

Dispositions communes aux voies

Dans cette partie sont décrites les modalités d'exploitation pratiquées sur l'ensemble du réseau de la DTRS, les obligations des usagers vis-à-vis des huiles usées, des péages et la procédure à suivre en cas d'événement (incident, accident, etc.)

1. Horaires d'exploitation et modalités...20	
A - La navigation libre..... 20	
B - La navigation à la demande20	
C - Informations complémentaires.....20	
2. Les obligations des usagers21	
2.1 - Le mouillage21	
2.2 - La prévention des remous21	
2.3 - La navigation au radar21	
2.4 - Le port du gilet de sauvetage.....22	
2.5 - La collecte des huiles usées 22	
2.6 - Les péages.....23	
2.7 - La conduite à tenir en cas de déclenchement d'un plan particulier d'intervention (PPI).....25	
3. Accident - incident : l'information des secours et de l'exploitant26	
3.1 - La procédure26	
A - En cas de sinistre	
B - En cas de dommage aux ouvrages ou aux signaux de navigation	
C - En cas de déversement dans la voie d'eau	
Fiche reflexe.....27	
3.2 - Exploitant : qui contacter suivant les secteurs.....27	
4. Les zones d'écopage pour les canadiens30	
5. Système d'identification automatique (AIS)31	
6. Les Services d'Informations Fluviale 33	
6.1 - Les SIF existants du bassin Rhône Saône 33	
6.2 - Le SIF européen EURIS 33	
6.3 - L'application mobile nationale NAVI 33	
7. La navigation de plaisance et les activités sportives (y compris la pêche)33	
7.1 - La navigation de plaisance..... 33	
7.2 - Les activités de plaisance ou de loisirs 34	
7.3 - Les activités de pêche..... 34	
7.4 - Les sports nautiques34	
A - Pratique organisée de sports nautiques non-motorisés	
B - Les sports motorisés	
8. La VHF35	
9. Périmètre des plans de prévention des risques technologiques (PPRT)..35	



1 HORAIRES D'EXPLOITATION ET MODALITÉS

Il existe deux types de navigation sur le réseau du bassin Rhône Saône, la navigation libre et la navigation à la demande.

A - LA NAVIGATION LIBRE

On parle de navigation libre, lorsque les usagers ont accès librement aux ouvrages sans obligation d'annoncer leur arrivée.

Pour la navigation nocturne sur le Rhône, autorisée uniquement pour les bateaux de commerce, et dans un objectif d'optimisation du trafic aux écluses la nuit, une demande préalable appelée régulation est à formuler à la première écluse rencontrée par les marinières concernés au plus tard à 20h30. Le CGN (centre de gestion de la navigation) enregistre la demande pour l'ensemble des écluses concernées.

Les bateaux de commerce sont éclusés à toute heure de la nuit, y compris en l'absence de régulation demandée au préalable. En cas de conflit d'éclusage, les bateaux ayant fait part de leurs demandes de régulation sont prioritaires sur les bateaux ne l'ayant pas fait.

Cette demande devra comporter :

- le nom et l'adresse du demandeur et du conducteur du bâtiment
- le nom ou la désignation du bâtiment ainsi que le nombre et la nature des unités du convoi
- l'indication des écluses à franchir
- l'heure d'arrivée aux écluses

En cas d'annulation, le conducteur préviendra le CGN au plus tôt.

B - LA NAVIGATION À LA DEMANDE

On parle de navigation à la demande lorsque l'utilisateur doit prévenir l'exploitant de la voie d'eau de son heure d'arrivée à l'écluse.

La navigation à la demande ou navigation programmée est réservée aux professionnels de la voie d'eau. Elle est organisée par les UTI de VNF, dans la limite des créneaux horaires définis.

Cette demande se formule par un appel au numéro unique de VNF (0800 863 000) ou directement à l'écluse concernée :

- du lundi au jeudi avant 15 h, pour un passage à l'écluse la nuit suivante
- le vendredi avant 15 h, pour un passage le week-end

Elle doit comporter :

- le nom et l'adresse du demandeur et du conducteur du bateau
- le nom ou la désignation du bateau ainsi que le nombre et la nature des unités du convoi
- l'indication des écluses à franchir
- l'heure d'arrivée aux écluses

Lorsqu'un passage prévu est annulé ou interrompu, le conducteur devra en informer les UTI des Voies navigables de France (VNF).

Si l'heure d'arrivée est dépassée d'une heure, l'éclusier, en l'absence de toute autre information ou de toute autre demande d'éclusage, cesse son service à l'écluse.

C - INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

A l'attention des acteurs du transport fluvial professionnel, le Ministère de la Transition Ecologique a développé un site internet synthétisant les démarches à effectuer pour la gestion d'un bateau (immatriculation, titre de navigation...) ainsi que les documents devant se trouver à bord, les différents acteurs auprès desquels effectuer ces démarches, mais aussi des informations relatives à la gestion des entreprises de transport fluvial.

