



Capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen

34 Bld de Boisguilbert - BP 4075

76022 Rouen Cedex 3

e-mail administratif : cpr@rouen.port.fr

e-mail exploitation : harbourmaster@rouen.port.fr

site web : www.haropa-solutions.com

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN

Capitainerie du Port

REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE

pour la circulation et le stationnement dans les eaux du

Grand Port Maritime de Rouen

Annexé à l'arrêté inter-préfectoral

du 19 décembre 2014 (Préfet de la Manche-Mer du Nord)

et du 27 janvier 2015 (Préfet de la Région Haute-Normandie - Préfet de la Seine-Maritime)

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES	
Article 1.01 – Définitions	4
Article 1.02 – Application du règlement pour prévenir les abordages en mer.....	5
Article 1.03 – Accès dans l'estuaire de la Seine, en Seine-Maritime, au Port de Rouen et ses annexes.....	5
CHAPITRE II – SIGNALISATION, FEUX, MARQUES DE BATIMENTS	
Article 2.01 – Règles générales	5
Article 2.02 – Feux et marques des bâtiments et formations faisant route	6
Article 2.03 – Signalisation des bâtiments amarrés, mouillés ou échoués.....	7
Article 2.04 – Signalisation des navires à ne pas déranger de leur route.....	7
Article 2.05 – Signalisation des engins de dragage.....	8
Article 2.06 – Signalisation des bacs routiers.....	8
Article 2.07 – Signalisation des bacs remorqués.....	9
Article 2.08 – Feux des vedettes des passages d'eau.....	9
CHAPITRE III – SIGNAUX SONORES	
Article 3.01 – Appareils et signaux sonores.....	9
CHAPITRE IV – SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE	
Article 4.01 – Signalisation des quais, appontements isolés et établissements flottants.....	9
Article 4.02 – Signalisation des obstacles et chantiers de travaux.....	10
Article 4.03 – Signalisation spécifique.....	10
CHAPITRE V – REGLES DE CIRCULATION	
Article 5.01 – Précautions à prendre – vitesse	10
Article 5.02 – Entrée dans les coudes du fleuve.....	11
Article 5.03 – Dépassements	11
Article 5.04 – Navires à ne pas déranger de leur route	11
Article 5.05 – Précautions durant le changement de pilote	11
Article 5.06 – Prescriptions concernant les bateaux en formation	12
Article 5.07 – Règles spéciales aux bateaux, petits bâtiments et engins de plaisance.....	12
Article 5.08 – Circulation dans la zone des écluses de Tancarville	12
Article 5.09 – Circulation au droit de l'entrée de Honfleur	13
Article 5.10 – Règles diverses concernant les engins de plaisance	13
Article 5.11 – Pêche	13
CHAPITRE VI – REGLES DE STATIONNEMENT	
Article 6.01 – Amarrage des navires.....	13
Article 6.02 – Amarrage des bateaux.....	14
Article 6.03 – Stationnement des bateaux chargés d'hydrocarbures	15
Article 6.04 – Mouillage des bâtiments.....	15
CHAPITRE VII – PRESCRIPTIONS PARTICULIERES	
Article 7.01 – Veille sur les bâtiments faisant route dans le Port de Rouen	15
Article 7.02 – Règles spéciales à la sortie des bassins	15
Article 7.03 – Signaux de Petit-Couronne	15
Article 7.04 – Evitage des navires et bateaux	16
Article 7.05 – Emploi des remorqueurs.....	16
CHAPITRE VIII – DISPOSITIONS DIVERSES	
Article 8.01 – Ballastage et déballastage, rejets en Seine.....	16
Article 8.02 – Dérogations.....	16
CHAPITRE IX – SURETE PORTUAIRE	
Article 9.01 – Mesures de protection des plans d'eau	16
- Niveau de sûreté 1- Niveau de sûreté 2	16
- Niveau de sûreté 3.....	17
- Cas particuliers.....	17

Annexes

	Pages
Arrêté 147/2013 du 21 octobre 2013 réglementant le pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Seine.....	17
Règlement concernant les signaux à faire aux différents mâts de signaux pour l'accès au canal de Tancarville et au Port de Honfleur.....	22
Ancienne écluse	22
Nouvelle écluse	22
Chasse de dévasement à Tancarville	23
Port de Honfleur	23
Honfleur	
Largeurs et côtes des seuils des pertuis des bassins du Port de Honfleur	23
Accès à Honfleur des bateaux fluviaux.....	23
Avis à la navigation	
Récapitulatif des avis à la navigation cités	24

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.01. - Définitions

Dans le présent règlement :

- a) Le terme "bâtiment" désigne les bateaux de navigation intérieure y compris les menues embarcations et les bacs ainsi que les engins flottants et les navires de mer.
- b) Le terme "navire" désigne tout bâtiment normalement affecté à la navigation maritime.
- c) Le terme "bateau" désigne tout bâtiment fluvial isolé ou faisant partie d'une formation, tout convoi poussé et généralement tout engin flottant fluvial destiné ou affecté à la navigation ou au stationnement sur les fleuves, rivières et les lacs d'eau douce.
- d) Le terme "formation en couple" désigne un ensemble composé exclusivement de deux bateaux accouplés bord à bord ; si la longueur de ces bateaux est différente, aucune des extrémités du plus court ne doit dépasser celles du bateau le plus long.
- e) Le terme "formation en calonne" désigne un groupement de plusieurs bateaux accouplés sur deux largeurs, décalés les uns par rapport aux autres, chacun d'eux étant convenablement solidarisé sur une partie seulement de la longueur d'un autre bateau de façon à constituer un ensemble où chaque bateau de la formation utilise sa propre force motrice. Le bateau de tête est placé à bâbord.
- f) Le terme "formation en convoi" désigne des bateaux automoteurs ⁽¹⁾ placés l'un à la suite de l'autre, chacun d'eux utilisant sa propre force motrice et étant relié à son prédécesseur par une remorque.
- g) Le terme "formation en convoi remorqué" désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés ; ces derniers font partie du convoi.
- h) Le terme "convoi poussé" désigne un ensemble rigide de bâtiments placés en avant d'un bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi.
Les ensembles articulés dont les éléments peuvent faire entre eux des angles limités leur sont assimilés.
- i) Le terme "pousseur" désigne tout bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion destiné, par sa construction et ses aménagements, à déplacer des barges par poussage.
Est en outre considéré comme "pousseur" tout bâtiment des catégories remorqueur ou porteur automoteur, qui a reçu les aménagements nécessaires (infrastructures, dispositifs propres au poussage).
- j) Le terme "barge de poussage" désigne tout bâtiment construit ou spécialement aménagé pour être poussé.
- k) Le terme "bac" désigne tout bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et de son estuaire et qui est classé comme bac par l'autorité compétente.
- l) Le terme "engin de plaisance" désigne tout navire, bateau et engin, utilisé sans but lucratif, à une navigation sportive ou touristique.
- m) Le terme "engin flottant" désigne toute construction flottante portant des installations mécaniques et destinée à travailler sur les voies navigables, en mer ou dans les ports (dragage, élévateur, bigue, grue, etc...).
- n) Le terme "établissement flottant" désigne toute installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, dock, embarcadère, hangar pour engins de plaisance.
- o) Le terme "matériel flottant" désigne les radeaux ainsi que toute construction ou assemblage rendu apte à être déplacé sur l'eau autre qu'un bâtiment ou établissement flottant.
- p) Le terme "nuit" désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil.
- q) Le terme "jour" désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil.

(1) Ces dispositions sont étendues, à titre d'essai, aux convois poussés de moins de 80 m de longueur. (avis à la navigation 74-107 du 25 novembre 1974).

Article 1.02. - Application du règlement pour prévenir les abordages en mer

1. Sous réserve des dispositions particulières édictées dans le présent règlement, les définitions et règles contenues dans le règlement pour prévenir les abordages en mer sont applicables dans les limites du champ d'application du présent règlement.
2. Les matériels et établissements flottants sont soumis à des règles particulières édictées cas par cas par la Direction du Grand Port Maritime de Rouen après consultation de l'Administration des Affaires Maritimes et/ou du service instructeur de l'Administration Fluviale (DRIEA).

Article 1.03. - Accès dans l'estuaire de la Seine, en Seine maritime, au port de Rouen et ses annexes.

1. Tout bâtiment d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres est tenu d'aviser les Officiers de Port pour circuler ou stationner dans les limites du champ d'application du présent règlement.
Cette information peut être fournie par liaison téléphonique ou radio V.H.F.avec la station de Rouen-Port à l'amont et Rouen Port Control (RPC) à l'aval.

