Service de la Navigation

La Moselle - voie navigable

Fascicule V

Le cadre réglementaire et infrastructurel

- Terminologie nautique
- Bases légales
- Conditions d'accès et de circulation
- Règles de route
- Passage des écluses
- Règles particulières pour les sports nautiques
- Signaux de la voie navigable
- Protection de l'environnement
- Accidents, sauvetage et assistance
- Catalogue des infrastructures d'accueil terrestre

mars 2016

Le cadre réglementaire et infrastructurel

Aperçu commenté
des prescriptions de police régissant la navigation
et les activités fluviales,
avec catalogue des plans infrastructurels de la
Moselle entre Schengen et Wasserbillig.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Service de la navigation

Préface

Au Grand-Duché de Luxembourg, la Moselle canalisée fait partie des « réalisations concrètes » mentionnées par Robert Schumann dans sa déclaration du 9 mai 1950 et qui sont une belle illustration de ce que l'homme est capable de faire lorsqu'une vision commune est poursuivie.

Aujourd'hui, plus de 50 ans après la canalisation de la Moselle, le développement rapide du trafic commercial de quelque 12 à 16 millions de tonnes de marchandises transitant annuellement par les écluses mosellanes, dont 6 à 9 millions de tonnes par les écluses luxembourgeoises, témoignent de l'importance de ce type de transport, qui est à la fois propre et efficace.

En tant que ministre en charge des Infrastructures et des Transports, il me tient particulièrement à cœur de développer l'accès, via la Moselle et notamment le Port de Mertert, aux ports maritimes du Nord. Ainsi, le récent développement du transport conteneurisé régulier sur la Moselle constitue une étape cruciale et contribue non seulement à délester le réseau notamment autoroutier luxembourgeois, mais permet aussi d'élargir l'offre logistique multimodale du Luxembourg, sans porter atteinte à la beauté du paysage mosellan.

Les bateaux d'excursions luxembourgeois, dont la flotte et l'offre ne cessent de s'agrandir aux cours des années et les navires de croisière, offrant régulièrement des escales à la Moselle luxembourgeoise, sont une belle illustration comment ce secteur peut contribuer à l'économie locale et régionale.

Les auteurs ont réuni dans ce fascicule bon nombre d'informations utiles, notamment en matière de sécurité nautique, pour les différents usagers de la voie d'eau, transporteurs professionnels, plaisanciers, adeptes de la voile, du canotage, de la plongée, de la natation, de la pêche, du ski nautique ou encore de la moto aquatique.

Au-delà des conseils pratiques et de la localisation des infrastructures et équipement publics mis à la disposition des usagers, ce fascicule sert aussi de recueil pour la préparation à l'examen du permis de navigation de plaisance.

Si vous avez des questions ou des observations, n'hésitez pas à contacter mes services.

Je suis convaincu que les informations et les conseils du présent fascicule vous seront utiles et je tiens à remercier les auteurs et les collaborateurs pour cette initiative exemplaire.

François Bausch

Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Sommaire I

page

Lexique 6

I) Le cadre réglementaire

Aperçu des bases légales fondamentales 13
Le contexte réglementaire 14
Conditions à remplir par l'équipage 15
Conditions à remplir par les bateaux 16
Formalités administratives 18
Aperçu succinct des exigences en matière de construction, d'équipement et d'exploitation 20
Occupations et utilisations particulières d'infrastructures de la voie d'eau 22
Infrastructures d'accueil terrestres 24
Sécurité de stationnement et d'amarrage 28
Règles de route 30
Passage des écluses 34
Ponts & bacs 37
Règles particulières pour les sports nautiques 38
Signalisation visuelle du chenal navigable 40
Balisage du chenal navigable 42
Signaux de la voie navigable 44
Signalisation type d'obstacles ou de restrictions 54
Signaux sonores 56
Radiotéléphonie 58
Protection de l'environnement - code des bonnes pratiques 60
Accidents, sauvetage et assistance 62
Sanction des infractions 64
Sécurité d'amarrage - matelotage 67
Autorité gestionnaire 69

Index 109

Annexes

II) Catalogue des plans infrastructurels de la Moselle entre Wasserbillig et Schengen

Aperçu des caractéristiques infrastructurelles entre Wasserbillig et Schengen 73
Localisation géographique des infrastructures publiques d'accueil terrestre..... 74
Disposition et équipement des quais publics 76
Disposition et équipement des aires de stationnement sur berge 82
Localisation des infrastructures de sports nautiques 88
Plans de situation des parcours de ski nautique 90
Plans de situation des rampes de mise à l'eau 94
Plans de situation des ponts 98
Plans de situation des ports 102
Localisation des aires de dépôt de déchets 104

Ce guide ne peut se substituer aux textes légaux, sa vocation est exclusivement pédagogique et informative.

Introduction

La Moselle est une rivière naturelle aménagée pour la navigation, c'est-à-dire que les conditions de navigation sont particulières et essentiellement variables.

La sécurité des personnes et des biens, le respect de l'environnement ou encore la pérennisation des infrastructures de la voie d'eau impliquent tout un «arsenal» de règles d'usage et de bonne conduite. L'ampleur relative du cadre juridique s'explique par le fait que ces dispositions doivent tenir compte de toutes les particularités infrastructurelles, des divers types de navigation et des possibilités d'utilisation du cours d'eau naturel aménagé par l'homme en voie d'eau.

Connaître la réglementation particulière ainsi que la signalisation spécifique de la voie navigable est indispensable à la bonne pratique de la navigation et permet d'éviter de mettre en danger, gêner ou importuner d'autres personnes. Le respect des dispositions réglementaires et des principes de bonne conduite assurera la sécurité de la voie d'eau et facilitera la cohabitation .

Les informations fournies dans le cadre du présent fascicule sont susceptibles d'être modifiées. Elles donnent la situation au moment de la publication. Les adresses auprès desquelles des renseignements complémentaires peuvent être obtenus sont reprises in fine.

En outre, la plupart du contenu du présent fascicule est publié et actualisé sur le site Internet du Service de la navigation. (http://www.service-navigation.lu)

Comme tout domaine spécialisé, la navigation intérieure utilise un vocabulaire spécifique de termes et d'expressions couramment utilisés dans les textes officiels et par les professionnels.

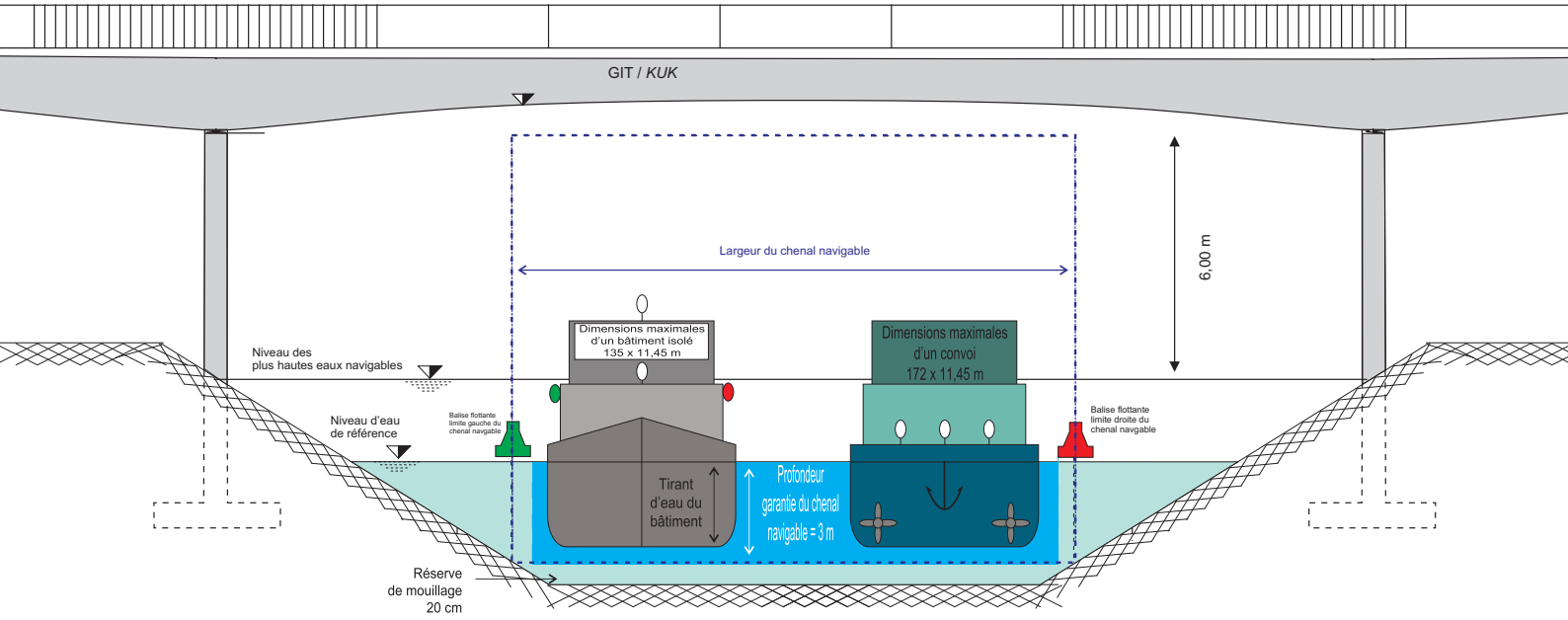
Pour assurer la bonne compréhension de la matière sont repris ci-après quelques définitions de termes propres à la navigation intérieure.

Amont	Ce terme désigne la direction d'où vient l'eau, c'est-à-dire la partie d'un cours d'eau comprise entre un point considéré et la source.
Aval	C'est la partie du cours d'eau comprise entre le point considéré et l'embouchure ou le confluent. Le sens d'écoulement de l'eau va généralement vers l'aval.
Avalant	Se dit d'un bâtiment qui fait route dans le même sens que le courant.
Bâbord	À gauche quand on regarde l'avant d'un bâtiment.
Bac	Bâtiment à fond plat, conçu pour assurer un service de transport de personnes et de véhicules d'une rive à l'autre de la voie navigable.
Bajoyer	Mur latéral d'une écluse.

Sas d'écluse mis à sec, les murs latéraux forment les bajoyers.

Balisage	Ensemble des signaux flottants ou fixes visualisant les limites du chenal navigable ou indiquant des dangers.
Barrage	Aménagement réalisé pour réguler/stocker l'eau dans des vastes plans d'eau (biefs) en vue de permettre la navigation et la production d'hydroélectricité. Les barrages de la Moselle sont mobiles et s'effacent complètement dès qu'il s'agit d'évacuer une crue. Les barrages, à ne pas confondre avec les écluses, assurent un mouillage suffisant pour la navigation et divisent le cours de la Moselle en sections dénommées biefs.
Bâtiment	Nom générique utilisé pour désigner un bateau de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, un engin flottant ou un navire de mer.
Berge	Talus bordant le lit de la rivière. La berge a une pente naturelle ou aménagée et comprend en principe l'espace de terre entre le point le plus haut de ladite berge et le lit de rivière.
Bief	Section de rivière comprise entre deux barrages, respectivement écluses.
Bollard	Pièce généralement de forme cylindrique servant à l'amarrage.
Centrale d'information et d'alerte	Centre de gestion du trafic collectant et transmettant les informations relatives au service des écluses et la sécurité et le bon ordre de la navigation. Il assure le rôle de centre d'alerte en cas de difficulté, d'accident ou d'incident.
Chenal navigable	Ce terme désigne la partie du lit mineur de la Moselle dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation. Dans la mesure où sa localisation n'est pas évidente, il est balisé.
Conducteur	Tout bâtiment, ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée "conducteur".
Crue	Une crue correspond à une augmentation relativement brutale du débit, et par conséquent, de la hauteur du niveau d'eau, suite à un apport important en eau consécutif à une période exceptionnelle de précipitations accompagnées ou non de fonte des neiges. <u>Marques de crue</u> Sur la Moselle on connaît trois marques de crue. La marque I indique que les eaux sont moyennes, la marque II que les fortes eaux impliquent des prescriptions spéciales pour la navigation, et la marque de crue III constitue en quelque sorte le seuil indicateur de crue. À partir de ce seuil, le débit à évacuer dépasse la capacité d'écoulement du lit mineur et la Moselle commence à déborder et à provoquer progressivement des dommages. Ce seuil constitue également le niveau des plus hautes eaux navigables. À partir de ce niveau critique, la navigation est arrêtée.
Défenses	Pièce en bois ou en matière souple que l'on suspend le long du bord pour amortir les chocs, ou éviter les frottements lors des manoeuvres d'accostage ou d'éclusage. Les défenses amovibles doivent être flottantes (cf. § 6.28 7c du RPNM).
Duc d'albe	Infrastructure verticale, généralement en tubes d'acier, sur laquelle les bâtiments peuvent s'amarrer ou s'appuyer, aux abords d'une écluse, dans les ports ou lorsque des hauts-fonds empêchent l'accostage aux berges.

Échelle limnimétrique (ou hydrométrique)	Échelle graduée servant à mesurer le niveau du plan d'eau.
Échouement	Arrêt accidentel d'un bâtiment en heurtant le fond.
Écluse	Ouvrage de navigation permettant aux bateaux de franchir le dénivelé créé par le barrage entre un bief amont et un bief aval. Le principe de l'écluse repose sur la variabilité du niveau de l'eau dans le sas. Les dimensions des écluses de la Moselle permettent l'éclusage de convois jusqu'à 172,10 m de long et 11,45 m de large. <u>Sas d´écluse</u> Bassin à niveau variable, situé entre les deux portes d'une écluse où doivent entrer les bateaux pour passer du bief aval au bief amont et inversement.
Écluse à nacelles	Écluse destinée aux menues embarcations d'une longueur inférieure à 18,00 m, d'une largeur inférieure à 3,30 m et d'un tirant d'eau inférieur à 1,50 m.
Gabarit de navigation	C'est l'espace sécurisé (généralement rectangulaire), réservé à la navigation, au travers duquel doit passer tout bateau. Sa base est formée par le chenal de navigation, qui garantit un mouillage suffisant sous la coque. Sous un pont ou sous un obstacle aérien, la composante verticale de cet espace est formée par la hauteur du passage libre entre la surface de l'eau et l'obstacle aérien.



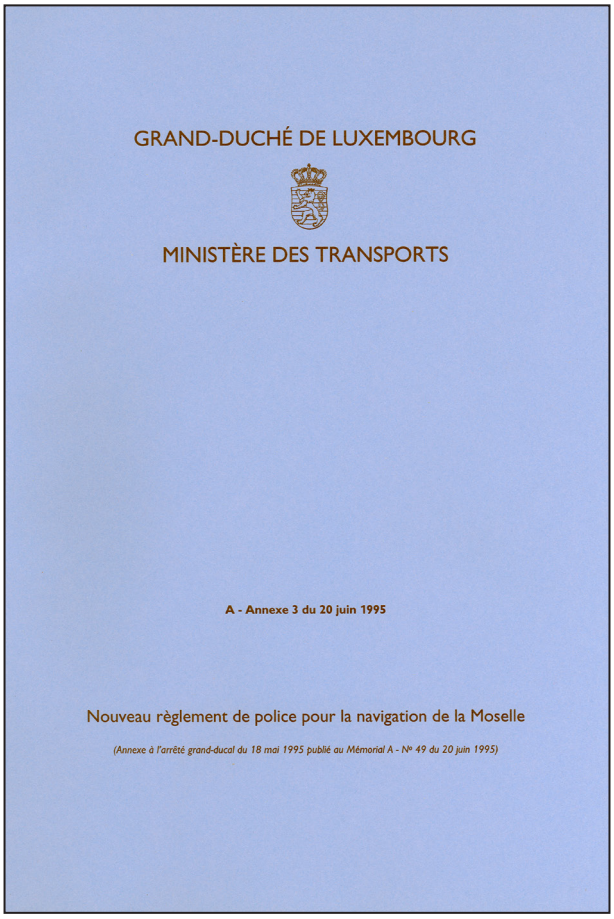
Le gabarit de navigation est la caractéristique principale de la voie d'eau. En déterminant l'enfoncement (tirant d'eau) et le tirant d'air admissible, il limite la quantité et les dimensions aériennes (conteneurs) du chargement, conditionnant ainsi la rentabilité du transport.

Garages (des écluses)	Zones de stationnement en amont et en aval des écluses, destinées aux bateaux en attente de sassement.

Haut-fond	Zone localisée du relief subaquatique dangereuse pour la navigation du fait d'un mouillage trop faible par rapport à la profondeur de navigation.
Jaugeage	Le jaugeage consiste à déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement et son déplacement maximal admissible. Pour les bâtiments destinés au transport de marchandises, le jaugeage a notamment pour objet de permettre de déterminer le poids de la cargaison d'après l'enfoncement.
Lège	Désigne un bateau à marchandises vide (naviguant sans chargement).
Limnimètre	Équipement de mesure permettant l'enregistrement (limnigraphe) et la transmission des données de hauteur d'eau (en un point donné). De nos jours, les limnimètres sont en règle générale couplés à un système de mesure et de télétransmission automatique des données.
Menue embarcation	Tout bateau dont la longueur maximale de la coque est inférieure à 20 m, à l'exception des bacs, des barges de poussage, des bateaux pouvant transporter plus de 12 personnes et des bateaux servant à remorquer ou pousser autre chose que des menues embarcations.
Montant	Se dit d'un bâtiment faisant route vers l'amont, c'est-à-dire contre le sens du courant.
Mouillage	Profondeur d'eau disponible dans le gabarit de navigation. La différence entre le mouillage disponible et le tirant d'eau du bateau est appelée pied de pilote.
Niveau d'eau de référence (retenue normale)	C'est une notion théorique correspondant au niveau de retenue du barrage à débit nul pour lequel la profondeur d'aménagement reste garantie dans le chenal navigable. Sauf circonstances exceptionnelles, la surface du plan d'eau ne descendra pas sous ce niveau en cas de faible débit. Ce niveau encore appelé niveau hydrostatique, est représenté par une ligne droite horizontale théorique entre l'aval du barrage amont et l'amont du barrage aval.
PHEN	Par ce sigle est désigné le niveau des plus hautes eaux navigables. Au-delà de cette limite la navigation est interdite.
Port en lourd	Le port en lourd d'un bâtiment représente la masse totale admissible. Outre le poids de la cargaison, le port en lourd inclut les consommables (carburant, vivres, eau potable, boissons, huile du moteur, agrès…) et le personnel (équipage et passagers). Le port en lourd correspond donc à la différence entre le déplacement à l'enfoncement maximal autorisé et son déplacement à lège.
Proue	Partie avant d'un bâtiment.
RPNM	Sigle utilisé en abréviation pour désigner le Règlement de police pour la navigation de la Moselle.
Sassement	Ensemble des manoeuvres nécessaires au franchissement d'un dénivelé moyennant un éclusage. Passage d'un bateau dans l'écluse. Synonyme d'éclusage. Fausse bassinée: Par ce terme on désigne le sassement d'une écluse vide de bâtiments.
Talonner	Se dit d'un bâtiment qui touche le fond, sans toutefois échouer.
Virer de bord	Donner au bâtiment une direction diamétralement opposée à la route qu'il suivait. À noter, un bateau ne tourne pas, il vire.

I) Le cadre réglementaire

Aperçu des bases légales fondamentales



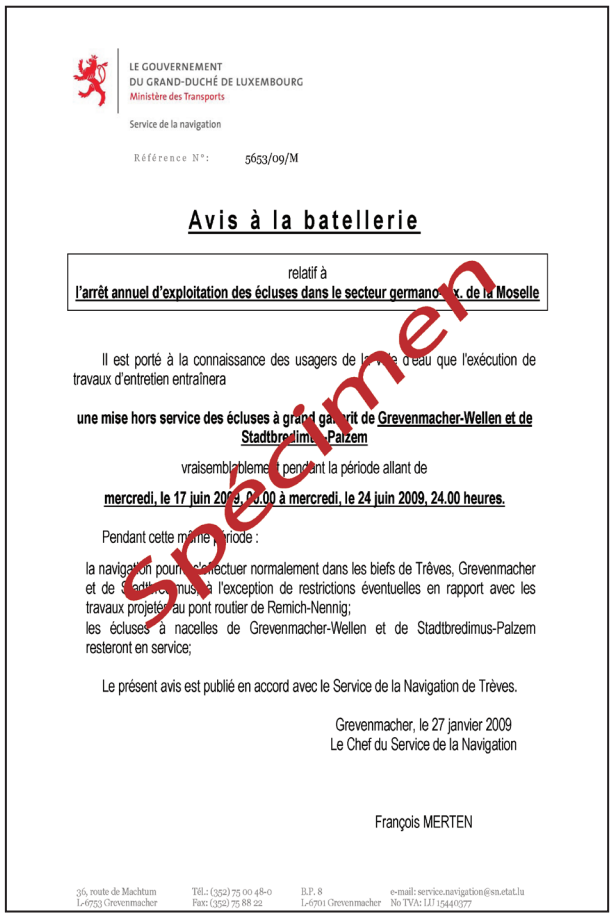
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A - Annexe 3 du 20 juin 1995

Nouveau règlement de police pour la navigation de la Moselle

(Annexe à l'arrêté grand-ducal du 18 mai 1995 publié au Mémorial A - N° 49 du 20 juin 1995)



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports

Service de la navigation

Référence N°: 5653/09/M

Avis à la batellerie

relatif à
l'arrêt annuel d'exploitation des écluses dans le secteur germano-lux. de la Moselle

Il est porté à la connaissance des usagers de la voie d'eau que l'exécution de travaux d'entretien entraînera

une mise hors service des écluses à grand gabarit de Grevenmacher-Wellen et de Stadtbredimus-Palzem

vraisemblablement pendant la période allant de

mercredi, le 17 juin 2009, 00.00 à mercredi, le 24 juin 2009, 24.00 heures.

Pendant cette même période :

la navigation pourra s'effectuer normalement dans les biefs de Trèves, Grevenmacher et de Stadtbredimus à l'exception de restrictions éventuelles en rapport avec les travaux projetés au pont routier de Remich-Nennig;
les écluses à nacelles de Grevenmacher-Wellen et de Stadtbredimus-Palzem resteront en service;

Le présent avis est publié en accord avec le Service de la Navigation de Trèves.

Grevenmacher, le 27 janvier 2009
Le Chef du Service de la Navigation

François MERTEN

Spécimen

36, route de Machtum L-6753 Grevenmacher Tél.: (352) 75 00 48-0 Fax: (352) 75 88 22 B.P. 8 L-6701 Grevenmacher e-mail: service.navigation@sn.etat.lu No TVA: LU 15440377

Le cadre réglementaire mis en place pour assurer la sécurité de navigation et le bon ordre sur la Moselle comporte un code de base sous forme du règlement de police pour la navigation de la Moselle ainsi que des règlements particuliers ciblant plus particulièrement les sports nautiques, la protection des infrastructures, la protection de l'environnement, les conditions techniques et administratives d'admission du matériel fluvial.

Les principaux textes en vigueur sont:

- Le **règlement international de police pour la navigation de la Moselle,** constamment actualisé et mis en vigueur par arrêté grand-ducal du 18 mai 1995;
- Le règlement grand-ducal du 08.09.1988 portant **réglementation de la police et de la sécurité sur les cours et plans d'eau**;
- Règlement grand-ducal modifié du 6 avril 1990 relatif aux **débarcadères sur la Moselle** qui ne sont pas soumis à l'approbation de la Commission de la Moselle;
- Règlement grand-ducal modifié du 29 avril 2002 concernant le **transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage** sur la Moselle;
- Le règlement grand-ducal modifié du 29 avril 2002 concernant **les sports nautiques sur la Moselle**.

Outre les dispositions édictées par les textes réglementaires énumérés, les autorités peuvent être amenées à décréter des prescriptions de caractère temporaire qui sont publiées par voie d'avis.

Le contexte réglementaire

La voie d'eau draine de nombreux usagers : bateaux de commerce, bateaux de location, bateaux à passagers, bateaux-hôtel, plaisanciers chevronnés ou occasionnels, adeptes de sports nautiques, motos-aquatiques, skieurs nautiques et le non-respect de la réglementation conduit rapidement à des conflits d'usage.

Les risques et particularités nautiques tout comme les impératifs de sécurité ont nécessité la mise en place d'une importante réglementation qu'il importe d'observer.

La base de toute règle de conduite et de navigation sur la Moselle est constituée par le Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM). Il s'agit d'une réglementation harmonisée au niveau international et transposée dans la législation nationale de chaque État riverain de la Moselle.

À l'instar du code de la route, ce code reprend d'une part, les dispositions nécessaires en vue d'assurer le bon ordre de la navigation et la sécurité des utilisateurs et, d'autre part, les prescriptions ayant trait à la conservation de l'état de la voie d'eau. Pour l'essentiel se trouvent déterminées: les conditions techniques à remplir par le matériel fluvial (aspects construction, identification et navigabilité), les conditions d'exploitation des bateaux et embarcations (équipage, signalisation, règles de conduite, de circulation et de stationnement, etc.) ainsi que des prescriptions destinées à protéger la voie d'eau et ses dépendances des actes nuisibles à sa conservation ou préjudiciables à la propreté ou à la qualité de l'eau. Il s'agit de dispositions harmonisées adoptées d'un commun accord et mises en vigueur simultanément dans les trois États riverains de la Moselle. Ces dispositions sont applicables à l'ensemble des usagers.

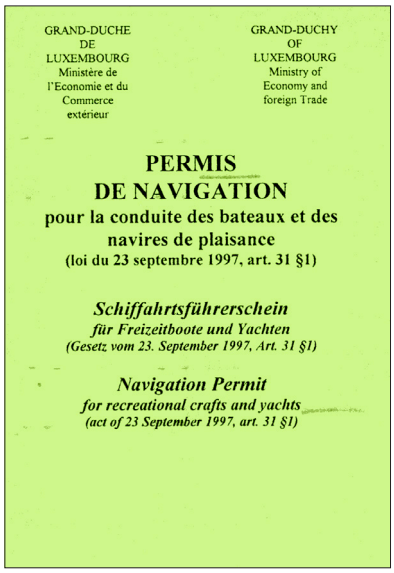
D'autres informations complémentaires peuvent être affichées aux écluses, dans les ports ou sur les lieux. Ce sont les "Avis à la batellerie". Ils indiquent des prescriptions temporaires, par exemple, des modifications des conditions de navigation ou de stationnement, des interruptions et désaffectations ponctuelles ou encore des informations sur des précautions particulières à prendre. N'hésitez pas à les consulter sur place ou auprès du Service de la navigation.

Conduite des bâtiments

Sur la Moselle, tout bâtiment doit se trouver sous la conduite d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Le conducteur doit disposer des capacités de conduite suffisantes et doit être en mesure d'effectuer à tout moment toutes les manoeuvres nécessaires pour contrôler son bateau. Le conducteur est réputé avoir l'aptitude s'il est titulaire d'un permis de navigation ou d'un document en tenant lieu.

Le conducteur est seul responsable de la sécurité de navigation et de l'ordre à bord. En cours de route, le conducteur doit être à bord, la barre pouvant néanmoins être tenue par une personne qualifiée ayant atteint 16 ans, sous la direction du conducteur.

Les facultés du conducteur, tout comme des membres d'équipage ne doivent pas être affaiblies par la fatigue, l'absorption d'alcool, de médicaments, de drogues ou pour d'autres raisons. Il lui est interdit d'assurer la conduite du bâtiment lorsque la concentration d'alcool dans l'air expiré atteint 0,25 mg/l ou plus, ou lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans l'air expiré ou dans le sang.


GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur

GRAND-DUCHY OF LUXEMBOURG
Ministry of Economy and foreign Trade

PERMIS DE NAVIGATION
pour la conduite des bateaux et des navires de plaisance
(loi du 23 septembre 1997, art. 31 §1)

Schiffahrtsführerschein
für Freizeitboote und Yachten
(Gesetz vom 23. September 1997, Art. 31 §1)

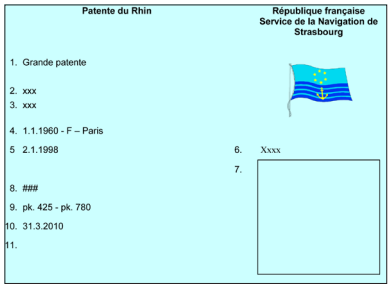
Navigation Permit
for recreational crafts and yachts
(act of 23 September 1997, art. 31 §1)

Permis de navigation délivré par le Ministère de l'Économie.

Equipage

D'une manière générale, tous les bateaux doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

Pour les bateaux, ces conditions sont considérées comme satisfaites, lorsque la construction, le gréement, l'équipage et l'exploitation sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières de l'un des États riverains de la Moselle.


Patente du Rhin

République française
Service de la Navigation de Strasbourg

1. Grande patente
2. xxx
3. xxx
4. 1.1.1960 - F – Paris
5. 2.1.1998
6. Xxxx
7.
8. ###
9. pk. 425 - pk. 780
10. 31.3.2010
11.

Modèle d'une patente de batelier rhénan.

Conditions à satisfaire par les bateaux

Convoi poussé composé d'une unité motrice et de deux barges d'une longueur de 172 m faisant route avec un chargement de 3600 tonnes.

Pour être admis à naviguer sur la Moselle, les bateaux de navigation intérieure doivent disposer d'un certificat communautaire ou d'un titre de navigation rhénan.

Ces titres sont délivrés par les autorités compétentes des États membres en fonction de la conformité de la construction et de l'équipement à des normes techniques. Pour de plus amples informations relatives à ce sujet, il y a lieu de se référer au tableau ci-après.

Dimensions maximales des unités admises

La largeur et la longueur maximale des bâtiments admissibles sur la Moselle sont déterminées par le gabarit des écluses.

Les dimensions des unités autorisées à circuler sur la Moselle sont les suivantes:

- largeur maximale d'un bâtiment ..... 11,45 m;
- longueur maximale d'une unité ..... 135,00 m;
- longueur maximale d'un bateau à passagers ..... 110 m;
- longueur maximale d'un assemblage de bâtiments ..... 172,10 m;
- mouillage garanti endéans le gabarit de navigation ..... 3,00 m.

Marques d'identification

Échelle de jauge permettant de connaître l'enfoncement du bateau et de déterminer le tonnage embarqué (avec marque indiquant le plus grand enfoncement admissible).

Tout bateau doit être muni d'un certain nombre de marques servant à son identification et aux contrôles.

- Marques d'identification : devise ou nom, immatriculation, dimensions, port en lourd, port d'attache, nom du propriétaire.
- Marques d'enfoncement indiquant le plan du plus grand enfoncement admissible : trois paires par côté pour les bateaux de plus de 40 m, deux paires au minimum pour les autres (pour les bâtiments qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, une seule paire au milieu suffit).
- Échelles de tirant d'eau : tout bateau, dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, doit porter de chaque côté vers l'arrière une échelle de tirant d'eau. Le zéro de chaque échelle doit correspondre au point le plus bas de la coque ou de la quille.
- Échelles de jauge : les bateaux de marchandises doivent être jaugés et portent des échelles de jauge (3 paires pour les bateaux de plus de 40 m, 2 paires au minimum pour les autres).

Les menues embarcations doivent porter une marque officielle d'identification, ayant au moins 10 cm de hauteur et apposée à l'avant sur les deux côtés, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair. Pour les voiliers et les planches à voile, la marque officielle d'identification doit également apparaître sur les deux faces de la voile.

Les menues embarcations de plaisance, sans moteur ni voile, sont dispensées des prescriptions de l'alinéa précédent sous condition qu'elles portent leur nom ou leur devise à l'extérieur et le nom et le domicile de leur propriétaire en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation.
Le document certifiant l'identification doit se trouver à bord.

