

ARRÊTÉ DU 20 DÉCEMBRE 1974

Fixant le règlement particulier de police de la navigation sur les canaux, rivières, cours d'eau et plans d'eau domaniaux : Aisne canalisée, canal de l'Oise à l'Aisne, canal latéral à l'Aisne, canal des Ardennes, canal de l'Aisne à la Marne, canal latéral à la Marne, cours d'eau et plans d'eau domaniaux servant à l'alimentation en eau de ces voies.

Le ministre de l'équipement,

Vu le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 modifié portant règlement général de police de la navigation intérieure;

Vu le règlement général de police de la navigation intérieure annexé au décret n°73-912 susvisé,

Arrête:

Article 1er

Champ d'application.

Sur les voies navigables énumérées ci-après, y compris leurs dépendances:

La rivière d'Aisne canalisée;

Le canal de l'Oise à l'Aisne;

Le canal latéral à l'Aisne;

Le canal des Ardennes ;

Le canal de l'Aisne à la Marne ;

Le canal latéral à la Marne ;

Les rigoles et les réservoirs d'alimentation des canaux énumérés ci-dessus,

la police de la navigation est régie par les dispositions du R.G.P. et par celles du présent R.P.P.

Toutefois, ces prescriptions ne s'appliquent pas aux réservoirs de Monampteuil et de Bairon, ouvrages d'alimentation du canal de l'Oise à l'Aisne et du canal des Ardennes, sur lesquels la pratique de la navigation de plaisance sous toutes ses formes est réglementée par des arrêtés préfectoraux.

CHAPITRE 1^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 2.

Utilisation de la voie navigable.

(Art. 1.06 du R.G.P.)

1. Caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art.
(Art. 1.06, §1, du R.G.P.)

Les caractéristiques minimales des voies navigables visées à l'article 1^{er} ainsi que celles des ouvrages d'art situés sur ces voies 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	
				Sur plus hautes eaux navigables (1).	Sur retenue normale (1).
Rivière d'Aisne canalisée.....	46	7,95	2,30	3,70	4,20
Canal de l'Oise à l'Aisne.....	40,50	6,00	2,30	>>	3,70
Canal latéral à l'Aisne :					
a) De Celles-sur-Aisne au large de Berry-au-Bac, point kilométrique 17,700 situé en amont de l'écluse n°3.....	38,50	5,20	2,30	>>	3,70
b) A l'amont du point kilométrique 17,700.....	38,50	5,20	2,20	>>	3,70
Canal des Ardennes.....	38,50	5,20	2,20	>>	3,70
Canal de l'Aisne à la Marne.....	38,50	5,20	2,20	>>	3,70
Canal latéral à la Marne.....	38,50	5,20	2,20	>>	3,70

(1) Des avis à la batellerie informent les usagers que les plus hautes eaux navigables sont atteintes. Les cotes N.G.F. de retenue normale dans les différents biefs sont portées à la connaissance des usagers par avis à la batellerie. (Le sigle N.G.F. signifie : nivellement général de la France).

Les caractéristiques indiquées au tableau ci-avant 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.
(Art. 1.06, §2, du R.G.P.)

Les dimensions des bâtiments, convois poussés et matériels flottants admis à circuler sur les voies navigables visées ci-dessus ne doivent pas excéder, chargement compris, les valeurs suivantes exprimées en mètres:

VOIES NAVIGABLES concernées	LONGUEUR de bout en bout (gouvernail replié).	LARGEUR hors tout.	ENFONCE-MENT ou tirant d'eau au repos.	HAUTEUR au-dessus du plan de flottage.	FRANCS-BORDS ou minimum de hauteur de bord au-dessus du plan de flottage (au repos)		HAUTEUR maximale des mâts au- dessus du plan de flottage
					Chargements ordinaires.	Chargements en comble	
Rivière d'Aisne canalisée.....	45,30	7,80	2	Variable : 4 = en retenue normale ; réduit à 3,50 au- dessus des plus hautes eaux navigables	0,10	0,30	13
Canal de l'Oise à l'Aisne.....	40,50	5,60	2	3,50	0,10	0,30	13
Canal latéral à l'Aisne :							
a) De Celles-sur-Aisne au large de Berry-au-Bac, P.K. 17,700 situé en amont de l'écluse n°3.....	38,50	5	2	3,50	0,10	0,30	13
b) A l'amont du P.K. 17,700.....	38,50	5	1,80	3,50	0,10	0,30	13
Canal des Ardennes.....	38,50	5	1,80	3,50	0,10	0,30	13
Canal de l'Aisne à la Marne.....	38,50	5	1,80	3,50	0,10	0,30	13
Canal latéral à la Marne.....	38,50	5	1,80	3,50	0,10	0,30	13

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

3. Vitesse de marche des bâtiments. (Art. 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 les valeurs ci-après:

1. En rivière :

a) De jour :

10 kilomètres à l'heure pour les bâtiments de commerce naviguant dans les biefs ;

6 kilomètres à l'heure pour les bâtiments de commerce naviguant dans les dérivations éclusées ;

b) De nuit :

4 kilomètres à l'heure pour tous les bâtiments.