2. Tout bâtiment à destination du port de Rouen ou de ses annexes doit demander un poste aux Officiers de Port. Ces derniers peuvent interdire l'accès d'un bâtiment dans la circonscription du Port de Rouen.

En cas d'infraction, le bâtiment contrevenant pourra être reconduit hors des limites de la circonscription du Port de Rouen ou placé à un poste d'attente, sans préjudice d'un procès-verbal de contravention éventuel et du recours des tiers.

3. Tous les navires visés au paragraphe 1 doivent :
 - être pourvus de moyens de liaison VHF,
 - être équipés de moyens de détection « Radar » pour effectuer leur transit en rivière par conditions de visibilité réduite.

Toutefois les Officiers de port peuvent autoriser, à titre exceptionnel, la circulation des navires ne disposant pas d'un radar sous réserve de mesures de sécurité appropriées.

4. Les autorisations concernant le stationnement et la circulation des matériels, établissements et engins flottants doivent être demandées suffisamment à temps pour permettre, s'il y a lieu, la concertation entre les Administrations intéressées et la publication des mesures exceptionnelles.

CHAPITRE II - SIGNALISATION, FEUX, MARQUES DE BATIMENTS

Article 2.01. - Règles générales

1. En aval du Pont Guillaume-le-Conquérant, les bâtiments ne doivent montrer que les feux et marques prévus aux articles suivants du présent règlement.
2. Les feux ne doivent pas être éblouissants.
3. Les marques doivent être noires.
4. Les caractéristiques techniques des feux et marques des bateaux doivent se rapprocher des normes fixées par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

Article 2.02. - Feux et marques des bâtiments et formations faisant route

1. Les bâtiments faisant route isolément, les navires à propulsion mécanique remorquant, les navires, les dragues, les navires ou bateaux non maîtres de leur manœuvre ou à capacité de manœuvre restreinte doivent porter les feux et marques prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer.
2. Le bateau de tête d'une formation en convoi ou le bateau remorquant portent les feux prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer pour les navires remorquant. Les bateaux intermédiaires des formations en convoi et des convois remorqués doivent porter un feu blanc à l'avant visible de tous les points de l'horizon et placé à deux mètres au moins et trois mètres au plus au-dessus du plat-bord et un feu blanc à l'arrière qui ne doit pas être visible sur l'avant du travers.
3. Dans la formation à couple, les bateaux doivent porter :
 - 1.1. Sur le ou les bâtiments motorisés, le feu blanc de tête de mât visible sur un arc d'horizon limité.
 - 2.2. Sur le bâtiment non motorisé, un feu clair blanc visible de tous les points de l'horizon, placé à une hauteur suffisante et autant que possible deux mètres plus bas que le feu de tête de mât du bâtiment motorisé.
 - 3.3. Les feux de côtés prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer ; ces feux doivent être placés à l'extérieur de la formation, à un mètre au moins au-dessous du feu de mât le plus bas.
 - 4.4. Sur chaque bâtiment, le feu de poupe prescrit par le règlement pour prévenir les abordages en mer.
4. Dans la formation en calonne du présent règlement, le bateau de tête porte les deux feux blancs prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer pour les navires remorquant ainsi que le feu rouge placé à bâbord ; le feu vert placé à tribord est porté par le deuxième bateau placé à droite de l'axe du bateau de tête. Les autres unités doivent porter les feux prescrits au paragraphe 2.02.§2 du présent règlement pour les convois remorqués.
5. Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 92 m sur 9 m 50, sont considérés en ce qui concerne la signalisation, comme des bâtiments isolés à moteur de même longueur (voir avis à la navigation 74-108 du 24.11.1974 cité en annexe).

En conséquence, ils doivent porter les feux et marques prévus à l'article 2.02.§ 1, du présent règlement.

En outre, les convois poussés qui sont autorisés à titre d'essais à naviguer en convoi (voir avis à la navigation 74.107 du 25.11.1974 cité en annexe) sont tenus de porter les feux et marques prévus à l'article 2.02. § 2 du présent règlement.

Les convois poussés dont les dimensions maximales dépassent 92 m en longueur, 9 m 50 en largeur, doivent porter (voir avis à la navigation 74-108 du 24.11.1974 cité en annexe) :

a) A l'avant du convoi :

- 1.1. Trois feux puissants blancs de mêmes construction et caractéristiques que les feux de tête de mât.
Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale, dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Les deux feux inférieurs doivent être placés à 1 m 25 environ de distance l'un de l'autre, à 1 m 10 au-dessous du feu supérieur et à 1 m au moins au-dessus des feux de côté.
- 2.2. Des feux de côté de mêmes construction et caractéristiques que les feux prévus pour les navires naviguant isolément, constitués à tribord par un feu vert clair, à bâbord par un feu clair rouge à 1 m au plus des bords du convoi et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau.

b) Sur le pousseur

- 3.3. deux feux de tête de mât superposés, espacés de 2 m au moins ; le feu inférieur doit être à une hauteur de 4 m au moins au-dessus du plat bord.
- 4.4. Des feux de côté constitués à tribord par un feu clair vert, à bâbord par un feu clair rouge.
Si la hauteur et la largeur des barges arrière sont susceptibles de masquer les feux de côté vert et rouge du pousseur, ces feux sont installés aux angles extérieurs et à l'arrière de la dernière ou des dernières barges ; dans ce cas les feux de côté du pousseur sont éteints.

c) Comme feux de poupe

- 5.5. Sur le bateau pousseur, respectivement à droite et à gauche du feu de poupe prévu pour les navires naviguant isolément et en ligne horizontale avec ce feu : deux feux blancs de même construction et mêmes caractéristiques que celui-ci, chacun des feux extrêmes étant distant d'au moins 1 m 25 du feu central.

d) Dans le cas où le convoi est formé de plusieurs files de barges de front de longueur égale.

- les trois feux en triangle sont placés à l'avant sur l'axe de la barge de tête placée à bâbord du convoi. La barge placée à tribord porte à l'avant et sur l'axe un feu blanc brillant placé à 1 m 10 plus bas que les feux inférieurs du triangle.

e) Dans le cas où le convoi est formé de plusieurs files de barges de longueur inégale.

- c'est la barge de tête de la file la plus longue qui porte les trois feux en triangle. Les autres barges de tête portent alors le feu blanc brillant cité plus haut.

f) Lorsque des barges débordent le pousseur de plus de la moitié de leur largeur.

- elles doivent montrer à l'arrière un feu ordinaire blanc de même construction que les feux de poupe du pousseur.

Article 2.03. - Signalisation des bâtiments amarrés, mouillés ou échoués

1. Tout bâtiment amarré à un quai, un appontement, sur duc d'Albe, sur coffres, le long d'une rive, ou à couple d'un autre bâtiment, doit montrer, de nuit :
 - un feu blanc visible sur tout l'horizon,
 - si sa longueur est égale ou supérieure à 50 mètres, un deuxième feu identique, les deux feux étant alors placés l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.

Ces feux doivent être les feux prescrits pour les navires au mouillage par le règlement pour prévenir les abordages en mer. Les navires doivent montrer en outre leurs feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer les ponts.

Lorsque plusieurs bateaux stationnent à couple le long d'une rive ou d'un autre bâtiment, seul celui du large a l'obligation d'être éclairé.

2. Tout bâtiment au mouillage doit porter de jour la boule, et de nuit les feux prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

Il est de plus recommandé d'éclairer le pont et les superstructures.

Pour les bateaux, les hauteurs prévues par ce règlement peuvent être réduites, sans toutefois que le feu inférieur puisse être à moins de deux mètres au-dessus du plat-bord.

3. Tout bâtiment échoué doit montrer, de jour les trois boules et de nuit les deux feux rouges et les feux de mouillage prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

Article 2.04. - Signalisation des navires à ne pas déranger de leur route.

Les navires handicapés par leur tirant d'eau ou leur longueur,

- Peuvent porter de jour une marque cylindrique à l'endroit le plus visible de tous les points de l'horizon ;

- Doivent de nuit, à l'endroit le plus visible de tous les points de l'horizon, en plus des feux prescrits à l'article 2.02, montrer trois feux rouges superposés.

Article 2.05 - Signalisation des engins de dragage

1. Les dragues doivent montrer à l'endroit le plus visible :
 - de jour : trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône,
 - de nuit : trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et celui du milieu blanc.

En outre :

- lorsque les dragues ont de l'erre, elles doivent montrer la nuit les feux de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe,
- lorsqu'elles sont au mouillage, les feux ou marques prescrits pour les navires au mouillage.