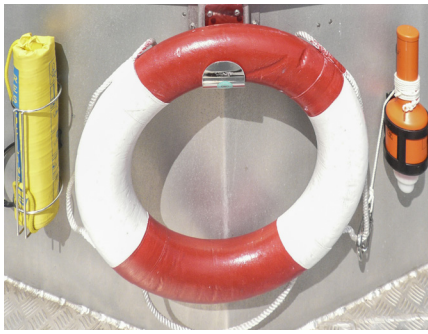
Construction d'amateur en conformité avec les normes techniques et de sécurité.

Construction et gréement

Les bâtiments doivent d'une manière générale être construits et gréés de manière à pouvoir satisfaire les obligations légales et assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

Les bateaux de plaisance mis sur le marché après septembre 1997 doivent porter le marquage CE de conformité.

À rappeler que les embarcations qui présentent un risque d'éjection du conducteur doivent être munies d'un dispositif de sécurité provoquant en cas d'éjection un arrêt instantané du moteur.



Sac à corde, bouée couronne, feu flottant à retournement, visiblement placées et maintenues de manière à pouvoir être rapidement utilisées en cas d'urgence.

Matériel de sécurité

Tout bateau doit avoir à bord l'équipement réglementaire minimal de sécurité. Le matériel de sécurité doit se trouver en bon état et il doit être adapté au type de bateau et au genre d'activité nautique.

L'équipement réglementaire minimum doit au moins comprendre:

a) Pour ce qui est des moyens de sauvetage :
   1 brassière de sauvetage par personne à bord et une bouée couronne pour les embarcations d'une longueur > 7 m. Les brassières doivent être portées, sinon elles doivent être facilement accessibles en cas de besoin. L'équipement en question doit être homologué et marqué «CE».
   Une échelle facilitant la (re)montée à bord.
b) Pour ce qui est du matériel d'assèchement et d'incendie:
   Un ou plusieurs extincteurs ainsi qu'une écope, un seau ou une pompe à main adaptés au type d'embarcation en cause.
c) Pour ce qui est du matériel de navigation:
   Des amarres, une gaffe, une ancre ou grappin ainsi qu'une trousse de premiers soins.
d) Pour ce qui est du matériel de signalisation:
   Une lampe électrique (en état de fonctionnement) ainsi qu'un pavillon rouge, une corne de brume ou d'autres équipements appropriés pour pouvoir donner les signaux visuels ou sonores de navigation ou de détresse.

Il va de soi que le matériel en question doit se trouver à portée de main et qu'il doit être utilisé conformément à sa destination.

Gilet de sauvetage autogonflable correctement endossé et ajusté.

Documents de bord

La réglementation prévoit un certain nombre de documents et attestations qui doivent obligatoirement se trouver à bord pour pouvoir être présentés à toute réquisition des agents des autorités compétentes.

Un exemplaire mis à jour du RPNM doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges.

Le large éventail des documents de bord exigés est énuméré dans le cadre de l'article 1.10 du RPNM qui se lit comme suit :

Article 1.10

Documents de bord et autres papiers

Les certificats et autres documents ci-après doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières :

a) le certificat de visite du bâtiment ou le document en tenant lieu,

b) la patente du conducteur du bâtiment ou un document en tenant lieu et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou la patente de batelier du Rhin ou un document en tenant lieu,

c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe K du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage, ou le document en tenant lieu,

d) une attestation relative à la délivrance des livres de bord,

e) l'attestation de priorité d'éclusage,

f) le certificat de jaugeage du bâtiment,

g) l'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe,

h) la patente radar ou un certificat équivalent ; ces documents ne sont pas exigés à bord lorsque la carte patente du Rhin porte la mention «Radar» ou que le certificat équivalent du conducteur porte la mention correspondante,

i) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration, nécessaire conformément à l'article 7.06, chiffre 1, du Règlement de visite des bateaux du Rhin dans sa version en vigueur,

k) un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau conformément à l'appendice 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure,

l) le ou les « certificats(s) relatif(s) à l'assignation des fréquences » ou la « licence de station de navire »,

m) le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, Partie générale et Partie régionale Rhin/Moselle,

n) le carnet de contrôle des huiles usées, dûment rempli,

o) les documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,

p) une attestation pour installations à gaz liquéfiés,

q) les documents relatifs aux installations électriques,
r) les attestations de contrôle des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure,
s) des attestations de contrôle des grues,
t) les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN,
u) en cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment,
v) l'attestation relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service,
w) le certificat d'identification pour les menues embarcations,
x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des Etats riverains de la Moselle,
y) l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 10.02, chiffre 2, lettre a), du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
z) l'attestation délivrée par une société de classification agréée concernant la flottabilité, la gîte, la stabilité des parties du bâtiment après séparation et l'indication du degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée, conformément aux exigences de l'article 22bis.05 chiffre 2 lettre b) du Règlement de visite des bateaux du Rhin dans sa version en vigueur, pour des bâtiments d'une longueur de plus de 110,00 m, à l'exception des bateaux à passagers,
aa) les autorisations spéciales délivrées par les autorités compétentes sur leurs sections de fleuve et celles valables à compter du 31 décembre 2009 pour les bâtiments d'une longueur de plus de 110,00 m jusqu'à 135,00 m, qui ne remplissent pas les conditions visées à l'article 8.01 chiffres 2 ou 3 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle, ainsi que les autorisations spéciales selon l'article 8.01 chiffre 5 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle,
ab) justificatif d'approvisionnement en gazole conformément à l'annexe 2, Partie A, article 3.04, paragraphe 1, de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), y compris les reçus des transactions de rétribution du SPECDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord ,
ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.07, chiffre 2.

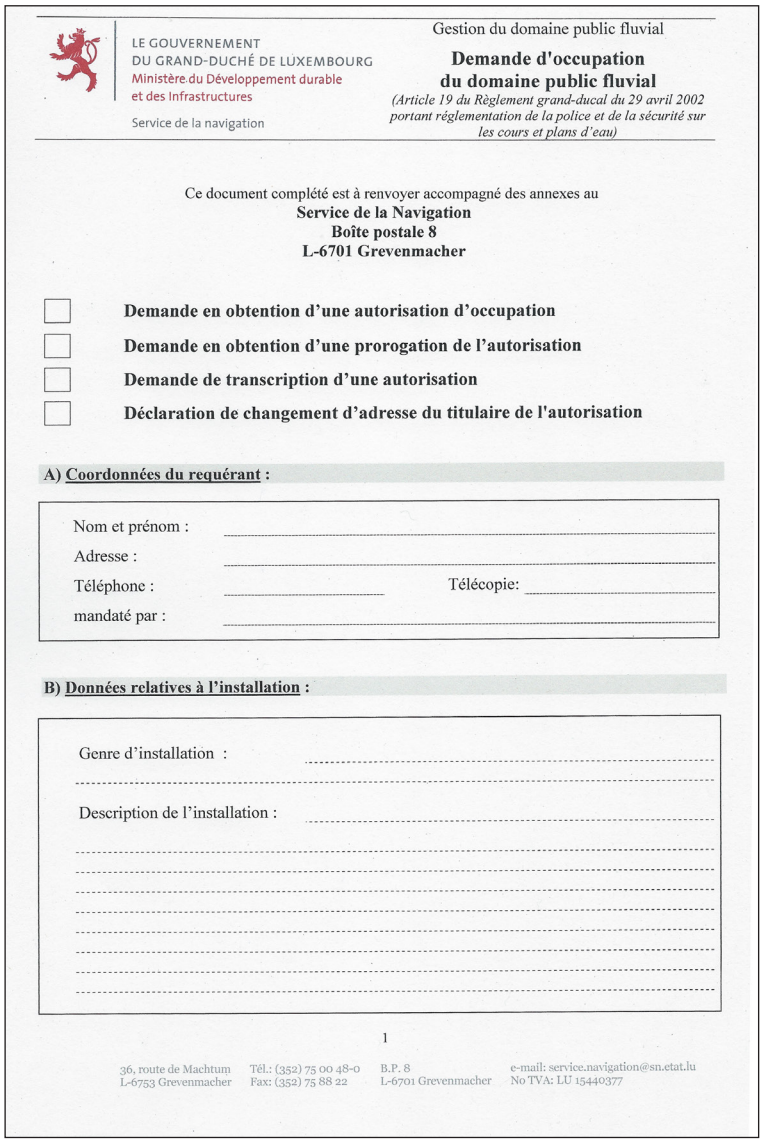
Assurance

Le propriétaire, respectivement détenteur du bâtiment est responsable de tout dommage causé par le bâtiment dont il est le gardien.
Toute menue embarcation relevant d'un registre luxembourgeois doit être couverte par une assurance responsabilité civile. Une attestation y relative doit se trouver à bord.

Nature de l'équipement / Obligation d'exploitation	
CONSTRUCTION, ÉQUI	
Construction et gréement des bâtiments (navigabilité, gouvernail, timonerie, équipement de propulsion, équipement électrique etc.)	Règlement de police
Transport de matières dangereuses	Règlement de police
Feux et fanaux de signalisation des bâtiments	Règlement de police
Installations de radiotéléphonie	Règlement de police
Navigation au radar	Règlement de police
Équipement AIS (Système d'Identification Automatique) & ECDIS (Système de visualisation électronique de cartes et d'informations pour la navigation intérieure)	RPNM § 4.07
Tachygraphe	Règlement de police
Installations à gaz liquéfié	Règlement relatif aux installations à gaz liquéfié pour usage domestique sur le bateau
Équipement pour la lutte contre les incidents	Prescriptions techniques des bateaux navigation intérieure
Déclaration de conformité CE	Règlement grand-ducal du 8 sep européen et du Conseil du 16 j réglementaires et adminis
IMMATRICULATION	
Circulation d'un bateau au Luxembourg d'un tonnage sup. à 20 tonnes	Règlement de police Article 2.01
ÉQUI	
Nombre et qualification des membres de l'équipage	Règlement de police
Capacité et responsabilité du conducteur	Règlement de police
JAUG	
Jaugeage des bateaux	Règlement de police
PROTECTION DE L	
Protection des eaux et élimination des déchets	Règlement de police, chapitre 11
EXERCICE D'UNE ACTIVIT	
Accès à la profession, accès au marché	Loi du 21 avril 1993 concernant l gable dans le

Base légale	Documents de bord obligatoires
PEMENT ET GRÉEMENT	
Directives communautaires & Règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Certificat communautaire, Certificat rhénan, attestation de navigabilité
Loi du 13 mars 2007 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)	Certificat d'agrément
Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle. Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation	Néant
Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique rhénan. Guide de radiotéléphonie pour la navigation rhénane	Licence pour l'installation et l'exploitation de la station; Certificat d'aptitude à l'exploitation d'équipements radiotéléphoniques
Prescriptions minimales et conditions d'essai relatives aux appareils radar pour la navigation intérieure & Prescriptions relatives au montage et au contrôle du fonctionnement des appareils radar et des indicateurs de vitesse de giration pour la navigation intérieure	Attestation relatives au montage et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration
	Néant
	Attestation relative au montage et au fonctionnement
Prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Attestation pour installations à gaz liquéfié
Prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Attestation de contrôle des installations d'extinction d'incendie
tembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement uin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, tratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance.	Néant
I / IDENTIFICATION	
Loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale	Certificat d'immatriculation
PAGE	
Règlement de visite des bateaux de la navigation intérieure	Livre de bord; livret de service
Directives communautaires, règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle	Certificat de capacité, patente du conducteur du bâtiment
GEAGE	
Règlement relatif au jaugeage des bateaux	Certificat de jaugeage du bâtiment
L'ENVIRONNEMENT	
Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets	Justificatif d'approvisionnement en gazole / carnet de contrôle des huiles usées
É DE TRANSPORT FLUVIAL	
l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navidomaine des transports nationaux et internationaux	

Les occupations et utilisations particulières de la voie d'eau



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Service de la navigation

Gestion du domaine public fluvial

Demande d'occupation du domaine public fluvial

(Article 19 du Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours et plans d'eau)

Ce document complété est à renvoyer accompagné des annexes au
Service de la Navigation
Boîte postale 8
L-6701 Grevenmacher

- ☐ **Demande en obtention d'une autorisation d'occupation**
- ☐ **Demande en obtention d'une prorogation de l'autorisation**
- ☐ **Demande de transcription d'une autorisation**
- ☐ **Déclaration de changement d'adresse du titulaire de l'autorisation**

A) Coordonnées du requérant :

Nom et prénom : .....
Adresse : .....
Téléphone : ..... Télécopie: .....
mandaté par : .....

B) Données relatives à l'installation :

Genre d'installation : .....
Description de l'installation : .....

1

36, route de Machtum L-6753 Grevenmacher Tél.: (352) 75 00 48-0 Fax: (352) 75 88 22 B.P. 8 L-6701 Grevenmacher e-mail: service.navigation@sn.etat.lu No TVA: LU 15440377

Formulaire type d'une demande d'occupation privative temporaire de sections déterminées du domaine public fluvial.

Des parcelles déterminées du domaine public fluvial peuvent, sous certaines conditions, faire l'objet d'autorisations d'occupation privative.

L'octroi de droits d'occupations privatifs peut notamment se justifier pour la mise en place d'installations fixes, amovibles ou flottantes, à placer sur la rive ou dans le lit de la Moselle et servant à la mise à l'eau ou au stationnement d'embarcations, au débarquement ou à l'embarquement de personnes, à l'amarrage, à la signalisation ou à la pratique de sports nautiques.

La concession des droits privatifs prend habituellement la forme d'une autorisation d'occupation conditionnée temporaire, précaire, incessible et essentiellement révocable.

Sous réserve que les besoins d'exploitation et de navigation ne s'y opposent pas, ces autorisations sont accordées assorties d'un certain nombre de conditions visant la sécurité et le bon ordre de la navigation ou la préservation du domaine public fluvial. Une clause commune pour les installations flottantes est, p.ex., l'obligation d'enlèvement pour la période entre le 1er octobre et le 30 mars.

La demande d'autorisation d'occupation privative est à adresser à l'autorité gestionnaire.

Installation flottante de type privée, mise en place sur base d'une autorisation d'occupation temporaire d'une section déterminée du domaine public fluvial.

Activités soumises à autorisation

Les manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations qui peuvent porter atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation sont subordonnées à la permission des autorités compétentes.

Pour permettre la pratique de certaines activités dans de bonnes conditions, (ski nautique, navigation à la rame) des zones particulières leur ont été dédiées. La pratique de ces activités se trouve néanmoins conditionnée par des règles spécifiques et des limitations saisonnières (cf. chapitre " Règles particulières pour les sports nautiques" ci-après).

L'implantation et la configuration des sections de voie d'eau autorisées pour la pratique du ski nautique ressortent des plans et croquis de la partie II.

La demande d'autorisation doit être adressée à l'autorité gestionnaire au plus tard 60 jours avant la date prévue de la manifestation.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Service de la navigation

Demande en obtention d'une autorisation de manifestation sur la voie d'eau
(Article 1.23 du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle)

Ce document complété est à renvoyer accompagné des annexes ***au moins deux mois à l'avance*** au
Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Département des transports – Service de la navigation
B.P. 8 / L-6701 Grevenmacher

L'association dénommée: .....
représentée par:
Nom et prénom: .....
Adresse: .....
Téléphone (privé): ..... Tél. (bureau): .....
Téléphone (mobil): ..... Téléfax: .....
Email: .....

demande l'autorisation pour l'organisation d'un(e) :

☐ Manifestation sportive ☐ Travaux sur la voie d'eau
☐ Fête nautique ☐ Exercice d'entraînement
☐ Feu d'artifice ☐ .....

affectant les conditions d'exploitation de la voie d'eau au sens de l'article 1.23 du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle.

A) Données relatives à la manifestation / fête / exercice / travaux:

Genre de la manifestation : .....
Endroit, lieu, points kilométriques : .....
Date(s) : .....
Horaire (début / fin) : .....
Envergure de la manifestation /chantier :
Nombre des participants : .....
Description des activités / déroulement : .....

1

36, route de Machtum L-6753 Grevenmacher — Tél.: (352) 75 00 48-0 Fax: (352) 75 88 22 — B.P. 8 L-6701 Grevenmacher — e-mail: service.navigation@sn.etat.lu No TVA: LU 15440377

Formulaire type d'une demande d'utilisation privative temporaire de sections déterminées du domaine public fluvial.

Manifestation se déroulant sous le couvert d'une autorisation affectant temporairement une section déterminée du domaine public fluvial à l'organisateur.

Infrastructures d'embarquement et de débarquement de passagers

Les bateaux à passagers ne peuvent accoster qu'aux infrastructures prévues à cet effet ainsi qu'aux embarcadères autorisés de manière générale ou individuelle pour l'exploitation du bateau.

Les infrastructures sont exploitées soit en régime public, soit en mode privé.

Sauf autorisation spéciale délivrée par l'autorité compétente, les bateaux à passagers ne doivent stationner aux infrastructures publiques que le temps nécessaire à l'embarquement et au débarquement des passagers ainsi qu'au chargement et déchargement des marchandises (§ 8.12 RPNM).

L'embarquement et le débarquement ne doivent être effectués qu'en empruntant des voies d'accès sûres.

Des quais publics sous forme de murs verticaux se trouvent localisés comme suit :

Lieu d'implantation	Localisation (point kilométrique)	Longueur utile (m)	Profondeur d'exploitation (m)	Nombre de bollards 100 kN
Wasserbillig	205,945-206,005	60	2,60	6
Grevenmacher	211,445-211,585	140	2,20	8
Wormeldange	221,770-221,840	70	1,50	6
Remich	233,405-233,530	125	1,90	4
Bech-Kleinmacher	235,050-235,110	60	2,30	5
Schengen	241,835-241,895	60	2,00	3

Borne libre service de raccordement électrique à monnayeur.

Les bâtiments doivent être placés de sorte que l'espace disponible soit utilisé d'une manière optimale. Le stationnement à couple est interdit, sauf autorisation particulière.

L'utilisation de pneus ou d'autres objets non flottants comme défenses amovibles est interdite.

En cas de hautes eaux, les bâtiments doivent en temps utile rejoindre un port de refuge approprié.

Pendant le stationnement, l'usage des groupes électrogènes est interdit lorsque des bornes de raccordement électrique terrestres sont mises à disposition. Les bornes électriques sont en libre service payant.

Les détails d'implantation, tout comme l'équipement respectif ressortent des plans et schémas de la partie II.

Possibilités d'accostage et de stationnement pour les menues embarcations

Pour le stationnement aux quais publics, les embarcations de plaisance sont, dans les limites des capacités disponibles, les bienvenues aux infrastructures spécifiées sur les plans de la partie II.

Si l'exploitation de ces infrastructures prévoit un droit d'utilisation prioritaire pour les bâtiments titulaires d'une autorisation ad hoc, une signalisation spécifique indique sur place les possibilités actuelles et futures de stationnement.

Signalisation dynamique d'une réservation avec indication du terme d'expiration de l'interdiction générale

Signalisation dynamique des possibilités de stationnement avec indication du terme d'expiration

La signalisation dynamique télécommandée permet d'une part une optimisation de l'utilisation des infrastructures disponibles et d'autre part une meilleure planification des haltes.

Aires de stationnement

Sur la rive luxembourgeoise des aires de stationnement sous forme de lieux de stationnement sur berge se trouvent aménagées aux lieux suivants :

Lieu d'implantation	Localisation (point kilométrique)	Longueur utile (m)	Profondeur d'exploitation (m)	Nombre de bollards 100 kN
Wasserbillig	206,40 - 206,75	350	3	7
Grevenmacher	213,20 - 213,47	270	3	13
Ehnen	224,25 - 224,60	350	3	8
Hëttermillen	225,90 - 226,10	200	3	5
Stadtbredimus	230,40 - 230,65	250	3	12
Remich	232,82 - 233,26	440	3	10

Toutes les aires, à l'exception de celle de Remich, sont équipées d'escaliers facilitant l'accès à terre.

Stationnement classique sur berge de grandes unités. L'espace entre le bâtiment et la terre ferme nécessite la mise en place de passerelles ou de dispositifs analogues.

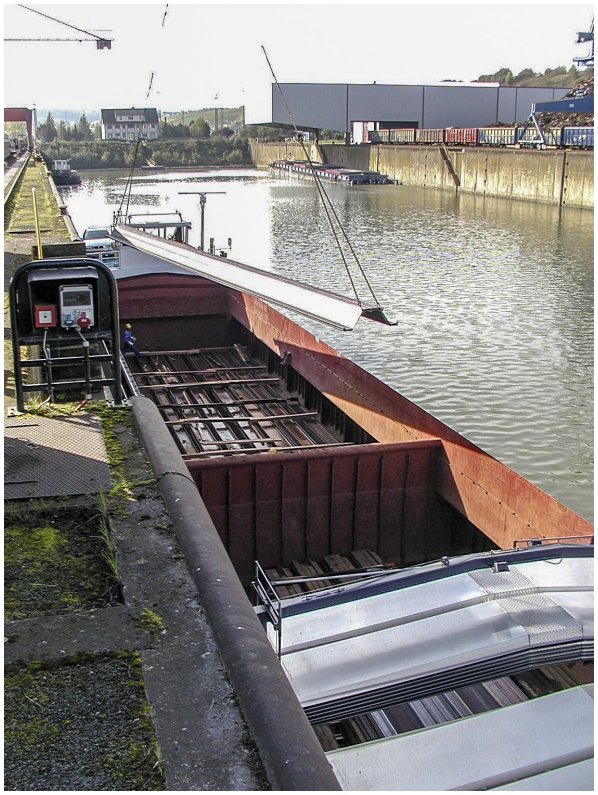
Opération de contrôle de l'état subaquatique d'une aire de stationnement.

Infrastructures pour le chargement, le déchargement et le transbordement

Le chargement, le déchargement ou le transbordement sont interdits en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes (§ 1.25 RPNM).

De telles infrastructures existent au P.k. 208,480 (port fluvial de Mertert) et entre les P.k. 235,849 et 235,994 (quai de transbordement).

Pour les détails d'implantation il y a lieu de se référer aux plans insérés à la partie II ci-après.



Transbordement d'un chargement de palplanches dans la darse du port fluvial de Mertert.

Poste de transbordement pétrolier du port de Mertert.

Quai de transbordement sur la rive gauche à Bech-Kleinmacher.

Sécurité de stationnement et d'amarrage

Pour le stationnement, les bâtiments jouissent d'une liberté relative dans le cadre des règles mentionnées ci-après.

Plusieurs types d'infrastructures existent mais, en dehors du chenal navigable il est aussi possible de «mouiller sur ancre».

Le genre, la capacité, le standard d'équipement et la localisation des différentes infrastructures d'accueil se trouvent spécifiés aux plans de la partie II.

En dehors de la période de navigation, la sécurité au stationnement peut être assurée en observant les consignes suivantes:

- Le stationnement des bâtiments s'effectue de préférence dans les ports, haltes et quais prévus à cet effet.

- Pour le stationnement en rivière, les bâtiments doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation. Un feu de mouillage devra être allumé pour la nuit.

- Le bateau doit être ancré ou amarré de façon qu'il ne puisse changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bâtiments compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous.

- Les bateaux en stationnement doivent être placés sous la surveillance d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.

- En cas de crue, les propriétaires ou détenteurs doivent, en temps utile, prendre les mesures nécessaires pour mettre leur bâtiment en sécurité. Lorsque le niveau des eaux atteint ou dépasse la marque de crue III et sans préjudice de l'interdiction de navigation, tous les bâtiments doivent rejoindre le port de refuge le plus proche ou, en cas d'impossibilité, stationner à l'emplacement approprié le plus proche en dehors des garages d'écluses.

- Il est interdit de se servir pour l'amarrage d'arbres ou d'objets tels que garde-corps, poteaux, bornes, échelles, mains courantes, etc.

- Les cordages sont à fixer de manière à ne pas entraver l'amarrage d'autres bateaux ou la sécurité de circulation terrestre ou fluviale.

- Les bateaux en stationnement à proximité des habitations ne peuvent faire fonctionner des moteurs auxiliaires, des groupes électrogènes ou tout autre engin bruyant entre 22 et 7 h.

- les remorques ou appareils mobiles utilisés pour mettre les embarcations à l'eau ou les en retirer seront écartés immédiatement des dépendances du domaine public fluvial.

D'une manière générale le stationnement est interdit :

- dans le chenal navigable;
- dans les avant-ports amont et aval des écluses et dans le secteur des barrages;
- dans les passages rétrécis, sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension;
- sur la route que suivent les bâtiments pour accoster, à l'entrée des ports, devant des infrastructures de mise à l'eau, sur le trajet des bacs;
- dans les sections où le stationnement est interdit par des panneaux d'interdiction.

Dans tous les cas, le propriétaire ou son représentant a la garde du bateau et le devoir de vigilance quant à son bon amarrage et sa conformité de stationnement.

Le conducteur, respectivement son remplaçant doit veiller en permanence à ce que les activités tant sur le terre-plein que sur le bâtiment n'apportent aucune nuisance visuelle, sonore ou olfactive susceptible de porter atteinte à l'ordre public.

Pendant le stationnement, l'usage des groupes électrogènes est interdit lorsque des bornes de distribution d'électricité terrestres sont disponibles.

Deux précisions finales :

1) Les bateaux à passagers jouissent d'une priorité d'accostage aux quais. L'utilisation par des menues embarcations n'est admissible que dans les limites autorisées par la signalisation sur place.

2) Le stationnement à demeure est interdit en dehors des infrastructures portuaires.

Obligation de vigilance et de prévention

La maîtrise d'un bateau ne va pas sans une certaine expérience, car de nombreux éléments extérieurs influencent son comportement. À la différence de ce qu'on connaît sur la terre ferme, il ne suffit pas toujours de tourner la barre pour aller dans la direction souhaitée. Sur l'eau, il faut pour toute manœuvre tenir compte du courant, des remous, du vent et des caractéristiques du bateau.

Tout conducteur responsable est tenu d'assurer la maîtrise de son bateau et de garantir le respect des autres utilisateurs et des riverains de la voie navigable.

La mission première de la personne responsable de la conduite d'un bâtiment est donc de respecter les règles de navigation et de prendre d'une manière générale toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique nautique, pour éviter:

a) de mettre en danger la vie des personnes;

b) de causer des dommages aux autres bâtiments et autres matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords;

c) de créer des entraves à la navigation;

d) de porter atteinte à l'environnement alors que cela peut être évité.

Toute surcharge d'un bateau doit être exclue. Une embarcation de plaisance ne peut en aucun cas accueillir plus de personnes que ne l'autorise le constructeur du bateau et le contrat d'assurance responsabilité civile (sans jamais pouvoir dépasser 12 personnes). Les personnes se trouvant à bord ne doivent pas gêner la visibilité du conducteur.

Il convient de préciser qu'il appartient au conducteur en exécution de son devoir général de vigilance, d'assurer la sécurité et de prévenir le risque de noyade ou des accidents consécutifs d'une chute à l'eau. À ce titre, il lui incombe notamment de veiller qu'aucune personne embarquée ne puisse glisser ou basculer par-dessus bord.

En période de crue, la navigation est fortement déconseillée à la plaisance, et interdite dès lors la marque de crue III est atteinte ou dépassée.

Par temps bouché, tous les bâtiments doivent utiliser le radar. Les bâtiments qui ne peuvent utiliser le radar doivent en temps opportun rejoindre un lieu de stationnement approprié ou un port de refuge.

Conditions de navigation et code de bonne conduite

Le chenal autorise un enfoncement de 3 m au maximum. Les hauteurs du libre passage des ponts sont variables. Elles sont indiquées dans les guides de navigation.

La circulation des menues embarcations dans les biefs ainsi que l'utilisation des écluses et des rigoles sont exemptes de toute taxe.

La conduite des menues embarcations ne doit pas mettre les autres usagers en danger, ou encore les gêner ou les importuner plus que ne l'imposent les circonstances. Les menues embarcations sont, d'une manière générale, tenues de laisser à tous les autres bâtiments l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur. Il en découle une priorité absolue des bâtiments de commerce sur les bateaux et embarcations de plaisance.

Pour le croisement de deux bateaux de même type, celui qui va dans le sens du courant, l'avalant, est prioritaire sur le montant. À rappeler que les bâtiments montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver aux avalants une route appropriée.

Un comportement responsable et respectueux par rapport aux autres usagers qui se trouvent sur l'eau ou à proximité de la voie d'eau impose donc de :

- ralentir en cas de dépassement et de faciliter la manœuvre du bateau rattrapant;
- respecter les règles imposées en matière de vitesse maximale et de ralentir dans les zones à haute densité de trafic;
- respecter les règles de priorité (bateaux de commerce et avalants) et les distances de sécurité;
- éviter des virages brusques à proximité d'autres embarcations ou bateaux;
- limiter le batillage et d'éviter de traverser le sillon des autres embarcations;
- limiter les nuisances sonores et d'adopter une conduite ne risquant pas de gêner ou d'importuner d'autres personnes plus que ne l'imposent les circonstances;
- ne pas couper la route des autres embarcations et de ne pas contourner un autre bateau;
- éviter d'approcher les barrages, les parages à l'amont et à l'aval étant dangereux à tout moment;
- ne pas créer des vagues de nature à éroder les berges ou endommager des bateaux en stationnement, respectivement mettre en péril des personnes le long des rives;
- respecter les règles de courtoisie envers les autres usagers de la voie navigable (pêcheurs, baigneurs, pratiquants de sports nautiques et bateliers), le personnel d'exploitation ou les riverains.

Comportement réciproque des menues embarcations

Les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route des menues embarcations non motorisées.

Les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.

Vitesse

La vitesse maximale autorisée est, d'une manière générale, fixée à 30 km/h par rapport à la rive.

Cette limitation de vitesse n'est pas applicable aux:

a) menues embarcations naviguant dans les sections libres, aussi longtemps que le plan d'eau visible situé dans le sens de la marche est libre de tout usager. Dans ces conditions, la vitesse fixée par rapport à la rive ne doit pas dépasser 60 km/h;

b) aux menues embarcations remorquant un ou plusieurs skieurs sur les plans d'eau autorisés et signalés à cet effet par le panneau E.17.

Ces dispositions ont une portée générale et sont applicables sans signalisation particulière.

Généralités

Abstraction faite des épisodes de crue et des interruptions d'exploitation pour raisons techniques, la navigation de la Moselle est possible durant toute l'année. Les écluses sont exploitées 24 h/24 h, à l'exception du 24 décembre à partir de 16 h 00 jusqu'au 26 décembre 16 h 00 et du 31 décembre 14 h 00 au 1ier janvier 14 h 00.

En principe, le passage aux écluses se fait selon l'ordre d'arrivée. Mais, dans des conditions précises, certains bateaux peuvent bénéficier d'un droit d'éclusage prioritaire (bateaux à passagers assurant un service régulier notamment). L'horaire des éclusages prioritaires est porté à la connaissance des intéressés par le biais du site internet : http://www.service-navigation.lu/.

Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial.

L'observation des règles et conseils ci-après est fortement recommandée, car l'opération de sassement n'est pas sans risques.

- À l'approche des garages des écluses, les bâtiments doivent ralentir leur marche et tenir la rive du côté de l'écluse. Il ne faut en aucun cas tenter d'accéder à l'écluse en longeant le barrage.

- Il convient de préparer les défenses et les longueurs de cordage suffisantes pour pallier au cours du sassement aux variations du plan d'eau. À rappeler que l'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire.

