

**Règlement  
particulier  
provisoire  
concernant  
les mesures  
de police  
pour la circulation  
et le stationnement  
dans les eaux  
du Port Autonome  
de ROUEN**

Publié par arrêté interministériel du Ministre de l'Équipement et du Secrétaire d'État aux Transports en date du 26 juin 1974 et par arrêté interpréfectoral du Préfet de la Région de Haute-Normandie et du Préfet Maritime de la 1<sup>ère</sup> région maritime en date du 27 juin 1974.

## **CHAPITRE PREMIER** **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **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 des 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 solidarisés 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 motorisés qui assure la propulsion du convoi.

---

(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).

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.

#### **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 Port Autonome de Rouen après consultation de l'Administration des Affaires Maritimes et/ou de la Commission de Surveillance des bateaux à propulsion mécanique.

**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 radiotéléphonique avec la station de Rouen-Port.

Toutefois, les bateaux transportant des hydrocarbures ou des gaz liquéfiés qui ne disposent pas d'un équipement VHF, sont dispensés de la déclaration prévue au 1<sup>er</sup> alinéa pour transiter par le Port de Rouen.

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 liaisons VHF. En outre, les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 85 mètres doivent être pourvus d'un radar en état de marche.

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, dragues, élévateurs ou refouleurs remorqués, les navires ou bateaux pas 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 :

3.1. Sur le ou les bâtiments motorisés, le feu blanc de tête de mât visible sur un arc d'horizon limité.

3.2. 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.

3.4. Sur chaque bâtiment, le feu de poupe prescrit par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

A bord des chalands de dragage ou autres engins remorqués en coupe, dont l'extrémité avant dépasse celle du remorqueur, le feu blanc avant peut ne pas être visible sur l'arrière du travers pour ne pas éblouir le capitaine du remorqueur.

4. Dans la formation en colonne 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 9m50, sont considérés en ce qui concerne la signalisation, comme des bâtiments isolés à moteur de même longueur (1).

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

En outre, les convois poussés qui sont autorisés à titre d'essais à naviguer en convoiage (avis à la navigation 74-107 du 25.11.1974) 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 de longueur, 9m50 en largeur, doivent porter (1) :

**a) à l'avant du convoi 5.1.** Trois feux puissants blancs mêmes constructions 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 intérieurs doivent être placés à 1,25 m environ de distance l'un de l'autre, à 1,10 m au-dessous du feu supérieur et à 1 m au moins au-dessus des feux de côté.

**5.2.** 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 5.3.**, 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.

**5.4.** 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 1,25 m de 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 1,10 m plus bas que les feux intérieurs du triangle.

---

(1) Avis à la navigation 74-108 du 25.11.1974 et 75-83 du 11.08.1975.

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.

Lorsque les 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 et 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 intérieur 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 obligés, par suite de leur tirant d'eau ou de leur longueur, de suivre la partie la plus creuse du chenal, et seulement ces navires, doivent porter à l'endroit le plus visible de tous les points de l'horizon :

- de jour : une marque cylindrique,
- de nuit : en plus des feux déjà prescrits à l'article 2.02., 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 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 mât ; lorsque le bac, ayant quitté sa cale, ne peut traverser directement, il conserve son feu blanc et éteint ses feux colorés de tête de mât. 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 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 Port Autonome 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 et 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, Saint-Wandrille, Port-Jérôme, Radicatel et Tancarville (1),
  - e) aux portes des écluses,
  - f) aux berges, par projection d'eau au-delà du bord supérieur du perré.

---

(1) Ainsi qu'au Trait et au quai en Seine au droit de Honfleur.



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

- dans les limites du Port de Rouen à 14 km à l'heure,
- 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 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 en faisant entendre un coup de sifflet prolongé.

Lorsqu'un bâtiment a signalé son approche comme mentionné à l'alinéa précédent, le bac ne doit pas traverser à moins que le capitaine estime qu'il peut le faire sans danger.

3. Lorsqu'un navire stationné à l'appontement 3 de ESSO Standard 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.

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 particulière 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.

#### **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 vent en dépasser un autre doit signaler son intention par :

- 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 :

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**

1. Ne sont autorisées que les formations en couple de deux bateaux légers de longueur inférieure ou égale à 120 mètres, chacun utilisant sa propre force motrice.

Les bateaux pétroliers ayant transporté des produits KO ou K1 tels qu'ils sont définis par la réglementation pour le transport des matières dangereuses par voie de navigation intérieure et non dégazés, ne peuvent être accouplés avec un autre bateau.

2. Ne sont autorisées que les formations en calonne constituées de bateaux légers ; la longueur totale de la formation doit être inférieure ou égale à 150 mètres.

La formation en calonne ne peut comprendre des bateaux pétroliers ayant transporté des produits KO ou K1 et non dégazés.

3. La formation en convoi ne peut comprendre aucune unité (1) dépassant 80 mètres en longueur, 8 mètres en largeur et 4 mètres d'enfoncement. La longueur totale de la formation doit être inférieure ou égale à 250 mètres.