De plus, lorsqu'il existe une obstruction, outre les feux et marques prescrits au paragraphe précédent, elles doivent montrer :

- deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposées pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction.
- deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer.

2. Les refouleurs ou élévateurs à déblais amarrés le long des berges doivent montrer :

lorsqu'ils stationnent sur la rive gauche :

- de jour : trois bicônes,
- de nuit : trois feux verts visibles sur tout l'horizon

lorsqu'ils stationnent sur la rive droite :

- de jour : trois boules,
- de nuit : trois feux rouges visibles sur tout l'horizon.

3. Outre les marques et feux prescrits, les bâtiments de servitude en cours d'opération (sondage, mouillage de corps morts, etc.) peuvent, pour attirer l'attention, porter de jour comme de nuit en tête de mât, à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à trois mètres, un feu clignotant de couleur orange visible de tous les points de l'horizon.

Article 2.06 - Signalisation des bacs routiers

1. Feux de côté

Les bacs portent les feux de côté verts et rouges prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

2. Feux spéciaux

Lorsque les bacs passent d'une rive à l'autre, ils portent, en outre, au moment où ils décollent de la cale, trois feux visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur est blanc, les feux inférieurs sont l'un rouge et l'autre vert.

Le feu rouge est placé au-dessus du feu vert lorsque le bac se dirige vers la rive droite balisée par des feux rouges.

Le feu vert est placé au-dessus du feu rouge lorsque le bac se dirige vers la rive gauche balisée par des feux verts.

Lorsque le bac traverse, aussitôt sorti de sa cale, il éteint son feu blanc de tête de mat ; lorsque le bac, ayant quitté sa cale, ne peut traverser directement, il conserve son feu blanc et éteint ses feux colorés de tête de mat. Il rallume ces derniers et éteint son feu blanc au moment de traverser.

3. Disposition spéciale au bac de Quillebeuf

Le bac de Quillebeuf porte, à l'extrémité du tablier avant, un feu clignotant violet qui est allumé dès que le bac commence à manœuvrer et fonctionne durant toute la traversée.

Article 2.07 - Signalisation des bacs remorqués

L'ensemble du bac remorqué et de son remorqueur doit porter les mêmes feux de signalisation que les bacs autonomes faisant l'objet de l'article 2.06.

Le remorqueur porte les feux de côté, le bac les feux supérieurs, blanc, rouge et vert.

La disposition et la manœuvre de ces feux sont celles définies à l'article 2.06.2.

Article 2.08 - Feux des vedettes des passages d'eau

Les vedettes desservant un passage d'eau portent seulement les feux prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

Toutefois, la hauteur au-dessus du plat-bord du feu blanc de mât peut être inférieure à 6 mètres sans descendre au-dessous de 3 mètres.

CHAPITRE III - SIGNAUX SONORES

Article 3.01. - Appareils et signaux sonores

Les caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore des bateaux doivent se rapprocher des normes fixées par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

L'usage des appareils sonores type sirène est interdit.

Les seuls signaux sonores utilisés sont les suivants :

1. Les signaux prescrits par le règlement pour prévenir les abordages en mer.
Il est rappelé que les signaux sonores prescrits par visibilité réduite doivent être faits par tous les bâtiments, y compris ceux équipés d'un radar.
2. Les signaux prescrits par le présent règlement concernant les dépassements, l'approche des bacs et la sortie des bassins.
3. Un coup de sifflet très bref utilisé exclusivement entre les navires et leurs remorqueurs au cours de leurs manœuvres pour le commencement des différentes phases convenues d'avance de ces manœuvres.
4. Un coup de sifflet prolongé émis par tout bâtiment qui doit mouiller, éviter, modifier brusquement sa vitesse, appareiller d'un quai ou d'un appontement, entrer dans un bassin ou en sortir, en dehors des signaux réglementaires indiquant sa manœuvre, pour attirer l'attention ou signaler sa présence.

CHAPITRE IV - SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 4.01 - Signalisation des quais, appontements isolés et établissements flottants.

1. Les quais, appontements isolés et établissements flottants formant une saillie au tracé général de la rivière doivent être signalés de nuit :
 - par deux feux superposés à l'amont et deux feux superposés à l'aval lorsque la longueur de l'ouvrage dépasse 50 mètres ;
 - par deux feux superposés placés soit à l'amont soit à l'aval lorsque la longueur de l'ouvrage est égale ou inférieure à 50 mètres.

Les feux sont rouges sur la rive droite, verts sur la rive gauche ; le feu inférieur doit se trouver à trois mètres au moins au-dessus du niveau du quai ou de l'appontement et le feu supérieur à un mètre au-dessus du feu inférieur.

La portée minimale de ces feux doit être de deux kilomètres.

2. Les pieux placés au large des cales des bacs sont signalés de nuit par deux feux superposés, de deux kilomètres de portée lumineuse, de couleur rouge si l'ouvrage est placé sur la rive droite et verte s'il est placé sur la rive gauche.

Article 4.02 - Signalisation des obstacles et chantiers de travaux.

1. Les épaves, chantiers de travaux et de sauvetage nécessitant de la part des navires et bateaux des précautions spéciales qui seront prescrites dans chaque cas par le Directeur du Port, doivent être signalés, soit sur place dans le cas des épaves, soit à une distance convenable à l'amont et à l'aval dans tout autre cas par une signalisation portée sur des flotteurs ou fixée à la rive. La mise en place de cette signalisation est subordonnée à l'autorisation du Directeur du Port.
2. Cette signalisation doit être à une hauteur de trois mètres au moins au-dessus de l'eau et constituée :
 - ☞ de jour : par un pavillon,
 - ☞ de nuit : par deux feux superposés, visibles à une distance de deux kilomètres.

Pavillons et feux sont rouges pour les obstacles et chantiers situés au voisinage de la rive droite, et verts pour les obstacles et chantiers situés au voisinage de la rive gauche.

Article 4.03. - Compte tenu de l'existence d'une signalisation spécifique à la partie de la Seine comprise entre le pont Jeanne d'Arc et la limite transversale de la mer, le Directeur du Grand Port Maritime de Rouen peut prescrire la mise en place des signalisations appropriées prévues par le Règlement général de police de la navigation intérieure.

CHAPITRE V - REGLES DE CIRCULATION

Article 5.01 - Précautions à prendre – vitesse

1. Sans préjudice des règles générales de sécurité relatives à la circulation et au stationnement des bâtiments et engins flottants, les dispositions suivantes sont applicables :
 - ☞ Il est formellement interdit aux navires et bateaux de rester bord à bord en luttant de vitesse.
 - ☞ Les bâtiments doivent, en temps utile, diminuer de vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité, de façon à éviter de créer des remous de nature à causer des dommages :
 - a) aux bacs,
 - b) aux chantiers de dragages, de travaux ou de sauvetage dûment signalés,
 - c) aux navires amarrés,
 - d) aux bateaux amarrés aux postes affectés au stationnement dans le port de Rouen ainsi qu'à Duclair, Heurteauville, Yainville, Le Trait, Saint-Wandrille, Port-Jérôme, Radicatel, Tancarville et aux quais en Seine au droit de Honfleur, .
 - e) aux postes de chargement de bateaux,
 - f) aux portes des écluses,
 - g) aux berges, par projection d'eau au-delà du bord supérieur du perré.

En outre, la vitesse par rapport à l'eau est limitée :

- dans les limites du port de Rouen à 14 km à l'heure,
- à 14 km/h devant les appontements de Port-Jérôme entre les PK 330,000 et 332,386,
- en rivière, à l'amont de Tancarville, à 28 km à l'heure.