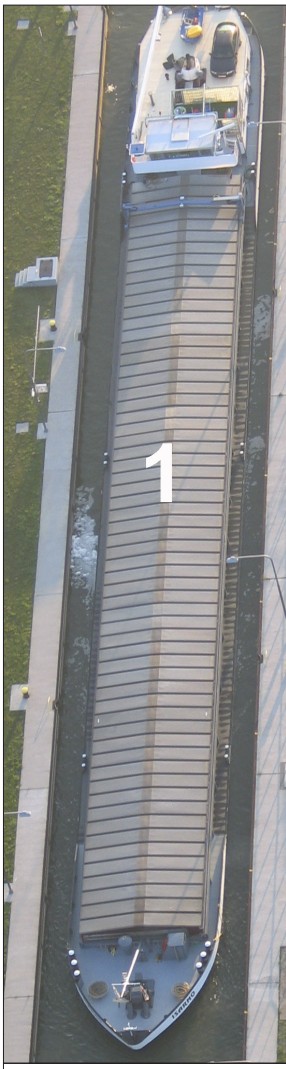
- L'approche, l'ancrage et l'amarrage dans le secteur (amont et aval) des barrages sont strictement interdits.

- Si un éclusage est en cours, prendre les mesures qui s'imposent et se tenir à distance suffisante pour éviter les remous créés par le remplissage ou la vidange du sas. Ne pas gêner les bâtiments qui sortent de l'écluse.

- Avant de s'engager, il importe d'attendre que les portes soient entièrement ouvertes et que le signal vert soit affiché.

- Dans le sas, les limites indiquant la longueur utile du sas visualisées sur les bajoyers doivent être respectées.

- Pendant l'opération de sassement et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, la manoeuvre des amarres doit être



L'écluse à gra
la rigole pour emba
et l'écluse à

assurée de manière à empêcher des chocs dommageables. Dès que le bâtiment est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion.

- Sur les ouvrages, il est interdit de débarquer sauf pour exécuter un éclusage ou pour quérir le personnel de surveillance.

L'opérateur éclusier est votre meilleur conseiller, soyez attentifs à ses consignes.

Particularités à observer lors d'un passage des écluses à nacelles (3)

Tous les bâtiments d'une longueur inférieure à 18 m, d'une largeur inférieure à 3,30 m et d'un tirant d'eau inférieur à 1,50 m doivent obligatoirement emprunter l'écluse à nacelles.

Les écluses à nacelles et les rigoles pour bateaux de sport ne peuvent être utilisées que de jour.

nd gabarit (1),
rcations de sport (2)
nacelles (3)

Les infrastructures de plaisance sont en service pendant la période du 1er avril au 31 octobre.

Panneaux orientant les bateaux vers les écluses qui leur sont dédiées.

L'approche aux écluses à nacelles et aux rigoles pour bateaux de sport est indiquée par des signaux placés sur la tête des môles. Les bâtiments approchant une écluse à nacelles ou une rigole pour bateaux de sport doivent se tenir le long du môle de séparation.

Les écluses à nacelles doivent être commandées par les usagers eux-mêmes en se conformant aux instructions affichées sur place. Une attention particulière doit être portée sur la longueur utilisable des sas et la manoeuvre des amarres lors de l'éclusage.

Lors qu'une situation dangereuse se produit, le déroulement automatique du processus d'éclusage pourra être interrompu moyennant l'interrupteur d'urgence du dispositif de commande. Il est néanmoins important de savoir que le mouvement de l'eau dans le sas ne sera pas stoppé et que les portes et les vannes ne reviendront pas automatiquement dans leur position initiale.

L'opérateur éclusier peut être contacté par un interphone installé sur place.

Passage des rigoles pour embarcations de sport (2)

Les rigoles doivent être commandées par les usagers eux-mêmes en se conformant aux instructions affichées sur place. L'entrée de la rigole n'est autorisée que lorsque le feu est au vert. En dehors de ces périodes, le feu est au rouge. Lorsque la rigole n'est pas en service, les feux sont éteints.

Les rigoles de Grevenmacher et de Stadtbredimus disposent, en parallèle à la rigole, d'une rampe de portage pour canoës et embarcations à rame.

Particularités d'un passage dans une écluse à grand gabarit (1)

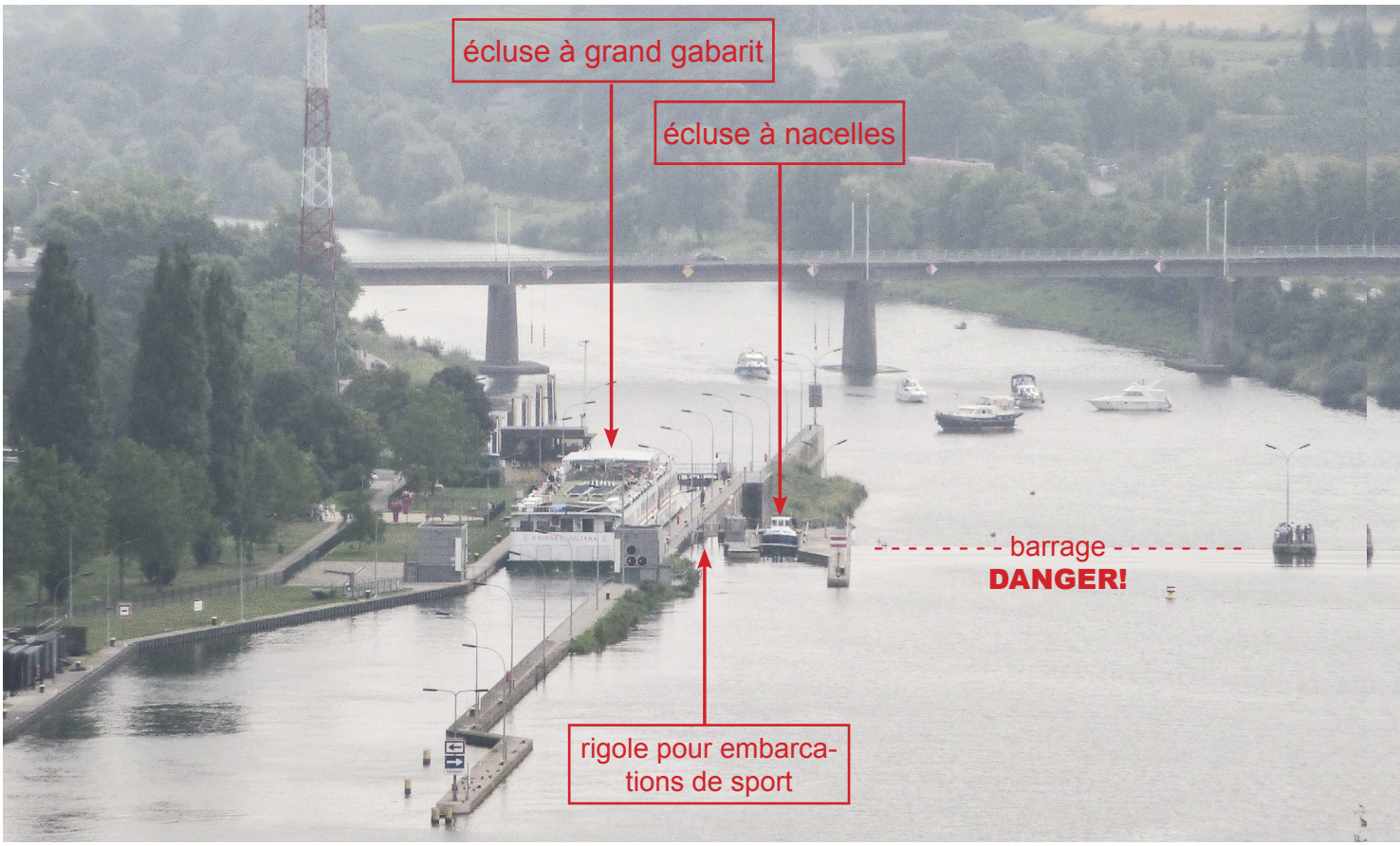
Les menues embarcations qui ne peuvent emprunter les écluses à nacelles en raison de leurs dimensions, sont éclusées dans le sas à grand gabarit.

Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par l'opérateur éclusier.

En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bâtiments, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers. Dans le cadre du RPNM, il est par ailleurs précisé que les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bâtiments.

Il importe finalement de ne pas lâcher les amarres avant la fin du cycle d'éclusage et avant l'éloignement des bâtiments devanciers. L'ordre de sortie est à respecter.

Ordre correct d'entrée et de sortie du grand sas d'écluse.



Le passage des ponts

Les arches des ponts ne sont dotées d'une signalisation particulière que si le gabarit de navigation se trouve affecté par les superstructures du pont.
Le passage d'une arche particulière peut être recommandé par les signaux, D.1a «Recommandation de passer dans les deux sens» ou D.1b «Recommandation de passer dans le seul sens indiqué», le passage en sens inverse étant en ce dernier cas interdit par le signal A.1 «Interdiction de passer». En cas de besoin, la limite latérale de la passe navigable peut être visualisée par le signal A.10.
Les détails d'implantation, tout comme la configuration des ponts entre Schengen et Wasserbillig ressortent des plans et croquis de la partie II ci-après.

Bac entre Wasserbillig / Oberbillig

A défaut d'un pont, un bac motorisé assure la traversée de personnes et de véhicules entre les localités de Wasserbillig (rive gauche) et Oberbillig (rive droite de la Moselle). Les bacs ne peuvent en principe effectuer la traversée de la Moselle qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

Chaque sport a ses règles : les respecter, c'est garantir la sécurité et faciliter la cohabitation entre tous.

Ski nautique

Les pratiquants d'activités nautiques peuvent utiliser librement les infrastructures de la voie d'eau dans le respect des dispositions assurant la sécurité de circulation et le bon ordre de la navigation.

Le ski nautique fait l'objet d'une réglementation particulière. À préciser que le terme «ski nautique» vise toutes activités nautiques impliquant le remorquage, par un bateau remorqueur, de personnes glissant sur l'eau à l'aide ou sans ski, avec ou sans autres objets.

Sur la Moselle, la pratique du ski nautique est interdite, à l'exception des sections déterminées et signalées à cet effet par des panneaux pictographiques E. 17.

On peut distinguer deux sortes de parcours, des parcours conditionnés sis à :

Wasserbillig : P.k. 206,300 - 207,200, sur une largeur de 70 m à partir de la rive gauche;
Grevenmacher : P.k. 213,500 - 214,800;
Ehnen : P.k. 223,900 - 225,000;
Stadtbredimus/Palzem : P.k. 230,600 - 231,500;
Remich : P.k. 233,600 - 235,000;
Schwebsange : P.k. 236,000 - 237,000

et un parcours non-conditionné :

Machtum : P.k. 216,800 - 218,200, sur une largeur de 50 m à partir de la rive gauche.

À noter que sur les parcours conditionnés, la pratique du ski nautique reste interdite aussi longtemps que des bâtiments autres que des menues embarcations naviguent sur la section de voie d'eau en question. Aussi est-il important de préciser qu'à l'approche d'un bâtiment, la pratique du ski nautique doit être suspendue suffisamment tôt pour éviter tout danger et toute gêne.

Signalisation d'une autorisation de pratiquer le ski nautique.

En règle générale la pratique du ski nautique est autorisée :

- entre le lever et le coucher du soleil. En cas de visibilité inférieure à mille mètres, la pratique du ski nautique devra être suspendue;

- sous condition qu'une deuxième personne qualifiée se trouve à bord du bateau remorqueur. Cette personne doit toujours rester en contact avec le skieur nautique et surveiller les sections où évoluera le skieur.

L'implantation et la configuration des sections de voie d'eau autorisées pour la pratique du ski nautique ressortent des plans et croquis figurant à la partie II.

Motos aquatiques

Les motos aquatiques, ou «jet skis», «jet bikes» et autres engins nautiques d'une vitesse et manœuvrabilité similaires appartiennent à la catégorie des menues embarcations et doivent respecter scrupuleusement les règles qui leur sont applicables.

Dans le secteur compris entre le PK 205,88 (embouchure de la Sûre) et le PK 242,20 (frontière franco-allemande), la pratique de la moto aquatique est interdite.

Cette interdiction ne s'applique pas si les conditions suivantes sont remplies :

a) La pratique se fait exclusivement de 10 à 12 h et de 14 à 16 h, sous condition qu'une visibilité de plus de 1000 mètres soit garantie.

b) On doit suivre une route droite clairement reconnaissable. Les allers et retours et la pratique de figures de style sont interdites.

c) On doit s'assurer par un équipement technique adéquat/correspondant que lorsque le conducteur du bâtiment tombe à l'eau le moteur soit coupé automatiquement ou rétrogradé automatiquement à la plus petite vitesse et que la moto aquatique se retrouve en conduite circulaire.

d) Le conducteur du bâtiment et les personnes l'accompagnant doivent porter des aides à la flottaison correspondant au minium à la norme EN 393 ou qui assurent d'une autre manière une flottaison d'au moins 50 N (Newton).

Signalisation visuelle du chenal navigable

Balise flottante avec réflecteur radar, placée pour indiquer la limite gauche du chenal navigable ou un obstacle.

Comme l'aménagement de la Moselle en voie d'eau s'est limité à la réalisation d'un chenal navigable, le plan d'eau visible n'est pas nécessairement navigable sur toute la largeur. Pour éviter tout contact avec le lit de la rivière, un conducteur de bateau doit rester à l'intérieur des limites déterminées du chenal navigable. Il doit donc pouvoir reconnaître, en toute circonstance, les instructions ou indications qui lui sont données en ce qui concerne le tracé du chenal ou pour éviter des obstacles et des collisions avec d'autres bateaux.

Ces informations lui sont fournies moyennant des éléments d'information artificiels, dits signaux de navigation, qui existent sous forme de :

a) signaux d'interdiction;
b) signaux d'obligation;
c) signaux de restriction;
d) signaux de recommandation et
e) signaux d'indication.

La signalisation de la voie navigable est matérialisée essentiellement par des signaux flottants et des panneaux placés sur les rives, sur les ponts ou sur les ouvrages. La signification des différents signaux est donnée dans le cadre des prescriptions de police. Il va de soi que le système de balisage est largement harmonisé au niveau européen.

Balisage particulier d'une pile de pont pour la navigation au radar moyennant une perche avec réflecteur radar.

Les règles de circulation et de stationnement, se trouvent visualisées par toute une panoplie de panneaux et feux. Il en est de même de la signalisation des ouvrages tels que les ponts, les écluses ou les barrages.

Interdiction générale et absolue de passer.

Un des signaux les plus importants c'est le panneau à bandes horizontales rouges et blanche, il visualise une interdiction de passer, ou une section désaffectée. Les signaux d'interdiction, d'obligation ou encore de restriction sont caractérisés par des panneaux carrés à fond blanc bordés de rouge. Les signaux de recommandation ou d'indication ont en règle générale pour support un panneau carré à fond bleu avec un pictogramme blanc.

Mise en place d'un balisage particulier lors d'une manifestation.

Vu leur importance, le balisage, tout comme la signalisation nautique font l'objet d'une protection particulière dans le cadre des dispositions de police. Il est p. ex. interdit de se servir des signaux de la voie navigable pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination. Les navigants contribuent à leur propre sécurité en respectant scrupuleusement ces prescriptions et en ménageant le plus possible ces signaux.

Il reste finalement à citer des signaux d'un tout autre genre, à savoir des signaux sonores à donner par les bateaux en cas de besoin. Ils sont nombreux, car les informations à faire passer le sont aussi (dépassements, croisements, temps bouché, éloignez-vous, etc.). Ils se trouvent plus amplement répertoriés au chapitre ci-après.

Borne kilométrique marquant un demi-kilomètre.

Signalisation visuelle du chenal navigable

Dès que c'est nécessaire, le chenal navigable est visualisé aux conducteurs par des balises flottantes à réflecteur radar, complétées ou non par un balisage terrestre.

Le balisage du chenal est réalisé, en allant de la source vers l'embouchure, par des bouées cylindriques rouges du côté droit et par des bouées coniques vertes du côté gauche du chenal navigable. Selon la situation locale, les limites latérales du chenal navigable sont visualisées des deux côtés ou bien seulement d'un seul côté du chenal navigable. Les balises flottantes sont ancrées à 5 m environ en dehors des limites qu'elles indiquent.

Bouée signalisant la limite droite du chenal navigable, en mauvais état après un épisode de crue.

Pour améliorer le repérage radar, les piles de pont bénéficient en règle générale d'un balisage supplémentaire sous forme de perches équipées de réflecteurs radar.

Le balisage peut temporairement faire défaut (accident, bouées submergées ou parties à la dérive, etc.). Il appartient alors aux usagers de tenir compte de ces risques lorsqu'ils utilisent le balisage.

Le kilométrage de la voie navigable, partant du confluant de la Moselle avec le Rhin à Coblence, par des bornes kilométriques et hectométriques permet de situer sa position exacte au hectomètre près. Ces bornes sont situées sur le côté droit du chenal navigable et indiquent les kilomètres en nombres entiers et les hectomètres par les chiffres de 1 à 9, le demi-kilomètre étant indiqué par un panneau portant une croix.

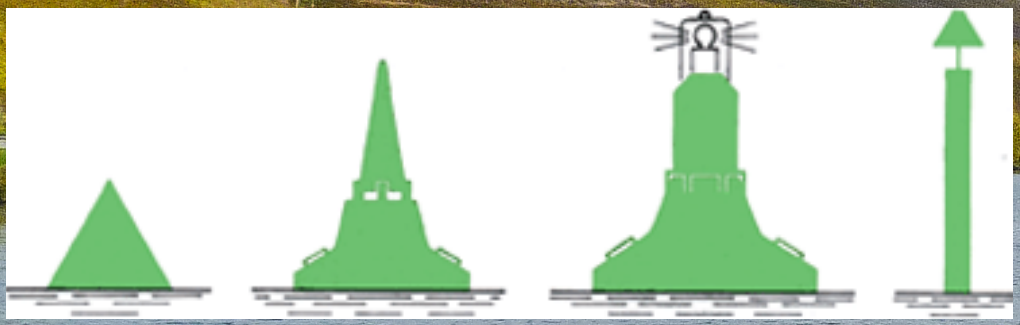
Balisage du côté droit du chenal navigable dans le cadre d'un chantier.

Le système adopté pour délimiter le chenal navigable est le système latéral, semblable à celui employé dans les eaux maritimes.

Limite gauche

(en général avec réflecteur radar)

Couleur : ..... vert
Forme : ..... bouée conique (également bouée lumineuse), espars
Voyant (le cas échéant) : .....cône vert, pointe en haut
Feu (le cas échéant) : ..... feu vert rythmé



Vue d'un observate

Bifurc

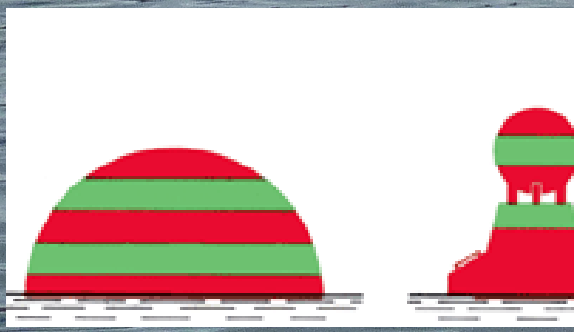
(en général avec

Couleur :

Forme :

Voyant (le cas échéant) :

Feu (le cas échéant) :



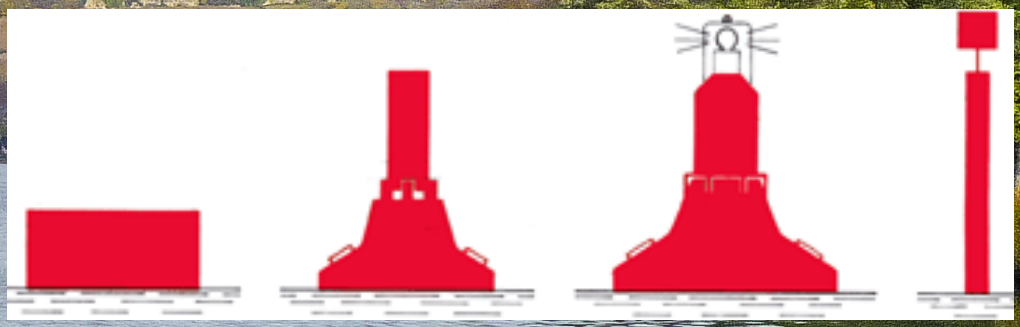
Les balises flottantes utilisées sont ancrées à 5,00 m environ en dehors des limites qu'elles indiquent! Il faut donc se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.
Sur la Moselle, la voie navigable, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas constamment balisés.

ur tourné vers l'aval

Limite droite

(en général avec réflecteur radar)

Couleur : ..... rouge
Forme : bouée cylindrique (également bouée lumineuse), espars
Voyant (le cas échéant) : ..... cylindre rouge
Feu (le cas échéant) : ..... feu rouge rythmé



cation

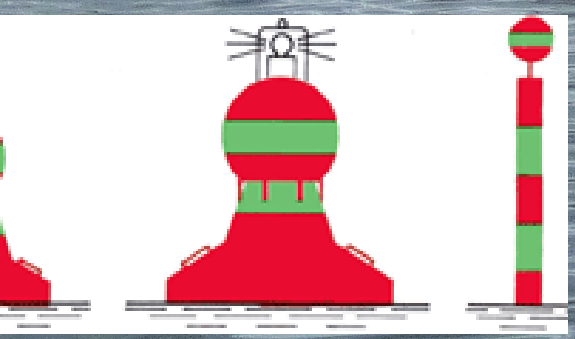
réflecteur radar)

à bandes horizontales rouges et vertes

bouée sphérique (également bouée lumineuse), espars

ballon à bandes horizontales rouges et vertes

feu blanc scintillant ou isophase

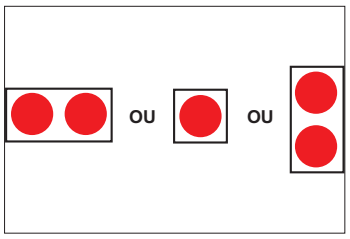


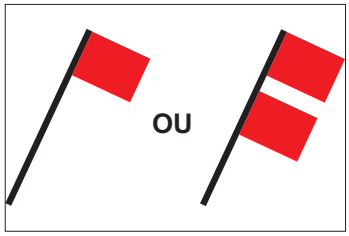
Signaux d'interdiction les plus usuels

A.1
Interdiction de passer
(signal général)

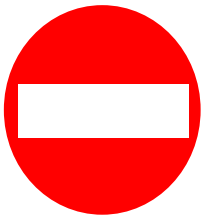
soit panneaux

soit feux ou pavillons rouges

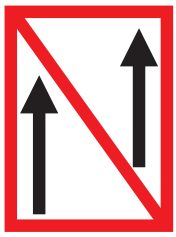




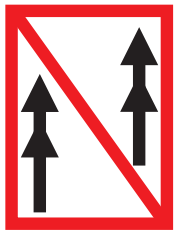
A.1a
Sections désaffectées;
interdiction de naviguer, à l'exception des menues embarcations non motorisées



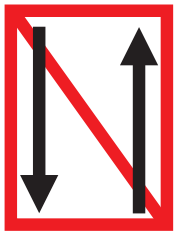
A.2
Interdiction de tout dépassement



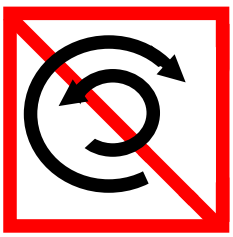
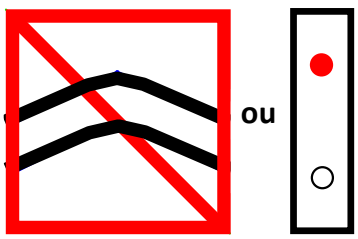
A.3
Interdiction de dépassement entre convois, et entre formations à couple



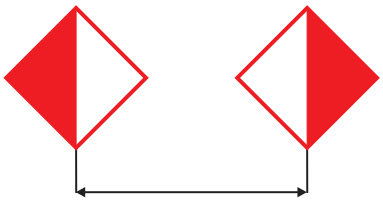
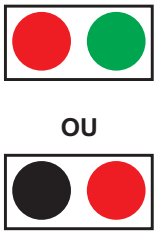
A.4
Interdiction de croiser et de dépasser



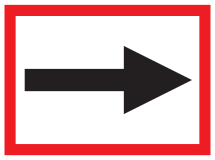
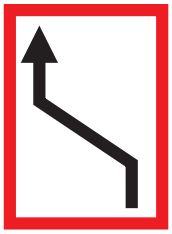
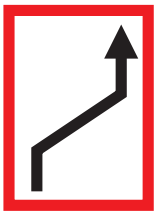
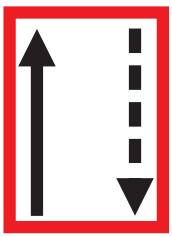
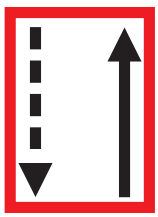
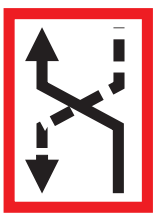
Signaux d'interdiction les plus usuels

A.5 **Interdiction de stationner** du côté de la voie où le panneau est placé	
A.5.1 **Interdiction de stationner** sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres de celui-ci	
A.6 **Interdiction d'ancrer** et de faire traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie où le panneau est placé	
A.7 **Interdiction de s'amarrer** à la rive du côté où le panneau est placé	
A.8 **Interdiction de virer**	
A.9 **Interdiction de créer des remous**	

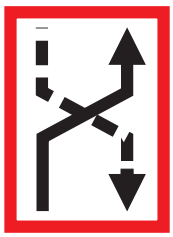
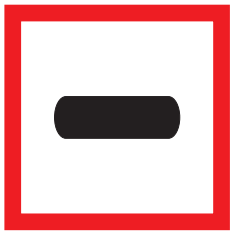
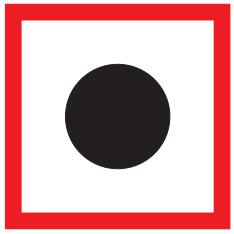
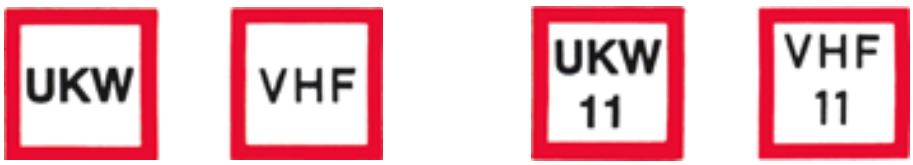
Signaux d'interdiction les plus usuels

A.10 **Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué**	
A.11 **Interdiction de passer,** mais préparez-vous à vous mettre en marche	 OU
A.12 **Navigation interdite aux bâtiments motorisés**	
A.14 **Interdiction de pratiquer le ski nautique**	
A.17 **Interdiction de pratiquer la planche à voile**	
A.18 **Interdiction de pratiquer la moto aquatique** (waterscooter, jetski, etc.)	

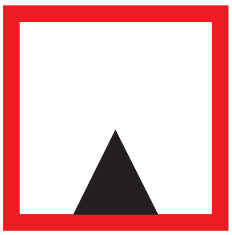
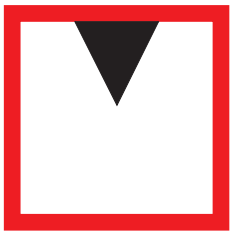
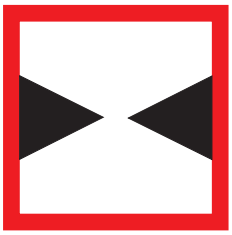
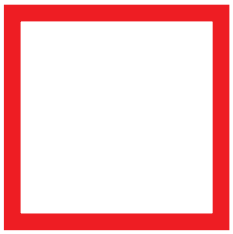
Signaux d'obligation

B.1 **Obligation de prendre la direction indiquée par la flèche**	
B.2 a) **Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord**	
B.2 b) **Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à tribord**	
B.3 a) **Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord**	
B.3 b) **Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à tribord**	
B.4 a) **Obligation de croiser le chenal vers bâbord**	

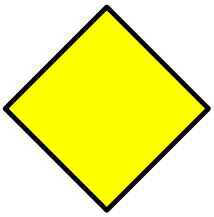
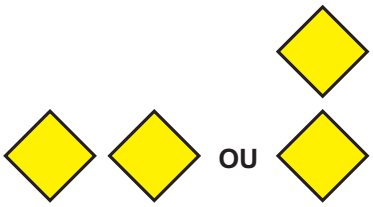
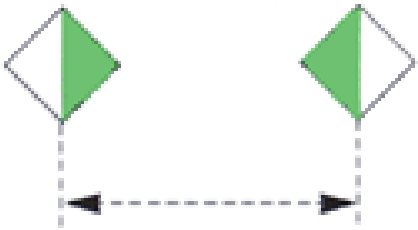
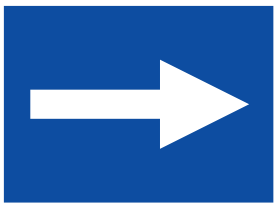
Signaux d'obligation

B.4 b) **Obligation de croiser le chenal vers tribord**	
B.5 **Obligation de s'arrêter dans certaines conditions**	
B.6 **Obligation de ne pas dépasser la vitesse indiquée (en km/ heure)**	
B.7 **Obligation de donner un signal sonore**	
B.8 **Obligation d'observer une vigilance particulière**	
B.11 **a) Obligation d'utiliser la radiotéléphonie** **b) idem sur la voie indiquée**	

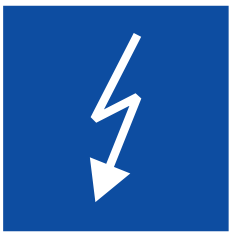
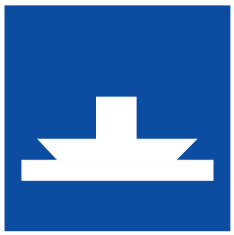
Signaux de restriction

C.1 **La profondeur d'eau est limitée**	
C.2 **La hauteur libre au-dessus du plan d'eau est limitée**	
C.3 **La largeur de la passe ou du chenal est limitée**	
C.4 **Des restrictions sont imposées: elles figurent dans une cartouche sous le signal**	
C.5 **Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche):** le nombre porté sur le panneau indique, en mètres, la distance comptée à partir du panneau, à laquelle les bâtiments doivent se tenir.	

