

## **ARRETE MODIFIE DU 20 DECEMBRE 1974**

**Fixant le règlement particulier de police de la navigation sur le canal de la Marne à la Saône.**

L'**arrêté** du **20 décembre 1974** fixant le règlement particulier de police de la navigation sur le canal ci-dessus a été modifié par les arrêtés suivants :

- Arrêté du **21 octobre 1981**
- Arrêté du **03 août 1987**

L'**arrêté modifié** ci-après est un document consolidé non officiel qui intègre les modifications en vigueur. Il a pour objet de faciliter la lecture de l'arrêté du 20 décembre 1974 tel qu'il est actuellement applicable.

Départements de la Marne, de la Meuse,  
de la Haute-Marne, de la Haute-Saône,  
de la Côte d'Or,  
-----

Navigation sur le canal de la Marne à la Saône  
-----

REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE DE LA NAVIGATION  
-----

Le Ministre de l'Équipement,

Vu le décret n°73.912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure modifié,

Vu le règlement général de police de la navigation intérieure annexé au décret n°73.912 susvisé,

**ARRETE**

**Article 1<sup>er</sup> – Champ d'application**

Sur le canal de la Marne à la Saône et sur ses dépendances, la police de la navigation est régie par les dispositions du règlement général de police de la navigation intérieure – désigné dans la suite par le sigle R.G.P. – et par celle du présent règlement particulier – désigné dans la suite par le sigle R.P.P.

**CHAPITRE I**

***Dispositions Générales***

**Article 2 – Utilisation de la voie navigable**

(article 1.06 du R.G.P.)

**1 – Caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art**  
(article 1.06 § I du R.G.P.)

Les caractéristiques minimales de la voie navigable visée à l'article 1<sup>er</sup> ainsi que celles des ouvrages d'art situés sur cette voie sont les suivantes, exprimées en mètres.

| Voie concernée               | Longueur utile des écluses | Largeur utile des écluses | Mouillage théorique des ouvrages ou du chenal | Tirant d'air |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------|---|--------------|
| Canal de la Marne à la Saône | 38,50 m                    | 5,20 m                    | 2,20 m  | 3,70 m       |

Ces caractéristiques peuvent être modifiées temporairement par des décisions du chef du service de la navigation, portées à la connaissance des usagers par avis à la batellerie.

## 2 – Dimensions des bâtiments, convois poussés et matériels flottants

(article 1.06 § 2 du R.G.P.)

(Modifié par arrêté du 3 août 1987 art. 1)

Les dimensions des bâtiments, convois poussés et matériels flottants admis à circuler sur la voie navigable visée ci-dessous ne doivent pas excéder, chargement compris, les valeurs suivantes exprimées en mètres.

| Voie navigable concernée     | Longueur de bout en bout (gouvernail replié) | Largeur hors tout | Enfoncement ou tirant d'eau au repos | Hauteur au-dessus du plan de flottaison | Francs-bords ou minimum de hauteur du bord au-dessus du plan de flottaison (au repos) |                      | Hauteur des mâts au-dessus du plan de flottaison à vide |
|------------------------------|--|-------------------|--------------------------------------|---|---|----------------------|---|
|                              |  |                   |                                      |   | Chargement ordinaire  | Chargement en comble |   |
| Canal de la Marne à la Saône | 38,50 m                                      | 5,06 m            | 1,80 m                               | 3,50 m                                  | 0,10 m  | 0,25 m               | 7,00 m  |

Ces caractéristiques peuvent être modifiées temporairement par des décisions du chef du service de la navigation, portées à la connaissance des usagers par avis à la batellerie.

Il est précisé que certains ponts surplombant le canal ne présentent pas un tirant d'air de 3,70 m. Ces ouvrages sont signalés par des panneaux du type C2 définis en annexe au décret du 21 septembre 1973 susvisé.

## 3 – Vitesse de marche des bâtiments

(article 1.06 § 3 du R.G.P.)

Sans préjudice des prescriptions de l'article 6.20 du R.G.P. la vitesse de marche, par rapport à la rive, des bâtiments motorisés, sauf celle des bateaux et engins de plaisance fixée à l'article 20 du présent règlement, ne doit pas excéder 6 km/h sur la voie navigable.