2. Dans la zone intéressée par un passage d'eau, en sus des précautions énumérées au paragraphe 1, de jour et de nuit, les navires et bateaux doivent, 800 mètres avant d'arriver à la cale d'un bac, au point matérialisé par un amer surmonté d'un feu de couleur violette, signaler leur approche par un contact VHF ou en faisant entendre un coup de sifflet prolongé.
Lorsqu'un bâtiment a signalé son approche comme mentionné à l'alinéa précédent, le bac **non prioritaire**, doit impérativement laisser passer tout navire montant ou descendant la Seine dès qu'il est dans la zone des 800 mètres en amont et en aval du passage d'eau, sauf manœuvre convenue après contact radio VHF établi entre le bac et le navire considéré.
3. Lorsqu'un navire stationné à l'appontement 3 d'Exxon à Port-Jérôme masque la cale rive droite du bac de Quillebeuf, les bâtiments se dirigeant vers l'aval doivent éviter de serrer de trop près les ouvrages d'accostage des raffineries de Port-Jérôme ainsi que les navires qui y stationnent afin de permettre au bac, lorsqu'il quitte sa cale, de les apercevoir assez tôt pour lui permettre de manœuvrer en toute sécurité ; cette prescription s'applique également aux navires, bateaux isolés ou en formation appareillant des appontements de Port-Jérôme pour se diriger vers l'aval, qui doivent en outre signaler leur manœuvre en faisant entendre un son de sifflet prolongé ou se signaler par VHF.
4. Au droit de bâtiments, matériels flottants, obstacles isolés ou chantiers de travaux à protéger contre les remous et montrant la signalisation prévue à l'article 4.02. du présent règlement, les autres bâtiments qui doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 1, doivent, en outre, s'ils le peuvent, s'en écarter le plus possible.

Article 5.02. - Entrée dans les coudes du fleuve

Tout bâtiment doit, en approchant des coudes du chenal, naviguer avec une prudence et une vigilance particulières et être prêt à manœuvrer en cas de nécessité.

S'il le juge utile, il peut signaler sa présence par un coup de sifflet long ou par VHF.

Article 5.03. – Dépassements

1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manœuvre peut avoir lieu sans danger.
2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bâtiments ne soit pas gêné.
3. Tout bâtiment qui veut en dépasser un autre doit signaler son intention par VHF ou :
 - a) deux sons prolongés suivis de deux sons brefs s'il désire le dépasser → par bâbord,
 - b) deux sons prolongés, suivis d'un son bref, s'il désire le dépasser → par tribord.
4. Le bâtiment qui précède doit obligatoirement répondre par VHF ou :
 - a) un son prolongé, un son bref, un son prolongé, un son bref émis dans cet ordre si le dépassement est accepté,
 - b) une série de cinq sons brefs si le dépassement est refusé.
5. La manœuvre de dépassement d'un bâtiment par un autre bâtiment ne pourra commencer qu'après la réponse positive du bâtiment qui précède.

Article 5.04. - Navires à ne pas déranger de leur route

Les navires, bateaux ou bacs doivent manœuvrer afin d'éviter aux navires portant les signaux prescrits à l'article 2.04. du présent règlement d'avoir à modifier leur route.

Article 5.05. - Précautions durant le changement de pilote

Lorsqu'un changement de pilote est en cours, les bâtiments doivent manœuvrer avec précaution pour en faciliter l'exécution.

Article 5.06. - Prescriptions concernant les bateaux en formation

Les formations autorisées sont :

- Deux bateaux automoteurs à couple s'ils sont légers et s'ils sont de longueur inférieure à 120 m, hors bateaux pétroliers, chacun devant utiliser sa propre force motrice.
- Des bateaux automoteurs en calonne (formation sur deux largeurs, décalés les uns par rapport aux autres) s'ils sont légers, hors bateaux pétroliers, chacun devant utiliser sa propre force motrice et si la formation est d'une longueur totale inférieure à 150 m.
- Des bateaux automoteurs ou convois poussés en convoi (bateaux placés les uns à la suite des autres et reliés par une remorque) d'une longueur inférieure à 80 m, d'une largeur inférieure à 8 m et d'un enfoncement de 4 m. Chacun devant utiliser sa propre force motrice et si la formation est d'une longueur totale inférieure à 250 m.
- Des bâtiments en remorque d'une longueur inférieure à 80 m, et d'une largeur inférieure à 8 m si la formation est d'une longueur totale inférieure à 250 m.

Règles pour les licences de patron-pilote dans les formations :

- Pour les formations à couple, une seule licence de patron-pilote est exigée.
- Pour les formations en convoi, chaque patron doit être titulaire d'une licence valable pour son propre bateau sauf si le patron du bateau qui se trouve en tête du convoi est titulaire d'une licence B.

Article 5.07. - Règles spéciales aux bateaux, petits bâtiments et engins de plaisance

1. Les bâtiments autopropulsés, à l'aviron ou à voile, d'une longueur inférieure à 20 mètres et les engins de plaisance de toute nature doivent manœuvrer de manière à laisser le libre passage aux autres bâtiments et formations.
2. Quel que soit le sens du courant, les bateaux naviguant isolément ou en formation, les petits bâtiments et engins de plaisance, doivent ranger la rive gauche du fleuve lorsqu'ils se dirigent vers l'amont et la rive droite lorsqu'ils se dirigent vers l'aval, en se tenant le plus près possible de la berge.
3. La pratique de la hie à contre-bord est formellement interdite à l'exception de la sortie des écluses du canal de Tancarville dans le cas prescrit à l'article 5.08 du présent règlement.
4. A l'aval de La Bouille les bateaux doivent être munis en permanence de panneaux de cale, de prélaris ou de bâches, à l'exception des bateaux porte-conteneurs titulaires de la dérogation leur permettant d'évoluer dans les eaux maritimes à l'aval de la LTM (limite transversale de la mer). La mise en place de ces panneaux de cale, prélaris ou bâches est obligatoire pour les bateaux chargés.
5. la navigation sous voile des engins de plaisance est interdite en amont de la limite de la mer, et à l'intérieur du chenal balisé en aval de cette limite.

Article 5.08. - Circulation dans la zone des écluses de Tancarville

1. Lorsque les signaux autorisent l'entrée ou la sortie des écluses de Tancarville, les bâtiments naviguant en Seine doivent être prêts à manœuvrer.
2. Dans le cas où, pour rejoindre la rive gauche, un bâtiment sortant des écluses devrait couper sur l'avant la route d'un autre bâtiment avec risque de collision, le bâtiment sortant des écluses doit diminuer de vitesse et si nécessaire faire momentanément la hie à contre-bord en signalant sa manœuvre conformément au règlement pour prévenir les abordages en mer en laissant la priorité à celui qui navigue en Seine. Ces manœuvres sont soumises à l'autorisation de Rouen Port Control (RPC).
3. L'évitement des convois poussés dans la zone des écluses de Tancarville n'est autorisé qu'à condition que le plan d'eau de la rivière soit dégagé tant à l'amont qu'à l'aval des écluses, et après avoir reçu l'autorisation de Rouen Port Control (RPC).
4. La sortie en Seine des écluses de Tancarville est soumise à des procédures définies par l'avis à la navigation 2005/13 du 02 mars 2005 (cité en annexe).

Article 5.09. - Circulation au droit de l'entrée de Honfleur

1. Conformément à l'article 5.01, les navires et bateaux doivent modérer leur vitesse en temps voulu pour éviter des remous préjudiciables aux portes d'écluses du port de Honfleur et aux bâtiments stationnés dans l'avant-port.
2. Les bâtiments entrant à Honfleur ou en sortant doivent prendre toutes précautions utiles pour éviter de gêner les navires et bateaux circulant dans le chenal de la Seine, et doivent avoir reçu l'autorisation de Rouen Port Control (RPC).

Les bâtiments sortants doivent :

- ☞ avant de franchir l'extrémité des jetées, manifester leur présence par un coup de sifflet long,
 - ☞ une fois engagés dans le chenal, gagner le Nord de celui-ci au plus vite, s'ils sont à destination de l'aval,
 - ☞ s'ils sont à destination de l'amont et s'ils se trouvent par leur manœuvre amenés à traverser le chenal, ils doivent attendre que la voie soit libre avant de regagner leur droite, et après avoir reçu l'autorisation de Rouen Port Control (RPC).
3. Les bateaux de pêche, de plaisance et autres petites embarcations entrant à Honfleur ou en sortant doivent laisser la priorité aux autres bâtiments naviguant dans le chenal de la Seine et dans le chenal d'accès au port de Honfleur.
 4. les bateaux fluviaux à passagers se rendant à Honfleur au départ de Rouen ou de ses annexes et inversement, à condition d'avoir obtenu une décision dérogatoire temporaire nominative de la Direction Interrégionale de La Mer Manche Est/Mer du Nord, sont autorisés à naviguer à l'aval de la limite de la mer dans les conditions suivantes :
 - navigation par temps clair,
 - vent force 4 beaufort au plus, et creux inférieurs à 1 m (un).

Article 5.10. - Règles diverses concernant les engins de plaisance

Outre les prescriptions générales de l'article 1.03., la circulation en amont de la limite de la mer est interdite aux engins de plaisance de toute nature depuis une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant son lever, la pratique de la navigation à la voile en amont de la limite de la mer est interdite.