Signaux de recommandation

D.1 a) **Passe recommandée dans les deux sens**	
D.1 b) **Passe recommandée dans le seul sens indiqué (le passage en sens inverse étant interdit)**	
D.2 **Recommandation de se tenir dans l'espace indiqué**	
D.3 **Recommandation de se diriger dans le sens de la flèche**	

Signaux d'indication les plus usuels

E.1 **Autorisation de passer (signal général)**	
E.2 **Croisement d'un câble électrique**	
E.4 **Bac ne naviguant pas librement**	
E.5 **Autorisation de stationner** du côté de la voie où le panneau est placé	
E.5.1 **Autorisation de stationner** sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci	
E.5.2 **Autorisation de stationner** sur le plan d'eau compris entre les deux distances qui, comptées à partir du panneau sont indiquées en mètres sur celui-ci	

Signaux d'indication les plus usuels

E.5.3 **Nombre maximal de bâtiments autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie où le panneau est placé**	
E.6 **Autorisation d'ancrer** du côté de la voie où le panneau est placé	
E.7 **Autorisation de s'amarrer à la rive** du côté de la voie où le panneau est placé	
E.7.1 **Autorisation de s'amarrer à la rive** pour le chargement ou le déchargement immédiat d'un véhicule motorisé	
E.8 **Indication d'une aire de virage**	
E.11 **Fin d'une interdiction ou d'une obligation** valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction	

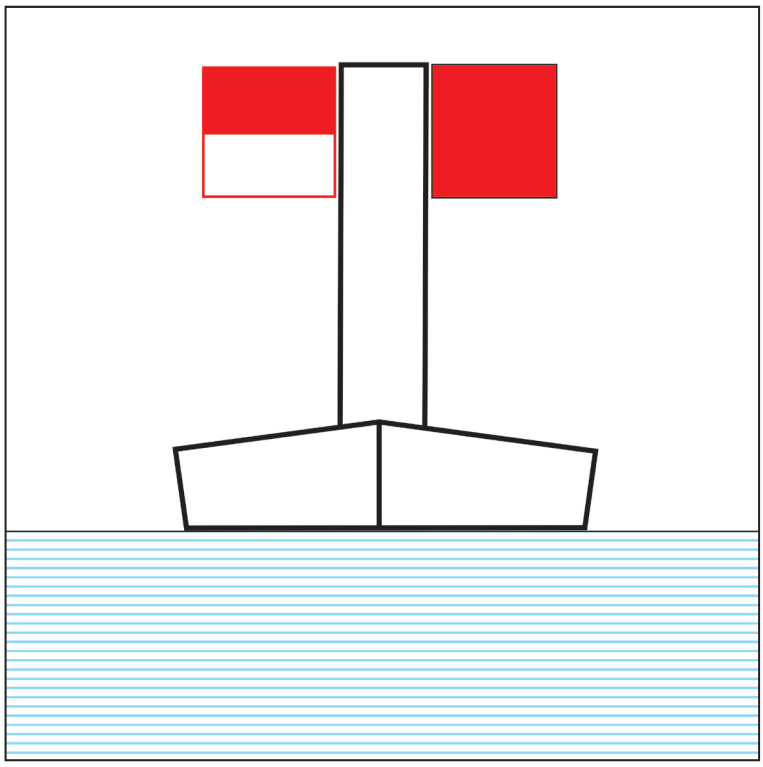
Signaux d'indication les plus usuels

E.13 **Poste d'eau potable**	
E.17 **Autorisation de pratiquer le ski nautique**	
E.19 **Autorisé aux bâtiments qui ne sont ni motorisés ni à voile**	
E.21 **Service radiotéléphonique d'informations nautiques** exemple: voie 18	
E.22 **Autorisation de pratiquer la moto aquatique** (waterscooter, jetski, etc.)	
E.25 **Branchement électrique à terre disponible**	

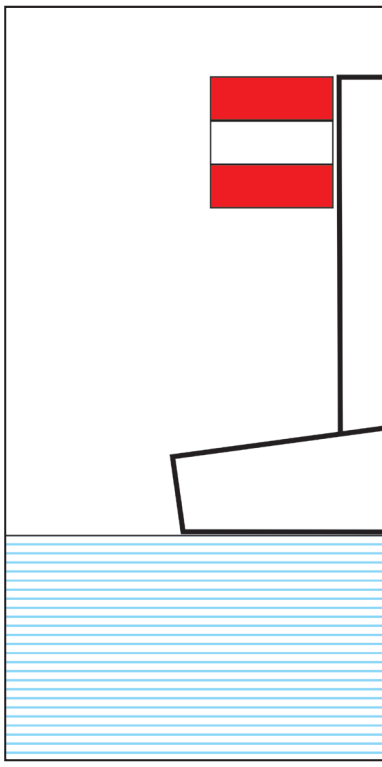
Quand on doit signaler des obstacles, des limites de navigabilité ou des restrictions au chenal navigable, des panneaux ou pavillons installés sur des bateaux ou des flotteurs affectés à cet effet sont employés de jour.
De nuit, les panneaux et pavillons sont remplacés par des feux rouges ou verts.

Passage libre, mais tous les bâtiments doivent naviguer à vitesse réduite, sans faire de remous du côté où un panneau rouge est affiché au-dessus d'un panneau blanc

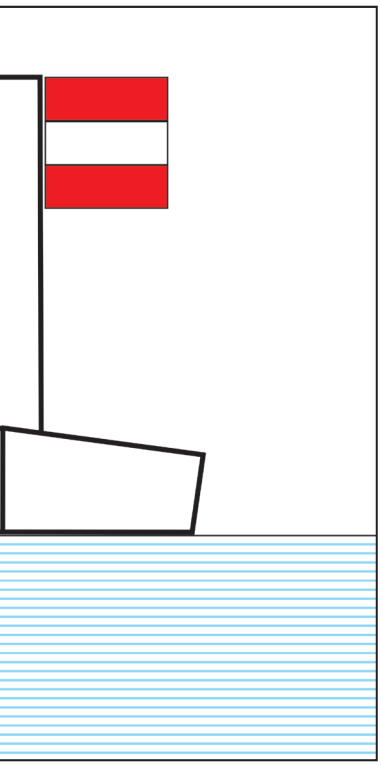
Passage interdit du côté où le panneau rouge est affiché



Interdiction gén
Lorsque le signal d'
affiché sur le

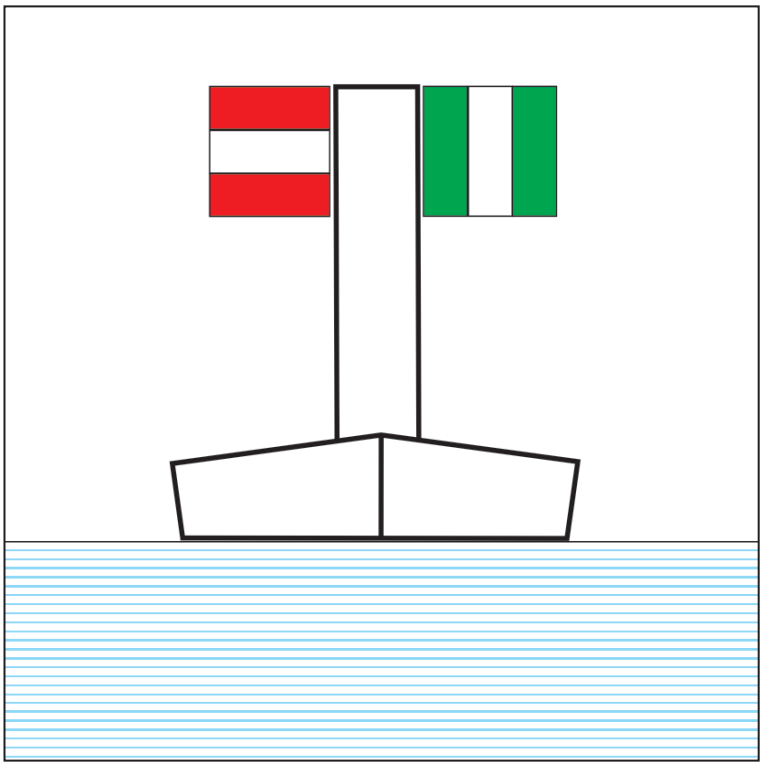


érale de passage
interdiction A.1 est
s deux côtés



Passage interdit
du côté où le signal
d'interdiction A.1 est affiché

Passage libre
du côté où le signal
d'autorisation E1 est affiché
(sans réduction de la
vitesse)



Signaux sonores de sécurité et de détresse

En complément aux moyens de communication visuels et radiophoniques existent des signaux sonores.

Ces signaux sont émis au moyen d'une sirène, d'un cornet de brume ou d'une cloche, selon la nature du bâtiment et les circonstances.

Les signaux sonores sont de trois types :

les sons brefs, les sons prolongés et les sons continus.

- Un «son bref» étant un signal sonore de durée d'environ 1 seconde;
- Un «son prolongé» consistant en un signal phonique d'environ 4 secondes de durée;
- Un «son continu» étant un signal phonique de 10 secondes ou plus de durée.

L'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.

Signaux généraux:

1 son prolongé	Attention
1 son bref	Je viens sur tribord
2 sons brefs	Je viens sur bâbord
3 sons brefs	Je bats en arrière
4 sons brefs	Je suis incapable de manoeuvrer
Série de sons très brefs	Danger imminent d'abordage
Sons prolongés répétés ou Volées de cloches	SIGNAL DE DETRESSE

Les menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre les signaux généraux indiqués ci-devant.

En outre, pour les bâtiments autres que menues embarcations existent des signaux sonores pour :

- le croisement;
- le dépassement;
- le virage;
- l'entrée et la sortie des ports et des voies affluentes;
- les signaux à émettre par temps bouché (= visibilité réduite).

On peut consulter la panoplie intégrale des signaux afférents dans l'annexe 6 du RPNM.

À souligner que tout abus et l'emploi de signaux non repris par le RPNM sont prohibés (§ 4.03).

Restent finalement à mentionner deux importants signaux sonores de détresse :

- Lorsqu'un bâtiment veut demander du secours au moyen de signaux sonores, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

  Ces signaux sonores remplacent ou complètent les signaux visuels de l'article 3.30 RPNM.

- Le signal sonore «n'approchez pas» consiste en la répétition continue (automatique), pendant au moins 15 minutes consécutives, d'un son bref suivi d'un son prolongé.

  Ce signal est déclenché en cas d'incident ou d'accident susceptibles de provoquer un dégagement de matières dangereuses et signifie que l'équipage n'est plus en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation. Tous les bâtiments percevant ce signal doivent se tenir à la plus grande distance possible pour éviter le danger menaçant.

Radiotéléphonie

Les émetteurs-récepteurs de radiotéléphonie en navigation intérieure permettent de communiquer pratiquement d'une façon permanente et instantanée avec les bateaux naviguant dans les parages ou les stations terrestres des écluses.

Même à l'ère du téléphone portable, la radio VHF reste le moyen incontournable pour assurer sa sécurité à bord.

Le service de radiotéléphonie mosellanne comprend les types de réseaux suivants :

- bateau-bateau;
- informations nautiques;
- bateau-autorité portuaire;
- radiocommunications de bord.

Le réseau «informations nautiques» permet l'établissement de liaisons radiotéléphoniques entre les stations de bateau et les stations terrestres des autorités assurant l'exploitation des voies navigables. L'objet des communications sont des informations relatives à la gestion du trafic, la situation aux écluses et d'une manière générale la sécurité des personnes et des bateaux et le bon ordre de la navigation.

Sur la Moselle est assurée une veille radio 24 h/24 par les centrales d'information et d'alerte sur les voies d'information nautique suivantes :

GREVENMACHER - WELLEN: VHF 18
(Tél.: (++352) 75 04 24)
STADTBREDIMUS - PALZEM: VHF 20
(Tél.: (++352) 23 66 95 53)
Les canaux VHF à utiliser sont indiqués par des panneaux placés sur les berges .

Les communications bateau – bateau se font en règle générale sur la voie VHF 10.

Tout bâtiment équipé d'une installation de radiotéléphonie doit s'annoncer sur la voie 10 avant son entrée dans des sections où la visibilité est mauvaise, dans des passages étroits ou dans des ouvertures de pont.

Si un équipement de radiotéléphonie est obligatoire pour les bâtiments motorisés, l'installation de radiotéléphonie reste facultative pour les menues embarcations.

Dès lors qu'une installation de radiotéléphonie se trouve à bord, elle doit être conforme du point de vue technique et elle doit être utilisée conformément aux prescriptions régissant la matière.

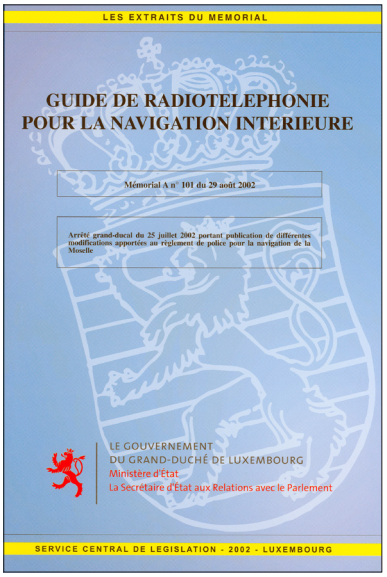
À bord de tout bâtiment équipé d'une installation de radiotéléphonie doit se trouver la licence autorisant l'installation et l'assignation des fréquences ainsi que le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure. Toutes les stations radiotéléphoniques de bord, fixes ou portatives, doivent être équipées du système d'identification automatique des émetteurs ATIS.

L'utilisation de l'équipement radiotéléphonique est placée sous l'autorité du conducteur du bateau. L'utilisateur doit être en possession d'un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau. Les postes portatifs sont soumis aux mêmes règles.

Pour garantir un bon déroulement des communications, il importe de :

- respecter les règles de discipline et limiter les communications au strict minimum possible en faisant des phrases courtes et en parlant distinctement;
- entretenir exclusivement des conversations professionnelles sur les réseaux bateau-bateau, informations nautiques, bateau-autorité portuaire et communications de bord et d'utiliser exclusivement la voie 77 pour les communications privées;
- s'assurer avant toute émission qu'aucune autre communication ne sera gênée. Cette disposition s'applique particulièrement aux appels de détresse ou d'urgence;
- respecter l'ordre de priorité des communications du service radiotéléphonique de la navigation intérieure suivant :

  Priorité 1 : Communications de détresse (MAYDAY);
  Priorité 2 : Communications d'urgence (PAN PAN);
  Priorité 3 : Communications de sécurité (SECURITE);
  Sans priorité : Communications de routine.



Le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure.

La Moselle aménagée en voie d'eau est vivante, elle est le milieu de vie de nombreuses espèces végétales et animales.

La protection de l'environnement doit donc avoir une signification particulière pour un mode de transport qui utilise une infrastructure naturelle.

Lorsque vous pratiquez votre activité nautique, adoptez des bonnes pratiques, car ce sont les utilisateurs de la voie d'eau qui sont les premiers à profiter des mesures de protection des eaux et de l'environnement naturel.

Même si le caractère respectueux de l'environnement de la navigation intérieure est communément reconnu, le respect des règles ci-après contribuera à renforcer ce profil.

- Ne jetez **rien** par-dessus bord, n'abandonnez pas de déchets sur les berges, emportez vos détritus et déposez les à terre auprès des stations de réception prévues à cet effet dans les ports et auprès de certaines écluses (voir chapitre 11 du RPNM);

- Pilotez de manière à conserver une distance raisonnable des rives et évitez des remous de nature à entraîner l'érosion des berges, la destruction de niches écologiques ou encore des dégradations de la flore ou de la faune aquatique.

- Utilisez des supports réutilisables (bouteilles, sacs, caisses ...) et recyclez-les lorsque cela est possible. Ramassez sur les rives et dans l'eau les sacs plastiques qui sont un véritable fléau. Privilégiez l'utilisation de sacs lourds ou des paniers pour transporter vos affaires car un sac trop léger risque de s'envoler.

- Assurez vous en temps opportun du bon état et du bon réglage de votre moteur. Privilégiez l'utilisation de moteurs propres, marqués CE dont les normes garantissent le respect de l'environnement en émissions sonores et gazeuses. Coupez votre moteur lors du stationnement.

- Avitaillez votre bâtiment avec vigilance, en prenant toutes les précautions possibles pour éviter d'introduire des hydrocarbures dans l'eau. Utilisez des huiles 2-temps à base de produits écologiques. Utilisez des produits inoffensifs et biodégradables pour le nettoyage de votre bateau;

- Ne rejetez pas par-dessus bord ou par des purges de cale des eaux polluées par des fuites d'huile ou de gasoil. Vidangez vos cuves d'eaux usées uniquement dans les emplacements prévus à cet effet.

- Évitez de pratiquer des activités motorisées bruyantes, sur l'eau et dans la vallée, le bruit porte loin.

Une discipline et un peu de civisme permettront de concilier l'exercice des activités nautiques avec les impératifs de la protection de l'environnement et de la durabilité des infrastructures du domaine public fluvial.

La Moselle navigable, un joyau du patrimoine national. C'est plutôt rare qu'une infrastructure de transport présente une attractivité au plan récréatif, sportif et touristique.

Une technique défaillante ou des erreurs humaines, peuvent être à l'origine d'accidents. Il en est de même pour la navigation intérieure.

A titre préventif il faut donc envisager le pire et connaître quelques bons réflexes en cas de problème grave. Sans vouloir remplacer les prescriptions spécifiques, le recueil suivant pourra servir de guide pour la gestion de crise et la maîtrise optimale des aspects sécurité.

En cas d'accident ou de sinistre, il appartient d'une manière générale au conducteur de prendre toutes les mesures prévues et nécessaires à bord pour maîtriser, autant que faire se peut, la situation. Le conducteur est donc tenu de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que son bâtiment n'entrave pas la navigation, l'écoulement des eaux ou n'endommage pas les ouvrages d'art.

Dès lors qu'un accident met en péril des personnes se trouvant à bord, l'article 1.16 RPNM stipule expressément que le conducteur doit user de tous les moyens mis à sa disposition pour les sauver.

Récupération d'une bouée endommagée lors d'une avarie.

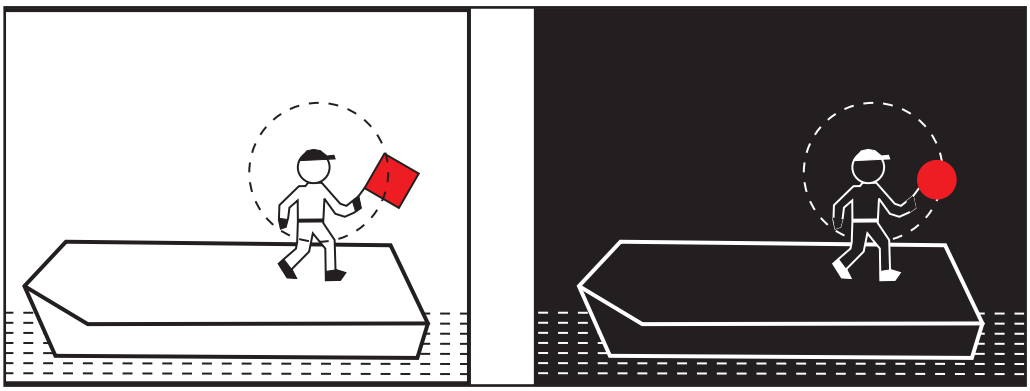
En cas d'accident – tâchez de garder le sang-froid !

Si vous ne pouvez plus vous sortir par vos propres moyens d'une situation critique - appelez du secours par le biais des centrales d'information et d'alerte (voir ci-devant sous radiotéléphonie) et envoyez, au besoin, un signal de détresse :

- de jour : agiter un pavillon rouge ou tout autre objet approprié circulairement;

- de nuit : agiter un feu circulairement, le cas échéant envoyez les signaux de détresse sonores (volées de cloches ou sons prolongés répétés).

En cas de besoin, peut être également donné le signal «incapable de manœuvrer», en montrant :
de jour : un pavillon rouge balancé;
et de nuit : un feu rouge balancé.



Signaux de détresse (Signalisation de jour / nuit).

En cas d'entrave aux conditions normales de navigation et dans l'intérêt de la sécurité du trafic, le conducteur est finalement tenu de faire avertir les bâtiments ou matériels flottants approchants, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu d'accident, pour que ces bâtiments puissent prendre en temps utile les dispositions nécessaires. Le conducteur doit dans tous les cas s'employer à ce que le chenal soit dégagé dans les plus brefs délais.

L'information de l'autorité compétente (obligatoire en vertu des dispositions de l'article 1.17 RPNM) revêt une importance capitale pour l'efficacité des secours et la sécurité de navigation.

Il y a donc lieu d'assurer la clarté et la précision des informations à transmettre. S'il ne sera pas toujours possible de faire passer toutes informations utiles au premier abord, la priorité devra être donnée aux informations suivantes, quitte à compléter l'appel lorsque de nouvelles données seront disponibles.

- Le type d'incident ou d'accident (p.ex. feu de machinerie, feu de cale, feu de cuisine, feu de marchandise, voie d'eau, panne de moteur ou avarie de gouvernail, collision avec un ouvrage (pont, barrage, écluse, etc.) ou avec un autre bateau, échouement, naufrage (bateau coulé), bateau à la dérive, chute à l'eau d'une personne, d'un véhicule, perte de carburant ou de chargement, etc.).
- Nom, type et caractéristiques (longueur, largeur, enfoncement actuel, tirant d'air actuel) et type de bâtiment en cause.
- Le lieu aussi précisément que possible (point kilométrique).
- Rive gauche ou droite, en bordure ou au milieu du chenal.
- Proximité d'ouvrage (pont, barrage, écluse, usines etc.) ou de bâtiments en stationnement.
- La nature de la cargaison / nombre de passagers / équipage.
- Précisions éventuelles sur le nombre de blessés /victimes.

Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bâtiment ou matériel flottant victime d'un accident mettant en péril des personnes ou menaçant de créer une obstruction du chenal, est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment, de prêter une assistance immédiate.

Lorsqu'un accident a eu lieu, chaque personne impliquée doit se tenir informée des conséquences de l'accident et fournir des renseignements permettant d'établir son identité, d'identifier son bâtiment et de connaître la nature de son implication. Est considérée impliquée dans un accident, toute personne dont le comportement, dans des circonstances données, a pu occasionner un accident.

Infractions et amendes

Les usagers qui enfreignent les prescriptions de police régissant la navigation et l'usage du domaine public fluvial encourent des pénalités ou peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires.

Le législateur a prévu de nombreuses sanctions pour les infractions liées à la navigation fluviale.

En fonction de la gravité des infractions et selon le cas peuvent être appliqués des avertissements taxés, des peines d'amendes, ou des mesures administratives, des immobilisation et de confiscations du bateau ou de suspension ou d'annulation du permis de conduire.

Avertissements taxés

Pour désengorger les tribunaux, le législateur prévoit des procédures simplifiées par l'application de l'amende forfaitaire 'avertissement taxé'. Les avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale et les agents de surveillance du Service de la navigation.

Les montants de la taxe à percevoir pour l'avertissement taxé sont fixés à vingt-quatre, quarante-neuf, cent et cent quarante-cinq euros, selon la gravité de l'infraction constatée.

Sanctions pénales

Les infractions aux dispositions des règlements et décisions de la Commission de la Moselle commises en navigation sur la Moselle et sur les parties navigables de la Sûre, ainsi que les infractions aux règlements grand-ducaux :

sont punies d'une amende de 25 à 3125 euros.

Mesures administratives

Cas de figure : Mise en place illicite d'infrastructures et installations dans les cours d'eau ou sur leurs rives.

En cas de mise en place ou d'exploitation illicite d'une installation et en cas d'inobservation d'une condition imposée par l'autorisation, le Ministre des Transports :

peut ordonner la suppression de l'installation, sa mise en conformité ou la remise en état des lieux.

Retrait du permis de navigation

Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions aux dispositions de la présente loi ou aux dispositions de la Convention modifiée sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions :

pourra prononcer une interdiction de conduire un bâtiment de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.

Cette interdiction peut également être prononcée à l'égard des mineurs ayant atteint l'âge de seize ans lorsqu'ils comparaissent devant le tribunal de la jeunesse.

Confiscation

Les agents de la police générale et locale ainsi que les agents de surveillance du Service de la navigation désignés par le Ministre des Transports qui constatent l'infraction

ont le droit de saisir le bâtiment susceptible d'une confiscation ultérieure.

Délit de fuite

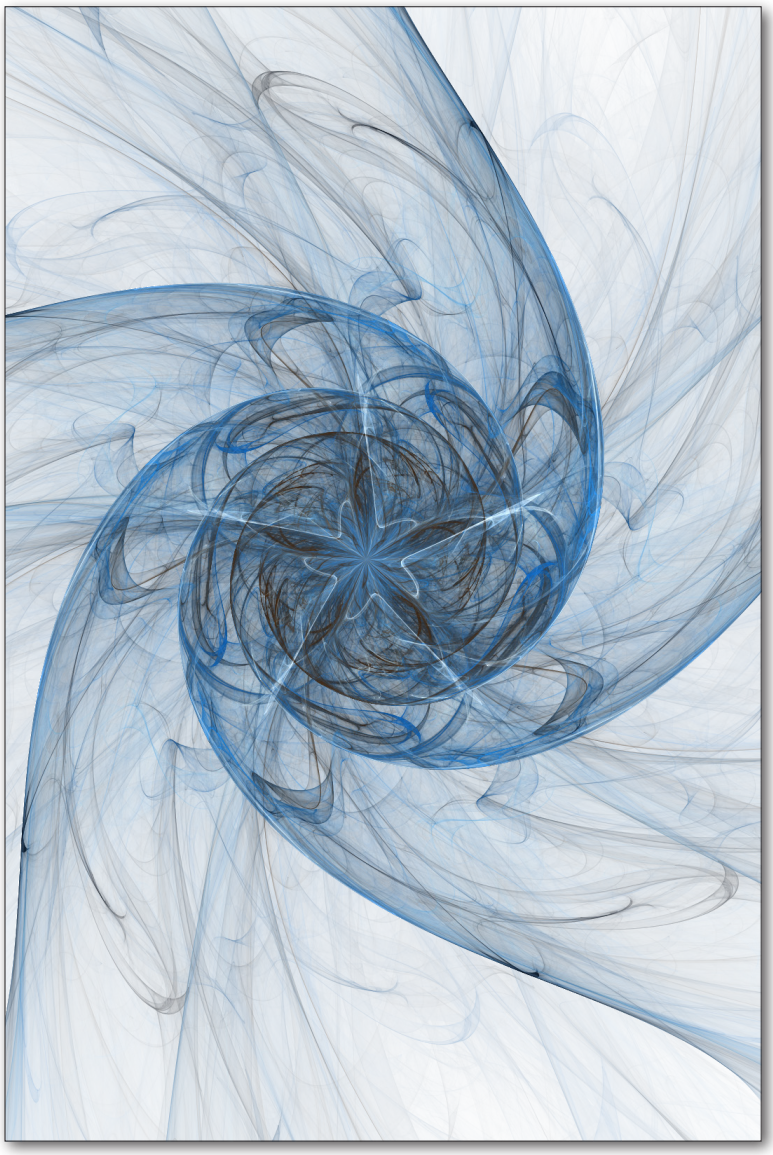
Tout usager de la voie ou d'un plan d'eau qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si l'accident ne lui est pas imputable

d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251, à 2500 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Immobilisation

Les agents de surveillance du Service de la navigation, ayant constaté une infraction à charge d'un conducteur d'un bâtiment

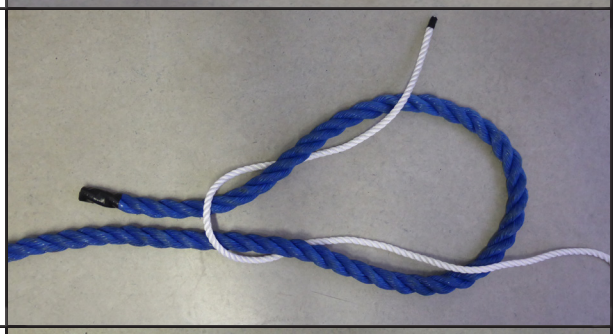
peuvent retenir ce bâtiment à un endroit désigné par eux jusqu'à la clôture définitive de l'enquête.



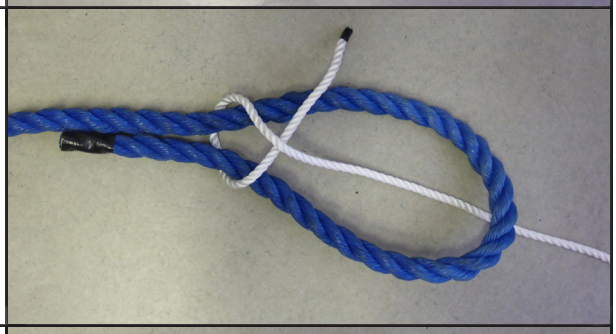
Technique des nœuds et cordages

Nœud de chaise (Palstek)
Sert à faire rapidement un oeil à l'extrémité d'un cordage. Très solide, facile à défaire. On peut faire la boucle de la dimension que l'on désire.

Nœud de vache (Kreuzknoten)
Sert à réunir deux cordages n'ayant pas à forcer. Ce nœud est peu sûr, il glisse facilement.



Nœud d'écoute simple (Einfacher Schotstek)
Sert à réunir deux cordages de même ou de différents diamètres, dont l'un est terminé par un oeil.



Nœud d'écoute double (Doppelter Schotstek)
Sert à réunir deux cordages de même ou de différents diamètres, dont l'un est terminé par un oeil.

Nœud de cabestan (Webleinenstek)
Sert à fixer un cordage sous tension constante à un point fixe. Par conséquent son usage le plus courant consiste à amarrer un bateau à une pile située à quai.

Le nœud de taquet (Belegen einer Klampe)
Il permet de fixer solidement une corde sur un taquet. Il peut se défaire facilement, même s'il a été fortement souqué ou que l'amarre est mouillée.

Opération d'assistance d'une embarcation de plaisance avec panne de moteur.

Mise en place d'un balisage particulier dans le cadre d'une intervention de sécurisation.

Procédé type de confinement et de sécurisation lors d'une intervention de lutte contre une pollution aquatique.

Autorité gestionnaire

La gestion des infrastructures relevant du domaine public fluvial est assurée d'une manière générale par le Service de la navigation.

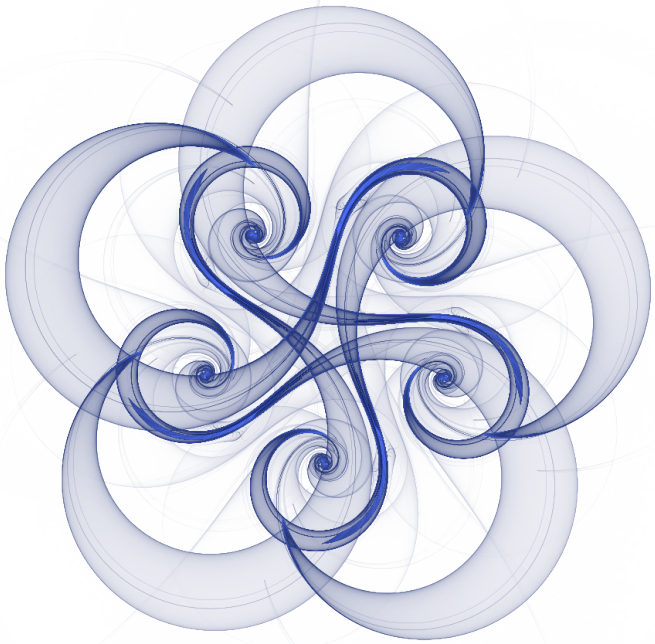
En tant qu'autorité gestionnaire le Service de la navigation agit donc au quotidien pour :

- Gérer, surveiller, conserver et valoriser le domaine public fluvial;
- Exploiter les infrastructures en vue de garantir la continuité d'exploitation, assurer la sécurité et la sûreté du trafic et des riverains, la surveillance des conditions de navigation, la prévention des risques et des conflits d'usages, la lutte contre les pollutions;
- Exécuter les fonctions opérationnelles de police de la voie navigable, régulation de la circulation et du trafic stationnaire, recherche et identification des auteurs d'infractions, alerte, assistance et secours en cas d'accident ou d'incident, enquêtes et constats y afférents;
- Assurer la gestion hydraulique.

Les énergies des agents du Service de la navigation sont quotidiennement mobilisées pour que les usagers puissent naviguer en toute sécurité, avec le maximum de facilité et le plus grand confort. En respectant les conseils et renseignements du présent fascicule, vous aurez mis toutes les chances de votre côté pour réussir vos activités nautiques sur la Moselle.

Les agents du Service de la navigation vous encouragent à conduire de manière responsable et vous souhaitent un séjour agréable et sécurisé dans le secteur.

