



MARINE NATIONALE
DEUXIEME REGION MARITIME
ETAT-MAJOR

Brest, le 23 août 1967

ARRETE

Portant règlement de police de la navigation dans les eaux maritimes de la Charente.

(Modifié par l'arrêté du 11 septembre 1974)

Le Préfet de la Charente-Maritime
Le Préfet maritime de la deuxième région

- VU l'ordonnance royale du 14 juin 1844 concernant le service de la marine (police des rades) ;
- VU la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
- VU la loi du 30 janvier 1930 et le décret du 1^{er} février 1930 sur la circulation dans les eaux territoriales ;
- VU l'article R. 26, § 15 du code pénal ;
- VU le décret n° 56-1033 du 13 octobre 1956 portant codification sous le n° de code des voies navigables et de la navigation intérieure des textes législatifs concernant les voies navigables et la navigation intérieure ;
- VU le décret n° 56-321 du 27 mars 1956 portant codification sous le nom de code des ports maritimes des textes législatifs concernant les ports maritimes ;
- VU le décret du 16 août 1965 et le règlement y annexé concernant les prescriptions à observer pour prévenir les abordages en mer ;
- VU l'arrêté ministériel du 27 juin 1951 et les textes subséquents portant règlement pour le transport et la manutention dans les ports maritimes des matières infectes ;
- VU le règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses annexé à l'arrêté ministériel du 12 juillet 1954 et les textes subséquents l'ayant modifié ;

ARRETENT

Article 1^{er} : Dispositions générales.

Les bâtiments naviguant dans les eaux maritimes de la Charente, délimitées en aval par la limite de la mer (centre de la Tour du feu antérieur de Port des Barques sur la rive gauche par le centre du fort de la Pointe sur la rive droite et en amont par le pont suspendu de Tonnay-Charente, sont assujettis à l'observation

des règles édictées par le règlement pour prévenir les abordages en mer rendu applicable par le décret du 16 août 1965. Toutefois ces dispositions sont édictées sans préjudice des autres mesures spéciales concernant en particulier la police des forts notamment les signaux du port de Rochefort, les interdictions de mouillage, les consignes à observer par tout commandant de navire devant passer sous le pont à travée levante de Martrou. En outre, ils doivent observer les prescriptions particulières exposées ci-après :

Article 2 : Vitesse.

La vitesse en surface des bâtiment ne doit jamais dépasser 12 nœuds. Tout navire à propulsion mécanique passant à hauteur des cales de Soubise, devant les quais d'embarquement ou d'accostage, ou bien à proximité d'un navire, d'une embarcation ou d'un engin quelconque ou encore des installations existantes ou en construction, doit modérer sa vitesse. Dans tous les cas, la vitesse doit être réglée de manière à éviter les remous susceptibles d'occasionner des dommages aux propriétés riveraines, pontons, chantiers de travaux, etc...

Article 3 : Manœuvre de croisement et de dépassement.

Les manœuvres de croisement ou de dépassement doivent avoir lieu en dehors des coudes de la rivière.

Les navires ne peuvent se dépasser entre eux que par temps clair, lorsque la visibilité est bonne et qu'aucun navire ou bateau ne vient en sens inverse.

Tout navire qui désire en dépasser un autre de plus faible tirant d'eau ou de vitesse nettement inférieur, doit obligatoirement demander le passage au navire qui le précède selon le code des signaux indiqué ci-après. Le dépassement ne doit avoir lieu qu'après accord donné par le même code par le navire à dépasser.

Lorsque le passage est accordé, le navire à dépasser doit aussitôt ralentir franchement son allure de manière que la vitesse de dépassement soit au moins de 4 nœuds, et il ne doit reprendre sa vitesse que lorsqu'il aura été très largement dépassé.