En aval de la limite de la mer, les engins de plaisance doivent, de jour comme de nuit, éviter d'emprunter le chenal balisé. Lorsque ces unités sont amenées à le traverser, elles doivent veiller à ne pas gêner les bâtiments naviguant dans le chenal.

Les régates et manifestations nautiques, l'implantation des clubs nautiques et d'écoles de voile ou de motonautisme, le mouillage de coffres d'amarrage, sont soumis à l'autorisation préalable du Directeur du Grand Port Maritime de Rouen.

Le ski nautique est interdit sur toute la largeur du fleuve en amont de la limite de la mer, et à l'intérieur du chenal balisé en aval de cette limite.

La pratique de la planche à voile et du scooter marin est interdite dans les mêmes limites que celles du ski nautique (voir avis à la navigation n° 79/65 du 01.10.1979 et n° 90/26 du 08.06.1990 cités en annexe).

Article 5.11. – Pêche

En aval de la limite de la mer, la pêche et le mouillage de bâtiments de pêche sont interdits dans le chenal balisé ainsi que dans une zone de 200 mètres de part et d'autre des limites de ce chenal.

En amont de la limite de la mer, l'utilisation de filets est interdite.

CHAPITRE VI - REGLES DE STATIONNEMENT

Article 6.01. - Amarrage des navires

1. L'amarrage des navires a lieu indifféremment cap amont ou aval, sauf indications particulières des Officiers de Port.

2. Les navires doivent s'amarrer avec un nombre suffisant d'amarres longères, traversières et de rappel en garde-montante, compte tenu de leur tonnage.
Les amarres doivent, si possible, être frappées chacune à un point fixe différent.
3. L'amarrage doit être homogène, c'est-à-dire que les amarres ayant une même fonction doivent avoir les mêmes propriétés mécaniques.
4. Les amarres doivent être en bon état.
5. La surveillance de l'amarrage doit être continue et le mou des amarres doit être embraqué chaque fois que cela est nécessaire et spécialement avant l'arrivée du flot en marée de vive-eau.
6. Compte tenu du tonnage des navires, de la situation de l'ouvrage et de la hauteur d'eau de la marée au Havre, les capitaines doivent prendre toutes dispositions utiles de sécurité au moment de l'arrivée du flot.
7. Les navires qui, pour faciliter leur manœuvre d'accostage, ont mouillé une ancre doivent, sauf instructions des Officiers de Port, relever cette ancre s'ils sont amarrés dans les bassins.
8. Les navires doivent être munis à l'extérieur et du côté des quais, de défenses efficaces, ces défenses devant avoir un diamètre suffisant pour empêcher les navires de porter directement sur les quais, compte tenu du fruit de ceux-ci, de la gîte possible des navires et de la présence de quilles latérales.

Dans le cas de quais ou appontements présentant des organes d'accostage discontinus, les défenses doivent être soigneusement maintenues en regard de ces organes d'accostage, malgré les déplacements du navire, notamment à l'arrivée du flot.
9. Outre les dispositions particulières prescrites par le règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port maritime de Rouen, ses annexes et la Seine-Maritime, l'amarrage en couple des navires peut être autorisé par les Officiers de Port qui formulent les prescriptions à observer.
10. Il est interdit aux navires, sauf cas de force majeure, d'accoster aux postes réservés aux bateaux, de frapper des amarres sur les pieux d'appontements et sur les ducs d'Albe, à moins que des aménagements spéciaux aient été prévus.

Au cas où les circonstances nécessiteraient de déroger à ces prescriptions, il devra en être fait immédiatement déclaration aux Officiers de Port.

Article 6.02. - Amarrage des bateaux

1. Le stationnement des bateaux dans le port maritime, pour quelque motif que ce soit est subordonné à l'autorisation des Officiers de Port qui désignent le poste et spécifient éventuellement les conditions auxquelles est assujéti le stationnement.
2. Dans tous les cas les bateaux en stationnement doivent être gardés et surveillés dans les conditions prescrites au règlement général de police de la navigation intérieure.
3. Sans préjudice des dispositions spécifiques au bassin de Rouen-Quevilly prescrites par le règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port de Rouen, ses annexes et la Seine-Maritime, les bateaux peuvent se placer :
 - a) Dans le Port de Rouen, à l'amont du bassin de Rouen-Quevilly, sur quatre rangs au plus lorsqu'ils sont à quai, sur trois rangs au plus lorsqu'ils sont accostés à un navire amarré au quai, et sur un rang au plus lorsqu'ils sont accostés à deux navires à couple.
 - b) Dans le Port de Rouen en aval du bassin de Rouen-Quevilly, les chiffres ci-dessus sont réduits d'une unité.
Toutefois, les bateaux amarrés en couple de navires, accostés au quai de l'Ouest dans le bassin Saint-Gervais ou au quai de Rouen-Quevilly, ne peuvent se tenir que sur un rang.
 - c) En aval du port maritime, les chiffres visés au paragraphe **a)** sont réduits de deux unités.
 - d) Tant dans le port maritime qu'à l'aval, la largeur totale d'encombrement de la rivière ne peut excéder 40 mètres, cette largeur étant ramenée à 30 mètres au quai de Radicatel.
4. Il est interdit aux bateaux, sauf cas de force majeure, de frapper des amarres sur les palées d'accostage, pieux d'appontements et ducs d'Albe, à moins que des aménagements spéciaux aient été prévus.

5. Les bateaux amarrés aux quais, appontements et postes sur ducs d'Albe doivent être amarrés de façon suffisamment solide, compte tenu des conditions météorologiques, du coefficient de marée et du lieu de stationnement.
6. Compte tenu de l'importance du bateau ou du convoi poussé, de son enfoncement, de la situation du poste et de la hauteur d'eau de la marée au Havre, les conducteurs doivent prendre toutes dispositions utiles de sécurité au moment de l'arrivée du flot.
7. Les bateaux amarrés en couple des navires doivent s'en écarter pour l'arrivée du flot par les marées de plus de 77 dm au Havre à l'aval du bassin de Rouen-Quevilly.
8. Dans le port de Rouen, les bateaux doivent, aussitôt leurs opérations terminées, regagner les postes de stationnement du port fluvial.

Article 6.03. - Stationnement des bateaux transportant des matières dangereuses en vrac

Ces bâtiments doivent utiliser le poste spécialisé qui leur est attribué par la Capitainerie, conformément au Règlement Local pour le transport des matières dangereuses.

Article 6.04. - Mouillage des bâtiments

Tout bâtiment qui a été contraint de mouiller doit signaler sa présence et dans toute la mesure du possible prendre les dispositions appropriées pour laisser la libre circulation aux autres bâtiments.

Les bateaux, les bâtiments de plaisance de toute nature et généralement tout bâtiment de longueur inférieure à 20 mètres, doivent mouiller le plus près possible des rives, en dehors du chenal.

CHAPITRE VII - PRESCRIPTIONS PARTICULIERES

Article 7.01. - Veille sur les bâtiments faisant route dans le Port de Rouen

Dans les limites du port de Rouen, une veille doit être assurée en tout temps à l'avant de tout bâtiment ou formation dont la longueur hors tout est supérieure à 100 mètres. L'homme de veille doit être paré à mouiller.

Article 7.02 - Règles spéciales à la sortie des bassins

Tout bâtiment, convoi ou formation sortant d'un bassin doit, 200 mètres avant d'arriver à la hauteur des musoirs, faire entendre un son de sifflet prolongé.

Ce signal peut être répété, mais il ne doit en être fait aucun autre avant de déboucher en Seine, à l'exception, s'il y a lieu, des signaux de croisement dans la passe d'entrée elle-même.

Le bâtiment, convoi ou formation doit, pour manœuvrer, s'assurer d'une visibilité suffisante ; il ne doit en aucun cas commencer la traversée du fleuve ou l'évitage avant de s'assurer que le chenal est libre.

Article 7.03 - Signaux de Petit-Couronne

Le mât de signaux situé à l'entrée du Bassin Jupiter est définitivement supprimé (PK 252.800 rive gauche). Toute manœuvre d'entrée ou de sortie du bassin doit être clairement annoncée sur VHF canal 73.

De plus, les bateaux et convois poussés approchant de la zone doivent veiller sur le canal 73 les annonces de mouvement, d'entrée et de sortie du bassin. (voir avis à la navigation 95/54 du 08 septembre 1995 cité en annexe).

Article 7.04. - Evitage des navires et bateaux

L'évitage des navires et bateaux est interdit au droit des chantiers de dragage, de travaux ou de sauvetage, quel que soit le sens du courant.