Toutefois cette vitesse doit être réduite à 4 km/h au passage des ponts mobiles ainsi que dans les sections étroites ou très sinueuses.

Les vitesses maximales ci-dessus peuvent être modifiées :

- soit dans le sens d'une réduction temporaire, pour des motifs de sécurité dans certaines sections, par décisions du chef du service de la navigation portées à la connaissance des usagers par avis à la batellerie.
- soit dans le sens d'une réduction ou d'une augmentation permanente par voie de modification au présent R.P.P. prise en application de l'article 1<sup>er</sup> du décret du 21 septembre 1973 portant R.G.P.

## 4 – Restrictions à certains modes de navigation

(article 1.06 § 4 du R.G.P.)

La navigation à voile est interdite sur le canal de la Marne à la Saône.

La propulsion mécanique est interdite sur les réservoirs d'alimentation, sauf dispositions particulières édictées par arrêté préfectoral.

**Article 3 – Constructions, gréement et équipage des bâtiments**

(article 1.08 § 4 du R.G.P.)

1 – Moyens de traction

Sans objet

2 – Puissance minimale des bâtiments et convois

La puissance des moteurs installés sur les bâtiments, à l'exception des menues embarcations, doit être suffisante pour permettre aux bâtiments montants d'atteindre une vitesse moyenne de 3,6 km/h par rapport aux rives en plein bief.

3 – Utilisation du batelet

Le batelet de sauvetage est obligatoire sur tous les bâtiments autres que les menues embarcations.

L'usage du batelet à la traîne est interdit.

4 – Port du gilet de sauvetage

Le port du gilet de sauvetage est obligatoire :

- pour le personnel et les passagers des menues embarcations faisant route,
- pour le personnel travaillant à bord des engins flottants,
- pour le conducteur et les membres de l'équipage des bâtiments naviguant la nuit ou par temps de verglas, de neige, de glaces ou de brouillard et pendant la traversée des souterrains ou au cours des manœuvres d'éclusage et d'accostage,

lorsque les personnes désignées ci-dessus se déplacent en dehors des logements, de la timonerie et de toute surface de circulation protégée contre le risque de chute dans l'eau.

Le port du gilet de sauvetage est recommandé dans toutes les autres circonstances.

**Article 4 – Restrictions à la navigation en temps de crues**

(article 1.28 du R.G.P.)

Sans objet

**Article 5 – Définition du sens conventionnel de la navigation**

(article 6.01 du R.G.P.)

Dans le bief de partage, c'est-à-dire entre l'écluse des Batailles et l'écluse d'Heuilley-Cotton, le sens conventionnel de la descente est celui défini par la direction de la Saône à la Marne.

## **CHAPITRE II**

### ***Règles de route***

#### **Article 6 – Traversée des passages rétrécis et des souterrains**

(article 6.07 du R.G.P.)

*(Modifié par arrêté du 3 août 1987 art. 2)*

Pour la traversée des souterrains, chaque bâtiment doit être muni, sur l'un de ses flancs (souterrain de Balesmes) ou sur chacun de ses flancs si cela est nécessaire (souterrain de Condes), de deux ballons de défense en liège ou en corde de 0,20 m au moins de diamètre, suspendus l'un à l'avant, l'autre à l'arrière de manière à préserver de tout choc les passerelles métalliques de halage et leur garde-corps.

Il est défendu aux marinières de prendre appui sur les passerelles ou leurs garde-corps et d'y attacher aucun cordage, soit pour faciliter la progression des bâtiments, soit pour toute autre cause.

Il doit y avoir en permanence un marinier à la barre du gouvernail.

Dans le souterrain de Condes, qui est à deux voies de bâtiments et à deux passerelles de halage, les bâtiments doivent garder le milieu du passage, sauf en cas de rencontre de deux bâtiments de sens contraire. Le trématage est interdit à l'intérieur du tunnel.