2. En canal :

a) De jour : 6 kilomètres à l'heure ;

b) De nuit : 4 kilomètres à l'heure.

3. Dispositions particulières aux souterrains.

La vitesse de franchissement dans ces ouvrages est limitée à 5 kilomètres à l'heure.

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^{er} du décret du 21 septembre 1973 portant R.G.P.

4. Restrictions à certains modes de navigation. (Art. 1.06, §4, du R.G.P.)

La navigation à la voile est interdite sur les canaux ; elle n'est autorisée d'une part sur la rivière d'Aisne canalisée qu'en section courante entre les pointis des dérivations et, d'autre part, sur le réservoir de Monampsteuil et l'étang inférieur de Bairon.

La traction sur berge est interdite sauf en cas de force majeure.

Article 3.

Construction, grément et équipage des bâtiments. (Art. 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 kilomètres à l'heure 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 sur les canaux.

Par contre, les bâtiments naviguant sur la rivière d'Aisne canalisée doivent être munis d'un batelet à la traîne ou placé à bord, prêt à servir.

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 et 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.

(Art. 1.28 du R.G.P.)

1. Les mesures à prendre en temps de crues sur l'Aisne canalisée sont les suivantes :

a) Quand, par suite de crue, le niveau de l'eau atteint 4,50 mètres à l'échelle de Celles-sur-Aisne, la navigation est interdite pour les bâtiments avalants ;

b) La navigation est interrompue quand le niveau de l'eau atteint 3,13 mètres à l'échelle de l'écluse de Couloisy.

2. Des avis à la batellerie peuvent prescrire des mesures complémentaires.

Article 5.

Définition du sens conventionnel de la navigation.

(Art. 6.01 du R.G.P.)

Le sens conventionnel de la descente dans les biefs de partage est celui défini ci-après :

Sur le canal de l'Oise à l'Aisne : direction du canal latéral à l'Aisne (de l'Oise vers l'Aisne) ;

Sur le canal de l'Aisne à la Marne : direction du canal latéral à la Marne (de l'Aisne vers la Marne) ;

Sur le canal des Ardennes : direction du canal latéral à l'Aisne (de la Meuse vers l'Aisne).

CHAPITRE II

RÈGLES DE ROUTE

Article 6.

Traversée des souterrains

(Art. 6.07 du R.G.P.)

Souterrain de Bray-en-Laonnois (canal de l'Oise à l'Aisne) et souterrain du Mont-de-Billy (canal de l'Aisne à la Marne) :

Le franchissement de ces deux ouvrages à voie unique s'effectue par alternat, les conducteurs ne peuvent s'engager dans leurs accès que si les feux de signalisation le leur permettent et, de plus, ils doivent se conformer aux ordres donnés par les régulateurs.

Les bâtiments en attente doivent s'amarrer en formation dans les limites de stationnement matérialisées à chaque tête.

Tout conducteur s'apprêtant à s'engager dans le souterrain doit préalablement s'assurer que son bâtiment ne dépasse pas le gabarit réglementaire matérialisé à chaque extrémité de l'ouvrage.

En cas de dépassement, le conducteur doit alors immédiatement reculer son bâtiment de façon à libérer l'accès du souterrain.

L'attention des conducteurs est spécialement attirée sur la présence dans le souterrain du Mont-de-Billy de deux autres barres de gabarit qui assurent l'annonce et la couverture des deux groupes d'accélérateurs de ventilation suspendus à la clef de voûte.

Pendant la traversée, la distance libre minimale imposée entre les bâtiments successifs est fixée à 100 mètres.

Souterrain de Saint-Aignan (canal des Ardennes) :

A la traversée du souterrain de Saint-Aignan, les bâtiments passent suivant l'ordre de leur arrivée.

Lorsqu'un bâtiment est rangé dans la gare en aval du souterrain, aucun bâtiment montant ne peut franchir l'écluse d'aval.