Article 7.05 - Emploi des remorqueurs

Lorsque les conditions d'exploitation ou de sécurité l'imposent, les Officiers de port peuvent prescrire l'emploi des remorqueurs pour assister les navires en opérations notamment pendant les manœuvres d'accostage, d'appareillage ou d'évitage.

CHAPITRE VIII - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 8.01. - Ballastage et déballastage, rejets en Seine

1. Il est interdit d'évacuer en Seine les eaux usées de lestage, de lavage ou de rinçage de citernes ou cales ayant contenu en dernier lieu des matières dangereuses, hydrocarbures, toxiques, infectes ou non biodégradables.

En cas de déversement accidentel ou de menace de déversement, les capitaines, usagers ou riverains doivent aviser sans délai les Officiers de port en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement.

2. Durant les opérations de manutention, le personnel responsable à bord des navires et bateaux est tenu de se conformer à toutes les prescriptions et dispositions de police en vigueur et d'éviter toute manœuvre susceptible d'entraîner le déversement de matières en Seine.

A cet effet, durant les opérations une permanence continue est exercée sur le pont par un membre de l'équipage responsable.

3. Durant les opérations de déchargement des bateaux, il est interdit de les apiquer, par ballastage des cofferdams, à moins de 17 cm de franc-bord, en quelque point que ce soit du bateau.
4. il est interdit de rejeter les amarres hors d'usage dans la Seine.

Article 8.02. – Dérogations

Les Officiers de port peuvent, en cas d'urgence ou lorsque des circonstances spéciales l'exigent, apporter temporairement au présent règlement des dérogations dont ils doivent rendre compte sans délai au Directeur du Port de Rouen.

CHAPITRE IX - SURETE

Article 9.01 – mesures de protection des plans d'eau

En application de l'article R 5332-51 du code des transports et du plan de sûreté portuaire du Grand port Maritime de Rouen, les mesures de protection des plans d'eau sont les suivantes :

1. **NIVEAU DE SURETE 1**

Il est interdit de s'approcher à moins de **200 mètres** de tout navire au mouillage sur rade, sécurité nautique permettant.

Il est interdit de s'approcher à moins de 30 mètres de tout navire en Seine.

2. **NIVEAU DE SURETE 2**

Mesures identiques au niveau 1, de plus la navigation de plaisance sera interdite sauf autorisation délivrée par la Capitainerie sur demande motivée.

3. NIVEAU DE SURETE 3

Mesures identiques au niveau 1, de plus la navigation de plaisance sera interdite.

4. CAS PARTICULIERS

En cas de manifestation publique organisée sur le port, des mesures dérogatoires aux présentes dispositions seront prises par arrêté préfectoral après concertation avec les membres du Comité Local de Sûreté Portuaire. (Rassemblement de l'Armada par exemple).

A N N E X E S**ARRETE 147/2013 du 21 octobre 2013****Pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux
qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Seine.**

Le Préfet de la Région Haute-Normandie

et

Le Préfet de la Région Basse-Normandie

VU le Code des Transports ;

VU le décret du 14 décembre 1929 modifié portant règlement général du pilotage ;

VU le décret n° 54-668 du 11 juin 1954 déterminant, en exécution du décret-loi du 17 janvier 1938, les conditions d'application de la réglementation de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer ;

VU le décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par des bâtiments de mer ;

VU le décret n° 69-515 du 19 mai 1969 modifié par le décret n° 455-2000 du 25 mai 2 000 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes et notamment son article 15 ;

VU le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 modifié relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret n° 2009- 1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer ;

- VU** l'arrêté du 5 décembre 2002 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (dit "arrêté ADNR") ;
- VU** l'arrêté du 28 mai 2005 relatif aux certificats restreints de radiotéléphoniste du service mobile maritime et du service mobile fluvial et aux droits d'examen concernant ces certificats ;
- VU** l'arrêté du 30 août 2007 relatif à la navigation en mer de bateaux fluviaux "porte-conteneurs" pour la desserte de Port 2000 par l'estuaire de la Seine ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 13/238 du 26 septembre 2013 du Préfet de la Région Haute-Normandie donnant délégation de signature en matière d'activités à M. Jean-Marie COUPU, Directeur Interrégional de la Mer Manche Est – Mer du Nord ;
- VU** la décision n° 607/2013 du 1^{er} octobre 2013 du Directeur Interrégional de la Mer Manche Est – Mer du Nord portant subdélégation de signature en matières d'activités ;
- VU** l'avis des membres de la commission locale chargée de l'examen à l'obtention de la licence patron-pilote zone Seine, réunie le 09 octobre 2013 ;

ARRETE :

Article 1er :- Dans les limites de la station de pilotage de la Seine, le pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux est obligatoire, sauf dans les cas prévus aux articles 2 et 3 ci-après.

Article 2 :- Sont affranchis de l'obligation de pilotage :

- Les bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux ne franchissant pas la limite aval du port maritime de Rouen, c'est-à-dire la perpendiculaire à l'axe du fleuve passant par l'extrémité aval du mur du quai de La Bouille, au PK 260.100, à l'exception des bateaux transportant des passagers ;
- les bateaux dont la longueur est inférieure ou égale à 30 mètres, la largeur est inférieure ou égale à 8 mètres et l'enfoncement maximum autorisé est inférieur ou égal à 3 mètres, à l'exception des bateaux faisant du remorquage ou des transports de passagers;
- les bacs départementaux fluviaux affectés au service public de transport de personnes lors des services inter-rives.

Article 3 : Sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote les bateaux ci-dessous définis lorsque la conduite est assurée personnellement par des conducteurs munis de la licence de patron-pilote prévue aux articles 5 et 6 du présent arrêté ou assistés de personnes possédant une telle licence :

1/les automoteurs isolés, formations à couple et convois poussés,

2/les bateaux à passagers dont la longueur est inférieure ou égale à 40 mètres, la largeur est inférieure ou égale à 8 mètres et l'enfoncement maximum autorisé est inférieur ou égal à 3 mètres.

3/Les bateaux à passagers dont la longueur est inférieure à 45 mètres, la largeur est inférieure ou égale à 8 mètres et l'enfoncement maximum autorisé est inférieur ou égal à 3 m

Dans le cas du transport de matières dangereuses, cet affranchissement ne dispense pas de la présence à bord d'un "expert" titulaire d'une attestation de formation pour le transport de matières dangereuses telle que définie par l'arrêté du 5 décembre 2002 susvisé (partie 8 du règlement dit ADNR pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin).

Article 4 - La licence de patron-pilote est délivrée par le préfet de la Seine-Maritime, dans les conditions fixées par le décret du 5 novembre 2009 susvisé.

La demande de licence est établie sur papier libre et adressée au préfet de la Seine-Maritime avec les pièces prévues par l'article 7 du décret du 5 novembre 2009 susvisé.

Article 5 – Ne peuvent se présenter à l'examen pour la délivrance d'une licence de patron-pilote les candidats qui ont été refusés par la commission depuis moins de six mois ou qui ont été reconnus responsables d'un accident survenu depuis moins de six mois.

Article 6 - Les licences de patron-pilote peuvent être sollicitées pour les zones suivantes :

- Zone 0 : entre le Pont Jeanne d'Arc et l'extrémité aval du mur du quai de la Bouille, au PK 260.100 ;
- Zone 00 : entre le Pont Jeanne d'Arc et l'amont des piles du pont Gustave Flaubert ;
- zone 1 : entre le pont Jeanne d'Arc à Rouen et la limite aval du confluent de la Risle ;
- zone 2 : entre le pont Jeanne d'Arc à Rouen et la limite aval du chenal d'accès au port de Honfleur ;
- zone 3 : entre le pont Jeanne d'Arc à Rouen et l'estuaire de la Seine jusqu'au parallèle 49°27,5'N au Nord, au méridien de Greenwich (longitude 000°) à l'Ouest et au parallèle 49°25' N au Sud.

Article 7-

I. Les licences de patron-pilote peuvent être sollicitées pour les types de bateaux, d'engins flottants et de convois suivants :

- Licence O (pour la zone 0 exclusivement): bateaux transportant des passagers, dont les dimensions maximales répondent à l'article 3 point 2,
- Licence OO (pour la zone 00 exclusivement) : bateaux transportant des passagers, dont les dimensions maximales répondent à l'article 3 point 3,
- Licence A : automoteurs isolés, convois poussés, formations à couple et autres engins flottants d'une longueur inférieure ou égale à 135 mètres ;
- Licence B : automoteurs isolés, convois poussés et formations en convoi d'une longueur comprise entre 135 et 185 mètres ;
- Licence C : bateaux bénéficiant d'une dérogation, en application de l'arrêté ministériel du 30 août 2007 susvisé, d'une longueur maximale de 135 mètres et dont les dimensions permettent la navigation à l'amont du pont Jeanne d'Arc à Rouen.