Pour les demandes et réponses préliminaires à ces manœuvres de dépassement les signaux sonores suivants doivent être employés :

a) par le navire désirant dépasser l'autre :

- 2 sons longs suivis de 2 sons brefs, s'il désire passer à gauche, c'est-à-dire à bâbord du navire qui le précède ;
- 2 sons longs suivis d'un son bref, s'il désire passer à droite, c'est-à-dire à tribord du navire qui le précède.

b) par le navire à dépasser qui devra donner son accord en répétant le même signal, soit :

- 2 sons longs suivis de 2 sons brefs : dépassement accordé sur la gauche ;
- 2 sons longs suivis d'un son bref : dépassement accordé sur la droite.

c) dans le cas où le dépassement ne serait pas possible, le navire rattrapé ne répond pas.

Les navires qui doivent se croiser en rivière signalent leurs manœuvres réciproques par l'application des signaux phoniques prévus à l'article 28 du décret du 16 août 1965.

Afin d'éviter le croisement dans un coude de la rivière, le bâtiment qui marche courant debout doit diminuer sa vitesse et manœuvrer de manière que le bâtiment qui marche avec le courant de l'arrière ait dépassé franchement le coude.

Article 4 : Danger imminent d'abordage.

En cas de danger imminent d'abordage entre deux navires, les manœuvres de nature à prévenir la collision ou à en atténuer les effets, telles que : diminuer de vitesse, stopper, battre en arrière, etc... sont obligatoires pour tous deux sans qu'ils puissent invoquer pour s'en affranchir la crainte de s'échouer sur une des berges.

Article 5 : Interdiction de naviguer par temps de brume.

Il est interdit de naviguer dans la rivière par temps de brume quand les berges ne sont pas suffisamment visibles.

Les navires ou bateaux pris par la brume en rivière sont soumis aux obligations de signalisation par sifflet, sirène, corne de brume ou cloche prévus par le décret portant règlement pour prévenir les abordages en mer (16 août 1965).

Article 6 : Cas de mouillage ou échouage.

Les navires munis de moyens de communication radio-électriques qui pour une cause fortuite seraient dans l'obligation de mouiller ou viendraient à s'échouer en rivière devront aussitôt faire connaître leur position de mouillage ou d'échouage par télégramme adressés au bureau du port de Rochefort et au bureau de leur courtier. Dans tous les cas, le texte du message devra préciser si le navire gêne ou non la navigation.

Article 7 : Manœuvres interdites

Il est interdit aux navires non soumis aux obligations de pilotage, aux bacs effectuant les passages d'eau, aux bateaux à voile et aux bateaux fluviaux (automoteurs ou non, aux gabares et tous les bateaux de servitudes utilisés en rivière) en toutes circonstances de gêner la manœuvre ou de couper à courte distance la route des navires tenus à suivre le milieu du chenal. Ils devront en outre s'écarter de la route d'un navire à propulsion mécanique ou remorqué, au signal d'avertissement prescrit par la règle 28 § b du décret du 16 août 1965 (5 coups brefs) de manière à ne mettre en aucune circonstance le navire dans l'obligation de se déranger de sa route.

Les petits bâtiments à voile et les bateaux fluviaux ne devront pas naviguer la nuit dans le chenal. Il leur est interdit de mouiller sur la route des navires ; ils devront mouiller en dehors du chenal et le plus près possible des rives.

Ils se conformeront, pour les feux qu'ils devront montrer ou porter, aux dispositions du règlement du 16 août 1965.

Par temps de brume, de brouillard ou de neige, les gabares et bateaux de la même catégorie devront se servir, suivant le cas, de leur cornet ou de leur cloche, conformément à la règle 15 du règlement susvisé du 16 août 1965.

Article 8 : Passage de Martrou.

La signalisation phonique particulière à observer pour le passage sous le pont à travée levante de Martrou de même que les consignes concernant l'évitage en rivière dans les souilles d'évitage et l'accostage aux ouvrages de l'arsenal et de

Soubise réservées pour le cas de non fonctionnement du pont de Martrou sont contenues dans l'opuscule : consignes à observer par tout commandant de navire remontant ou descendant la rivière « La Charente », désigné sous le nom : consignes de Martrou. Les dispositions particulières à la petite navigation (pêche, ostréiculture, plaisance) figurant en annexe à ces consignes.