Service de la navigation
36, route de Machtum
L-6753 GREVENMACHER
Tél. (++352) 75 00 48 – 0 Fax (++352) 75 88 22
Email : Service.Navigation@sn.etat.lu



PARTIE II

ANNEXES

CATALOGUE DES PLANS INFRASTRUCTURELS DE LA MOSELLE ENTRE WASSERBILLIG ET SCHENGEN

page

Aperçu des caractéristiques infrastructurelles entre Wasserbillig et Schengen 73

Localisation géographique des infrastructures publiques d'accueil terrestre..... 74

Disposition et équipement des quais publics 76

Disposition et équipement des aires de stationnement sur berge 82

Localisation des infrastructures de sports nautiques 88

Plans de situation des parcours de ski nautique 90

Plans de situation des rampes de mise à l'eau 94

Plans de situation des ponts 98

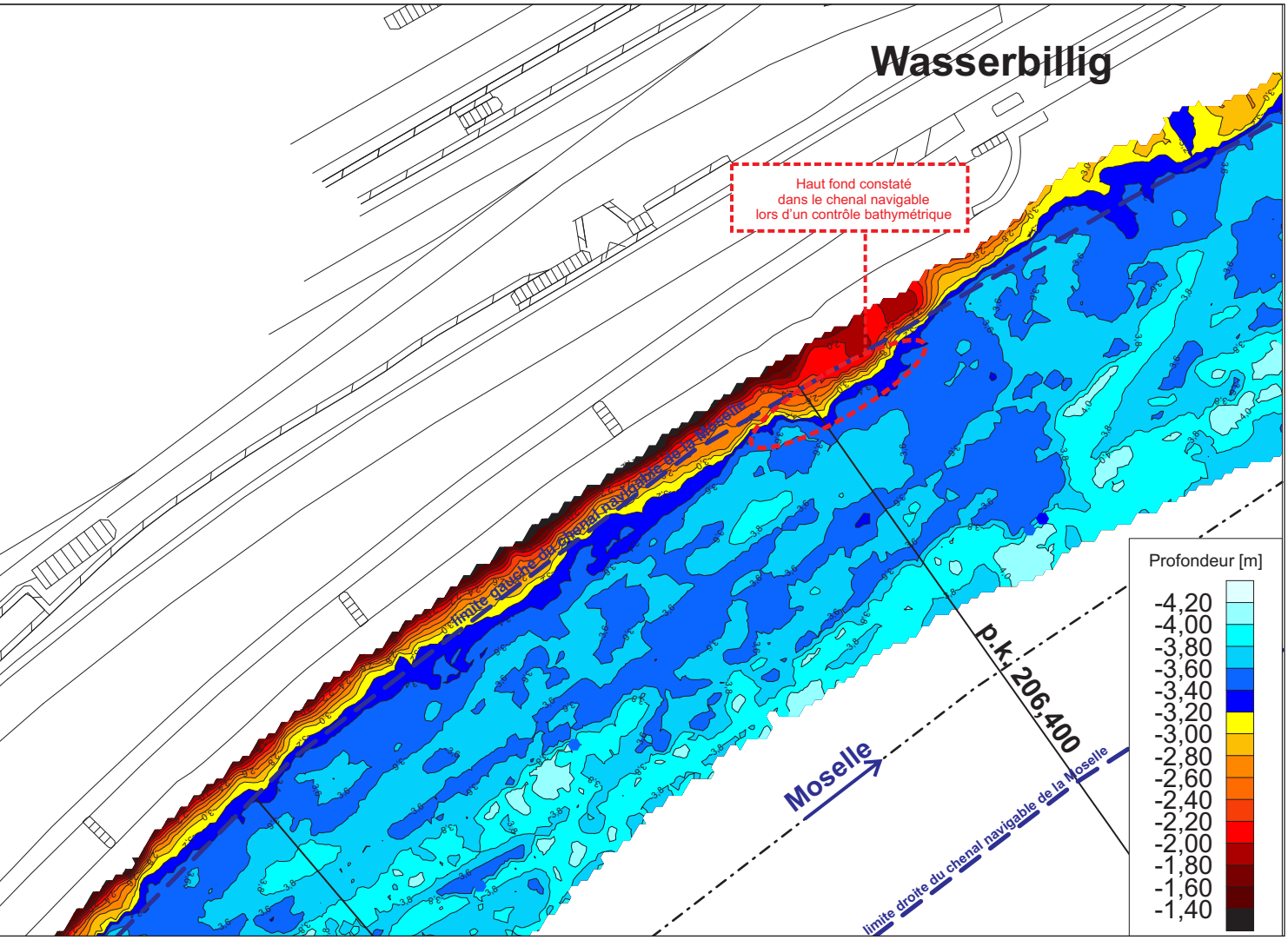
Plans de situation des ports 102

Localisation des aires de dépôt de déchets 104

Indication des sources cartographiques utilisées :

- Fond de plan : Origine Cadastre : " © Droits réservés à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg - Copie et reproduction interdites".

- Plans infrastructurels : Service de la navigation : plans de repérage et inventaire des éléments constitutifs du domaine public fluvial.



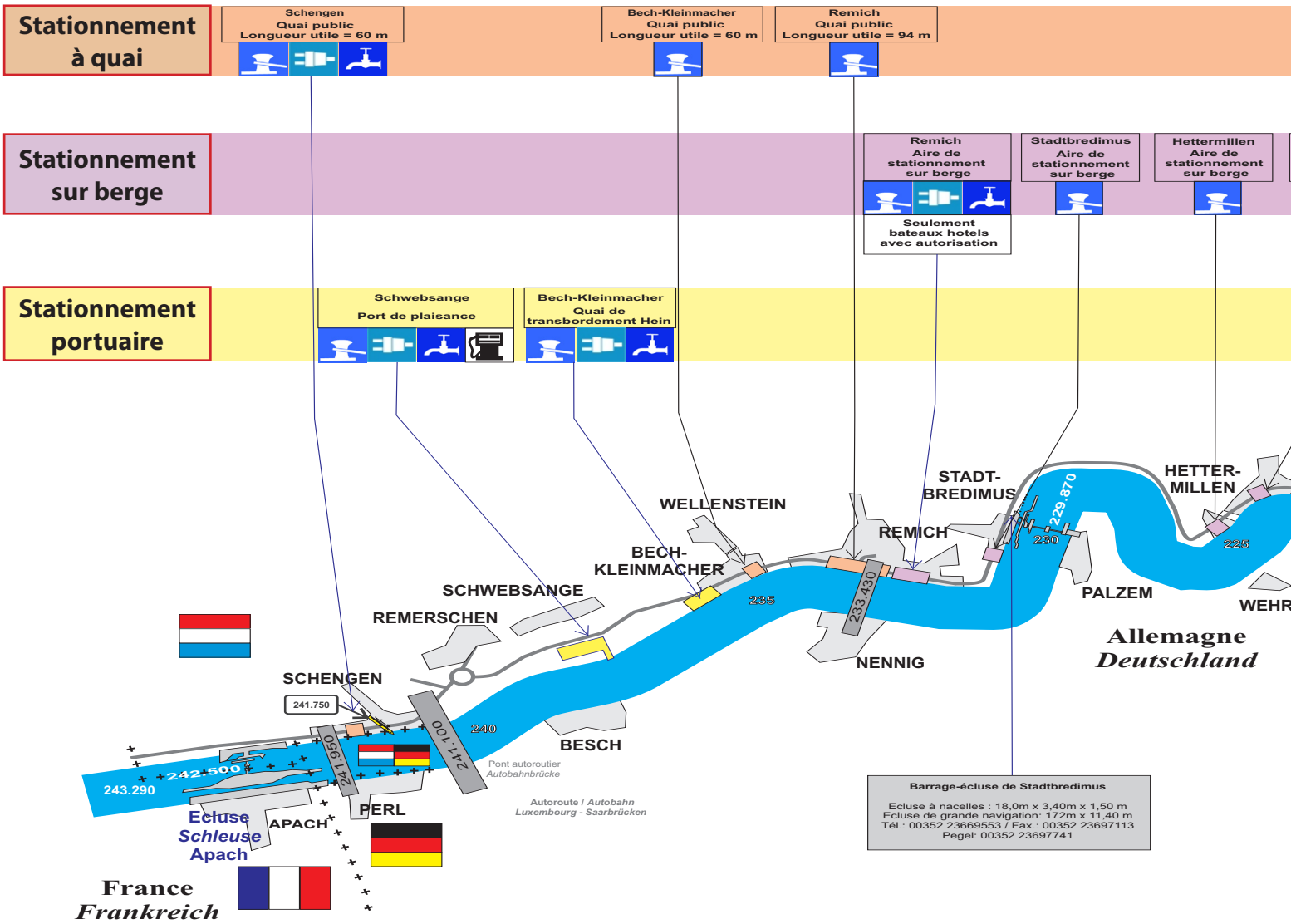
- Surveillance du gabarit subaquatique de la Moselle -

Carte isobathique représentant le mouillage disponible
(les courbes d'égale profondeur (isobathes) dessinent le relief du lit de la Moselle).
On remarquera au pied de la berge gauche un haut-fond nécessitant une intervention.

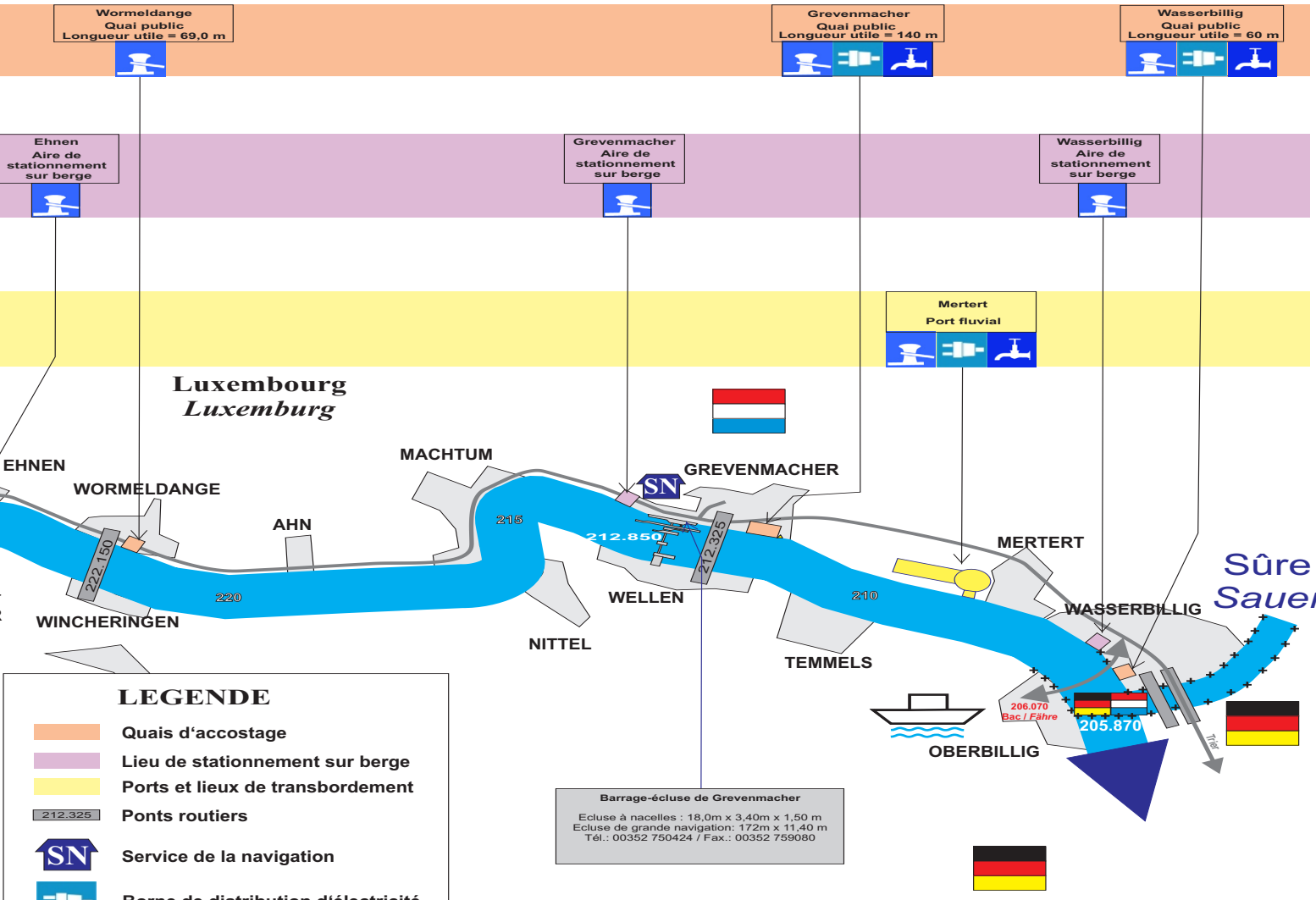
Informations utiles pour la navigation de la Moselle entre Wasserbillig et Schengen	
Gabarit de navigation	
- Mouillage garanti endéans le gabarit de navigation : ..... - Hauteur libre sous ouvrage : ..... - Largeur du chenal navigable :	3,00 m 6,00 m au dessus des PHEN au moins 40 m dans les parties droites, surlargeurs progressives dans les courbes.
Dimensions maximales autorisées des bateaux	
- Largeur maximale: ..... - Longueur maximale d'une unité: ..... - Longueur maximale d'un bateau à passagers: ..... - Longueur maximale d'un assemblage de bâtiments:	11,45 m 135,00 m 110,00 m 172,10 m
Dimensions utiles des écluses	
- Écluse à grande navigation : ..... - Écluse à nacelles :	172,10 m x 11,45 m 18,00 m x 3,30 m x 1,50 m
Vitesse de marche maximale autorisée :	limite générale : 30 km/h
Radiotéléphonie	
- Voie réseau bateau - bateau : ..... - Voie informations nautiques secteur de Grevenmacher : ... - Voie informations nautiques secteur de Stadtbredimus : ...	10 du PK 203,30 au PK 221,40 : 18 du PK 220,10 au PK 242,10 : 20
Hydrométrie	
Limnimètre parlant de Stadtbredimus :	Tél: ++352 23697741
Marque de crue I :	3,70 m à l'échelle de Stadtbredimus valable pour la section comprise entre l'aval de l'écluse de Thionville et l'amont de celle de Grevenmacher-Wellen.
Marque de crue II :	4,50 m à l'échelle de Stadtbredimus valable pour la section comprise entre l'aval de l'écluse de Thionville et l'amont de celle de Grevenmacher-Wellen.
Marque de crue III :	5,20 m à l'échelle de Grevenmacher valable pour le bief de Trèves. 5,30 m à l'échelle de Stadtbredimus valable pour le bief de Grevenmacher-Wellen. 3,60 m à l'échelle d'Apach valable pour le bief de Stadtbredimus.
Vitesse de courant d'eau :	Essentiellement variable : - 0 Km/h en période d'étiage; - jusqu'à 6,0 Km/h en période de crue.
Interruptions d'exploitation :	Calendrier consultable sub: http://www.commission-de-la-moselle.org/
Centrales d'information et d'alerte :	Barrage-écluse de Grevenmacher Téléphone: ++352 750424 Barrage-écluse de Stadtbredimus Téléphone: ++352 23669553
Autorité gestionnaire :	Service de la navigation Téléphone: ++352 750048-0

Infrastructures de stationn

Infrastructures de stationnement s



ement et d'accueil sur la Moselle
ur la rive luxembourgeoise de la Moselle



Quai d'accostage de Grevenmacher

(Gestion optimisée par signalisation dynamique)

Borne de raccordement électrique
Puissances disponibles : (à partir de 2017)
- monophasé : 10x230V
- triphasé : 1x400V/16A + 1x 400V/32A

Activation par monnayeur.

Sur les sections publiques:
8 bollards 100 kN, distants de 20 m

Prise d'eau potable, raccord 1/2"

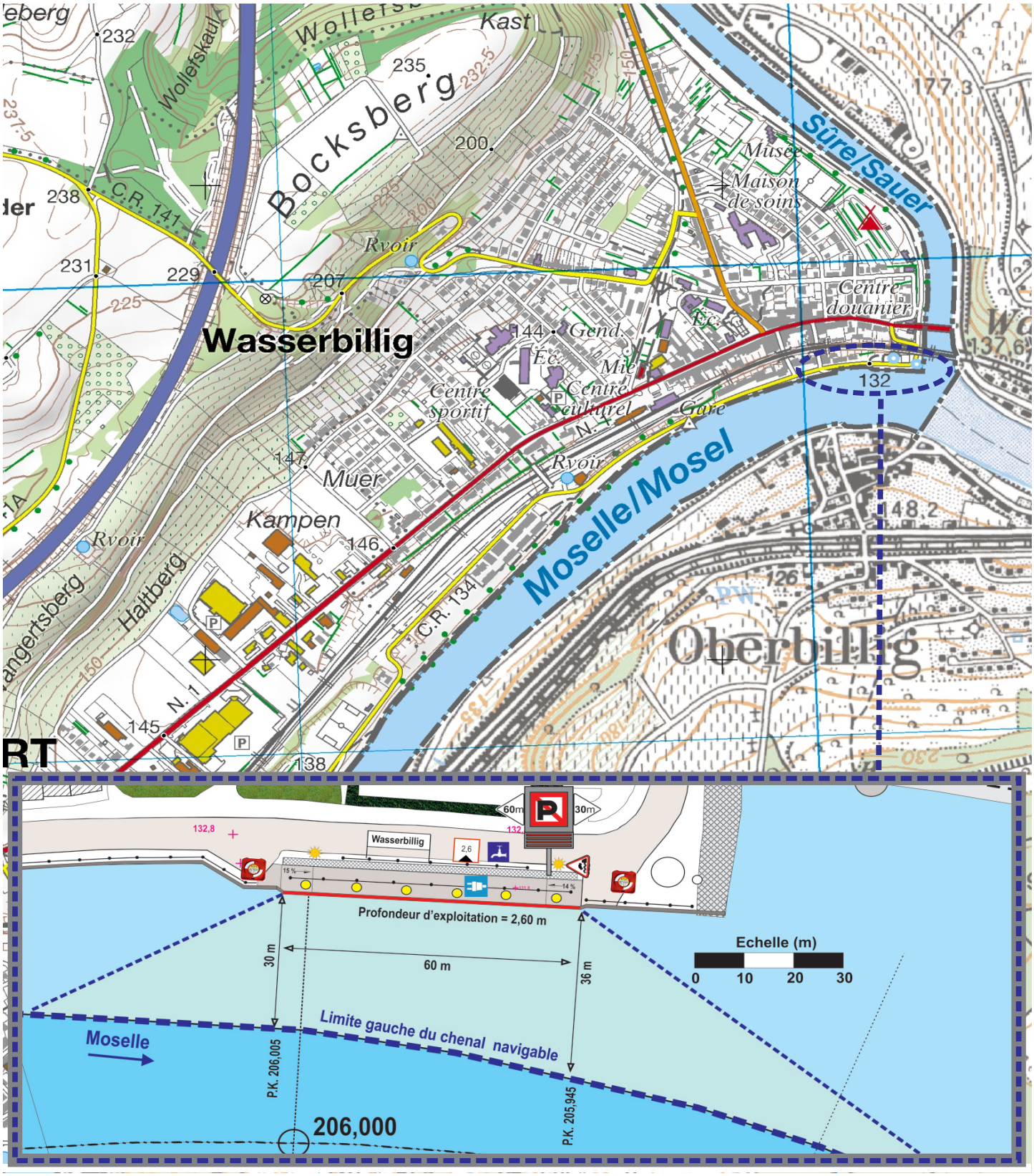
Rampe de mise à l'eau à l'extrémité aval
Pente moyenne 13,8 % / largeur 3,50 m

Bouée de sauvetage

Éclairage nocturne

Quai d'accostage de Wasserbillig

(Gestion optimisée par signalisation dynamique)



Borne de raccordement électrique
Puissances disponibles :
- monophasé : 2x230V
- triphasé : 1x400V/16A + 1x 400V/32A

Activation par monnayeur.

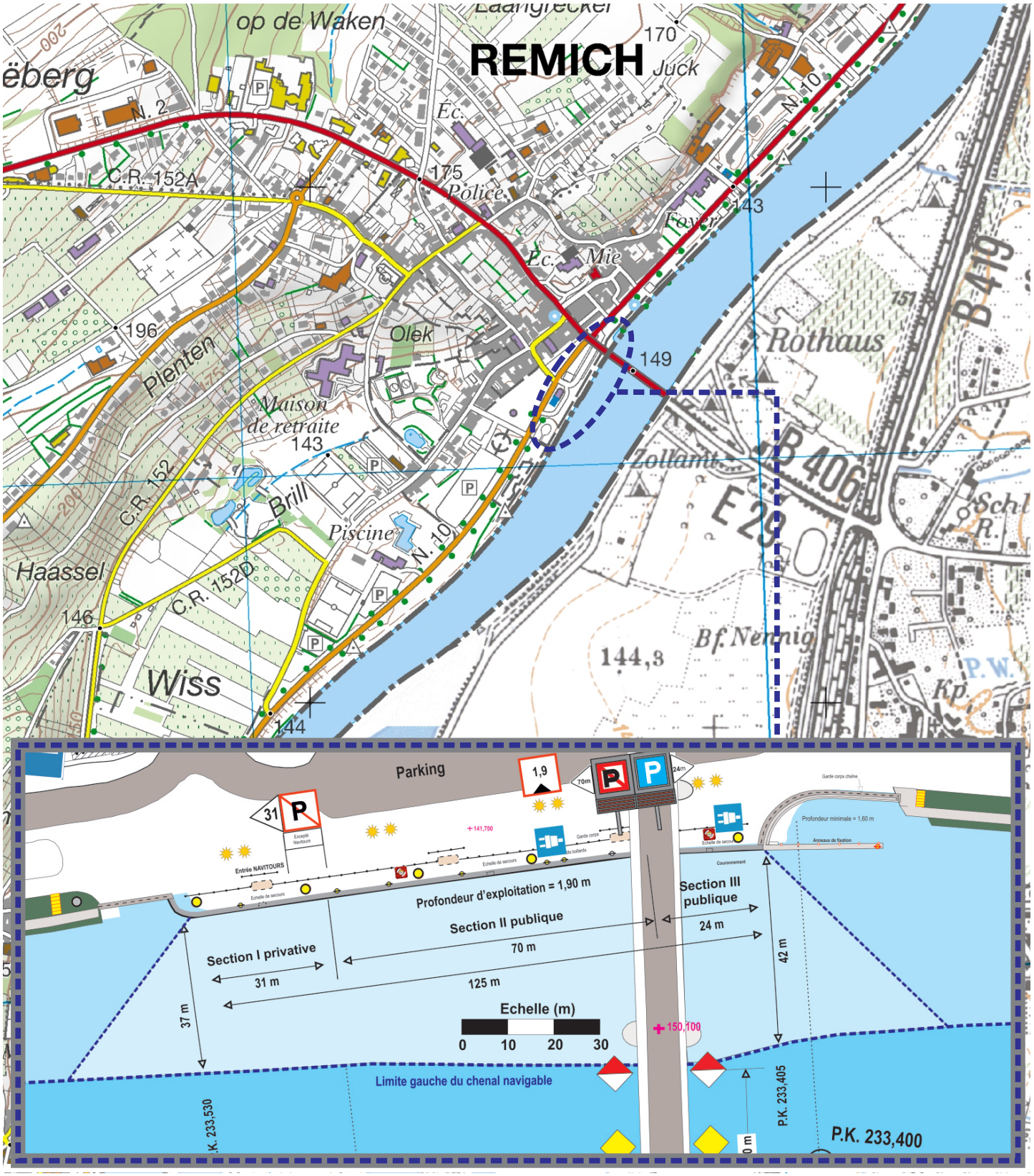
Borne d'incendie, utilisable pour l'approvisionnement en eau potable, sur demande auprès de l'administration communale :
Tél. : 00352 740016-1

6 bollards 100 kN, distants de 10 m

Bouée de sauvetage

Quai d'accostage de Remich

(Gestion optimisée par signalisation dynamique dès 2017)



Borne de raccordement électrique
Puissances disponibles : (à partir de 2017)
- monophasé : 2x230V
- triphasé : 1x400V/16A + 1x 400V/32A

Activation par monnayeur.

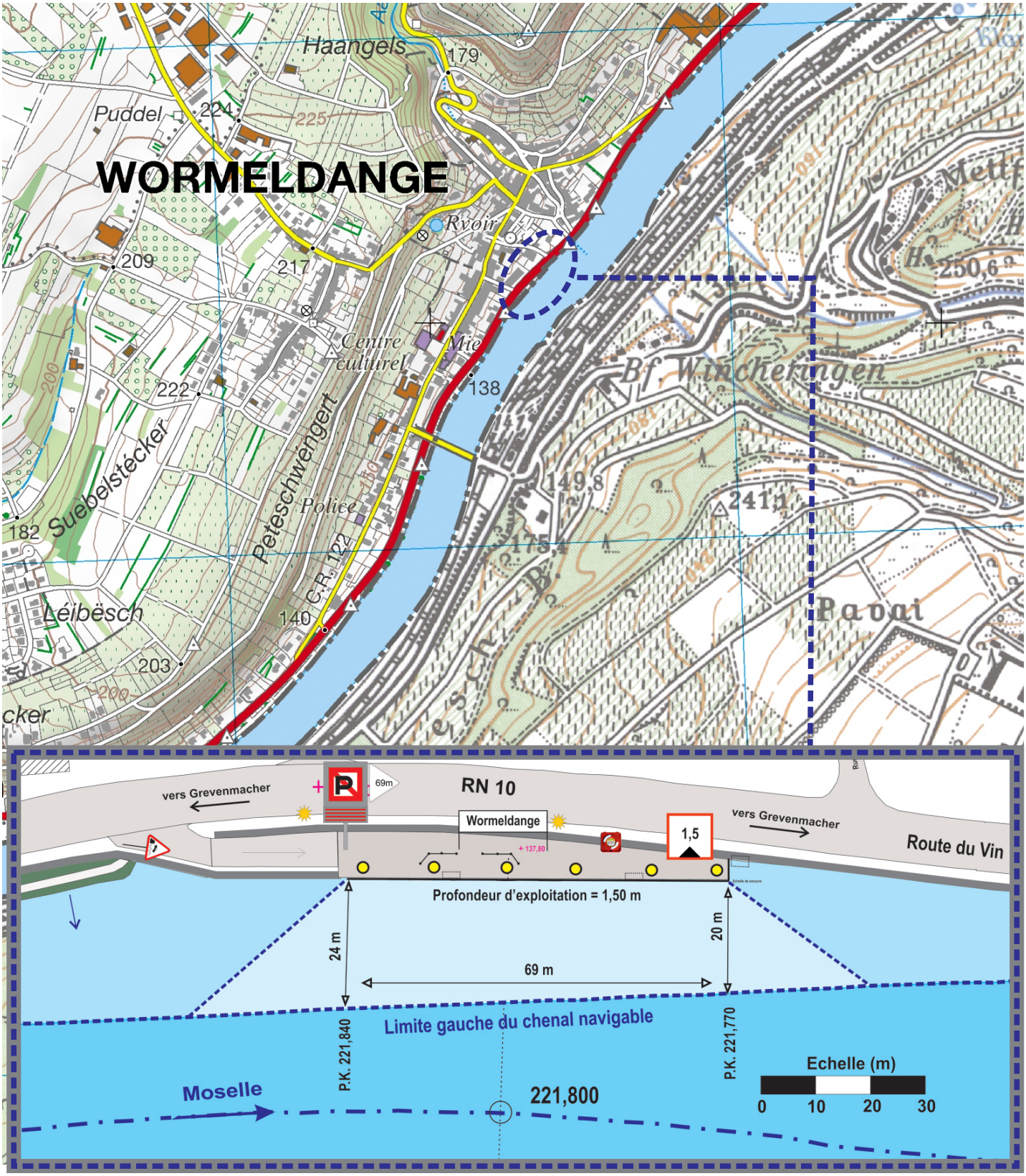
Sur les sections publiques:
4 bollards distants de 25 m
4 petits bollards// taquets distants de 20 m

Bouée de sauvetage

Éclairage nocturne

Quai d'accostage de Wormeldange

(Gestion optimisée par signalisation dynamique)

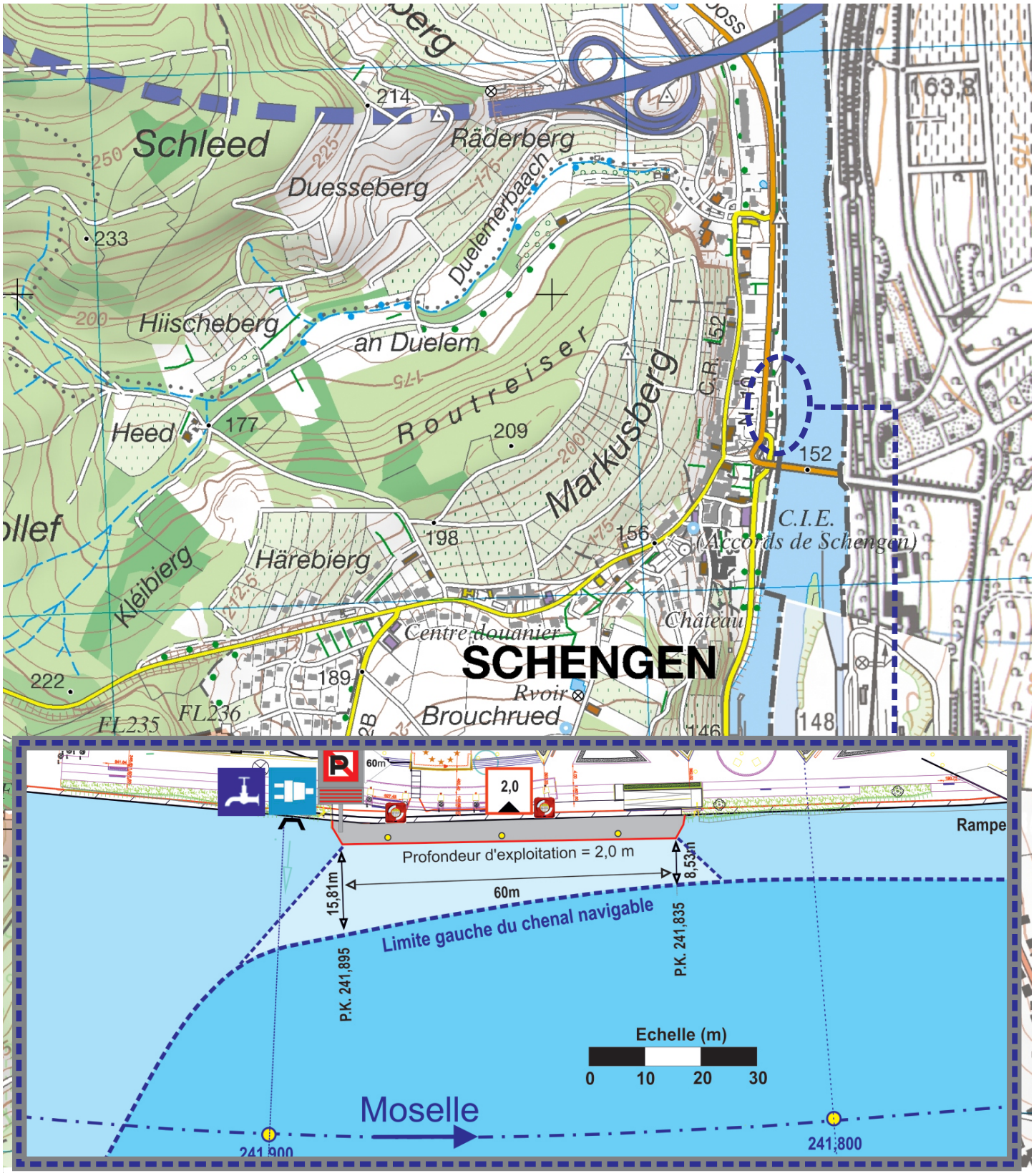


6 bollards distants de 14 m

Bouée de sauvetage

Quai d'accostage de Schengen

(Gestion optimisée par signalisation dynamique)



Borne de raccordement électrique
Puissances disponibles :
- monophasé : 2x230V
- triphasé : 1x400V/16A + 1x 400V/32A

Activation par monnayeur.