Le site est : <http://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=sommaire>

Pour la navigation de plaisance les informations du Ministère se situent sous :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-fluvial-mer-et-ports>





2 LES OBLIGATIONS DES USAGERS

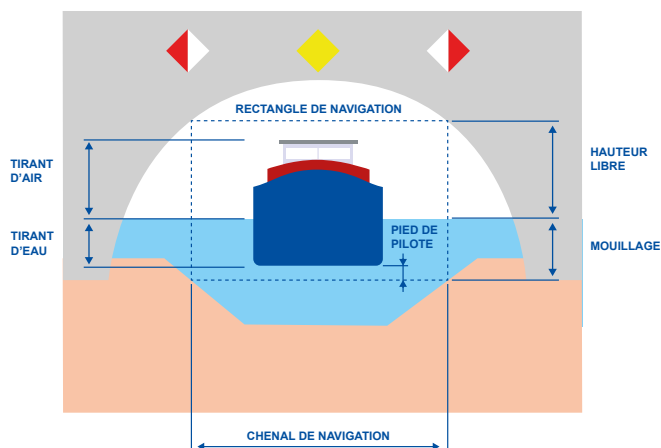
2.1 - Le mouillage

Le mouillage est la profondeur disponible à la navigation : il représente la somme du tirant d'eau du bateau et du pied de pilote.

Le mouillage défini dans les règlements particuliers de police (RPP) d'itinéraire est un mouillage minimal hors conditions anormales annoncées par l'exploitant sous forme d'avis à batellerie : déficit en eau, envasement ou atterrissement... et hors événements aléatoires non maîtrisable par l'exploitant : obstacle noyé, épave...

Il revient au conducteur de veiller à ce que la longueur, la largeur, le tirant d'air et le tirant d'eau de son bateau soient compatibles avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art, notamment la longueur, la largeur, le mouillage et la hauteur libre en application de l'article R4241-9 du code des transports.

En conséquence, c'est au conducteur du bateau de vérifier que le pied de pilote qu'il pratique satisfait aux conditions de navigation en toute sécurité pour son bateau et les ouvrages, et ce en fonction des conditions hydrologiques rencontrées.



L'exploitant peut être amené à interdire l'accès à un ouvrage (notamment à une écluse), s'il considère qu'il y a un risque de dégradation de celui-ci notamment au vu de l'état du bateau (voie d'eau par exemple) ou de ses caractéristiques par rapport à celles de l'ouvrage.

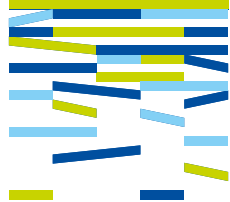
2.2 - La prévention des remous

Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soit de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route, à des ouvrages ou aux berges.

2.3 - La navigation au radar

Les dispositions de l'article A.4241-50-1 du RGP s'appliquent sur toutes les voies du réseau.

Les bacs de Barcarin assurant les traversées du Rhône doivent être équipés de radars fluviaux, selon l'article 15 du RPPi concerné.



2.4 - Le port du gilet de sauvetage

En application des articles R. 4241-15 et R. 4241-16 du RGP, le port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité relève de la responsabilité du conducteur de bateau.

Les personnes à bord des constructions flottantes non motorisées utilisées pour la pratique organisée d'un sport nautique définie à l'alinéa 17 de l'article A. 4241-1 du code des transports, doivent respecter les dispositions spécifiques du code du sport ou du règlement de leur fédération sportive.

Sur le réseau à Grand Gabarit (Rhône / Saône et Canal du Rhône à Sète) et sur le Haut-Rhône, le port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité est obligatoire lors du franchissement des écluses pour toutes les personnes assurant les manœuvres d'éclusement.

Ces équipements doivent être adaptés à la morphologie des personnes à bord et avoir un niveau de performance conforme à la réglementation.

2.5 - La collecte des huiles usées

Article R4241-61 et R4241-63 du RGP

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

Les déchets dont le déversement est interdit sont déposés dans les stations de réception contre justificatif, à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception.

Un carnet de contrôle des huiles usées valable est conservé à bord de tout bateau ou engin flottant motorisé, à l'exception des menues embarcations. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription.

Le carnet de contrôle des huiles usées est délivré par le service instructeur compétent, soit la Direction Départementale des Territoires du Rhône (DDT 69) soit la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Haute-Garonne (DDT 31).

La liste des entreprises agréées est disponible auprès de chacune des Préfectures de département concernées.



2.6 - Les péages

A - LES PEAGES MARCHANDISES

Rappel des obligations

« Tout transporteur de marchandise public ou privé doit s'acquitter d'un péage pour tout parcours utilisant le réseau fluvial dans le domaine confié à VNF ». (code des transports Article L4412-1)

Toute entreprise attributaire de marchés conclus avec VNF ou portant sur des travaux d'entretien ou de restauration du réseau, a l'obligation de déclarer chaque voyage chargé (de préférence sous VELI). Les voyages effectués dans le cadre de marchés conclus avec VNF seront exonérés du péage VNF (art R 4412 du code des transports).

Les entreprises de travaux attributaires de marchés de travaux doivent se conformer au règlement CEE n°3921/91 (16/12/1991) fixant les conditions de l'admission de transporteur non résident aux transports nationaux de marchandises par voies navigables.

Selon les termes de ce règlement européen, les entreprises de transport fluvial non résidentes peuvent accomplir des voyages sur le territoire national dans la limite de 90 jours consécutifs ou 135 jours calendaires.

Comment déclarer son voyage ?

