote d'eau à l'échelle d'Austerlitz est comprise entre 1,60 mètres et 1,80 mètres
 - Bateau à passagers LE PAQUEBOT P 16355 F – 01840378.

Dans le sens montant, les bateaux empruntant la passe n°2 doivent attendre la confirmation du début du créneau sur le canal 10 de la VHF avant de s'engager dans le bras de la Cité.

Compte tenu des circonstances, les conducteurs veillent à respecter particulièrement les distances de sécurité et à maîtriser leur vitesse.

ARTICLE 4 :

[Ouverture exceptionnelle de la passe n°2]

Sous réserve des dispositions de l'article 8 et 9 et sous réserve que l'inspection visuelle journalière et les relevés topométriques du pont réalisés sous l'autorité de la Ville de Paris n'aient pas conclu à l'impossibilité de navigation, tout conducteur, informé de l'accident survenu le 31 janvier 2024 qui a fragilisé la passe n°2 est autorisé à emprunter la passe n°2 dans le sens avalant ou, pour les dérogations prévues à l'article 3, dans le sens montant dans l'un des créneaux de passage suivants d'ouverture exceptionnelle de celle-ci (PK 168,700), selon les modalités décrites ci-après :

- le lundi 27 mai 2024 de 3h50 à 12h, le trafic est régi par les horaires de l'alternat dans le bras principal entre le pont de Sully et le pont au Change prévus à l'article 21 du RPP ;
- du lundi 27 mai 2024 à 20h au vendredi 31 mai 2024 à minuit, sur une période continue courant de 8h jusqu'à 12h et de 20h jusqu'à minuit, le trafic est régi par les horaires de l'alternat dans le bras principal entre le pont de Sully et le pont au Change prévus à l'article 21 du RPP.

Dans le sens avalant, les bateaux et engins flottants stationnés entre le pont de Sully et le pont d'Austerlitz ne sont pas autorisés à quitter leur stationnement plus de 15 minutes avant le début du créneau et doivent attendre la confirmation du début du créneau sur le canal 10 de la VHF pour quitter leur stationnement.

ARTICLE 6 :

[Gestionnaire et brigade fluviale]

Le gestionnaire de la voie d'eau peut interrompre la navigation dans le bras principal et le franchissement du pont de Sully dans les sens avalant et montant en cas d'incident.

La brigade fluviale de la préfecture de police veille à la bonne réalisation de ces ouvertures exceptionnelles.

ARTICLE 7 :

[Veille et annonce canal 10]

Les bateaux, les menues embarcations et les engins flottants naviguant entre le pont du Périphérique Amont et le pont du Périphérique Aval doivent être équipés d'une VHF et assurer une veille sur le canal 10.

Avant de s'engager dans le bras principal, les bateaux, les menues embarcations et les engins flottants navigants dans le Bras Marie et dans le Bras de la Monnaie, doivent s'annoncer sur le canal 10 de la VHF pour s'assurer que le chenal de navigation est libre.

ARTICLE 8 :

[Expérimentation Bras Marie]

Entre le 27 mai 2024 et le 31 mai 2024, le gestionnaire de la voie d'eau VNF est autorisé à effectuer des essais de navigation pour valider la navigation des bateaux de longueur de moins de 68 m et de moins de 80 m en sens avalant dans le bras Marie, suivant le protocole d'expérimentation exposée dans la note de VNF susvisée et sous réserve que la cote d'eau mesurée à la station Vigicrues du pont d'Austerlitz soit strictement inférieure à 1.60 m.

Lors des essais, la navigation est interdite dans le bras principal de la Seine ainsi que dans le bras Marie pour tous les bateaux et les engins flottants dans le sens avalant du PK 168,580 (pointe amont de l'Île Saint-Louis) au PK 169,575 (pointe aval de l'Île Saint-Louis), à l'exception des bateaux participant aux essais, SONGE P 17430 F, ALPHA 01 P 11148 F et FREEDOM P 17388 F.