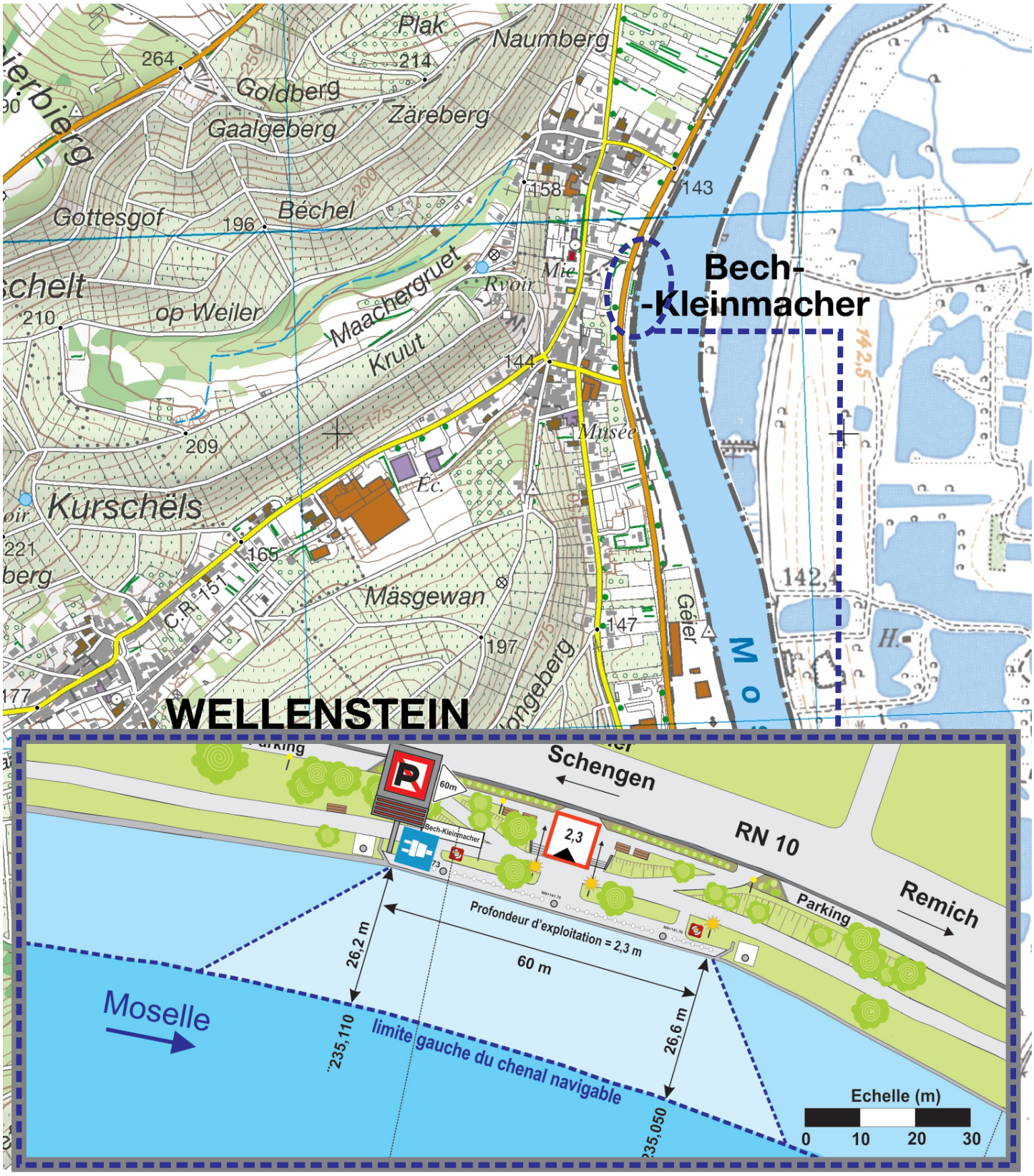
Prise d'eau potable, raccord 1/2"

Bouée de sauvetage

3 bollards 100 kN, distants de 20 m

Quai d'accostage de Bech- Kleinmacher

(Gestion optimisée par signalisation dynamique)



Borne de raccordement électrique
Puissances disponibles :
- monophasé : 2x230V
- triphasé : 1x400V/16A + 1x 400V/32A

Activation par monnayeur.

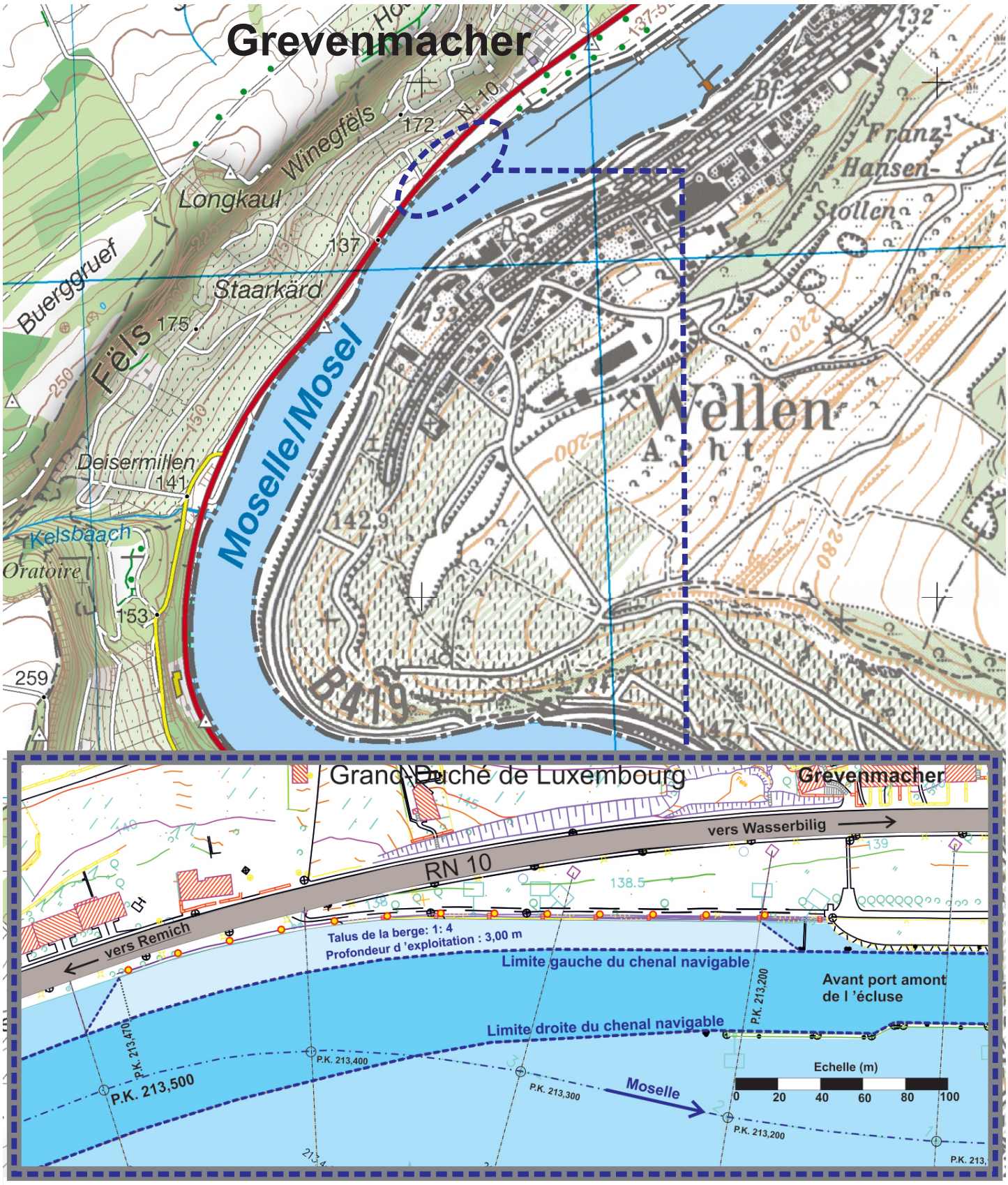
Prise d'eau potable, raccord 1/2"

Bouée de sauvetage

5 bollards distants de 20 m

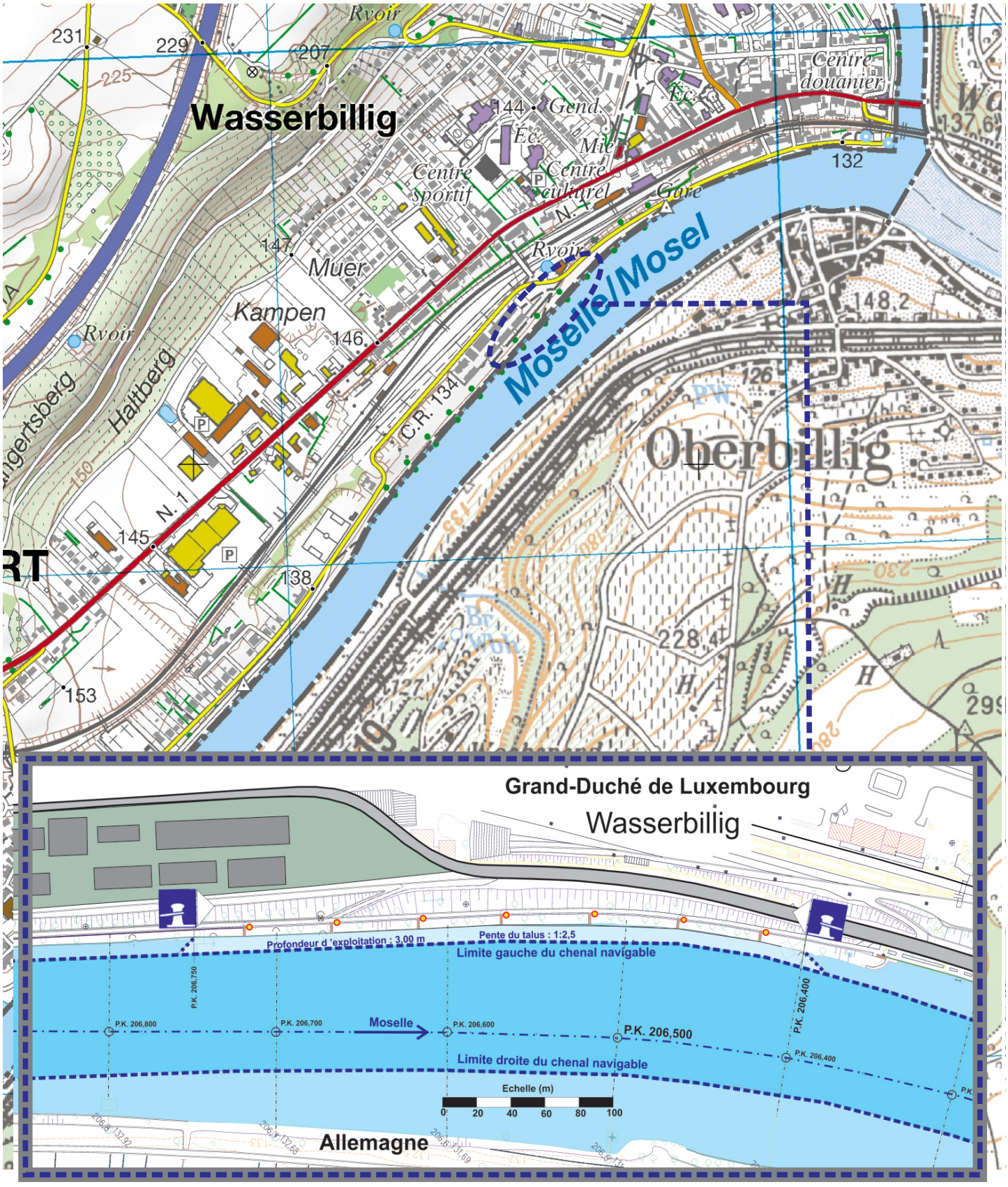
Éclairage nocturne

Aire de stationnement de Grevenmacher



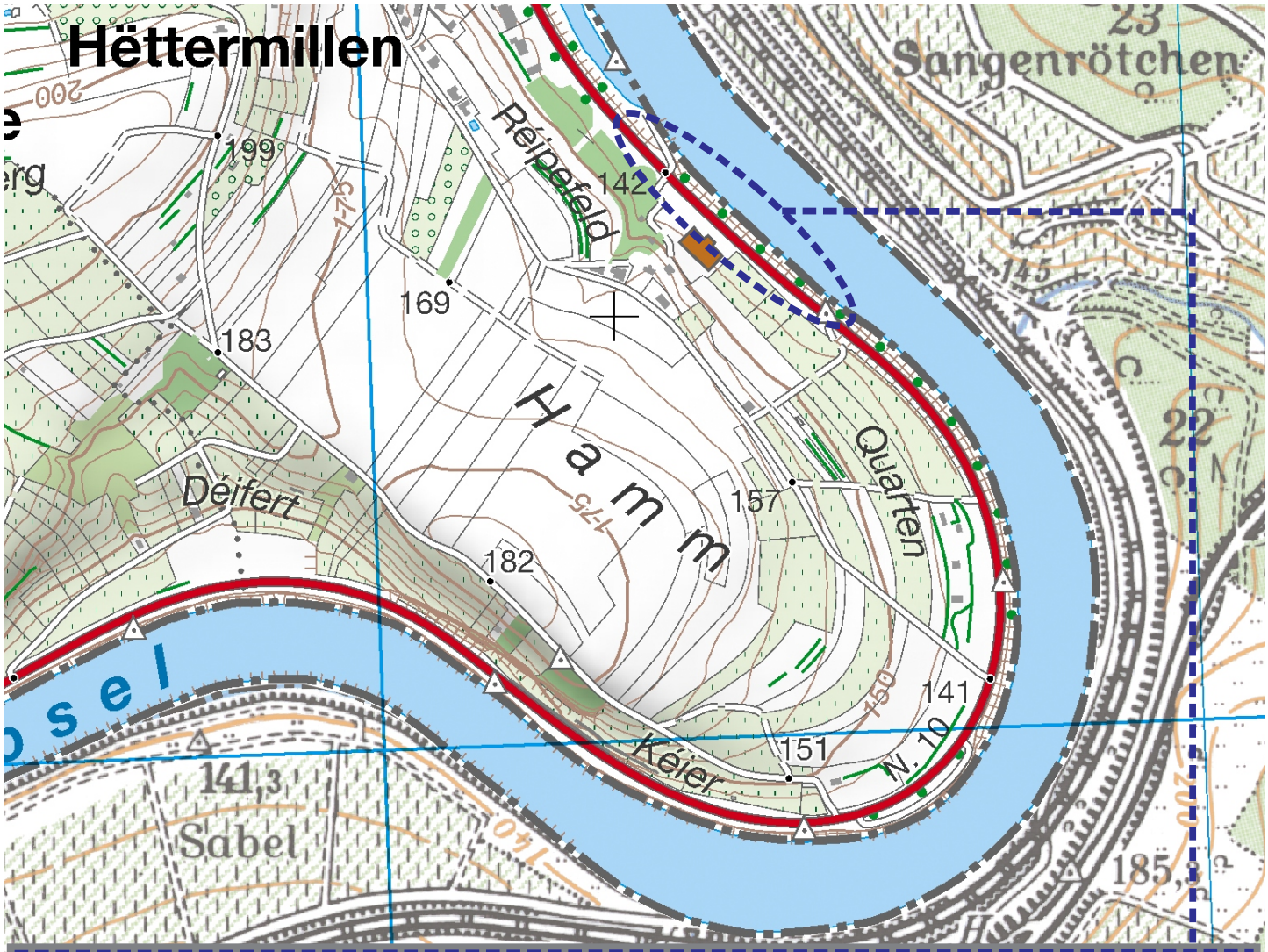
13 bollards distants de 25 m

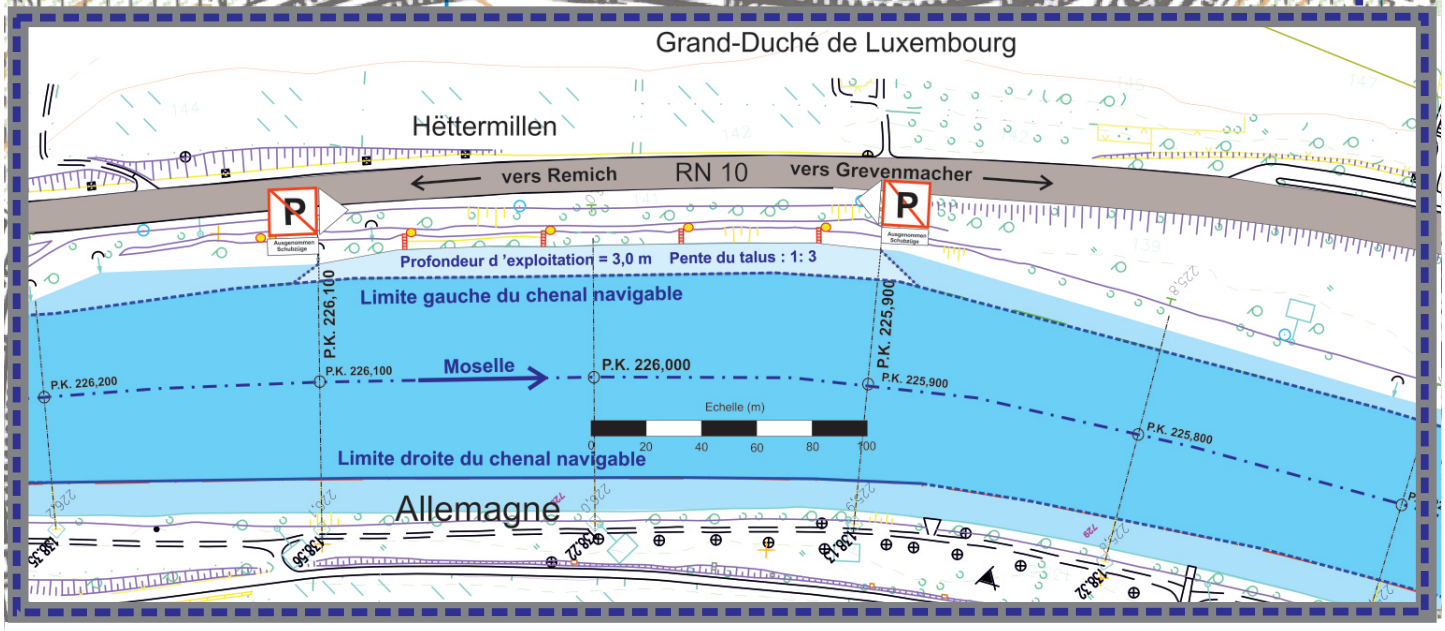
Aire de stationnement de Wasserbillig



7 bollards distants de 50 m

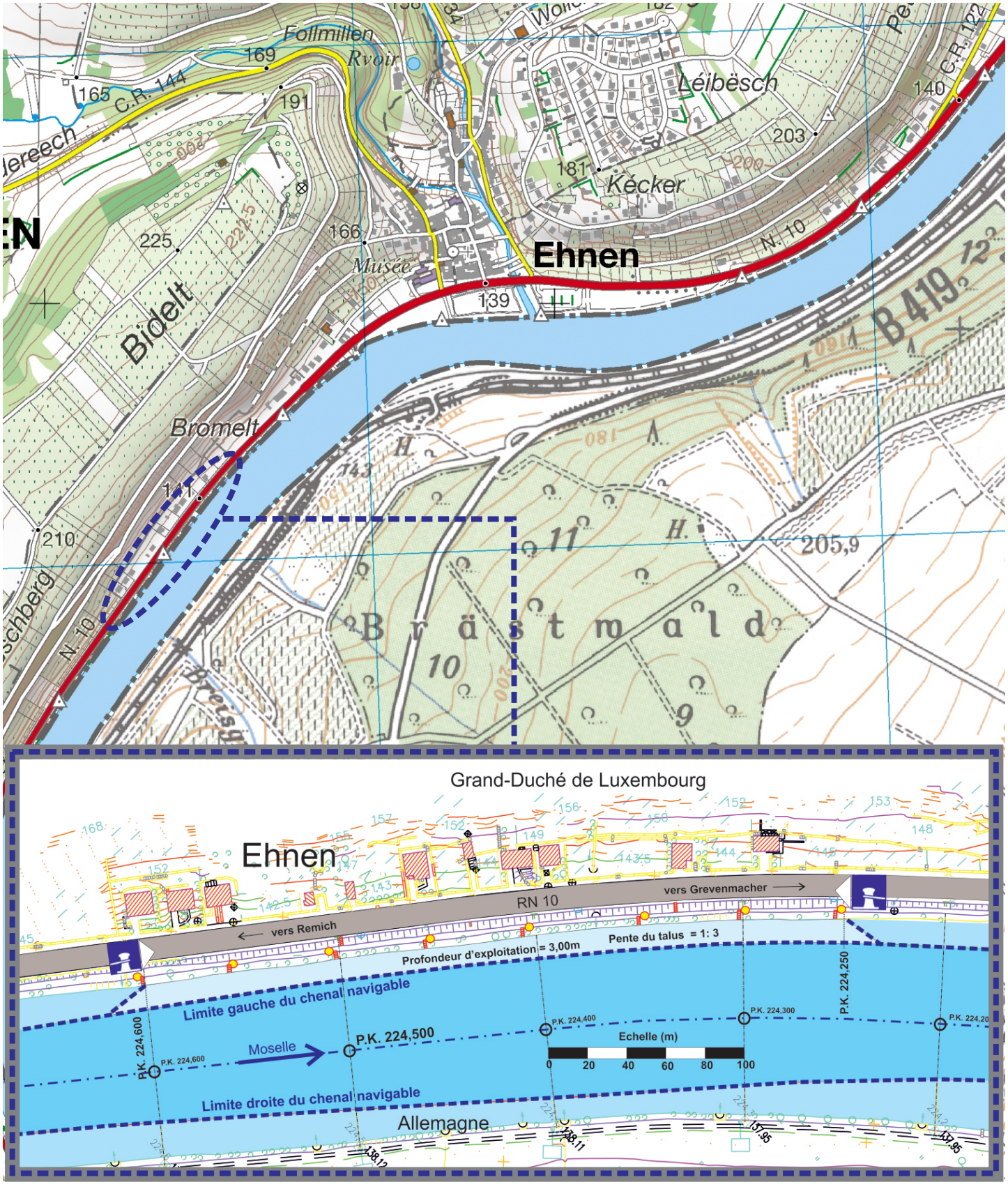
Aire de stationnement de Hëttermillen





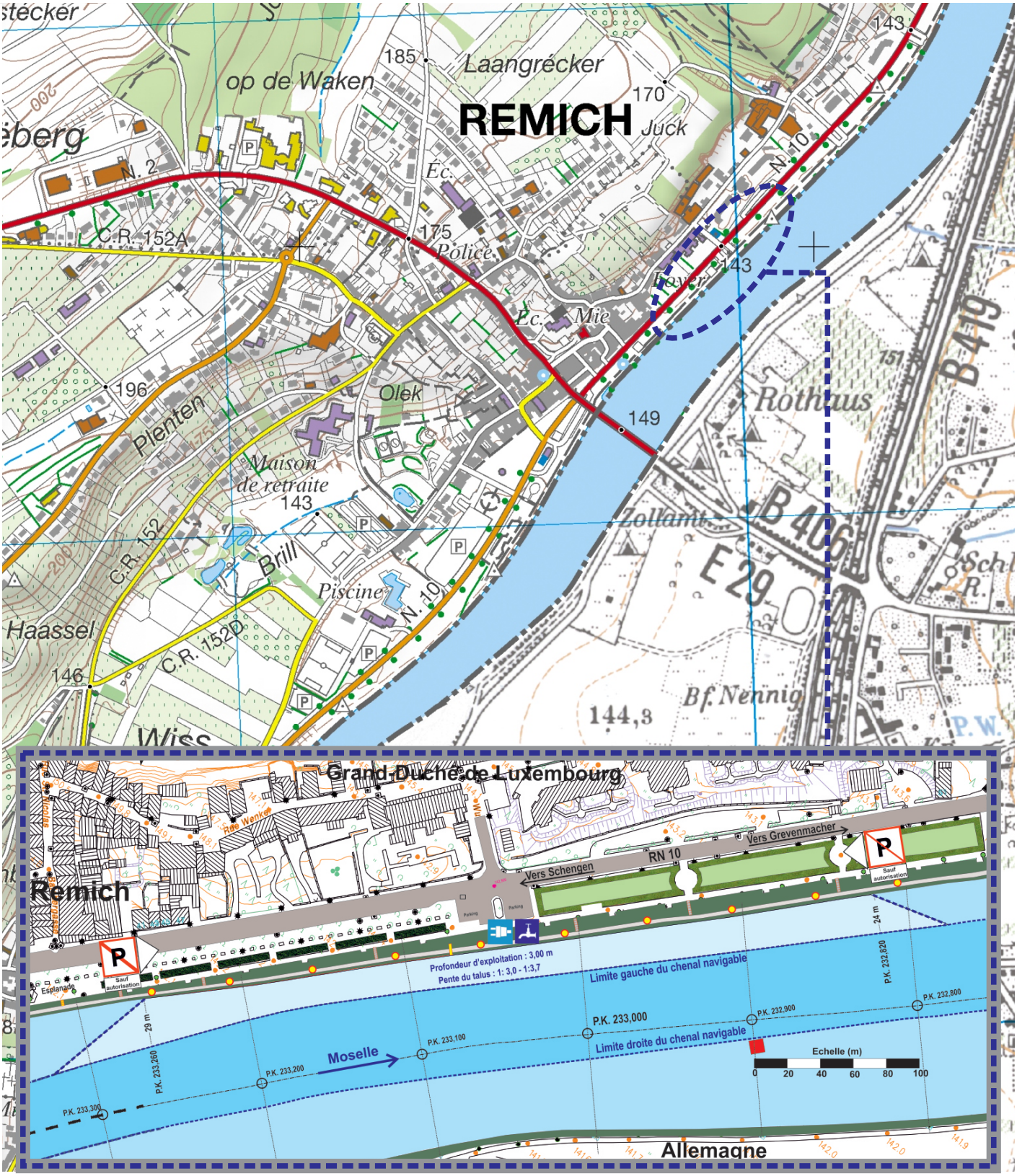
5 bollards distants de 50 m

Aire de stationnement de Ehnen



8 bollards distants de 50 m

Aire de stationnement de Remich



Borne de raccordement électrique

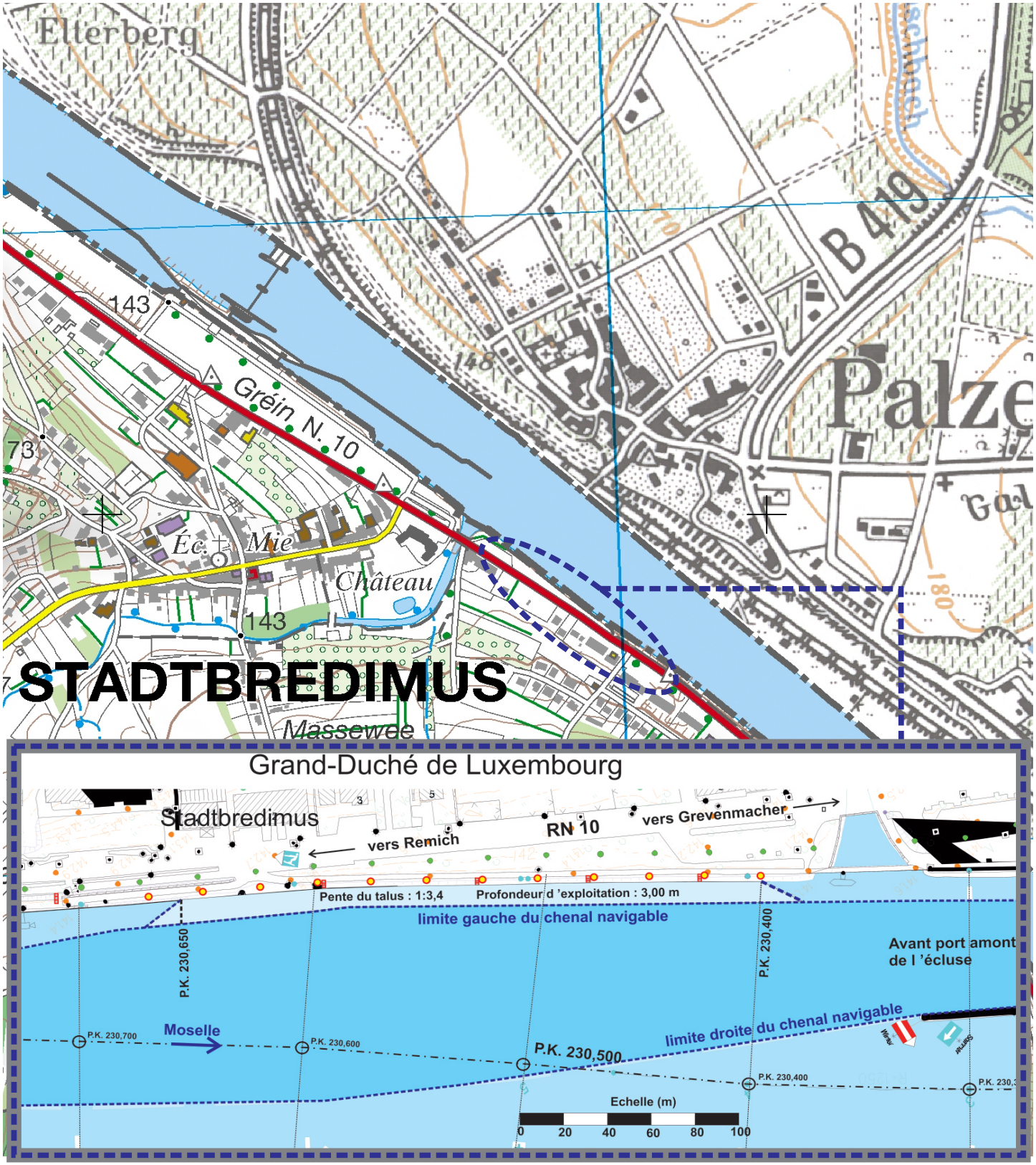
Puissances disponibles :
- triphasé Powerlock 400V/400A

Activation dans le cadre de l'autorisation de stationnement à solliciter auprès du Service de la navigation: Tél: 00352 750048-0

Borne d 'incendie, utilisable pour l 'approvisionnement en eau potable, sur demande auprès de l'administration communale:
Tél.: 00352 236921