- Par déclaration dématérialisée, en utilisant l'application VELI.
Après validation de la déclaration, une attestation de déclaration de chargement est délivrée au transporteur.

La déclaration de chargement est obligatoire avant tout début du voyage. Un justificatif doit être conservé à bord par le transporteur (attestation).

Les pilotes sont tenus de présenter l'ensemble des documents de bord du bateau à toute réquisition des agents assermentés (Art R. 4241-41 du RGP).

Signalement aux écluses

- Les bateliers déclarent leur voyage sur l'application VELI et fournissent à la première écluse rencontrée le numéro de déclaration délivré correspondant au voyage (exemple : DB + 4 chiffres). Toutes les données du voyage seront alors reprises automatiquement dans le cahier de l'éclusier.





B - LES PÉAGES PLAISANCE

En application du code des transports et de délibérations du Conseil d'administration de VNF, le péage plaisance est à acquitter par tout propriétaire de bateau de plaisance.

L'acquiescement de ce péage se matérialise sous la forme d'une vignette. Tout bateau de plus de 5 mètres ou dont le moteur atteint ou dépasse 9,9 CV réels (soit 7,29 kw) doit disposer d'une vignette. Sont exemptées les embarcations de longueur inférieure ou égale à 5 mètres et dotées d'un moteur de moins de 9,9 CV réels (soit 7,29 kw), ainsi que les bateaux utilisés par certains services publics.

Le péage est dû pour tout bateau "en navigation" sur les voies navigables confiées à VNF. Le Rhône, le Petit-Rhône et le Canal d'Arles à Bouc sont des voies navigables, en tout ou partie, confiées à VNF y compris sur leurs périmètres concédés à CNR (Compagnie nationale du Rhône). Le paiement du péage donne droit à l'usage normal du domaine public fluvial. Par navigation, on entend le déplacement du bateau, qu'il y ait ou non franchissement d'écluses.

En application des conditions générales de paiement, la vignette plaisance n'est ni échangeable, ni remboursable, ni annulable et ne dispense pas :

- du paiement de certains services exceptionnels, tels que le passage de souterrains en convoi remorqué, l'utilisation d'ascenseurs, de pentes d'eau... ou le passage d'écluses en dehors des heures de navigation, ouvrages particuliers
- des droits de stationnement, notamment dans les ports ou à certains quais aménagés et offrant des prestations spécifiques aux plaisanciers

Pour plus d'information, il convient de consulter le site internet de VNF :

<https://www.vnf.fr/vnf/services/acheter-sa-vignette/>

C - LES PÉAGES PROFESSIONNELS TOURISME

En application du code des transports et de délibérations du Conseil d'administration de VNF, le péage professionnel est à acquitter par les transporteurs de passagers lorsqu'ils naviguent sur le domaine public fluvial confié à VNF. Par navigation, on entend le déplacement du bateau, qu'il y ait ou non franchissement d'ouvrages de navigation.

Le péage donne droit à l'utilisation normale du domaine confié à VNF sous réserve du respect de la réglementation relative à la navigation en vigueur mais ne dispense pas du paiement de certains services exceptionnels (ouverture des écluses en dehors des heures de services, ouvrages particuliers) et des droits de stationnement.

Un bateau de location, une péniche-hôtel, un paquebot fluvial, un bateau-promenade, est assujéti au péage professionnel de VNF dès lors que l'activité de la société exploitant ledit bateau est qualifiée de commerciale (vérifiable par tous moyens) ou publique et que les passagers transportés, quel que soit leur nombre, le sont à titre onéreux ou non.

Pour plus d'information, il convient de consulter le site internet de VNF :

<https://www.vnf.fr/vnf/accueil/logistique-fluviale/naviguer-comme-professionnel/>





2.7 - La conduite à tenir en cas de déclenchement d'un plan particulier d'intervention (PPI)

Plusieurs sections des voies d'eau du bassin Rhône Saône sont concernées par des plans particuliers d'intervention (PPI), dispositifs locaux pour protéger les populations, les biens et l'environnement, pour faire face aux risques particuliers liés à l'existence d'une ou de plusieurs installations industrielles. Le PPI définit les périmètres de danger, les moyens de secours mis en œuvre et leurs modalités de gestion en cas d'accident dont les conséquences dépassent l'enceinte de l'installation à risques concernée. Ces modalités couvrent les phases de mise en vigilance, d'alerte et d'intervention mais aussi les exercices de sécurité civile réalisés périodiquement pour une bonne appropriation du dispositif.

En cas de déclenchement d'un PPI par le Préfet, la conduite à tenir pour l'usager de la voie d'eau présent à proximité de l'établissement est de se conformer aux prescriptions qui seront transmises soit par voie d'avis à la batellerie, soit par les forces de l'ordre présentes sur place, soit par la VHF et qui consisteront à :

- Fermeture des écluses dans le périmètre impacté et de celles encadrant la zone de danger, excepté pour évacuer la zone. Se conformer aux ordres donnés par les agents chargés de la manœuvre des écluses ;
- Evacuer le périmètre impacté. S'amarrer dans les zones de stationnement situées en dehors du périmètre ;
- Suivre les consignes de confinement.