L'attribution de la licence B donne automatiquement droit à l'attribution de la licence A.

II. Lorsque deux automoteurs naviguent à couple, une seule licence de patron-pilote est exigée ; cette licence doit être valable pour l'unité la plus importante de la formation ;
Lorsque des automoteurs naviguent en convoi, le conducteur de chacun des automoteurs doit être titulaire d'une licence de patron-pilote valable pour son bateau. Sont toutefois affranchies de cette obligation les formations dont la conduite est assurée par un patron-pilote muni de la licence B.

Article 8 - La commission locale chargée d'examiner les candidats à une licence de patron-pilote comprend, sous la présidence du préfet de la Seine-Maritime ou de son représentant :

a) Des membres de droit :

1. Le chef du service navigation de la Seine ou son représentant ;
2. Le directeur départemental des territoires et de la mer ou son représentant ;
3. Le directeur du grand port maritime de Rouen ou son représentant.

b) Des membres nommés par le préfet de la Seine-Maritime :

1. Deux pilotes de Seine (un de la section amont et un de la section aval) en service choisis en raison de leur compétence technique, sur proposition du Syndicat des pilotes de la Seine, et avis du directeur départemental des territoires et de la mer. Toutefois, pour l'examen à l'obtention des licences O et OO, seule la présence d'un pilote amont est requise.

2. Au moins un conducteur possédant une licence de patron-pilote d'un niveau au moins égal à celle sollicitée par les candidats, sur proposition des principales organisations syndicales, patronales et ouvrières, et avis du chef du service de la navigation de la Seine.

Article 9 - La licence de patron-pilote ne peut être délivrée qu'aux titulaires des certificats de capacité prévus par le décret du 23 juillet 1991 susvisé, exigibles pour les bateaux, convois ou convois poussés entrant dans la catégorie pour laquelle la licence est demandée. Le certificat de capacité de groupe A est exigé pour la licence C.

Le candidat à une licence de patron-pilote doit avoir effectué dans les limites de la zone et pour les bateaux pour laquelle la licence est demandée, en qualité de conducteur ou de second présent à la passerelle, les voyages ci-après :

- licence O : un voyage aller et retour dans le mois qui précède la demande ;
- licence OO : un voyage aller et retour dans le mois qui précède la demande ;
- licence A : douze voyages aller ou retour dans l'année qui précède la demande ;
- licence B : vingt voyages aller ou retour dans l'année qui précède la demande ;
- licence C pour la zone 3 : vingt voyages aller ou retour dans l'année qui précède la demande, dont dix au moins (dont quatre de nuit) assistés obligatoirement d'un pilote maritime en activité de la station de pilotage de la Seine pour la zone comprise entre la limite aval du chenal d'accès au port de Honfleur et l'estuaire de la Seine.

Article 10 – la limite d'âge prévue à l'article 6 du décret n° 2009-1360 du 5 novembre 2009 pour l'obtention de la licence A est abaissée à 18 ans. La longueur de l'automoteur isolé, convoi poussé, formation à couple et autre engin sera inférieure soit à 135 mètres, soit aux dimensions portées au certificat de capacité de bateau de commerce ou document équivalent le cas échéant.

Article 11 - Le programme de l'examen est adapté en fonction de la zone et des types de bateaux, d'engins flottants et formation de convois pour lesquels la licence est demandée.

Les connaissances générales doivent porter sur :

- Le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;
- Les arrêtés du préfet maritime portant réglementation de la circulation des navires en baie de Seine aux approches des rades du Havre-Antifer, Le Havre, Rouen et Caen-Ouistreham ;
- Le règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche ;
- Les règlements particuliers de police des ports de Rouen et de Honfleur ;
- Le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports de Rouen et de Honfleur.

Les candidats doivent en outre connaître précisément les éléments suivants :

- Le régime des marées en Seine (calcul de l'heure d'arrivée du flot en un point quelconque de la Seine ; durée du flot ; calculs de l'heure du début du jusant et de la durée du jusant ; vitesses des courants de flot et de jusant ; effets des crues, du mascaret, etc.) ;
- La pratique de la rivière (chenal de nuit, feux de rives, bouées et appontements ; marégraphe ; échelle de marées ; détecteurs de brume ; bacs ; poste de refoulement ; appontements, cales et quais divers ; coffres d'amarrage ; postes de stationnement pour bateaux fluviaux ; distance kilométrique des points principaux ; orientation vraie de la Seine entre ces points ; principaux bancs en Seine ; chenal des navires de fort tirant d'eau ; distances approximatives des berges où doit se tenir un bateau qui fait route, et qui est obligé de mouiller ; précautions dans les courbes ; mesures à prendre en cas de brume, en cas de croisement, en cas de dépassement, au mouillage ; manœuvre d'accostage ; manœuvre d'entrée et de sortie du sas de Tancarville ; manœuvre d'évitement à Port-Jérôme ; manœuvre d'entrée et de sortie des différentes darses du port de Rouen et du port de Honfleur ; manœuvre de mouillage en rivière avec courant quelconque et contrôle de la tenue au mouillage), connaissances des horaires de transit des navires par rapport à la marée ; navigation au radar ;
- La lecture des cartes marines de la zone considérée ;
- Les notions sommaires sur le compas et pour les bateaux sur lesquels les équipements radar et VHF sont exigés, la connaissance sur l'utilisation de ces matériels et sur les canaux d'appel et de dégagement ;

L'examen pour les candidats à l'obtention de la licence C portera également sur :

- le régime des marées dans l'embouchure de la Seine et dans les chenaux. Les principales roses de courants ;

- la description du chenal : orientation, balisage, courants, sondes, alignements de garde. Guidage radar par visibilité réduite ;
- les hauts fonds : emplacements, balisage, sondes, épaves ;
- les communications : organisation du trafic, VTS Rouen-Port et, pour les candidats à une licence zone 3, du Havre, canaux VHF et dégagements, canaux de sécurité, autorités et sémaphores compétents ;

Article 12 - La licence de patron pilote est accordée pour une période de trois ans.

Tout titulaire d'une licence de patron-pilote est tenu de faire parvenir au préfet de la Seine-Maritime, ou son représentant, lorsqu'il demande le renouvellement de sa licence, un relevé des voyages qu'il a effectués au cours des 3 années précédant sa demande de renouvellement en précisant les trajets pratiqués et les caractéristiques des bateaux, convois et autres engins fluviaux qu'il a pilotés, ainsi qu'un certificat délivré depuis moins de trois mois par un médecin des gens de mer ou un médecin agréé par le service de santé des gens de mer attestant que l'intéressé remplit les conditions physiques mentionnées à l'article 9-1 du 2009-1360 susvisé.

Outre les conditions définies à l'article 9 du décret 2009-1360, pour obtenir le renouvellement de sa licence, le patron-pilote doit avoir effectué dans les 36 mois précédant la demande :

- licence O : 3 voyages aller ou retour minimum, dont 1 au moins dans les 12 mois précédant la demande ;
- licence OO: 3 voyages aller ou retour minimum, dont 1 au moins dans les 12 mois précédant la demande ;
- licence A : 6 voyages aller ou retour minimum, dont 2 au moins dans les 12 mois précédant la demande ;
- licence B : 12 voyages aller ou retour minimum, dont 4 au moins dans les 12 mois précédant la demande ;
- licence C : 30 voyages aller ou retour minimum, dont 10 au moins dans les 12 mois précédant la demande.

Article 13 - A tout moment, le préfet de la Seine-Maritime, après avis de la commission locale, l'intéressé ayant été préalablement admis à présenter ses observations, peut retirer le bénéfice de la licence de patron-pilote à un patron qui ne présenterait plus les garanties nécessaires à la bonne exécution et la sécurité du trafic maritime environnant.

Article 14 - En cas d'accident de navigation survenu à l'aval du pont Jeanne d'Arc, à un bateau, un convoi ou à un autre engin flottant fluvial, le patron du bateau, s'il est titulaire d'une licence de patron-pilote ou le titulaire de la licence qui lui prête assistance, doit, sous peine de suspension de sa licence, remettre dans les vingt-quatre heures son rapport à la préfecture de la Seine-Maritime, à la direction départementale des territoires et de la mer de la Seine Maritime et à la direction du port de Rouen.