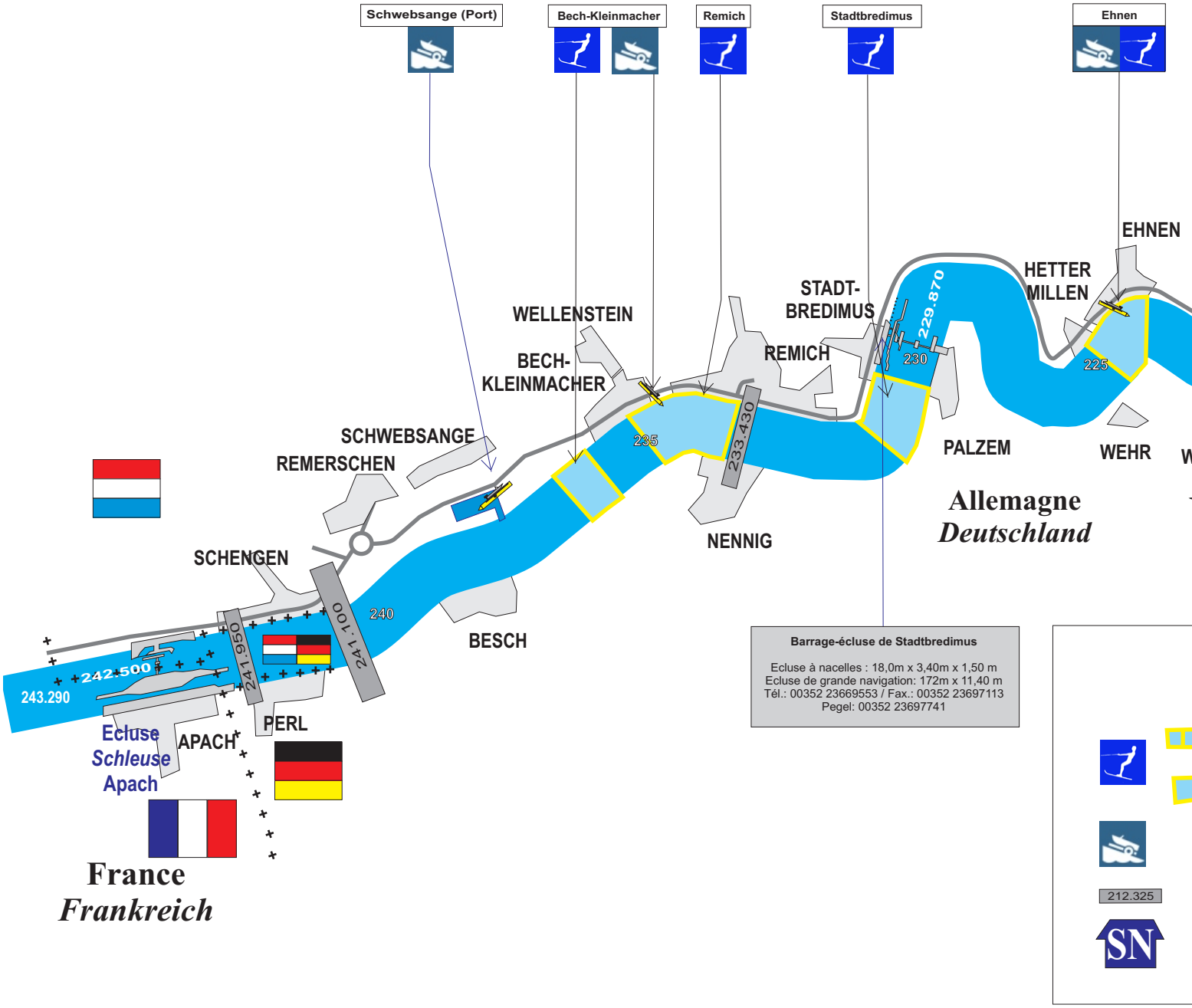
10 bollards distants de 50 m

Aire de stationnement de Stadtbredimus



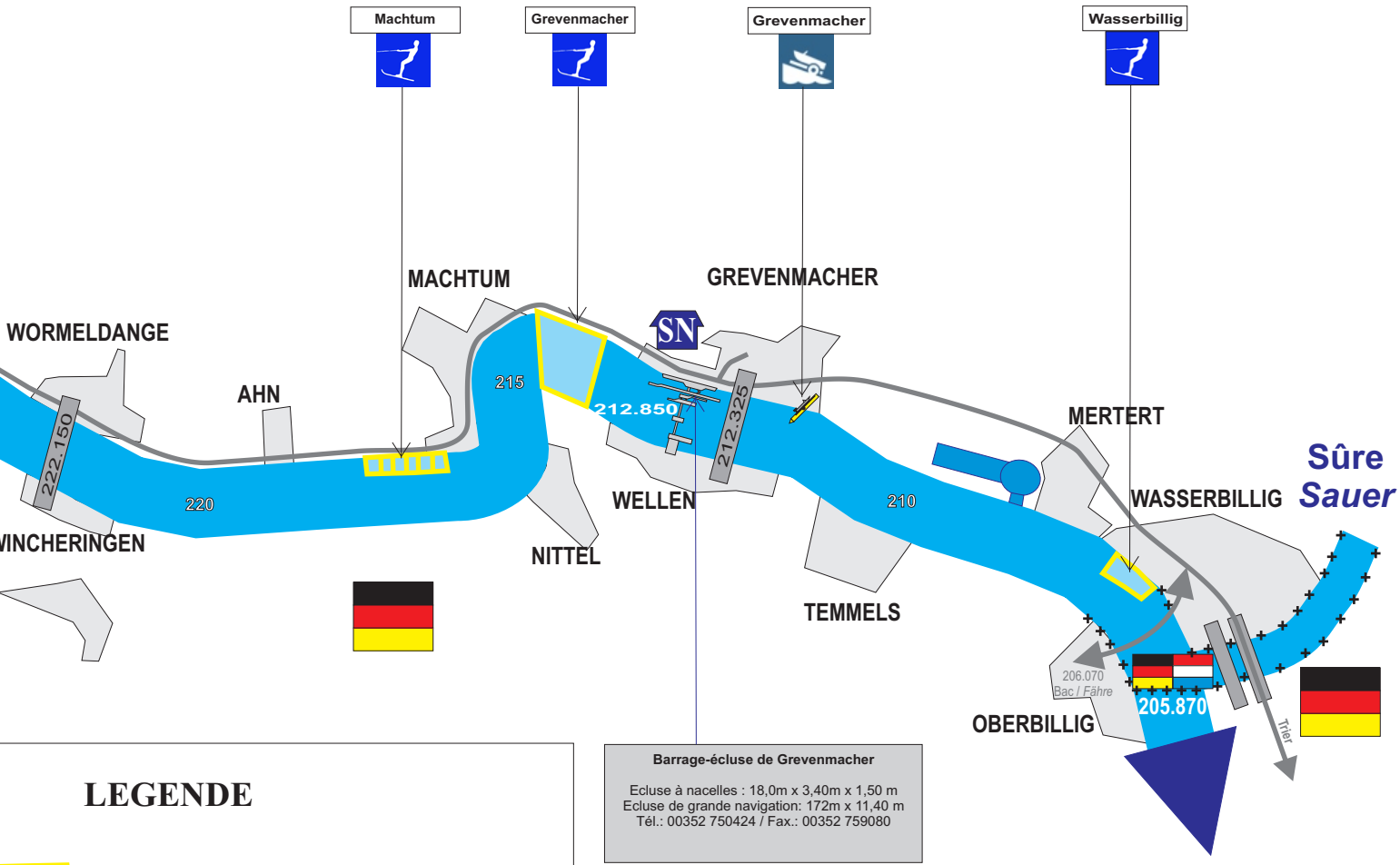
12 bollards distants de 25 m

Les infrastructures
de la Moselle entre Sc



de sports nautiques
hengen et Wasserbillig

Luxembourg
Luxemburg

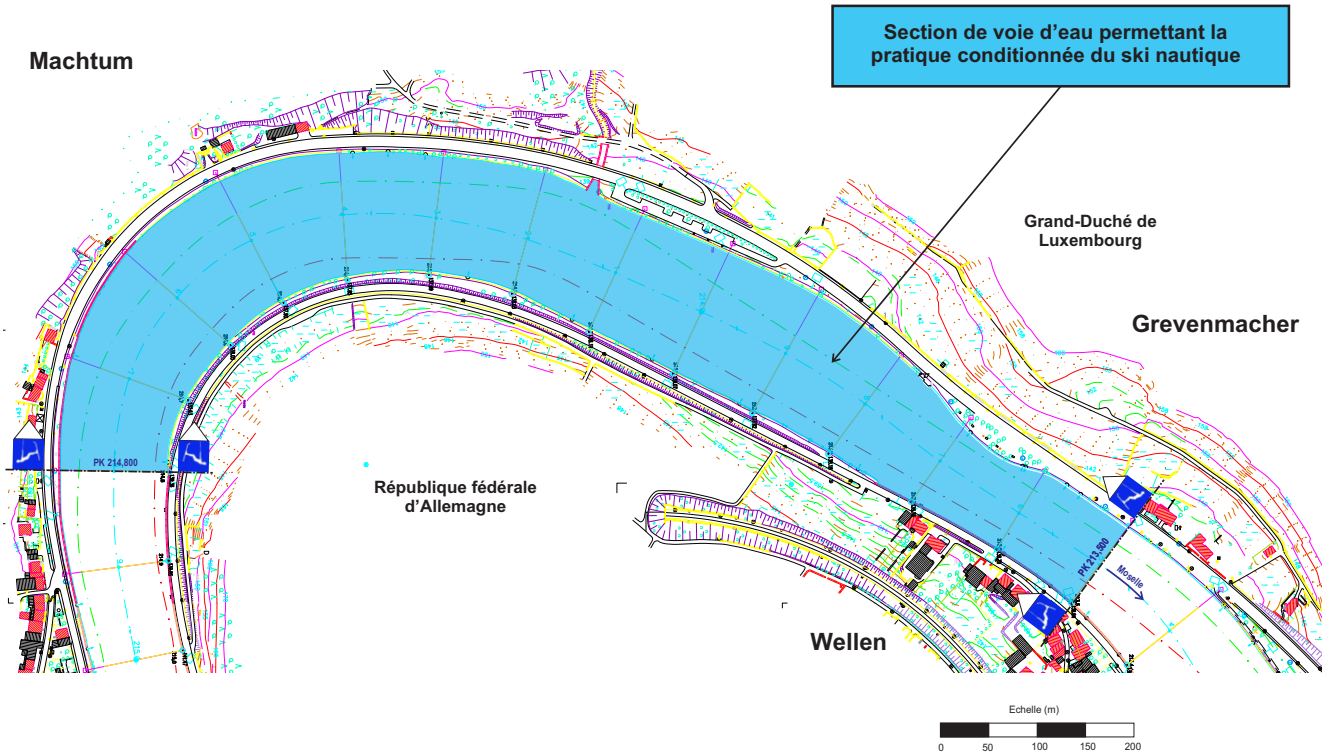


LEGENDE

- Parcours de ski nautique non conditionné
- Parcours de ski nautique conditionné
- Rampe de mise à l'eau
- Ponts routiers
- Service de la navigation

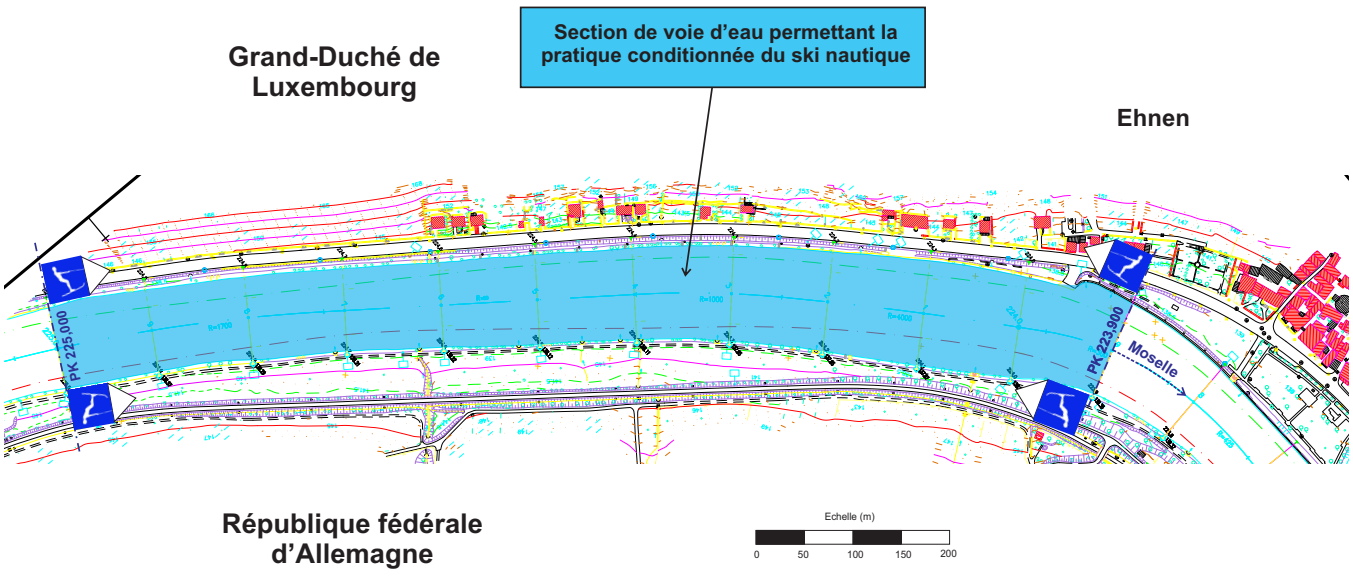
Parcours de ski nautique de Grevenmacher

P.k. 213,500 - 214,800 (Longueur = 1300 m)



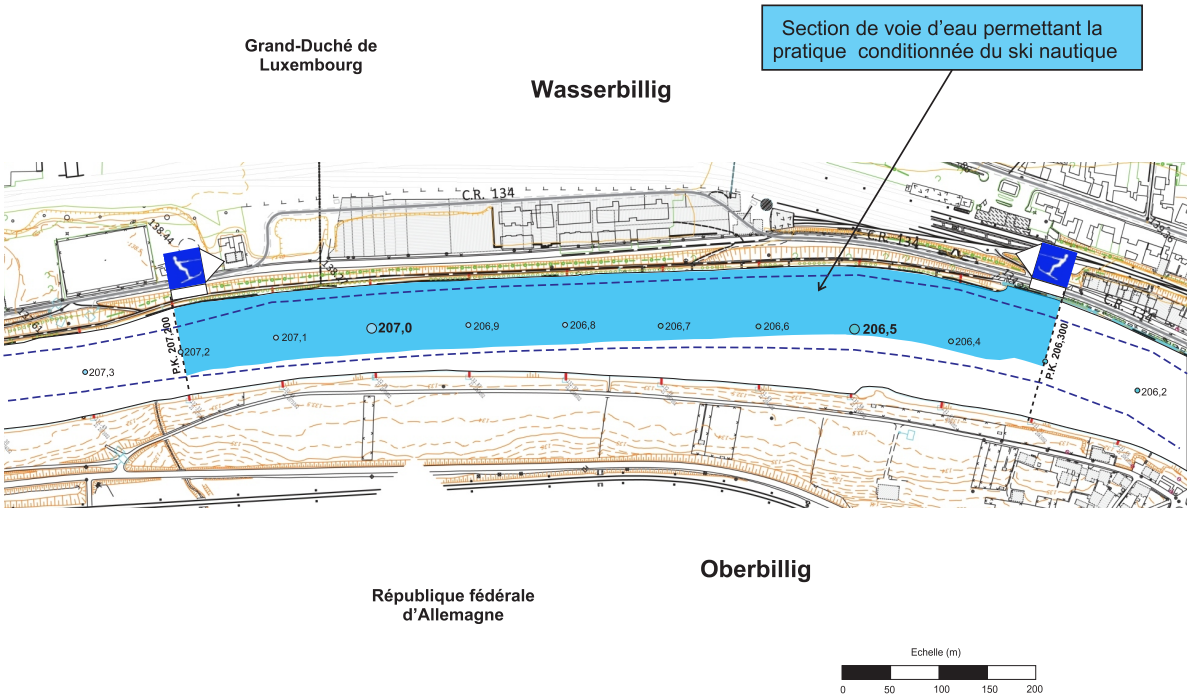
Parcours de ski nautique de Ehnen

P.k. 223,900 - 225,000 (Longueur = 1100 m)



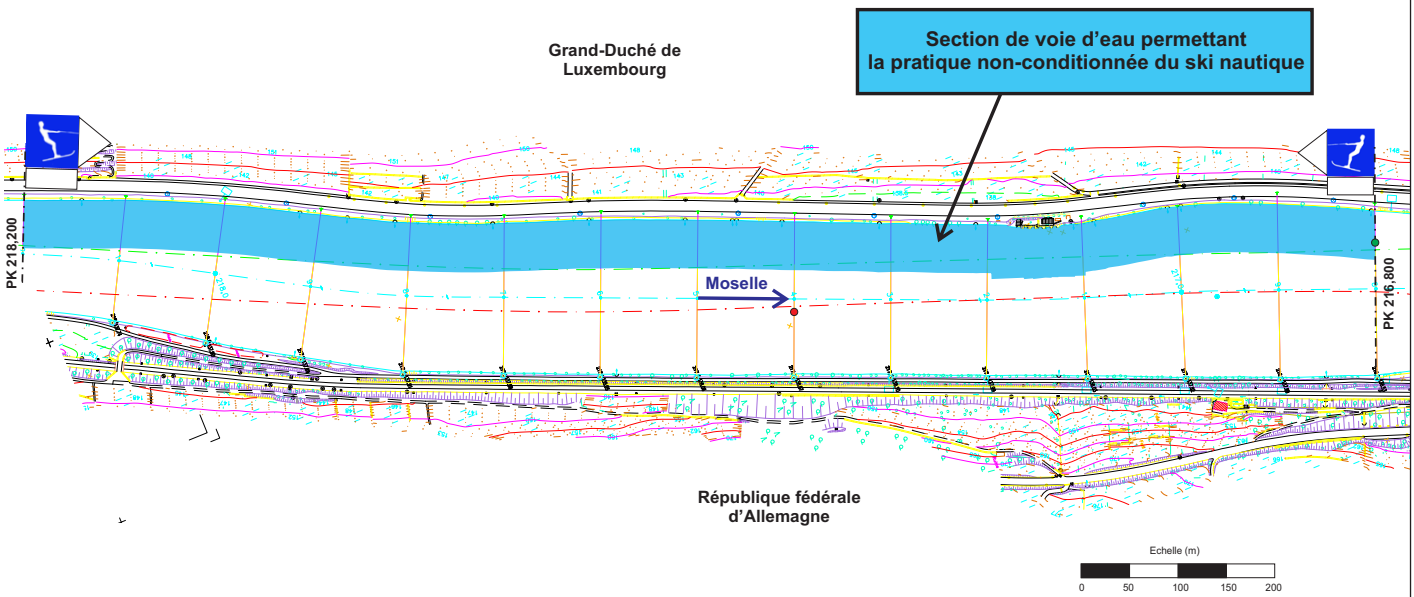
Parcours de ski nautique de Wasserbillig

P.k. 206,300 - 207,200
(Longueur = 900m, largeur: 70 m)



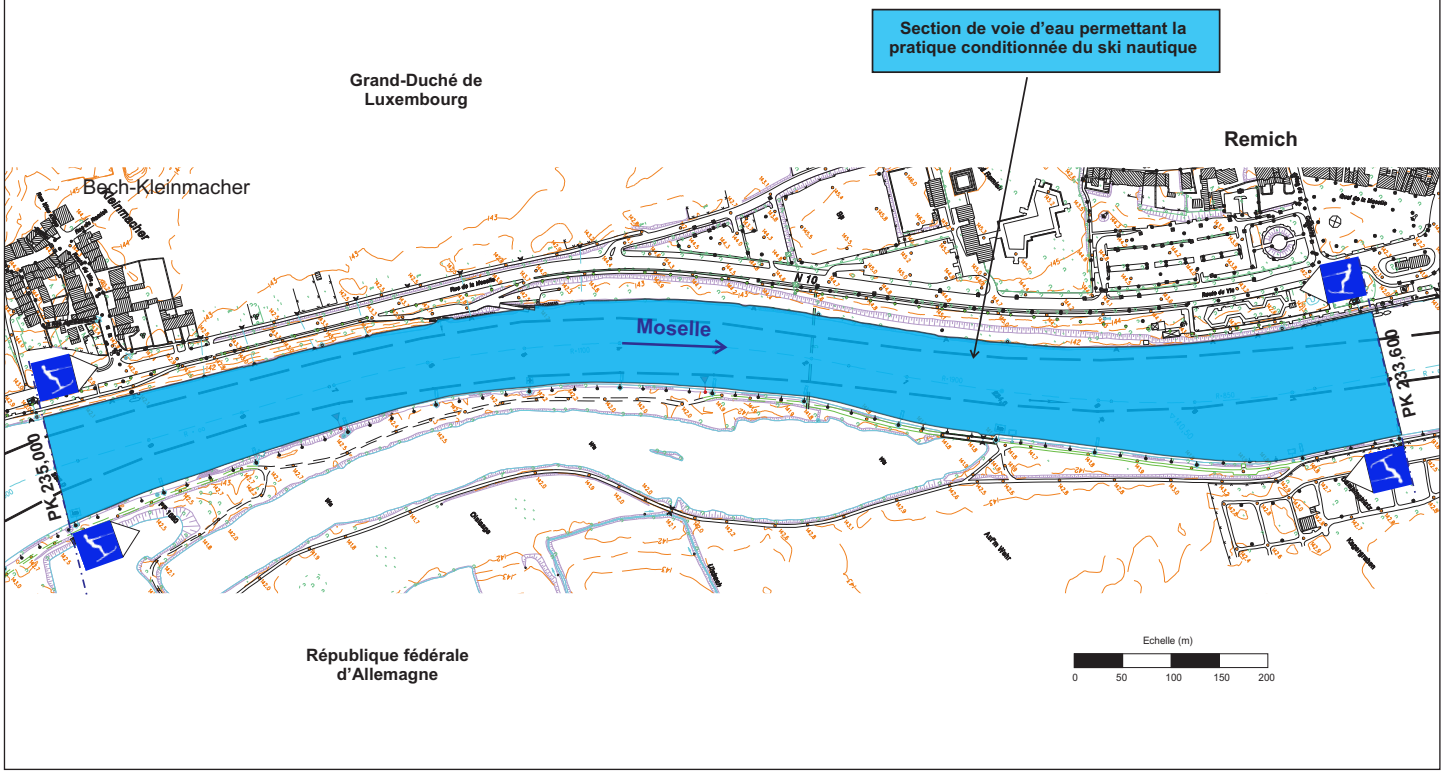
Parcours de ski nautique de Machtum

P.k. 216,800 - 218,200
(Longueur = 1400 m, largeur: 50 m)



Parcours de ski nautique de Remich

P.k. 233,600 - 235,000
(Longueur = 1400 m)



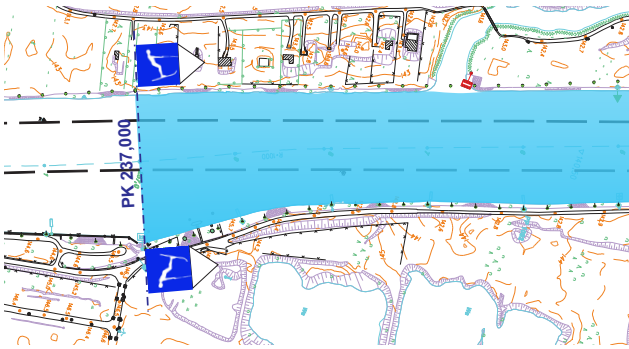
République fédérale d'Allemagne

Parcours de ski
de Schwebs

P.k. 236,000 - 2
(Longueur = 10

Sect
pratiq

Grand-Duché de Luxembourg

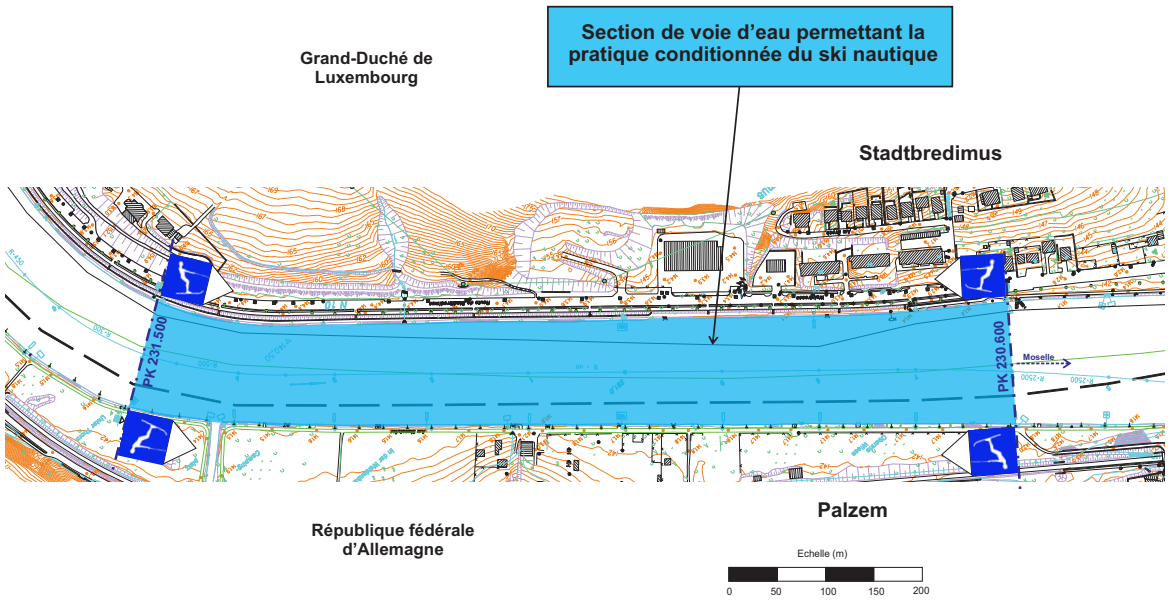


République fédérale d'Allemagne

Besch

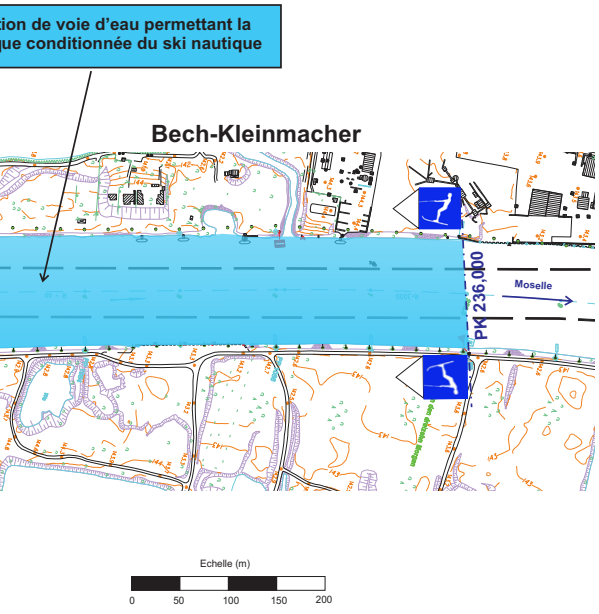
Parcours de ski nautique
de Stadtbredimus-Palzem

P.k. 230,600 - 231,500 (Longueur = 900 m)

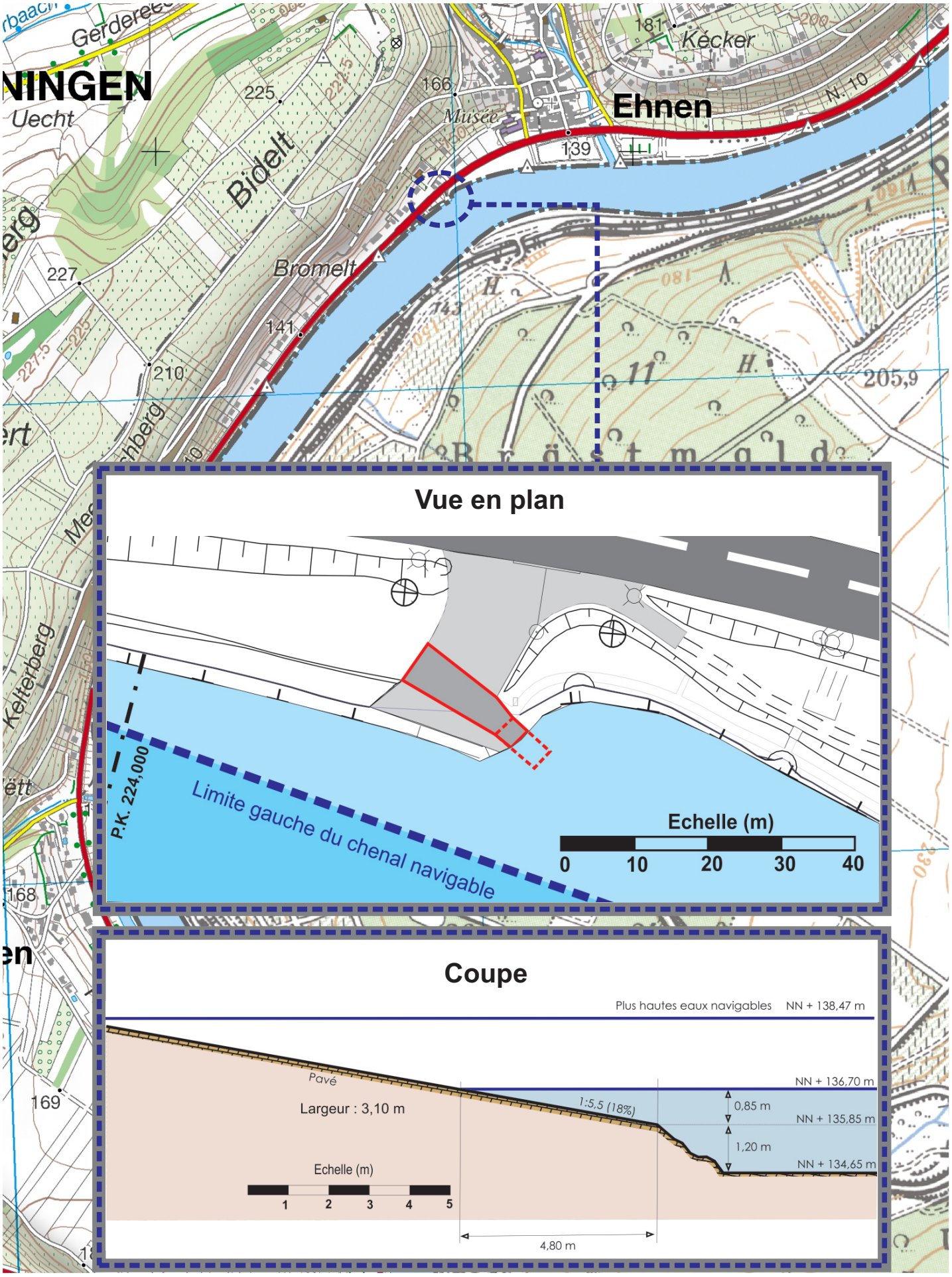


nautique
ange

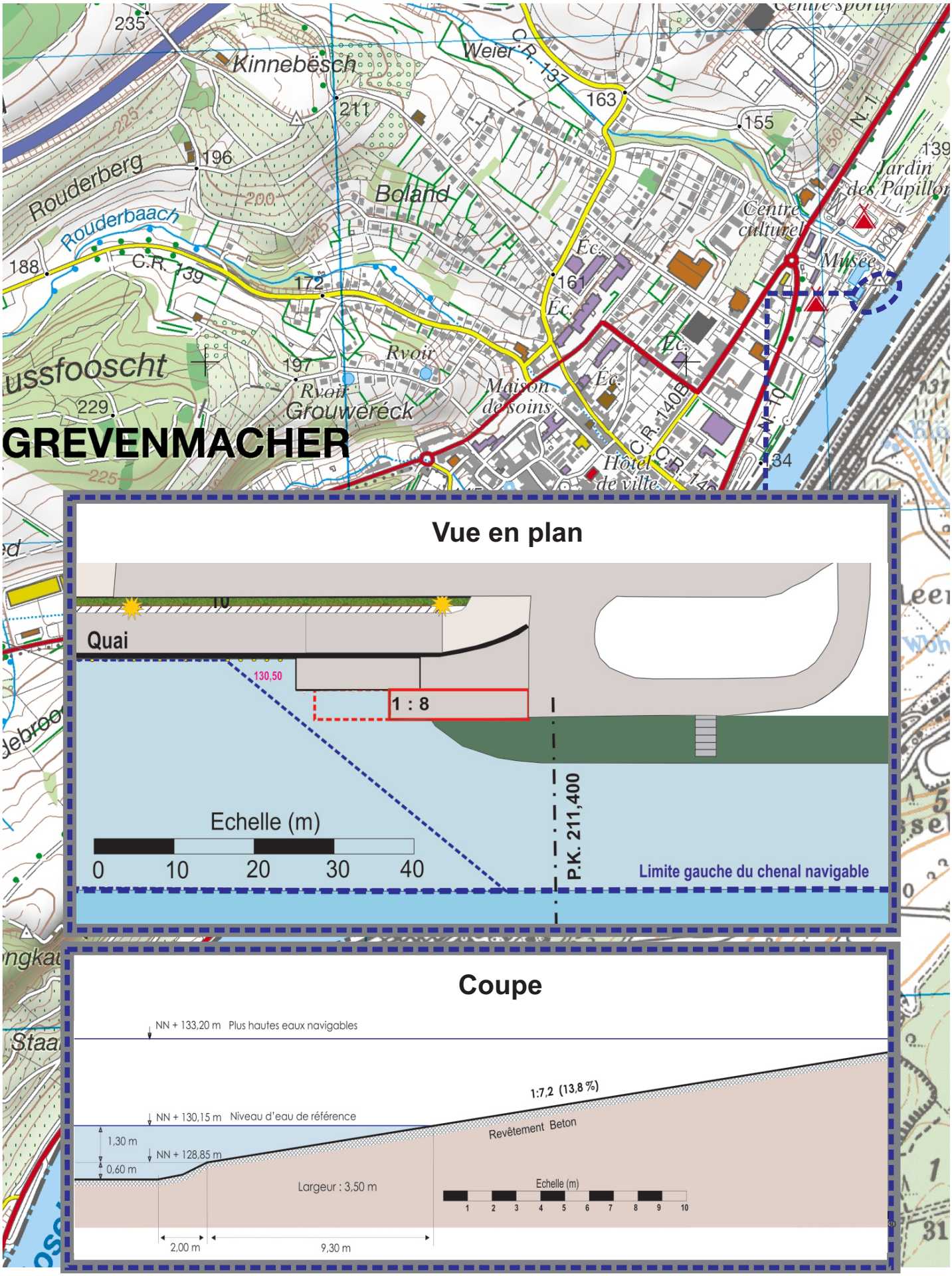
237,000
000 m)