Pour ces essais, VNF respecte les prescriptions suivantes :

- les bateaux participant aux essais sont conformes à la réglementation et disposent à bord des documents réglementaires ;
- un briefing préalable des conducteurs participant aux essais est organisé ;
- le temps de chaque essai, le trafic est interrompu sur le secteur. Seul le bateau participant à l'essai est autorisé à naviguer. Chaque essai fait l'objet d'un avis à batellerie émis par VNF au plus tard la veille de l'essai. Celui-ci précisera les horaires et la durée d'interruption de la navigation ;
- une veille radio VHF sur le canal 10 permanente est assurée par les conducteurs des bateaux servant aux essais.

Par dérogation aux articles 6 et 9.2 du RPP, les bateaux destinés au transport de marchandises, convois poussés, établissements et matériels flottant d'une longueur inférieure ou égale à 68m / 80m et d'une largeur inférieure ou égale à 10m / 11.50m sont autorisés à naviguer dans le Bras Marie du PK 168,580 (pointe amont de l'Île Saint-Louis) au PK 169,575 (pointe aval de l'Île Saint-Louis) dans le sens avalant.

Par dérogation à l'article 8 du RPP, les bateaux participant aux essais ne respectent pas la vitesse minimale des bateaux avalant entre les ponts d'Austerlitz et d'Arcole.

Le stationnement à couple est interdit dans le bras Marie.

ARTICLE 9 :

[Expérimentation sens avalant passe n°3]

Entre le 27 mai 2024 et le 31 mai 2024, VNF est autorisée à effectuer des essais de navigation pour valider la navigation des bateaux de longueur de moins de 86 m et de moins de 110 m en sens avalant par la passe n°3 du pont de Sully, suivant le protocole d'expérimentation exposé dans la note de VNF susvisée et sous réserve que la cote d'eau mesurée à la station Vigicrues du pont d'Austerlitz soit strictement inférieure à 1.60 m.

Lors des essais, la navigation est interdite pour tous les bateaux et les engins flottants dans les secteurs suivants, à l'exception des bateaux participant aux essais, ALPHA 01 P 11148 F, BARACKOUDA LI 10600 F, FREEDOM P 17388 F, BORNEO NY 3842 F, ANDROMEDA P 17538 F et NECTON LI 10679 F :

- bras principal du PK 167,900 (aval du pont d'Austerlitz) au PK 169,575 (pointe aval de l'Île Saint Louis) ;
- bras Marie du PK 168,580 (pointe amont de l'Île Saint-Louis) au PK 169,575 (pointe aval de l'Île Saint-Louis) dans le sens avalant ;
- bras de la Monnaie du PK 170,600 (pointe aval de l'île de la Cité) au PK 168,580 (pointe amont de de l'Île Saint Louis) dans le sens montant.

Pour ces essais, VNF respecte les prescriptions suivantes :

- les bateaux participant aux essais sont conformes à la réglementation et disposent à bord des documents réglementaires ;
- un briefing préalable des conducteurs participant aux essais est organisé ;
- le temps de chaque essai, le trafic sera interrompu sur le secteur. Seul le bateau participant à l'essai est autorisé à naviguer. Chaque essai fera l'objet d'un avis à batellerie émis par VNF au plus tard la veille de l'essai. Celui-ci précisera les horaires et la durée d'interruption de la navigation ;
- une veille radio VHF sur le canal 10 permanente est assurée par les conducteurs des bateaux servant aux essais ;

Par dérogation à l'article 8 du RPP, les bateaux participant aux essais ne respectent pas la vitesse minimale des bateaux avalant entre les ponts d'Austerlitz et d'Arcole. Par dérogation à la signalisation en place, les bateaux participant aux essais peuvent franchir la passe n° 3 du pont de Sully avalant.