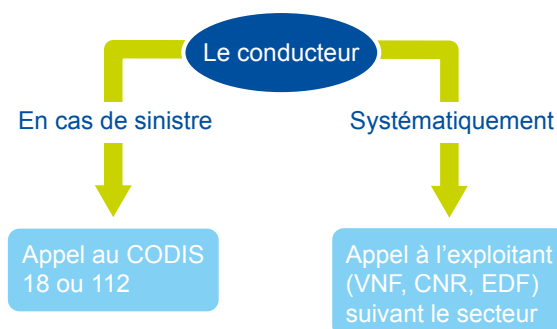


3

ACCIDENT - INCIDENT : L'INFORMATION DES SECOURS ET DE L'EXPLOITANT

3.1 - La procédure

Les éléments à transmettre aux divers interlocuteurs sont différents suivant la nature de l'événement : sinistre à bord d'un bateau, dommages aux ouvrages ou à la signalisation ou encore déversement dans la voie d'eau. Une fiche réflexe à destination des conducteurs est jointe en fin de ce chapitre.



A - EN CAS DE SINISTRE (ARTICLE R. 4241-18 DU CODE DES TRANSPORTS)

Si un sinistre se déclare à bord d'un bateau, le conducteur prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai le gestionnaire ou le propriétaire de la voie d'eau intérieure compétent et le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

L'appel aux secours se fait également lorsqu'un bateau présente un risque (échouement, bateau à la dérive, bateau en situation délicate).

Le conducteur prête son concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

B - EN CAS DE DOMMAGES AUX OUVRAGES OU AUX SIGNAUX DE NAVIGATION (ARTICLE R4241-20 ET R4241-21 DU RGP)

Le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en cas de dommage causé à un signal de navigation ou de déplacement de ce signal ou en cas de dommage causé aux ouvrages.

C - EN CAS DE DÉVERSEMENT DANS LA VOIE D'EAU (ARTICLE R4241-23 DU RGP)

« En cas de déversement d'un objet ou d'une substance de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ».





FICHE RÉFLEXE EN CAS DE SINISTRE OU D'INCIDENT

VOTRE SITUATION

1	2	3
<ul style="list-style-type: none"> • Sinistre à bord du bateau • Échouement • Bateau à la dérive • Bateau en situation délicate 	<ul style="list-style-type: none"> • Dommage aux ouvrages ou à la signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Déversement d'un objet ou de substance dans la voie d'eau

VOTRE RÉFLEXE

1	2	3
<ul style="list-style-type: none"> • J'appelle le CODIS 18 ou 112 • J'appelle l'exploitant par VHF ou n° écluse et je leur communique le message d'alerte 	<ul style="list-style-type: none"> • J'appelle l'exploitant par VHF ou par n° de l'écluse 	<ul style="list-style-type: none"> • J'appelle l'exploitant par VHF ou n° de l'écluse
<ul style="list-style-type: none"> • Je prends toutes les mesures prévues et nécessaires à bord pour maîtriser le sinistre. 		

LE CONTENU DU MESSAGE D'ALERTE

1	2	3
<ul style="list-style-type: none"> • Le nom du bateau 		
<ul style="list-style-type: none"> • Le lieu aussi précisément que possible PK (point kilométrique), rive gauche ou droite, avalant/montant, en bordure ou au milieu du fleuve ou du canal, proximité d'un ouvrage (pont, barrage, écluse...) ou d'une installation (usine, pont...) 		
<ul style="list-style-type: none"> • Les caractéristiques Géométriques du (des) bateau(x) Longueur - largeur - hauteur du pont/eau 		
<p>Le type d'accident ou d'incident</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feu de machinerie, feu de cale, feu de cuisine, feu de marchandise • Voie d'eau • Échouement • Naufrage (bateau coulé) • Bateau à la dérive • Chute à l'eau d'une personne, d'un véhicule • Y-a-t-il une voie d'eau sur le bateau ? Quel est son débit de fuite estimé ? Les pompes de relevage fonctionnent-elles ? 	<p>Le type d'accident ou d'incident</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collision avec un ouvrage ou avec un équipement de signalisation 	<p>Le type d'accident ou d'incident</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte de carburant, d'objets ou de chargement
<p>La nature du transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Passagers • Marchandises générales : nature et tonnage de vrac ou nombres de containers • Matières dangereuses : classe de danger et code ONU du produit transporté et type de transport (bateau citerne ou containers) • Plaisance • Matériel de travaux fluviaux 	<p>La nature de l'ouvrage</p> <ul style="list-style-type: none"> • pont • barrage • écluse • balise • autres 	<p>La nature du produit</p> <ul style="list-style-type: none"> • nature • quantité
<p>Les personnes à bord et les victimes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passagers • Nombre de membres d'équipage • Nombre de personnel hôtelier • Dont blessés (et niveau de gravité) • Dont morts • Dont tombées à l'eau • Nationalité(s) 		

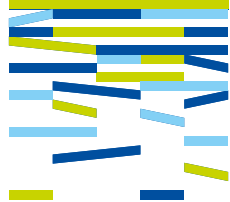
3.2 - Exploitant : qui contacter suivant les secteurs ?