Si, par suite d'observation des prescriptions précédentes ou de circonstances fortuites, deux bâtiments viennent à se rencontrer dans le souterrain, leurs conducteurs doivent alors provoquer l'intervention de l'éclusier chargé de l'écluse n°4. Ce dernier désigne lequel des deux bâtiments engagés doit reculer et céder le passage ; il dresse procès-verbal de contravention pour sanctionner les infractions aux règles de priorité qui ont été commises.

Dispositions communes à tous les souterrains.

Les conducteurs doivent obligatoirement faire usage de leurs feux réglementaires.

Tout bâtiment doit être garni, sur chacun de ses côtés, de dispositifs de défense appropriés de manière à préserver les piédroits des voûtes, les glissières et les couronnements des ouvrages.

Pendant la traversée des souterrains :

Les moteurs et les moyens de chauffage doivent être réglés de manière à ne pas produire de fumée ;

Il est interdit aux conducteurs d'arrêter leur bâtiment, sauf en cas d'un ordre spécial ou de danger immédiat ;

Le personnel ou les passagers des bâtiments doivent s'abstenir de proférer des cris ou de tenir des conversations bruyantes de nature à troubler le bon ordre ou à gêner éventuellement les commandements et les manœuvres de traction.

Les règles spéciales relatives à la traversée de chaque souterrain sont fixées par le chef du service de la navigation.

Article 7.

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite.

(Art. 6.12 du R.G.P.)

Le seul secteur où la route est prescrite est le suivant :

La navigation à gauche est obligatoire, en amont de l'écluse n°4 de Vic-sur-Aisne de la rivière d'Aisne canalisée, dans une section signalée où la sécurité impose cette mesure.

Article 8.

Convois et formations à couple.

(Art. 6.21 du R.G.P.)

1. Marche en convoi ou à couple.

(Art. 6.21, §1, du R.G.P.)

La marche à couple est interdite d'une façon générale, même en période de fortes eaux, sur toutes les voies faisant l'objet du présent règlement.

2. Arrêt cap à l'aval.

(Art. 6.21, §2, du R.G.P.)

Sur la rivière d'Aisne canalisée, tout convoi poussé dont la longueur dépasse 86 mètres doit pouvoir s'arrêter cap à l'aval, en temps utile, tout en restant normalement manœuvrable pendant et après l'arrêt. La même disposition est applicable à tout bâtiment motorisé dépassant 86 mètres, sauf si sa mise en chantier a débuté avant le 1^{er} janvier 1976.

Sur les canaux visés à l'article 1^{er} du présent règlement, tout bâtiment 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.

(Art. 6.22 du R.G.P.)

Sans objet

Article 10.

Passage des ponts mobiles.

(Art. 6.26, §7, du R.G.P.)

Sans objet.

Article 11.

Passage aux écluses. (Art. 6.28, §10, du R.G.P.)

Le franchissement de la chaîne d'écluses automatiques du versant Aisne (écluses n°10 à 13) du canal de l'Oise à l'Aisne est soumis aux prescriptions suivantes :

Les feux de signalisation doivent être impérativement respectés par les conducteurs. L'arrêt et le stationnement dans les écluses sont interdits, tandis que l'arrêt et le stationnement en biefs doivent être immédiatement signalés, par tous moyens, aux responsables de la chaîne d'écluses automatiques.

Après amarrage de leurs bâtiments dans le sas des écluses, les conducteurs interviennent eux-mêmes pour déclencher les sasements en tirant sur les chaînes de couleur verte disposées dans les sas. En cas d'incident, l'arrêt de la manœuvre et l'alarme sont immédiatement obtenus en tirant sur les chaînes de couleur rouge.

Les menues embarcations naviguant isolément ou en groupe doivent, pour annoncer leurs passages, actionner à très faible vitesse les perches de détection mécaniques situées sur la rive droite à l'entrée et à la sortie des écluses. Dans le cas d'un groupe, c'est la première embarcation qui manœuvre le détecteur d'entrée d'écluse et la dernière embarcation actionne alors le bras de sortie en fin d'écluse.

Pour permettre un fonctionnement normal de la chaîne d'écluses automatiques, l'utilisation des perches de détection servant à l'annonce des bâtiments nécessite un basculement continu dans le sens de la marche d'environ quinze secondes. Cette temporisation est absolument nécessaire pour que les ordres d'arrivée ou de sortie soient normalement enregistrés dans les circuits de commande.

Article 12.