Article 10 :

[Engin flottant - travaux de confortement et de réparation]

Dans le cadre des travaux de confortement et de réparation du pont de Sully PK 168,700, le convoi composé du pousseur MEDITERRANEE P 14602 F – 018030293 et de l'engin flottant nécessaire aux travaux est autorisé à stationner au port Saint-Bernard, du 27 mai 2024 au 31 mai 2024, sur les 100 mètres les plus en aval de la zone d'attente de l'alternat prévue aux articles 21 et 29.1 du RPP. Pendant cette période, ce linéaire de 100 mètres à l'aval de la zone d'attente de l'alternat est réservé au stationnement du pousseur et de l'engin flottant susmentionnés et ne doit pas être utilisé pour le stationnement d'attente de l'alternat.

Pour les besoins du chantier, le convoi est autorisé à franchir la passe n°2 du pont de Sully pour positionner les moyens de levage se trouvant sur l'engin flottant à différents endroits de l'intrados et à stationner cap à l'amont sous la passe n°2 du pont.

En stationnement au niveau de la passe n°2 du pont de Sully, le convoi ne doit pas engager le chenal de navigation et créer de gêne pour les bateaux et engins flottants franchissant la passe n°3. A cet égard, le pousseur devra être positionné sur l'aval de la passe n° 2 et brêlé à l'engin flottant, sans entamer le chenal de navigation pour la trajectographie des bateaux montants et avalants par la passe n°3.

Le conducteur du convoi doit s'assurer du bon fonctionnement des moyens de mouillage de la formation avant le stationnement au port Saint-Bernard. Le convoi doit pouvoir être porteur de la signalisation en stationnement et de nuit.

Les intervenants sur le chantier devront se conformer aux instructions, si nécessaire, du gestionnaire de la voie, et de la brigade fluviale.

Pendant les travaux, une signalisation fluviale temporaire est mise en place conformément à un plan de signalisé établi par la Ville de Paris et approuvé par le gestionnaire de la voie d'eau. Cette signalisation devra être installée dès la fin des créneaux de navigation par la passe n°2 du pont de Sully définis à

l'article 4, au plus tard une demi-heure après la fin du créneau de navigation ; et désinstallé au plus tôt une demi-heure avant la reprise de la navigation par la passe n°2 du pont de Sully et au plus tard 5 minutes avant la reprise de la navigation par la passe n°2 du pont de Sully.

Article 11 :

[Réduction de la hauteur libre sous la passe n°2 de 70cm]

Pendant la durée des travaux, la hauteur libre sous la passe n°2 est réduite de 70 cm par rapport à la hauteur libre habituelle. Elle est donc égale, par rapport à la retenue normale, à :

- 7,63 m à la corde de 8 m ;
- 7,46 m à la corde de 12 m.

La retenue normale correspond à une hauteur d'eau de 0,82 mètres à l'échelle de référence du pont d'Austerlitz, conformément à l'article 11.1 du règlement particulier de police Seine Yonne.

À tout moment, la garde de sécurité de 0,50 m par rapport à l'intrados des ponts dans Paris prévue à l'article 5.1 du règlement particulier de police Seine Yonne doit être respectée.

ARTICLE 12 :

[Avis à la batellerie]

Le gestionnaire de la voie d'eau avertit par voie d'avis à la batellerie les usagers de la voie d'eau des dispositions du présent arrêté.

ARTICLE 13 :

Le présent arrêté est notifié au préfet de police, à la Ville de Paris, à VNF et HAROPA PORT, et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, accessible sur son site Internet : www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france.

Il est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Paris dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité.

ARTICLE 14 :

Le préfet, directeur de cabinet du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, le préfet de police, le directeur territorial du bassin de la Seine (VNF) et la maire de Paris sont chargés de l'exécution du présent arrêté, chacun en qui les concerne.

Fait à Paris le 24 mai 2024

Le préfet de la Région d'Île-de-France,
préfet de Paris

Signé

Marc GUILLAUME