Dans le souterrain de Balesmes (bief de partage) qui est à voie unique avec passerelle de halage d'un seul côté, les bâtiments appuient le plus possible vers le piédroit de la voûte, du côté opposé à la passerelle de halage. Les feux réglementaires pour la navigation de nuit doivent être allumés à bord, à 100 m au moins avant l'entrée du souterrain et ils ne sont éteints qu'à la sortie complètement effectuée.

Tout arrêt à l'intérieur des souterrains est interdit, sauf en cas de force majeure, auquel cas le bâtiment s'arrêtant ou ralentissant doit faire entendre le signal sonore réglementaire qui est répété par les bâtiments venant en arrière, lesquels doivent immédiatement ralentir, et, au besoin, s'arrêter.

La section à voie unique du bief de partage de 7 320 m de longueur, qui comprend le grand souterrain de Balesmes de 4 820 m de longueur, comporte à chacune de ses extrémités des garages pour le stationnement des bâtiments.

Les bâtiments de toutes catégories doivent s'arrêter dans ces garages et s'y ranger dans l'ordre de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles ou, pour ceux qui ont les mêmes droits, dans l'ordre de leur arrivée et de façon que les bâtiments les plus rapides soient en tête.

Les bâtiments doivent se suivre en conservant une distance minimum de cent mètres entre l'arrière de chacun d'eux et l'avant du suivant.

La traversée de la section à voie unique doit être effectuée dans un délai maximal de trois heures, ceci sans que la vitesse maximum de marche n'excède quatre kilomètres à l'heure.

Le croisement des bateaux n'étant pas possible dans le souterrain de Balesmes, sur le bief de partage, le mode d'exploitation par tranches d'horaires selon les sens de circulation définis ci-dessus ne s'applique pas. Des feux de signalisation placés à chacune des extrémités de la section à voie unique indiqueront aux usagers s'ils doivent s'arrêter devant les feux ou s'ils peuvent poursuivre leur route.

En cas de panne de ces feux, ils devront s'arrêter impérativement à leur niveau et se conformer aux instructions qui leur seront données par les agents du service de la navigation.

**Article 7 – Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite**

(article 6.12 du R.G.P.)

La route est prescrite aux abords du pont tournant de Jorquenay (P.K. 146,000).

Pour le passage à cet ouvrage, la route à suivre est celle indiquée par le signal d'obligation B.3 défini à l'annexe 7 du R.G.P.

**Article 8 – Convois et formations à couple**

(article 6.21 du R.G.P.)

1 – Marche en convoi ou à couple

(article 6.21 § 1)

*(Modifié par arrêtés du 21 octobre 1981 art.3 et du 3 août 1987 art. 3)*

La marche en convoi est interdite dans les biefs comportant un ouvrage mobile automatisé. Dans les autres biefs, elle est autorisée jusqu'à concurrence de deux bâtiments. La réunion de deux bâtiments doit être faite à courte remorque.

Le convoi doit disposer d'un appareil de propulsion d'une puissance suffisante pour atteindre la vitesse fixée à l'article 3, paragraphe 2, du présent R.P.P.

La marche des bâtiments à couple est interdite.

2 – Arrêt cap à l'aval

(article 6.21 § 2 du R.G.P.)

Tout bâtiment motorisé ou convoi poussé, dont la longueur dépasse la largeur du chenal, doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant normalement manœuvrable pendant et après l'arrêt.

**Article 9 – Interdiction de la navigation et sections désaffectées**

(article 6.22 du R.G.P.)

Sans objet

**Article 10 – Passage des ponts mobiles**

(article 6.26 § 7 du R.G.P.)

*(Modifié par arrêtés du 21 octobre 1981 art.4 et du 3 août 1987 art. 4)*

Dans les biefs comportant un ouvrage automatisé, la circulation des bateaux et autres embarcations autorisées devra se faire normalement sans perturbations ou changement dans l'ordre de leur marche. En particulier, en cas de passages de bateaux de plaisance groupés aux écluses en amont et en aval de celles-ci, la circulation dans les biefs comportant des ouvrages automatisés se fera en respectant une distance de 100 mètres entre chaque bâtiment.

La même prescription s'applique aux bateaux ou autres bâtiments qui ayant stationné côte à côte pour la nuit, reprendront au matin, le même sens de navigation.