Ordre de passage aux écluses. (Art. 6.29, §4, du R.G.P.)

Sur les voies visées à l'article 1^{er} 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 mètres 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. (Art. 6.33, §1, du R.G.P.)

Sans objet.

Article 14.

Règles de route des bâtiments naviguant au radar. (Art. 6.35, §1, du R.G.P.)

Sans objet.

CHAPITRE III

RÈGLES DE STATIONNEMENT

Article 15.

Stationnement (ancrage et amarrage) interdit. (Art. 7.03, §1, du R.G.P.)

Sans objet.

Article 16.

Stationnement côte à côte.
(Art. 7.08 du R.G.P.)

Le stationnement côte à côte sur les canaux est interdit en section courante et aux abords des écluses.
Les limites de stationnement autorisées sont fixées par décision du chef du service de la navigation, diffusée par voie d'affiche à la batellerie.

Article 17.

Stationnement dans les ports et dans les garages.
(Art. 7.10 du R.G.P.)

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

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

Si le nombre des bâtiments à charger ou à décharger est supérieur au nombre de places disponibles, les places à port sont attribuées aux bâtiments suivant l'ordre d'arrivée au port constaté par les agents de la navigation.

Pour l'application de cette prescription et sauf autorisation spéciale, le délai maximum de séjour pour le chargement ou le déchargement compte à partir du lendemain du jour de la mise à quai du bâtiment. Ce délai est un jour pour 100 tonnes ou fraction de 100 tonnes de jauge en plein enfoncement du bâtiment. Les dimanches et jours fériés ne comptent pas dans ce délai.

Tout bâtiment qui dépasse le délai de séjour déterminé comme il est dit au paragraphe précédent peut être déplacé sur ordre des agents de la navigation et prend rang, pour une nouvelle mise à quai, immédiatement après les bâtiments en attente. Il en est de même pour tout bâtiment qui a été déplacé volontairement.

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

Les bâtiments séjournant dans les garages sont rangés conformément aux ordres des agents de navigation.
Le séjour des bâtiments dans les garages ne peut se prolonger au-delà de vingt et un jours, sans autorisation des ingénieurs.

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 navigant 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.
(Art. 8.06 du R.G.P.)

Sans objet.

CHAPITRE V

NAVIGATION DE PLAISANCE ET ACTIVITÉS SPORTIVES

Article 19.

Règles générales. (Art. 9.01 du R.G.P.)

Les bateaux et engins de plaisance ne sont admis à circuler sur les voies navigables visées à l'article 1^{er} 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. (Art. 9.03 du R.G.P.)

1. 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, les vitesses suivantes :

- a) En rivière : 15 kilomètres/heure de jour, 4 kilomètres/heure de nuit ;
- b) En canal : 8 kilomètres/heure de jour, 4 kilomètres/heure de nuit.

La vitesse des bateaux de plaisance de 20 tonnes et plus de déplacement ne doit pas excéder les valeurs fixées à l'article 2 (§3) du présent règlement.

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 décisions du chef de 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 des règlements particuliers prévus à l'article 21 du présent arrêté.

2. Quand les bateaux et engins de plaisance circulent à plus de 12 kilomètres/heure, ils ne doivent pas s'approcher des rives de moins de dix mètres.

3. Il est interdit aux bateaux à rames de s'attarder et aux bateaux à voiles de louvoyer 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.

Article 21.

Sports nautiques. (Art. 9.05 du R.G.P.)

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

CHAPITRE VI
DISPOSITIONS FINALES

Article 22.

Documents de bord.
(Art. 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 les voies faisant l'objet du présent règlement.

Article 23.

Décisions du chef du service 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 du chef du service de la navigation Belgique – Paris-Est à Compiègne (Oise) ;
Bureaux d'affrètement de Compiègne et de Reims ;
Ecluses de Carandeu – Bourg-et-Comin, Abbecourt – Berry-au-Bac (Aisne), Dom-le-Mesnil, Flechambault, Vraux, Vitry-le-François et Dizy.
Entrées des souterrains, au lieu de formation des convois.

Article 24.

L'arrêté ministériel du 26 juin 1974 portant règlement particulier provisoire de police de la navigation sur les voies énumérées à l'article 1^{er} est abrogé.

Article 25.

Les préfets des départements de l'Oise, de l'Aisne, des Ardennes et de la Marne et le chef du service spécial de la navigation Belgique---Paris-Est sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 décembre 1974

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des ports maritimes
et des voies navigables,*

JEAN-PIERRE CHAPON