



Paris, le 2 février 2009

Compte-rendu de la réunion du 29 janvier 2009

pour examiner l'application du règlement particulier de police de la navigation sur la Seine, à la suite du naufrage de la vedette Alcyone dans le bras de la Monnaie le 13 septembre dernier.

À l'initiative de l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI) et du Collectif des plaisanciers de la Seine, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques a reçu des acteurs de la navigation sur la Seine afin d'évoquer les questions de sécurité le 29 janvier 2009.

Les personnes présentes étaient :

- M. Gérard d'Aboville, Président du CSNPSN
- M. Antoine Pichon, Secrétaire général du CSNPSN
- M. Jean-Marc Lutton, Secrétaire général adjoint du CSNPSN
- M. Xavier Fouquart, Service de Navigation de la Seine
- Cdt Michel Constant, Brigade fluviale
- Adj. Chef Didier Dubois, Brigade fluviale
- M. Jean-Raymond Le Moine, Comité des armateurs fluviaux
- M. Gilbert Valentin, ANPEI
- M. Michel David, ANPEI
- M. François-Xavier Lesaulnier, Collectif des plaisanciers de la Seine
- M. Christian Duguet, Association de défense de l'habitat fluvial

Excusé : M. Michel Dourlent, Chambre nationale de la batellerie artisanale

Après un tour de table, Gérard d'Aboville introduit la réunion en rappelant l'accident survenu le 13 septembre 2008 dans le bras de la Monnaie, qui avait provoqué deux décès et en présentant le contexte particulier de la navigation sur la Seine avec ses problèmes de vitesse, aussi bien minimum que maximum, de visibilité, en particulier de nuit, du fait de la profusion d'éclairages urbains et des éclairages puissants de certains bateaux à passagers, de gestion des intervalles entre les navires, de manoeuvres et de moyens de communication. Il insiste enfin sur son intérêt particulier pour la navigation sur la Seine et souhaite que la discussion permette de mettre au jour des conseils et recommandations à diffuser auprès des intéressés.

Antoine Pichon évoque le communiqué publié à la suite de l'accident par le secrétaire d'État aux transports, qui promet une évolution du cadre législatif.

M. Fouquart répond que le SNS a passé en revue la réglementation spécifique existante et a conclu qu'elle est complète et adaptée. Les modifications du cadre législatif annoncées concernent plutôt le cadre général du contrôle de la vitesse et de l'alcoolémie existant sur la voie publique afin de l'étendre au cadre fluvial. Le commandant Constant précise que

certaines mesures législatives concernant le domaine de la circulation routière sont inapplicables dans le cadre fluvial car celui-ci relève de la loi 72-02 du 23 décembre 72 qui ne prévoit de contrôle qu'à la suite d'un accident et non pas à titre préventif.

M. Fouquart indique que dans un vaste plan national d'installation de caméras de surveillance, 25 devraient être particulièrement affectées à la surveillance de la Seine. Le commandant Constant précise qu'il participe aux réflexions concernant l'implantation de ces caméras et que la brigade fluviale en aura l'exploitation dans le cadre de ses missions. Il précise aussi que l'exploitation de ces caméras et l'archivage des données se fera dans le cadre réglementaire prévu, en particulier par la CNIL et la Commission départementale de vidéo surveillance, présidée par un magistrat, pour ce qui concerne la protection de la vie privée.

M. Fouquart aborde ensuite la question de la mesure de la vitesse. L'installation de GPS sur les bateaux à passagers a été rendue obligatoire, par voie d'avis à la batellerie, à partir du mois de mars 2009, à titre expérimental.

M. Le Moine remarque qu'il avait demandé la mesure à VNF, mais qu'on lui avait proposé d'attendre la mise en place du SIF : système d'information fluvial. Une discussion s'engage sur les méthodes de mesures et d'appréciation de la vitesse : usage du compte tour, GPS, radar. Il en ressort que le caractère variable des conditions de navigation : sens de navigation, vitesse du courant, conditions hydrologiques, météo, rendant la mesure difficile. Le commandant Constant indique que le danger ne vient pas toujours de la vitesse pure, d'autant que les écarts de vitesse entre navires sont faibles. Il précise aussi que les GPS n'étant pas homologués par le service des poids et mesures, contrairement aux radars de la police, leur usage ne peut être qu'indicatif. Il indique par ailleurs que de simples mesures dissuasives, comme des informations et recommandations diffusées par VHF, peuvent être efficaces.

