



**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 le 20 mars 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** le rapport de la Ville de Paris/Direction de la Voirie et des Déplacements sur l'état du pont de Sully en date du 13 mars 2024 ;

**Vu** l'avis à la batellerie n°FR2024/08149 du 18 mars 2024 relatif à l'obstacle à la navigation (morceau cassé du pont de Sully) ;

**Vu** les consultations de la Ville de Paris, de la préfecture de police, de VNF (bassin de la Seine) et d'HAROPA PORT le 19 mars 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'il ressort du rapport de la Ville de Paris du 13 mars 2024 précité qu'il n'y a pas d'indices ni visuels, ni de mesures permettant de conclure à une évolution des dégradations de l'ouvrage ; que l'état actuel de l'ouvrage peut être considéré comme stable en considérant le faible gradient thermique journalier; que les résultats de la première modélisation structurelle de l'ouvrage confirment cette stabilité sous condition, la seconde modélisation ne permet pas de modifier ces conclusions ; que la surveillance visuelle et les mesures de l'ouvrage sont à poursuivre ;

**Considérant** que le rapport préconise par ailleurs de privilégier une navigation fluviale sous l'arche endommagée en début de matinée et suite à une inspection visuelle diurne ;

**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** que les 15 et 16 mars 2024, la Ville de Paris a procédé à la dépose d'un morceau d'arc cassé rendue nécessaire par la fissuration évolutive constatée depuis quelques jours afin d'éviter une chute incontrôlée ;

**Considérant** que le morceau d'entretoise de l'arche du pont déposé n'est pas couché au fond de la Seine, qu'il est situé dans la passe n°2 à une distance de 2 à 3 mètres de la pile située entre les passes n°2 et n°3 et à proximité de la limite du chenal de navigation, qu'il dépasse du fond d'une hauteur d'environ 1,10 mètres ; qu'un avis à batellerie a été pris par VNF le 16 mars 2024 appelant à une extrême vigilance lors des passages par la passe n°2 dans le sens avalant au niveau du pont de Sully pour cette raison

## ARRÊTE

### **ARTICLE 1 :**

Sous réserve de l'article 4, la navigation est interdite dans le bras principal de la Seine pour tous les bateaux 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).

Le gestionnaire de la voie d'eau avertit par voie d'avis à la batellerie les usagers de la voie d'eau des arrêts de navigation et des modifications des règles de route.

### **ARTICLE 2 :**

Le franchissement du pont de Sully PK 168,700 est uniquement autorisé aux bateaux dans le sens montant, et ce, par la passe n°3.

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

### **ARTICLE 3 :**

Par dérogation à l'article 9.2 du RPP et en deçà de la cote 2,5 m à la station Vigicrués du pont d'Austerlitz, les bateaux de marchandises 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 07 h 30 à 18 h, 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 4 :**

Sous réserve que l'inspection visuelle préalable du pont réalisée sous l'autorité de la Ville de Paris n'ait pas conclu à l'impossibilité de navigation, tout conducteur, informé d'une part de l'accident survenu le 31 janvier 2024 qui a fragilisé la passe n°2 du pont et d'autre part des conclusions du rapport de la Ville de Paris du 13 mars 2024 susvisé est autorisé à le faire dans le créneau de passage suivant d'ouverture de celle-ci (PK 168,700), selon les modalités décrites ci-après :

- Mercredi 20 mars de 8h35 à 11h50.

Lors du créneau de passage susvisé, le trafic s'écoule dans le sens avalant de 8h35 à 9h50, puis les modalités de navigation sont régies par les horaires de l'alternat dans le bras principal entre le pont de Sully et le pont au Change prévues à l'article 21 du RPP.

Les bateaux stationnés entre le pont 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 par VHF (canal 10) pour quitter leur stationnement.

Les bateaux ne pouvant pas emprunter le bras Marie pour des raisons de longueur ou de tirant d'eau seront prioritaires lors des réouvertures exceptionnelles du bras principal dans le sens avalant.

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 5 :**

La limite du chenal de navigation de la passe n°2 du côté de la pile située entre les passes n°2 et n°3 est déplacée d'un mètre vers le centre du chenal. La signalisation en place ne tient pas compte de cette modification.

#### **ARTICLE 6 :**

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](http://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 7 :**

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 **19 MARS 2024**

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

  
Marc GUILLAUME