**Article 11 – Passage aux écluses**

(article 6.28 § 10 du R.G.P.)

*(Modifié par arrêté du 3 août 1987 art. 5)*

Les bâtiments ne peuvent rester dans les écluses que le temps strictement nécessaire pour le sassement.

Les usagers doivent exécuter les manœuvres qui leur sont présentées en vue d'éviter toute perte de temps entre deux écluses consécutives.

Le passage à certaines écluses est soumis aux dispositions qui suivent :

**a) Ouvrages nécessitant une demande préalable**

Le franchissement de certaines écluses non gardées s'effectue selon un mode d'exploitation désigné «par accompagnement de bateau » qui nécessite la prise en charge des bâtiments par le personnel d'exploitation. Elle est subordonnée à un préavis formulé par les usagers selon des modalités fixées par avis à la batellerie.

En cas d'absence du personnel chargé de l'accompagnement des bateaux, les usagers de la voie d'eau n'étant pas habilités à manœuvrer les ouvrages, le marinier devra s'arrêter devant l'écluse. Il contactera le service de la navigation pour qu'un agent puisse être envoyé sur les lieux et le prendre en charge dans les meilleurs délais.

**b) Ouvrages à manœuvre automatique**

Certaines écluses sont automatisées. Des feux de signalisation indiquent aux usagers s'ils peuvent pénétrer dans l'écluse ou s'ils doivent attendre dans les limites de la zone de trématage. Les commandes à effectuer par les usagers leur seront indiquées sur un panneau d'affichage. Ils disposeront d'un appareillage leur permettant de signaler au poste central de commande tout incident ou défaut de fonctionnement éventuel des ouvrages.

En cas de panne du système de signalisation, les usagers devront s'arrêter dans la limite de la zone de trématage et demander des instructions, par les moyens mis à leur disposition, au service de la navigation.

**Article 12 – Ordre de passage aux écluses**

(article 6.29 § 4 du R.G.P.)

Sur la voie visée à l'article 1<sup>er</sup> du présent règlement, les menues embarcations ne sont éclusées qu'en groupe.

Toutefois, elles peuvent bénéficier d'un éclusage isolé dans les cas suivants :

- si aucun bâtiment, autre qu'une menue embarcation, susceptible d'être éclusé en même temps qu'elles, ne se présente dans un délai maximum de vingt minutes,
- si leurs dimensions ne leur permettent pas d'être éclusées avec un bâtiment autre qu'une menue embarcation, elles sont alors éclusées dans un délai ne dépassant pas vingt minutes.

Ces délais commencent à courir à partir du moment où la menue embarcation isolée arrive à moins de 100 m de l'écluse.

En période d'insuffisance d'eau ou compte tenu des nécessités de la navigation commerciale, les délais ci-dessus peuvent être augmentés temporairement par décision du chef du service de la navigation portée à la connaissance des usagers par avis à la batellerie.

**Article 13 – Dispositions spéciales pour les bâtiments naviguant au radar**  
(article 6.33 § 1 du R.G.P.)

Sans objet

**Article 14 – Règles de route des bâtiments naviguant au radar**  
(article 6.35 § 1 du R.G.P.)

Sans objet

**CHAPITRE III**

***Règles de stationnement***

**Article 15 – Stationnement (ancrage et amarrage) interdit**  
(article 7.03 § 1 du R.G.P.)  
*(Modifié par arrêtés du 21 octobre 1981 art.5 et du 3 août 1987 art. 6)*

Le stationnement (ancrage et amarrage) de tous bâtiments est interdit, à l'amont ou à l'aval, de tous les ouvrages automatisés. Cette interdiction est matérialisée par le panneau A5 défini à l'annexe 7 du R.G.P. Il est complété par un panneau indiquant la distance sur laquelle est interdit le stationnement et la mention : « sur les deux rives ».

**Article 16 – Stationnement côte à côte**  
(article 7.08 du R.G.P.)

Le stationnement côte à côte n'est autorisé qu'aux bâtiments vides dans les garages.

Ce stationnement est également autorisé dans les ports pour effectuer des opérations de transbordement.