Localisation	Exploitant	Téléphone heures ouvrées	Téléphone hors heures ouvrées
Petite Saône			
PK 406,966 au PK 328,692	VNF UTI Petite Saône	03 84 65 11 02	06 88 24 24 44
PK 328,692 au PK 219,000	VNF UTI Petite Saône	03 84 65 11 02	06 89 09 41 48
Grande Saône			
PK 219,000 au PK 32,000 en RD Du PK 219,000 au PK 24,110 en RG	VNF UTI Grande Saône	03 85 39 91 91	06 80 33 59 54
PK 32,000 RD et PK 24,110 RG au PK 0	VNF Service Fluvial Lyonnais (SFL)	04 78 69 60 70	06 07 82 13 00
Haut-Rhône ou Rhône amont			
PK 0 au PK 34,200	VNF Service Fluvial Lyonnais (SFL)	04 78 69 60 70	06 07 82 13 00
PK 34,200 au PK 185,00	CNR Direction du Haut-Rhône	04 79 81 31 36	04 79 81 31 36
PK 185,000 au PK 191,366	SFMCP Société des Forces Motrices de Chancy Pougny	+41 22 727 46 00	
Canal de Jonage			
PK 0 au PK 18,80	EDF - Unité de production Alpes	04 72 93 09 01	04 72 93 09 01
Rhône à Grand Gabarit dit Rhône aval			
PK 0 au PK 4	CNR Écluse de Pierre-Bénite	04 78 70 99 89	04 78 70 99 89
PK 4 au PK 34	CNR Écluse de Vaugris	04 74 53 45 72	04 74 53 45 72
PK 34 au PK 59	CNR Écluse de Sablons	04 75 31 04 49	04 75 31 04 49
PK 59 au PK 86	CNR Écluse de Gervans	04 75 03 35 75	04 75 03 35 75
PK 86 au PK 106	CNR Écluse de Bourg-lès-Valence	04 75 83 81 35	04 75 83 81 35
PK 106 au PK 123	CNR Écluse de Beauchastel	04 75 85 17 94	04 75 85 17 94



DISPOSITIONS COMMUNES AUX VOIES

Localisation	Exploitant	Téléphone heures ouvrées	Téléphone hors heures ouvrées
PK 123 au PK 142	CNR Écluse de Logis Neuf	04 75 90 06 24	04 75 90 06 24
PK 142 au PK 164	CNR Écluse de Châteauneuf-du-Rhône	04 75 90 70 33	04 75 90 70 33
PK 164 au PK 189	CNR Écluse de Bollène	04 90 30 52 94	04 90 30 52 94
PK 189 au PK 214	CNR Écluse de Caderousse	04 90 34 20 70	04 90 34 20 70
PK 214 au PK 234	CNR Écluse d'Avignon	04 90 86 80 69	04 90 86 80 69
PK 234 au PK 264	CNR Écluse de Beaucaire	04 66 59 58 43	04 66 59 58 43
PK 264 au PK 284	CNR Écluse de Barcarin	04 42 86 23 72	04 42 86 23 72
PK 284 au PK 326	CNR Écluse de Port-Saint-Louis-du Rhône	04 42 86 02 04	04 42 86 02 04
Canal d'Arles à Bouc (jusqu'au pont Van Gogh)			
Ecluse d'Arles PK 0,260	CNR Direction territoriale Rhône Méditerranée	04 90 14 65 38	04 90 14 65 38
Petit Rhône			
PK 279,300 au PK 336,700	CNR CGN (Centre de gestion de la Navigation)	04 75 50 97 00	04 75 50 97 00
Canal du Rhône à Sète			
PK 0 jusqu'aux portes du Vidourle (PK 26,643)	VNF UTI Canal du Rhône à Sète	04 90 96 00 85	06 72 93 71 73
PK 26,643 au PK 65,10	VNF UTI Canal du Rhône à Sète	04 67 46 65 80	06 72 93 71 73
Canal du Rhône au Rhin			
PK 0 au PK 175.94	VNF UTI Canal du Rhône au Rhin	03 81 25 00 30	3 secteurs: Dole : 75 à 57Bis 06 07 58 98 82 Besançon : 56 à 35 06 07 59 16 45 Montbéliard : 34 à 8 06 85 81 97 11



4

LES ZONES D'ÉCOPAGE POUR LES CANADAIRS

Les services de la sécurité civile peuvent être amenés à écopper n'importe où sur la Saône ou le Rhône pour pouvoir éteindre des incendies.

Certaines zones sont plus souvent utilisées comme :

Sur la Saône :

- Crêches-sur-Saône (69) du PK 69,51 au PK 70,8
- Villefranche-sur-Saône (69) du PK 43,4 au PK 47,6

Sur le Rhône :

- Ampuis (69) du PK 35,100 au PK 37,500
- Andance (07) du PK 70,83 au PK 72
- Roche-de-Glun (26) du PK 99 au PK 101
- Charmes (07) du PK 117 au PK 118,35
- Montélimar (26) du PK 150 au PK 152
- Donzère (07 et 26) : du PK 167 au PK 169
- Châteauneuf-du-Pape (84) du PK 225 au PK 230
- Saint-Étienne-des-Sorts (30) du PK 203 au PK 205,2
- Vallabrègues (30) du PK 254 au PK 262
- Mas-Thibert (13) du PK 296 au PK 302

Cette liste est non exhaustive.