Article 9 : Signaux phoniques particuliers en rivière.

- a) Tout navire remontant La Charente devra :
- se conformer aux consignes de Martrou (article 8) ;
 - faire entendre :
2 coups longs par le travers des cales sèches de l'arsenal pour tout bâtiment à destination de Rochefort afin de prévenir bateliers amarreurs et éclusiers de l'imminence de la présentation du navire à l'entrée du sas.
1 coup long et un coup bref par le travers des cales sèches de l'arsenal pour tout bâtiment à destination de Tonnay-Charente.
- b) Tout navire descendant La Charente devra :
- faire entendre :
1 coup long et un coup bref par le travers du Pont rouge si le navire est à destination de la mer.
2 coups longs par le travers du Pont rouge si le navire est à destination de Rochefort.
 - se conformer aux consignes de Martrou (article 8).
- Les signaux devront être mis en temps opportun et répétés si le commandant du navire et le pilote craignent qu'ils n'aient pas été entendus par ceux dont ils doivent éveiller l'attention.

Article 10 : *(Modifié par l'arrêté du 11 septembre 1974)*

Accostage.

- Les estacades situées à l'arsenal et à Soubise sont réservées en priorité pour l'accostage éventuel des navires pilotés ;
- leur accostage est interdit aux plaisanciers, gabares, bateaux de servitude et de pêche ;
- toutefois, leur utilisation éventuelles pour des besoins commerciaux peut être envisagée sous réserve de l'accord préalable des services maritimes de l'équipement qui en fixent les conditions précises d'utilisation.

Article 11 : Interdiction de mouillage.

Il est interdit de mouiller entre les points situés :

- a) 200 mètres en aval du pont à travée levante du Martrou et en amont, le lieu-dit « L'avant-garde » ;
- b) dans la zone d'évitage aval du « Four du Diable » ;
- c) 100 mètres en aval et le travers de la station de pompage du Pont rouge ;
- d) à 100 mètres en amont et en aval de l'ancien pont transbordeur du Martrou ;
- e) à 100 mètres en amont et en aval de l'ancienne cale de Soubise.

Les points déterminés ci-dessus seront balisés, sur la rive gauche de la rivière par des espars de 5 mètres de hauteur, peints en blanc, surmontés d'une boule blanche.

Article 12 : Interdiction de déversements divers.

Il est interdit de jeter des escarbilles, des terres, des décombres ou des matières quelconques, dans les eaux des ports de Tonnay-Charente et de Rochefort et dans les eaux maritimes de la Charente.

Il est interdit d'y déverser ou répandre d'une manière quelconque des résidus, des hydrocarbures ou des liquides insalubres.

Article 13 : Dispositions diverses.

Les contraventions aux dispositions du présent règlement seront constatées par les procès-verbaux dressés par les agents assermentés des divers services intéressés et poursuivis conformément à la loi. Les amendes dont seront passibles les contrevenants sont fixées par l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926, portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande et l'article R. 26, § 15 du code pénal.

Article 14 : Monsieur le contre-amiral, commandant l'arrondissement maritime de Rochefort, monsieur l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Charente-Maritime et les officiers du port, monsieur l'administrateur en chef des affaires maritimes, chef du quartier de Marennes, seront chargés, chacun en ce qui le concerne d'assurer l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché partout où besoin sera.

Article 15 : Le présent règlement annule et remplace l'arrêté préfectoral du 31 juillet 1933, réglementant la police de la navigation dans les eaux maritimes de la Charente et l'arrêté préfectoral du 24 août 1905 portant interdiction de mouillage des bateaux aux abords du pont transbordeur de Martrou.

Signé : l'Amiral Patou
Préfet maritime de la deuxième région

Signé : Monsieur le Préfet de la Charente-Maritime