Article 15 - Aussi longtemps qu'il ne lui est pas possible de désigner un conducteur muni d'une licence C, d'une licence O ou d'une licence OO, le préfet de la Seine-Maritime peut constituer la commission locale sans les représentants des principales organisations professionnelles, patronales ou ouvrières.

Article 16 - Les contraventions aux dispositions du présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux dressés par les agents assermentés des divers services intéressés et poursuivies conformément à la loi.

Article 17 - l'arrêté 98/2013 du 30 juillet 2013 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de la Seine est abrogé ;

Article 18 - Le présent arrêté sera publié aux Recueils des actes administratifs des préfectures de Basse Normandie et de Haute-Normandie.

Pour les préfets et par délégation,
Pour le Directeur Interrégional de la Mer
Manche Est – mer du Nord,
Patrick SANLAVILLE
Adjoint au Directeur Interrégional
Chargé des Activités Maritimes

Règlement

concernant les signaux à faire aux différents mâts de signaux pour l'accès au canal de Tancarville et au port de Honfleur

Ancienne écluse :

177 m de longueur le long du bajoyer du sas et 28 m de largeur utile (largeur aux portes : 16 m) ; elle est munie, à chacune de ses extrémités, de porte d'èbe et de porte de flot à un seul vantail.

Nouvelle écluse :

200 m de longueur entre les portes et 23,80 m de largeur utile ; elle est munie, à chacune de ses extrémités d'une porte roulante sur chariots inférieurs.

Admission des bateaux dans les écluses de Tancarville :

Les usagers de Tancarville sont invités à se plier aux règles ci-après s'ils désirent être assurés de pouvoir passer leur bateau dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité.

Les marées sont de 7 heures et débutent 3 h 30 avant l'heure de la pleine mer du Havre. Lorsque l'ancienne écluse fonctionne en marée complète, celle-ci se termine une heure avant la fin de marée.

Un horaire des sassements à Tancarville est diffusé trimestriellement par la Capitainerie du Grand Port Maritime du Havre.

VHF :

Le canal 88 est veillé par les éclusiers pendant les périodes de fonctionnement de l'écluse.

Consignes pour la présentation des bateaux devant les écluses :

Il est recommandé aux usagers de se présenter à l'entrée de l'écluse :

- ☞ **A la remontée.** Pour le premier sassement : à l'heure du début des sassements. Pour la dernière limite de présentation : une demi-heure avant l'heure de fin de marée.
- ☞ **A la descente.** Après le sassement de remontée, pour la dernière limite de présentation : une demi-heure avant l'heure de fin de marée.

Des consignes de circonstances précisent les dispositions pour l'éclusage des grands convois poussés.

Les mouvements sont subordonnés aux ordres des éclusiers de service, seul juge des décisions à prendre en fonction de l'importance du trafic et des circonstances particulières. Les bateaux qui auraient refusé d'écluser au premier sassement se verront interdire l'accès de l'écluse aux sassements suivants à moins d'empêchement justifié.

ANCIENNE ECLUSE

Les signaux suivants sont montrés :

Défense d'entrer dans l'écluse :	3 feux rouges verticaux
Autorisation d'entrer dans l'écluse :	3 feux verts verticaux

NOUVELLE ECLUSE :

Signaux transmis par les mâts des têtes de l'écluse :

Défense d'entrer dans l'écluse :	3 feux rouges verticaux
Défense de sortir (autorisation d'entrer) :	3 feux verts verticaux
Autorisation de sortir en Seine :	1 feu bleu

Le clignotement des feux (entrée et sortie) indique que la porte est en cours de manœuvre.

CHASSES DE DEVASUREMENT A TANCARVILLE

Des chasses de dévasement sont effectuées aux écluses de Tancarville, aux basses mers des marées de vive-eau, si la cote du plan d'eau du canal le permet ; elles sont signalées par un feu bleu.

Les capitaines sont tenus de prendre toutes dispositions utiles en vue d'assurer la sécurité de leur bâtiment. Les horaires de ces chasses d'eau sont affichés au bureau des éclusiers de Tancarville. Ils figurent aussi sur l'horaire des sasements à Tancarville diffusé trimestriellement par la Capitainerie du Grand Port Maritime du Havre.

PORT DE HONFLEUR

Les signaux suivants sont montrés à l'entrée du chenal d'accès au Port de Honfleur sur le bajoyer Est du sas-écluse :

Vue du côté AMONT	Vue du côté AVAL	Signification
V	R	Entrée interdite Sortie autorisée
V	R	
V	R	
R	V	Entrée autorisée Sortie interdite
R	V	
R	V	
R	R	Sortie et entrée Interdites
R	R	
R	R	
V	V	Circulation A double sens
B	B	
V	V	

Un feu de couleur bleu situé en haut des feux d'entrée et sortie signale la programmation des chasses à basse mer.

VHF

Le canal 17 est veillé H 24 par les éclusiers.

Horaires

Les sorties se font à la demie-heure et les entrées à l'heure ronde.

LARGEURS ET COTES DES SEUILS DES PERTUIS DES BASSINS DU PORT DE HONFLEUR

Bassin de l'Ouest : Largeur : 10,50 m - cote : (+ 3,08) CMH

Bassin de l'Est : Largeur : 16,50 m - cote : (+ 1,42) CMH

Bassin Carnot : Largeur : 13,00 m - cote : (+ 0,94) CMH

ACCES A HONFLEUR DES BATIMENTS FLUVIAUX

(Extrait de la D.M. 1412 n° 55 du 19 mars 1957)

Article 1^{er}

Les bateaux fluviaux non astreints à la possession d'un rôle d'équipage, qui désirent effectuer un parcours maritime entre la limite de la mer en Seine et le Port de Honfleur en venant du Port de Rouen et ses annexes, du Port du Havre via Tancarville ou vice-versa, doivent obtenir la dérogation prévue par l'article 4 du décret n° 54-668 du 11 juin 1954. Cette dérogation est accordée par délégation du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, par les Administrateurs de l'Inscription Maritime, chefs des quartiers de Rouen, Le Havre et Caen.

Le Chef du quartier de Caen peut, dans la mesure où il le juge utile, sous-déléguer le pouvoir d'accorder cette dérogation au chef du sous-quartier de Honfleur.

Nota : Renseignements complémentaires à demander à la DDTM 76.

RECAPITULATIF DES AVIS A LA NAVIGATION CITES

Page	avis	récapitulatif
6	1974/107	<u>Avis n° 74/107 du 25 novembre 1974 :</u> Entre la limite aval du Port de Rouen et la limite transversale de la mer, les convois poussés fluviaux dont les dimensions maximales ne dépassent pas 80 mètres de longueur, 8 mètres de largeur et 4 mètres d'enfoncement sont autorisés à s'intégrer dans une formation en convoi telle qu'elle est définie au règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Port Autonome de Rouen.
6	1974/108	- <u>Avis n° 74/108 du 25 novembre 1974 :</u> Les convois poussés ne dépassant pas 92 mètres sur 9,50 mètres sont considérés, en ce qui concerne la signalisation, comme des bâtiments isolés à moteur de même largeur.
12	2005/13	- <u>Avis n° 2005/13 du 02 mars 2005 :</u> Procédure de sortie en Seine des écluses de Tancarville L'ouverture des écluses en Seine ne sera effectuée qu'après autorisation de sortie donnée par RPC. La sortie est interdite quand deux navires vont se croiser au niveau des écluses.
13	1979/65	- <u>Avis n° 79/65 du 1er octobre 1979 :</u> Seine maritime - Sports nautiques. La pratique de la planche à voile est interdite sur toute la largeur de la Seine entre Rouen et la limite de la mer. La pratique du ski nautique est interdite dans les mêmes limites. En plus, l'intérieur du chenal balisé doit être évité par tous les engins de plaisance (voir annuaire des marées de la Seine maritime).
13	1990/26	- <u>Avis n° 90/26 du 8 juin 1990 :</u> Scooter marin interdit en Seine ainsi que dans le chenal balisé.
15	1995/54	- <u>Avis n° 95/54 du 8 septembre 1995 :</u> Le mât de signaux situé à l'entrée du Bassin Jupiter est définitivement supprimé (P.K. 252,800 rive gauche). Toute manœuvre d'entrée ou de sortie du bassin doit être clairement annoncée sur VHF canal 73. De plus, les bateaux et convois poussés approchant de la zone doivent veiller sur le canal 73 les annonces de mouvement, d'entrée et de sortie du bassin.



Ce document est également disponible sur le site web du GPMR « www.haropa-solutions.com »