Les navigants doivent avoir une vigilance particulière dès l'entrée dans la zone d'écopage et durant toute la traversée de celle-ci. Avant tout écopage, une reconnaissance est effectuée par les canadais pour informer les usagers de la trajectoire de l'avion lors de l'écopage.

Pendant les manoeuvres, les canadais s'adapteront à la navigation en transit. Il est demandé aux usagers navigants dans la zone de maintenir leur cap et leur vitesse afin de ne pas gêner le déroulement des écopes.

Sur le département du Rhône, des embarcations des services de secours ou des forces de l'ordre peuvent assurer depuis la voie d'eau la sécurité de la zone d'écopage mais ce n'est pas toujours le cas. Si c'est le cas, l'utilisateur doit se conformer aux prescriptions qui lui seront données par les services de secours.

5

SYSTÈME D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS)

Le Système d'identification automatique (SIA) ou Automatic Identification System (AIS) est un système d'échanges automatisés de messages entre bateaux par VHF qui permet aux bateaux de connaître l'identité, le statut, la position et la route des bateaux.

Tous les bateaux faisant route doivent activer leur système d'identification automatique Intérieur (AIS intérieur) sur la Saône, le Rhône et le Canal du Rhône à Sète.

Sont dispensés de cette obligation :

- les menues embarcations au titre de l'article R4000-1 7° du règlement général de police
- les constructions flottantes en convoi ; dans ce cas le bateau qui assure la propulsion principale active son AIS
- les bateaux des forces de l'ordre et les bateaux des services de secours





DISPOSITIONS COMMUNES AUX VOIES

- les barges de poussage sans système de propulsion propre
- les bateaux autorisés au transport de moins de 12 passagers

Pour des raisons de sécurité, cette obligation s'applique également :

- aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers lorsqu'ils stationnent et qu'ils sont en exploitation (hors période d'hivernage)
- aux engins flottants lorsqu'ils interviennent dans le cadre d'un chantier et qu'ils ne sont pas accouplés à un bateau où l'AIS est activé

LISTE DES SOCIÉTÉS INSTALLATRICES HABILITÉES POUR L'INSTALLATION ET LE CONTRÔLE DE FONCTIONNEMENT DES APPAREILS AIS

Société	Adresse	Types d'appareils agréés (1)
AEMI	56, avenue Pierre-Berthelot, 14000 CAEN	Furuno, OceanSat
Alphatron Marine France	Route industrielle, Centre Routier ZI Portuaire 76700 Gonfreville-l'Orcher	Em-track A 100 Combined Class A, Inland AIS Transceiver (R-4-308)
Barillec SAS	ZI du Moros 29990 Concarneau	OceanSat
Claudin Services	41, avenue Henri Barbusse, 69250 Albigny-sur-Saône	Oroliia type Z601 Mc Murdo Smartfind M5 Class A Inland AIS (R-4-301)
Discount Marine	12, rue Liot - BP 114 92106 Boulogne-Billancourt	Em-trak A100 Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-308)
Fluvial Elec	4, quai Fernand Saguet 94700 Maisons-Alfort	OceanSat Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-209) Em-track A 100 Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-308)
Furuno France	Zone industrielle du Phare, rue Laplace 33700 Mérignac	FA-170 Class A Inland AIS (R-4-314)
H2O	Port de plaisance 21170 Saint-Jean-de-Losne	AIS 950 Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-311)
Lorraine Nautisme	2, rue des Alliés 57050 Metz	Oroliia type Z601 Mc Murdo Smartfind M5 Class A Inland AIS (R-4-301)
Map Marine	1, quai de la Grande-Bigue, bât. B 13002 Marseille	Nauticast Furuno Transas, Comnav
Max Guerdin et Ses Fils	13, rue de Clermont 60200 Compiègne	OceanSat Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-209) M-trak A 100 Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-308)





Société	Adresse	Types d'appareils agréés (1)
Promat Securite	68, boulevard Jules-Durand 76056 Le Havre	OceanSat Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-209) Em-trak A100 combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-308) A200 Combined Class A Inland AIS Transceiver (R-4-316)
Radio Holland France	21, rue Paul-Verlaine 76700 Harfleur	JRC Japon A2 Inland AIS (Nauticast) transponder R4 IAIS Transponder System (R-4-201)
SIECMI	3, quai Est 29900 Concarneau	R4 IAIS Transponder System (R-4-201) VDL6000/ Inland AIS System (R-4-204) SRT Comnav Voyager X3
Sud Communication	95, rue Rajol, espace Fréjorgues Est 34130 Mauguio	ICOM
Themys	Quartier de la chaume, CD 45, pont de l'Étoile, 13360 Roquevaire	SAM Electronics R4 IAIS Transponder System (R-4-201) Sailor 6280/6281 AIS System Class A Inland AIS (R-4-302)

(1) Certains types d'appareils n'ont pas reçu d'agrément conformément au règlement de visite des bateaux du Rhin. Le montage des appareils AIS intérieur, dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du standard essai de la CCNR n'est plus autorisé à compter du 1^{er} novembre 2015. L'utilisation et la réparation de ces appareils demeure autorisée au-delà de cette date.

Source : Arrêté du 2 février 2011 modifié relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

6 LES SERVICES D'INFORMATIONS FLUVIALES

Les services d'informations fluviales (SIF) sont des outils et services informatiques destinés à l'ensemble des utilisateurs de la voie d'eau : fret et chaîne logistique, tourisme fluvial, gestionnaires de réseau, d'ouvrages et d'infrastructures portuaires.