Antoine Pichon aborde la question de l'information des plaisanciers ainsi que de la disponibilité et de l'accessibilité des textes de référence. Il présente un "guide des bonnes pratiques" conçu par l'Union nationale des associations de navigateurs en collaboration avec le CSNPSN et largement diffusé auprès des marins plaisanciers. Ce livret reprend et présente les textes réglementaires et les principes d'usage en matière de navigation de plaisance de manière agréable et synthétique. M. Fouquart rappelle que le SNS avait édité et diffusé un document rappelant les principales règles de sécurité applicables dans Paris. M. Lesaulnier fait savoir qu'il avait contribué à le diffuser mais que le document est maintenant épuisé. M. Le Moine rappelle qu'il avait proposé qu'on réalise une présentation du bief de Paris sous forme de carte avec toutes les indications nécessaires à la navigation et à la sécurité.

Il ressort de la discussion qui s'engage sur ce point, que la conception et la diffusion de documents "grand public", d'un abord accessible et largement diffusés, particulièrement aux nouveaux venus et aux navigateurs étrangers est souhaitable, à la réserve près, soulevée par M. Fouquart et par le commandant Constant, qu'ils ne peuvent se substituer aux textes législatifs et réglementaires et n'exonèrent pas les usagers du fleuve de leur connaissance et de l'obligation de les appliquer.

M. Valentin remarque que la signalisation n'est pas partout optimum. Il manque en effet un panneau à la sortie du bras de la monnaie. M. Fouquart indique qu'une amélioration de la signalisation est en cours et des panneaux concernant les interdictions de trématage et de l'utilisation de la VHF doivent être installés.

M. Valentin aborde la question de l'arrêt des navires de plaisance dans Paris. Il s'agit pour lui d'une question de sécurité dans la mesure où un bateau se présentant à l'entrée du bief de Paris devrait pouvoir y faire une halte ou s'y ravitailler en carburant sans avoir l'obligation de réaliser la totalité de la traversée.

M. Fouquart indique que seule la navigation de transit est autorisée dans Paris, que le SNS fixe les zones d'attente en application du règlement particulier de police et que, pour le reste, les gestionnaires, Voies Navigables de France et le Port Autonome de Paris organisent l'utilisation de leurs quais. En l'occurrence, la halte de Grenelle a fermé et le port de l'Arsenal est une solution de l'autre côté de Paris. Il est noté qu'il n'y a pas d'obligation faite aux concessionnaires d'organiser de halte pour les bateaux de passage. Ce sujet mérite d'être abordé directement par l'ANPEI auprès du Port Autonome de Paris.

Antoine Pichon pose la question de la signalisation lumineuse réglementaire pour la navigation de nuit, de la puissance relative de l'éclairage de certains bateaux à passagers et de l'éclairage urbain (illumination des ponts et des monuments en bordure de Seine).

M. Fouquart fait savoir que la question de l'éclairage fait l'objet de réflexions mais présente des difficultés quand à la manière d'aborder le problème. Il n'existe pas de réglementation de la puissance lumineuse devant équiper les bateaux à passagers.

À propos de l'utilisation de la VHF, le constat est celui d'une utilisation non optimum du canal 10, dévolu à la diffusion de l'information mais dont l'usage présente quand même l'avantage d'une certaine souplesse, à la différence du cadre contraint et limité du canal 16 en plaisance maritime. L'enregistrement des échanges sur le canal 10, assimilés à des conversations privées, n'est pas réglementairement possible .

M. Duguet demande ce qu'il en est de l'interdiction de navigation en fonction de certaines tranches horaires. Il lui est répondu que la mesure n'est appliquée que pour les paquebots fluviaux.

Antoine Pichon clôt la réunion et propose de se revoir à l'issue de l'enquête en cours concernant l'accident du 13 septembre et de la traduction dans la loi des dispositions nouvelles concernant la sécurité de la navigation.

Jean-Marc LUTTON
Secrétaire Général Adjoint