**Article 17 – Stationnement dans les ports et dans les garages**  
(article 7.10 du R.G.P.)

1 – Stationnement des bâtiments le long des quais et dans les ports (article 7.10 § 1 du R.G.P.)

Sauf dispositions contraires des règlements particuliers des ports, les dispositions suivantes sont applicables.

Le stationnement des bâtiments qui ne sont pas en opération de déchargement ou de chargement est interdit dans les ports.

Toutefois, en cas de maladie du conducteur ou de sa famille, d'incident mécanique, d'attente d'affrètement, les bâtiments peuvent être autorisés, par les agents de la navigation, à stationner dans les endroits des ports désignés à cet effet.

L'autorisation précise le délai au-delà duquel le stationnement ne peut se prolonger sans une nouvelle autorisation.

Les places dans les ports sont attribuées suivant l'ordre d'arrivée constaté par les agents du service.

Les marchandises peuvent être mises en dépôt sur les terre-pleins qu'en dehors des chemins de service, c'est-à-dire à une distance minimum de la crête de la berge fixée à 5 m lorsque le port est situé du même côté que le chemin de halage et à 3 m lorsque le port est situé côté contre-halage.



La durée des dépôts sur les terre-pleins des ports ne peut excéder cinq jours. Cette durée peut être augmentée éventuellement sur autorisation donnée par les ingénieurs.

Des zones peuvent être réservées dans les ports par le service de la navigation pour le stockage, le chargement ou le déchargement de matériaux.

Aucune opération de chargement ou de déchargement ne peut être exécuté de nuit dans les ports sans qu'un avis ait été remis vingt quatre heures (24) d'avance au bureau de la subdivision navigation intéressée.

2 – Stationnement des bâtiments dans les garages  
(article 7.10 § 2 du R.G.P.)

Sans objet

3 – Obligation de laisser le passage sur les bâtiments en stationnement dans les ports ou dans les garages

Tout conducteur de bâtiment ou convoi en stationnement doit supporter sur son bâtiment :

- la circulation du personnel naviguant et des agents de la navigation, soit pour atteindre d'autres bâtiments, soit pour effectuer des manœuvres, le passage ou l'attache des amarres des autres bâtiments placés côte à côte.
- la circulation du personnel employé au déchargement ou au chargement desdits bâtiments.

#### CHAPITRE IV

##### ***Dispositions complémentaires particulières aux convois poussés***

**Article 18 – Installation de radiotéléphonie des convois poussés**  
(article 8.06 du R.G.P.)

Sans objet

#### CHAPITRE V

##### ***Navigaton de plaisance et activités sportives***

**Article 19 – Règles générales**  
(article 9.01 du R.G.P.)

Les bateaux et engins de plaisance ne sont admis à circuler sur la voie navigable visée à l'article 1<sup>er</sup> qu'à la condition de ne pas apporter d'entrave à la navigation de commerce.

Le batelet de sauvetage est obligatoire sur les bateaux et engins de plaisance de 20 tonnes et plus de déplacement d'eau.

**Article 20 – Circulation et stationnement des bateaux de plaisance**

(article 9.03 du R.G.P.)

*(Modifié par arrêtés du 21 octobre 1981 art. 6 et du 3 août 1987 art. 7)***1 – Sur le canal de la Marne à la Saône :**

La vitesse des bateaux et engins de plaisance de moins de 20 tonnes de déplacement d'eau ne doit pas dépasser, par rapport aux rives, la vitesse de 8 km/h.

La vitesse des bateaux de plaisance de 20 tonnes et plus de déplacement d'eau ne doit pas excéder 6 km/h par rapport aux rives.

Toutefois elle est limitée à 4 km/h au passage des ponts mobiles.

Les vitesses maximales ci-dessus peuvent être modifiées :

- soit dans le sens d'une réduction temporaire, pour des motifs de sécurité, dans certaines sections ou certains plans d'eau par décision du chef du service de la navigation portées à la connaissance des usagers par avis à la batellerie,
- soit dans le sens d'une réduction ou d'une augmentation permanente dans les autres cas, par les règlements particuliers prévus à l'article 21 du présent règlement.

Les règles d'interdiction de stationnement édictées à l'article 15 ci-dessus sont applicables aux bateaux de plaisance.