Les SIF permettent d'obtenir des informations utiles sur les équipements de la voie d'eau, les conditions de navigation et l'état du réseau fluvial en temps réel.

Ainsi de nombreuses informations présentes dans l'avis à la batellerie n°1 se retrouvent dans les SIF indiquées ci-dessous.

6.1 - Les SIF existants du bassin Rhône Saône

Pour le bassin Rhône Saône, les SIF actuellement disponibles sont :

- Pour la Saône grand gabarit et le Canal du Rhône à Sète : Navigation Saône Méditerranée - SIF Saône et Canal du Rhône à Sète (vnf.fr)
- Pour le Rhône : InfoRhône - Carte (inforhone.fr)



6.2 - Le SIF européen EURIS

Depuis fin septembre 2022, le site européen <https://www.eurisportal.eu/> regroupe toutes les informations relatives aux voies navigables et au trafic de 13 pays européens, sur un site internet unique.

Les données sont consultables sur des cartes ou dans des tableaux et comprennent notamment le trafic en temps réel, des informations sur les bateaux (en fonction des droits d'accès), les avis à la batellerie, les niveaux et débits d'eau, hauteurs libres, des informations sur les voies navigables et les ouvrages, un calcul d'itinéraire et de voyage, etc...

Les sites « Navigation Saône Méditerranée » et « InfoRhône » resteront actifs jusqu'à ce que toutes les données soient intégrées dans EurIS, qui se substituera alors à ces sites locaux existants.

6.3 - L'application mobile nationale NAVI

Le SIF EurIS est décliné en une application mobile nationale NAVI, disponible gratuitement sur les stores depuis juin 2022.

Les principales fonctionnalités de l'application Navi :

- Données en temps réel :

avis à la batellerie, planning des chômages, sas d'écluses indisponibles, mouillages et débits, hauteurs libres...

- Géolocalisation :

Consultez vos informations de navigation en itinérance via votre smartphone ou votre tablette, en mode liste ou en mode carte,

- Mode hors connexion :

disposez de vos informations de navigation n'importe où et à n'importe quel moment, grâce à la portabilité du smartphone et à un mode hors connexion intégré dans l'application.

7

LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET LES ACTIVITÉS SPORTIVES (Y COMPRIS LA PÊCHE)

Les dispositions applicables à la navigation et aux activités de plaisance et aux sports nautiques varient suivant les itinéraires. Seules sont reprises ci-dessous les règles applicables sur l'ensemble des voies d'eau. Pour les autres dispositions il convient de se référer aux dispositions spécifiques à chacune des voies d'eau.

7.1 - La navigation de plaisance

Les constructions flottantes de plaisance ne sont admises à circuler qu'à la condition de ne pas apporter d'entrave à la navigation de commerce et dans le respect de certaines dispositions du RPPi concerné comme les articles 9, 11 et 27.

7.2 - Les activités de plaisance ou de loisirs

La pratique faisant usage de matériels flottants motorisés ou tractés à des fins de plaisance ou de loisirs est interdite hors manifestations nautiques ou dispositions spécifiques d'un RPP dit plaisance.

7.3 - Les activités de pêche

Les activités de pêche ne doivent pas présenter de danger à toute forme de navigation, ni créer d'entrave à la navigation tant depuis la berge que depuis un bateau. La pêche à la bouée est interdite.

Dispositions particulières pour la pratique d'un matériel flottant individuel impliquant l'immersion de tout ou partie du corps de son utilisateur (type float tube). Cette pratique est interdite :

- là où la baignade est interdite,
- dans le chenal navigable et à sa proximité,
- en période de crue,
- de nuit.

Là où elle est autorisée, la pratique est limitée à la proximité immédiate de la rive et au respect des dispositions de l'article A. 4241-48-13 du RGP (signalisation des menues embarcations faisant route) pour la pratique par temps bouché ou de nuit.

Les pratiquants ne peuvent ni stationner ni s'ancrer ni s'amarrer sous les ponts et ils doivent respecter la signalisation en place à l'approche des ouvrages et ne jamais franchir les panneaux d'interdiction A1.

De plus, l'article L2122-1 du Code général de la propriété des personnes publiques précise que «Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous.»

7.4 - Les sports nautiques

Les activités sportives organisées par des clubs, structures ou fédérations sportives ou effectuées sous leur contrôle, se déroulent conformément aux règles techniques et aux mesures de sécurité définies dans les règlements fédéraux des fédérations délégataires.

A - PRATIQUE ORGANISÉE DE SPORTS NAUTIQUES NON-MOTORISÉS

La pratique organisée des sports nautiques non motorisés est autorisée à la condition expresse d'être en mesure d'apporter la preuve de l'exercice de la responsabilité telle qu'elle est définie à l'article A. 4241-1 alinéa 17 du code des transports qui précise :

La pratique organisée de sports nautiques non motorisés est définie comme la pratique des sports nautiques non motorisés exercée sous la responsabilité, soit :

- a) D'un club ou d'une structure affiliée à une fédération faisant l'objet d'une délégation ou d'un agrément conformément aux articles L.131-8 et L. 131-14 du code du sport .
- b) D'une personne titulaire d'un diplôme visé aux articles R. 212-1 et R. 212-2 du code du sport.
- c) D'un établissement visé aux articles L. 322-1 et suivants du code du sport ou de l'article R. 227-1 du code de l'action sociale et des familles.