Une autorisation du Directeur du Port peut autoriser des convois dont la longueur serait supérieure à 250 mètres, sans toutefois dépasser 300 mètres.

4. Les caractéristiques de la formation en convoi remorqué sont les mêmes que celles décrites au paragraphe 3.

---

(1) Et, à titre d'essai, aucun convoi poussé autorisé à s'y intégrer (avis à la navigation 74-107 du 25 novembre 1974).

5. La longueur et la disposition des remorques dans les deux formations décrites aux paragraphes 3 et 4 doivent être telles que les bateaux d'une formation peuvent prendre, les cas échéant, un cap quelconque l'un par rapport à l'autre.

6. le remorquage à couple est autorisé en tout temps pour les engins flottants de travaux tels que pontons-grues et dragues, pour les chalands de dragage des Ponts et Chaussées ou des Ports Autonomes et pour les bateaux qui auront fait l'objet d'une autorisation spéciale du Directeur du Port.

**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 à 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 contrebord 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. La mise en place de ces panneaux de cale, prélaris ou bâches est obligatoire pour les bateaux chargés.

**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 Ecluses doit diminuer de vitesse et si nécessaire faire momentanément la hie à contrebord en signalant sa manœuvre conformément au règlement pour prévenir les abordages en mer en laissant la priorité à celui qui navigue en Seine.

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.

**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.

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.

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.

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.

#### **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.

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 Port Autonome 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.

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

#### **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, 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 les 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.

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.

2. Sans préjudice des dispositions spécifiques au bassin aux hydrocarbures 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, à Duclair et à Caudebec-en-Caux, 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 aux quais des Antilles et d'Afrique 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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 chargés d’hydrocarbures**

Les bateaux transportant des hydrocarbures ou en ayant transporté sans avoir été dégazés, les rangeant dans la première classe telle que définie par l’arrêté ministériel réglementant les transports et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, ne peuvent stationner à l’apponement de Duclair ou aux quais de La Mailleraye et de Caudebec.

Aux postes de stationnement publics sur ducs d’Albe, ces mêmes bateaux doivent s’amarrer en commençant par utiliser les postes de l’amont qui leur sont réservés en priorité.

Inversement, les bateaux ne transportant pas des hydrocarbures ou transportant des hydrocarbures ne les rangeant pas dans la première classe définie par l’arrêté précité, doivent s’amarrer à ces postes en commençant par utiliser les postes de l’aval, afin de réserver les postes de l’amont aux bateaux de première classe.

Les bateaux visés au présent article sont soumis aux règles de surveillance définies 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.

**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 intérieure à 20 mètres, doivent mouiller le plus près possible des rives, en dehors de la route des navires.

**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 doivent, 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 du Petit-Couronne**

Les signaux pour l'entrée, la sortie et les mouvements des navires et bateaux dans le bassin Jupiter du Petit-Couronne, sont conformes au tableau ci-après :

**SIGNAL N°1** – Entrée et tous mouvements dans le bassin interdits aux navires et bateaux. Sortie interdite aux bateaux en vue de faciliter la sortie des navires.

Un feu blanc placé entre deux feux rouges et un feu rouge latéral à la hauteur du feu blanc.

**SIGNAL N°2** – Sortie et tous mouvements dans le bassin interdits aux navires et bateaux. Entrée interdite aux bateaux en vue de faciliter l'entrée des navires.

Un feu blanc placé entre deux feux verts et un feu vert latéral, à la hauteur du feu blanc.

**SIGNAL N°3** – Entrée, sortie et tous mouvements dans le bassin interdits.

Un feu blanc surmonté d'un feu vert et superposé à un feu rouge.

**SIGNAL N°4** – Entrée, sortie et tous mouvements dans le bassin interdits aux navires.

Un feu blanc surmonté d'un feu vert et superposé à un feu rouge, et un feu blanc latéral à la hauteur du feu rouge.

Ces signaux sont faits de jour et de nuit à Petit-Couronne.

Le signal n° 4 comporte, pour les bateaux ou formations sortants, une priorité sur les bateaux entrants, tout bateau ou formation se disposant à entrer au bassin devant manœuvrer pour laisser la route libre à tout bateau ayant annoncé sa sortie.

Les règles ci-dessus ne dispensent pas les navires ou bateaux de l'observation des règles ou restrictions spéciales fixées par le règlement particulier pour le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides.

### **Article 7.04. – Evitage des navires et bateaux**

1. 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.

2. L'évitage des navires et bateaux est libre en aval du passage d'eau Jean Ango.

3. Entre le pont Guillaume le Conquérant et le passage d'eau de Rouen/Jean Ango, l'évitage des navires et bateaux ainsi que des convois comportant un remorqueur et un seul bateau, est autorisé par courant de jusant ; par courant de flot cet évitage ne peut être entrepris à moins de 400 mètres du pont.

#### **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 levage 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.

Il est interdit d'enduire d'huile usée l'extérieur des bâtiments.

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.

#### **Article 8.02. – Dérogation**

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.

Nota : il est interdit de rejeter les amarres hors d'usage dans la Seine.

(avis à la navigation n°85/55 du 18.09.1985)