**2 – Sur les rigoles et réservoirs d'alimentation :**

Toute navigation est interdite sur les rigoles d'alimentation du canal de la Marne à la Saône et ses réservoirs.

Sur les plans d'eau des réservoirs d'alimentation, la police de la navigation fait l'objet, s'il y a lieu, de règlements particuliers adaptés aux circonstances locales.

3 – Il est interdit aux bateaux à rames de s'attarder dans le chenal, lorsqu'un bâtiment de commerce est en vue, en dehors des sections déterminées par les règlements particuliers prévus à l'article 21 du présent arrêté.

4 – L'ancrage et l'amarrage sur perches dans le chenal navigable sont interdits aux bateaux et engins de plaisance.

5 – Sauf autorisation spéciale du chef du service de la navigation, l'accès du canal est interdit aux barques de pêche, pédalos et autres engins de plaisance mus par la seule force musculaire de l'homme.

Dans les biefs du canal comportant des ouvrages automatisés, la mise à l'eau de tous engins de plaisance (barques de pêche, pédalos, planches à voile, etc...) mus par la seule force musculaire de l'homme, est strictement interdite.

**Article 21 – Sports nautiques**

(article 9.05 du R.G.P.)

*(Modifié par arrêtés du 21 octobre 1981 art. 7 et du 3 août 1987 art. 8)*

La pratique des sports nautiques, notamment du motonautisme et du ski nautique, est interdite en dehors des plans d'eau réservés à cet effet par des règlements particuliers. Ces règlements peuvent autoriser des vitesses supérieures aux limites définies à l'article 20 ci-dessus.

Il est interdit à quiconque de pratiquer la nage et toutes activités sportives dans les sections de biefs du canal où le stationnement des bâtiments est interdit tel qu'il est défini à l'article 15 susvisé.

Il est défendu à quiconque de se baigner à moins d'une distance de 50 mètres des écluses et des ouvrages franchissant le canal, ainsi que dans les lieux où le stationnement des bateaux est autorisé.

## **CHAPITRE VI**

### ***Dispositions finales***

#### **Article 22 – Documents de bord** (article 1.10 du R.G.P.)

Le présent règlement doit se trouver à bord des bâtiments, y compris les barges auto-propulsées, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage, circulant sur la voie faisant l'objet du présent règlement.

#### **Article 23 – Décisions des chefs des services de navigation – avis à la batellerie**

Les décisions qui sont prises par le chef du service de la navigation en application notamment de l'article 1.22 du R.G.P. et du présent règlement particulier, sont portées à la connaissance des usagers par voie d'avis à la batellerie.

Ces avis sont affichés, tant que les décisions sont en vigueur, aux emplacements indiqués ci-après :

- bureau des chefs des services navigation Belgique-Paris-Est et de Chaumont
- bureau d'affrètement de Vitry-le-François
- écluses n°71 du Désert et n°42 de Maxilly-sur-Saône
- entrée du souterrain de Balesmes

#### **Article 24**

L'arrêté ministériel du 25 juin 1974 portant règlement particulier provisoire de police de la navigation sur les voies énumérées à l'article 1<sup>er</sup> est abrogé.

#### **Article 25**

*(Modifié par arrêté du 21 octobre 1981 art. 8)*

Le stationnement de tous véhicules, autres engins à moteurs et des piétons est strictement interdit en tout temps sur les ponts mobiles automatisés et aux abords immédiats de ces ouvrages.

Il est interdit à quiconque de gêner ou d'empêcher par quelque manière que ce soit le fonctionnement de ces ouvrages.

Il est également interdit de pêcher dans les sections de biefs du canal interdites au stationnement des bâtiments telles qu'elles sont définies à l'article 15 susvisé.

Pour cette dernière prescription, des panneaux indicateurs seront mis en place. »

**Article 26**

Les préfets des départements de la Marne, de la Meuse, de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et de la Côte-d'Or et les chefs des services de la navigation Belgique-Paris-Est et Chaumont sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à PARIS, le 20 décembre 1974

Le Ministre de l'Equipement,

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur des ports maritimes  
et des voies navigables

Signé : J. CHAPON