- d) D'un établissement scolaire tel que défini par le code de l'éducation.
- e) D'un établissement public de formation visé à l'article D. 112-3 du code du sport.

Dans certains secteurs localisés, lorsque la pratique organisée des sports nautiques non motorisés présente un risque particulier pour le bon ordre et la sécurité de la navigation ou qu'elle déroge aux dispositions du présent RPP, cette pratique est réglementée par des RPP « plaisance ». Dans ces zones spécifiques, la priorité de navigation reste toujours aux bateaux de commerce.

B - LES SPORTS MOTORISÉS

La pratique sportive des constructions flottantes motorisées est spécifiquement autorisée dans le cadre de règlements particuliers de police de plaisance précisant les zones d'évolution : celles-ci sont inventoriées dans les parties spécifiques à chaque voie d'eau du présent document.

8 LA VHF

Il est fortement recommandé aux plaisanciers de disposer d'une VHF pour les communications avec les écluses non-automatiques et avec les autres bateaux. Cette disposition est particulièrement valable pour la traversée de Lyon.

9 PÉRIMÈTRE DES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT)

Plusieurs sections des voies d'eau du bassin Rhône Saône sont concernées par des plans de prévention des risques technologiques (PPRT).

Les PPRT sont des documents élaborés par l'État qui doivent permettre de faciliter la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels à hauts risques (appelés également SEVESO seuil haut). Ils permettent également de limiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans ces installations et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques, directement ou indirectement par pollution du milieu. Ces plans délimitent un périmètre d'exposition aux risques en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques et des mesures de prévention mises en œuvre.

Sur les sections de voies d'eau concernées s'appliquent des dispositions particulières en termes de stationnement et d'arrêt visant à assurer la sécurité des usagers de la voie d'eau. Ces dispositions sont précisées dans les parties « Stationnements y compris l'ancre ou l'amarrage » de chacune des voies d'eau.

Les PPRT impactant la voie d'eau sont :

- le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) Adisseo à Saint-Clair-du-Rhône sur le Rhône (PK 42,200 au PK 44,500)
- Le plan de prévention des risques technologiques de la Vallée de la Chimie demande la mise en place de dispositions visant à minimiser la présence de personnes dans les zones référencées en aléas forts à très forts. Ainsi, depuis 2020, CNR, conjointement avec VNF, a décidé de mettre en place un alternat autogéré afin de limiter la présence d'un seul bateau à passagers* (voyageant avec des passagers) dans la zone la plus fortement impactée, à savoir la zone entre les PK 6,6 et 9,8. Ce dispositif a fait l'objet d'une phase de test prolongée jusqu'en 2022. Il fait l'objet d'un suivi régulier de son bon respect entre la CNR, les représentants des bateaux à passagers et VNF. Le dispositif est reconduit pour 2023. Tous les bateaux à passagers doivent donc suivre la procédure indiquée ci-dessous :

* tous les bateaux à passagers sont concernés par la mesure (paquebots fluviaux, péniches hôtels et bateaux promenades)



En arrivant au PK 15, un bateau montant devra se signaler par VHF (canal 10), vérifier la présence d'autres bateaux entre le PK 15 et l'écluse de Pierre Bénite, via l'AIS et prendre contact avec l'écluse via le canal 18.

→ Si aucun autre bateau n'est présent ou annoncé par l'écluse, le bateau montant continuera son trajet sans modifier sa vitesse.

→ Si un bateau est présent, 3 scénarii seront possibles :

1. Un bateau avalant est en amont de l'écluse

le bateau montant continuera son trajet sans modifier sa vitesse (croisement des 2 bateaux en amont de la zone concernée étant donné le temps d'éclusage du bateau avalant) ;

2. Un bateau avalant est situé entre l'écluse et le PK 9.8, ou est en train de quitter l'écluse

le bateau montant continuera son trajet sans modifier sa vitesse (croisement des 2 bateaux en aval de la zone concernée) ;

3. Un bateau avalant est en cours d'éclusage

le bateau avalant sera prioritaire, le bateau montant devra donc réduire sa vitesse en aval de la zone concernée afin de n'y pénétrer qu'une fois que le bateau avalant sera sorti de zone.

Seule exception : si le bateau avalant n'est toujours pas sorti de l'écluse lorsque le bateau montant arrive au PK 11, alors le bateau montant sera prioritaire. Le bateau avalant devra donc patienter 15 min, ou réduire suffisamment sa vitesse, pour croiser le bateau montant en amont de la zone concernée.

→ Dans le cas où 2 bateaux montant se suivraient avec moins de 15 min d'écart, le bateau le plus à l'aval devra ralentir pour n'entrer dans la zone concernée qu'une fois la traversée terminée par l'autre bateau. Cette attente ne modifie pas la situation actuelle puisque l'écluse de Pierre Bénite imposerait un séquençage in fine.

- le plan de prévention des risques technologiques de TITANOBEL à Vonges/Pontailier-sur-Saône du PK 246 au PK 250 sur la Petite Saône.