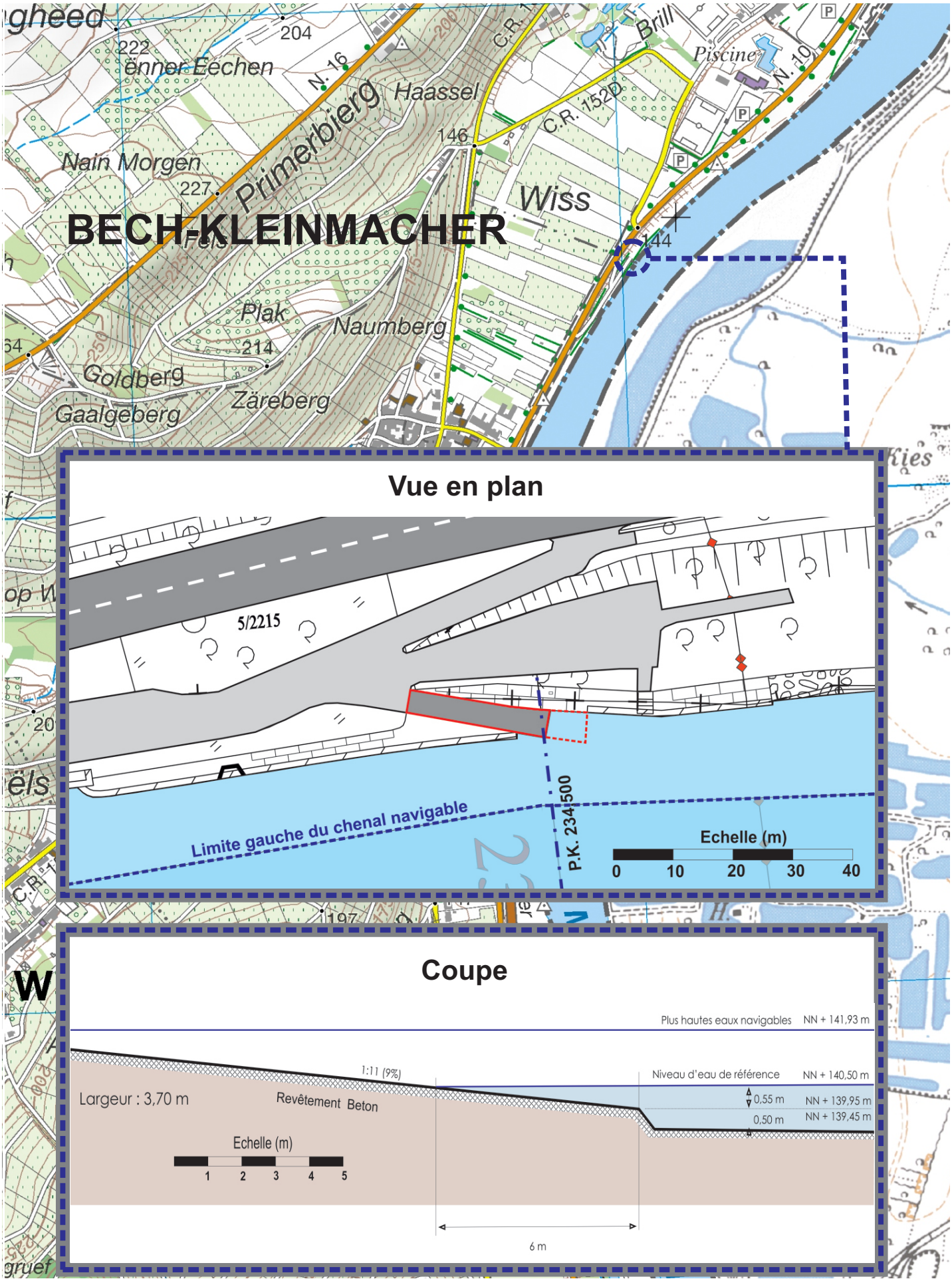
Rampe de mise à l'eau à Ehnen (P.k. 223,970)



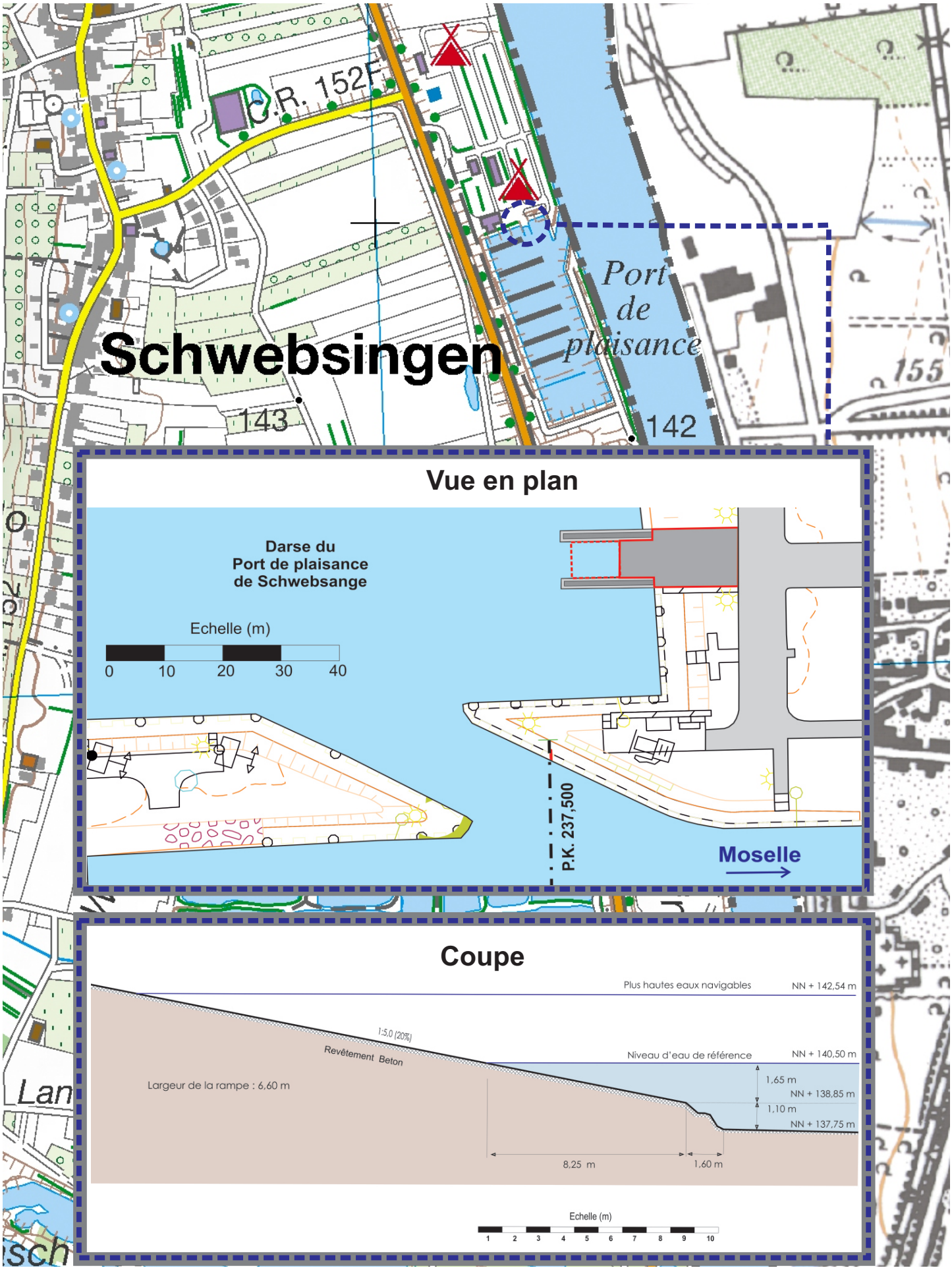
Rampe de mise à l'eau à Grevenmacher (P.k. 211,400)



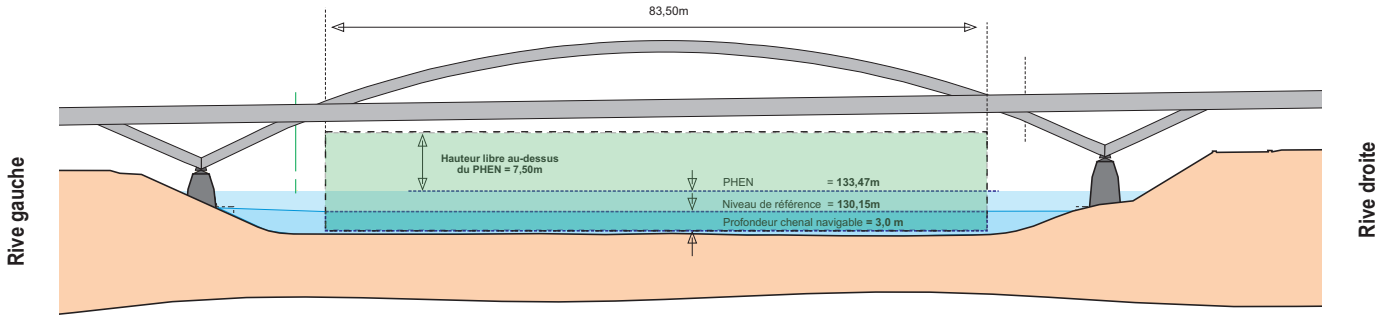
Rampe de mise à l'eau à Bech-Kleinmacher (P.k. 234,500)

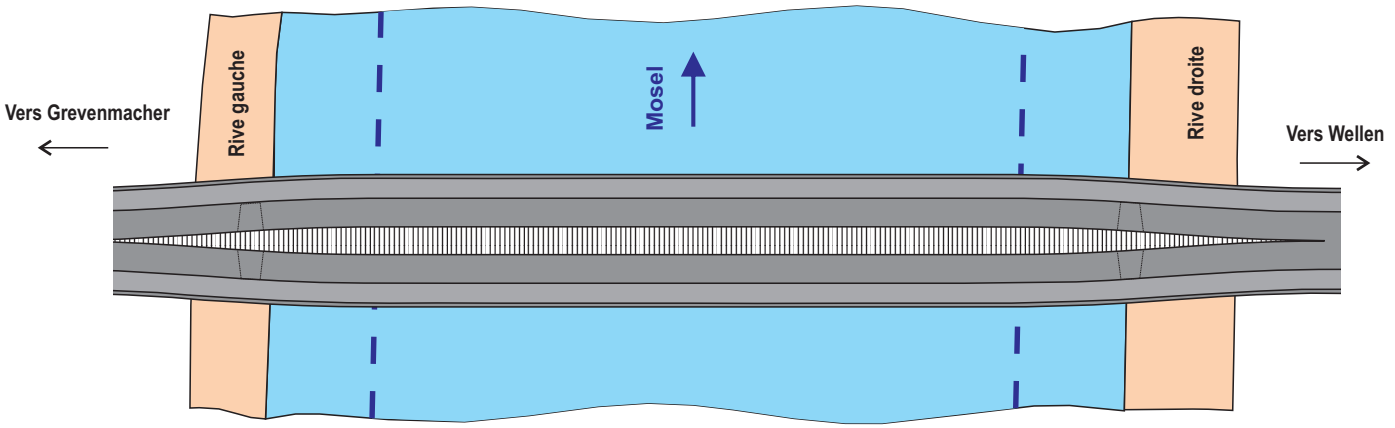


Rampe de mise à l'eau dans le port de Schwebsange (P.k. 237,500)



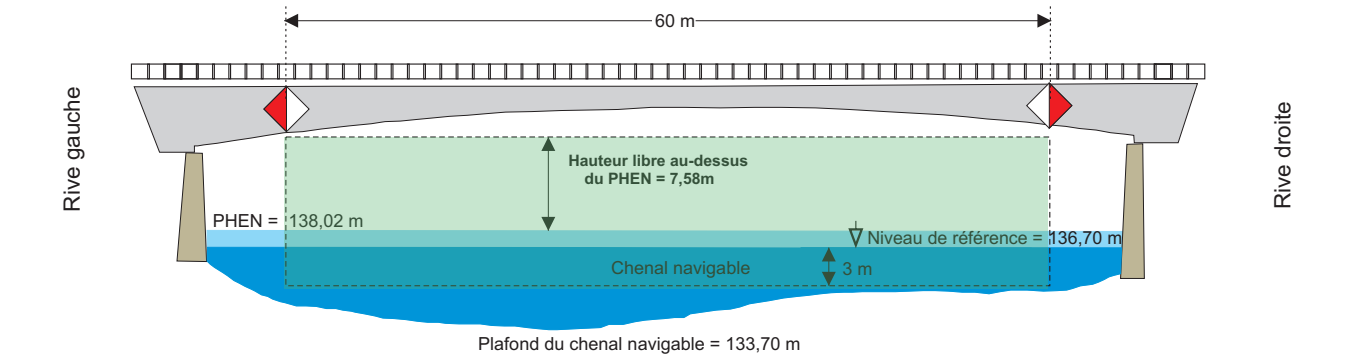
Vue en profil et en plan du
Pont routier de Grevenmacher - Wellen
(p.k. 212,33)

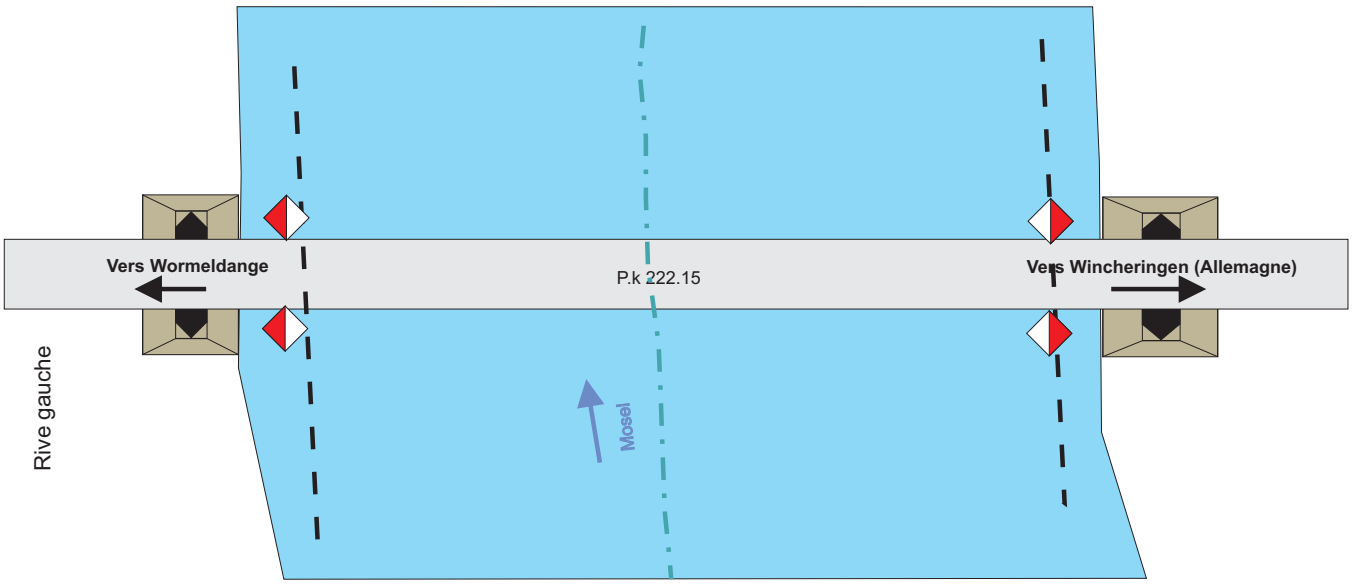




= gabarit de navigation

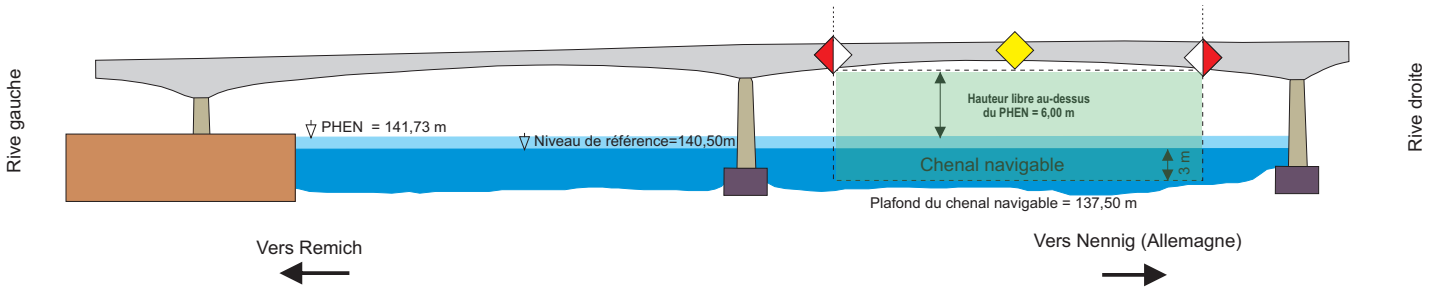
Vue en profil et en plan du
Pont routier de Wormeldange - Wincheringen
(p.k. 222,15)

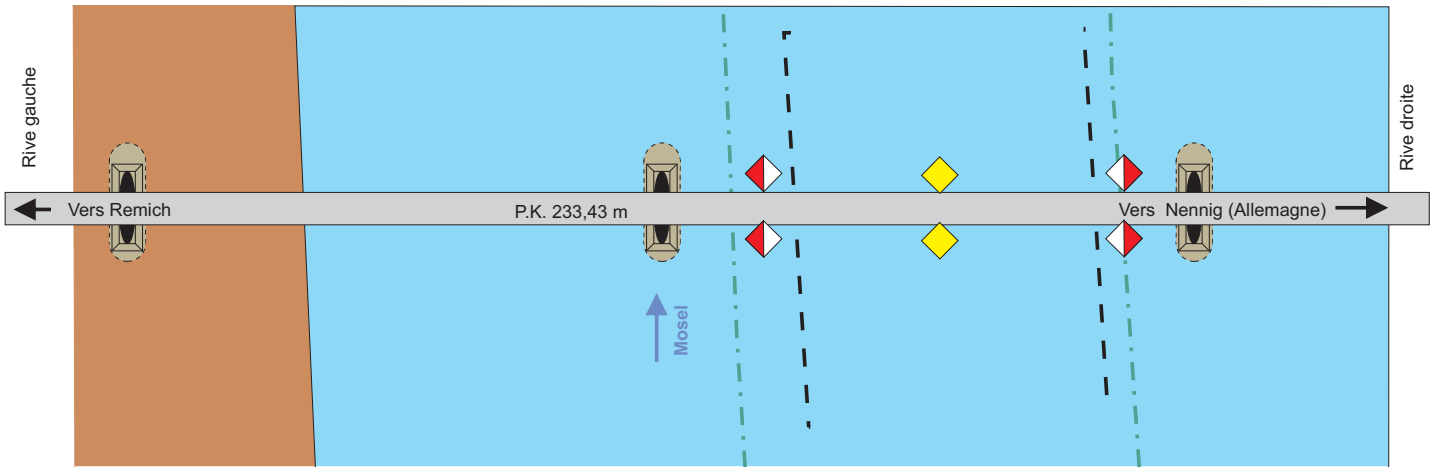




= gabarit de navigation

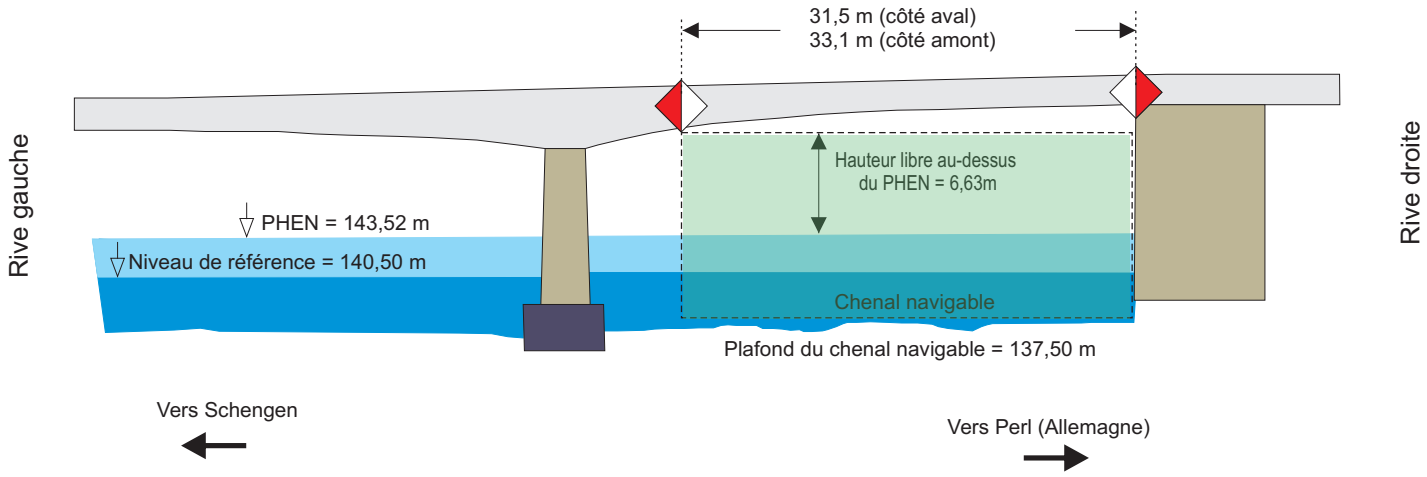
Vue en profil et en plan du
pont routier de Remich - Nennig
(p.k. 233,43)

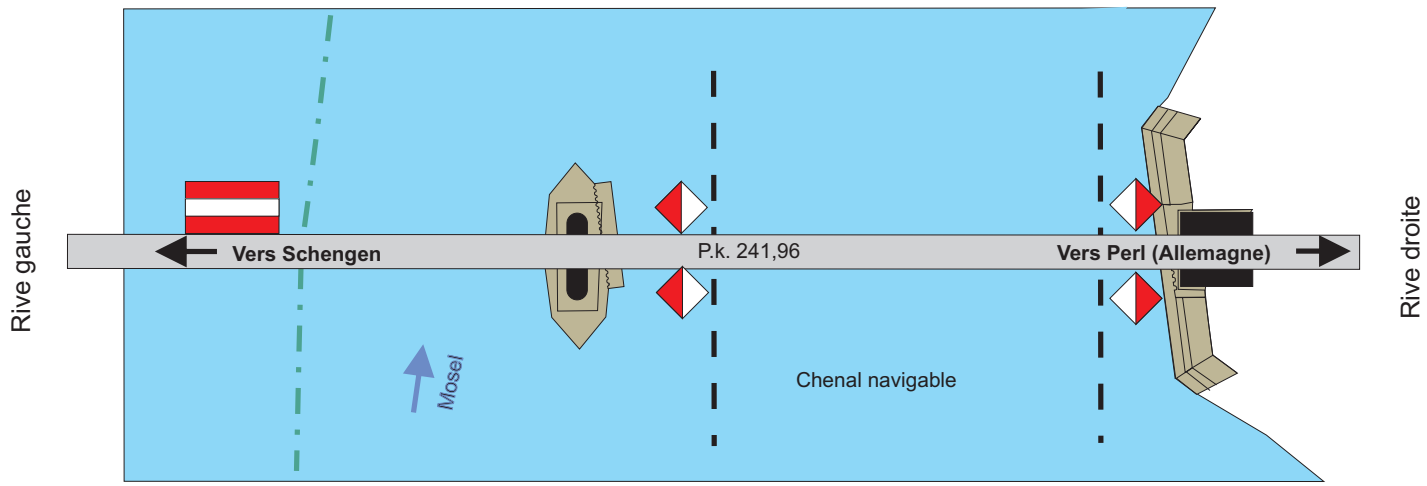




= gabarit de navigation

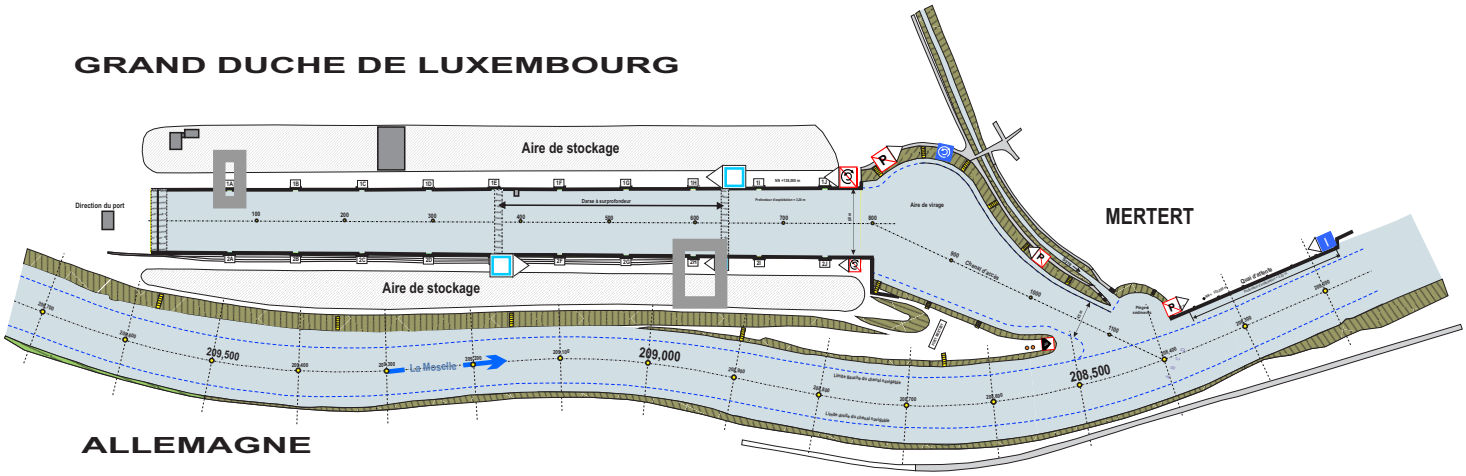
Vue en profil et en plan du pont routier de Schengen - Perl (p.k. 241,96)



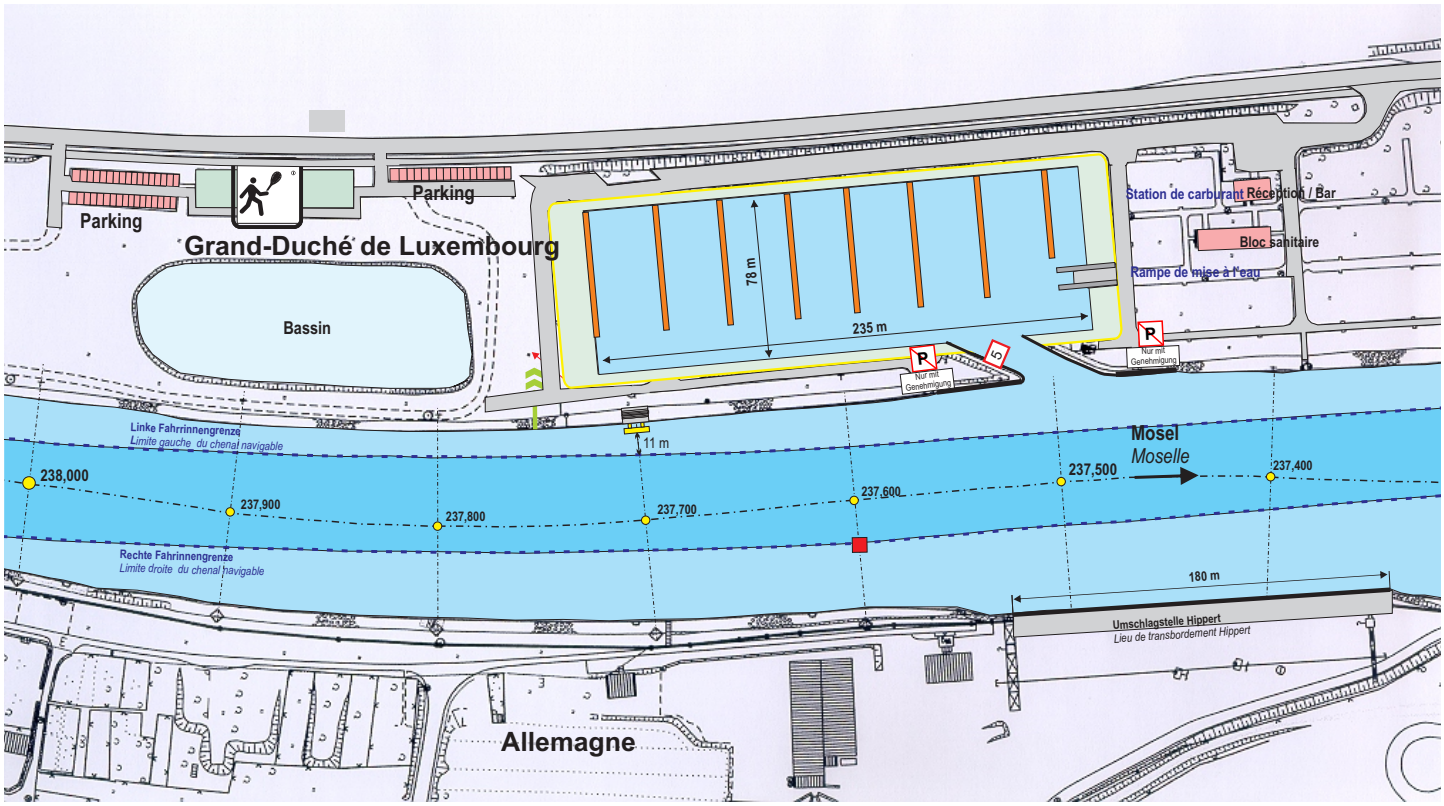


= gabarit de navigation

Le port fluvial de Mertert
(p.k. 208,480)



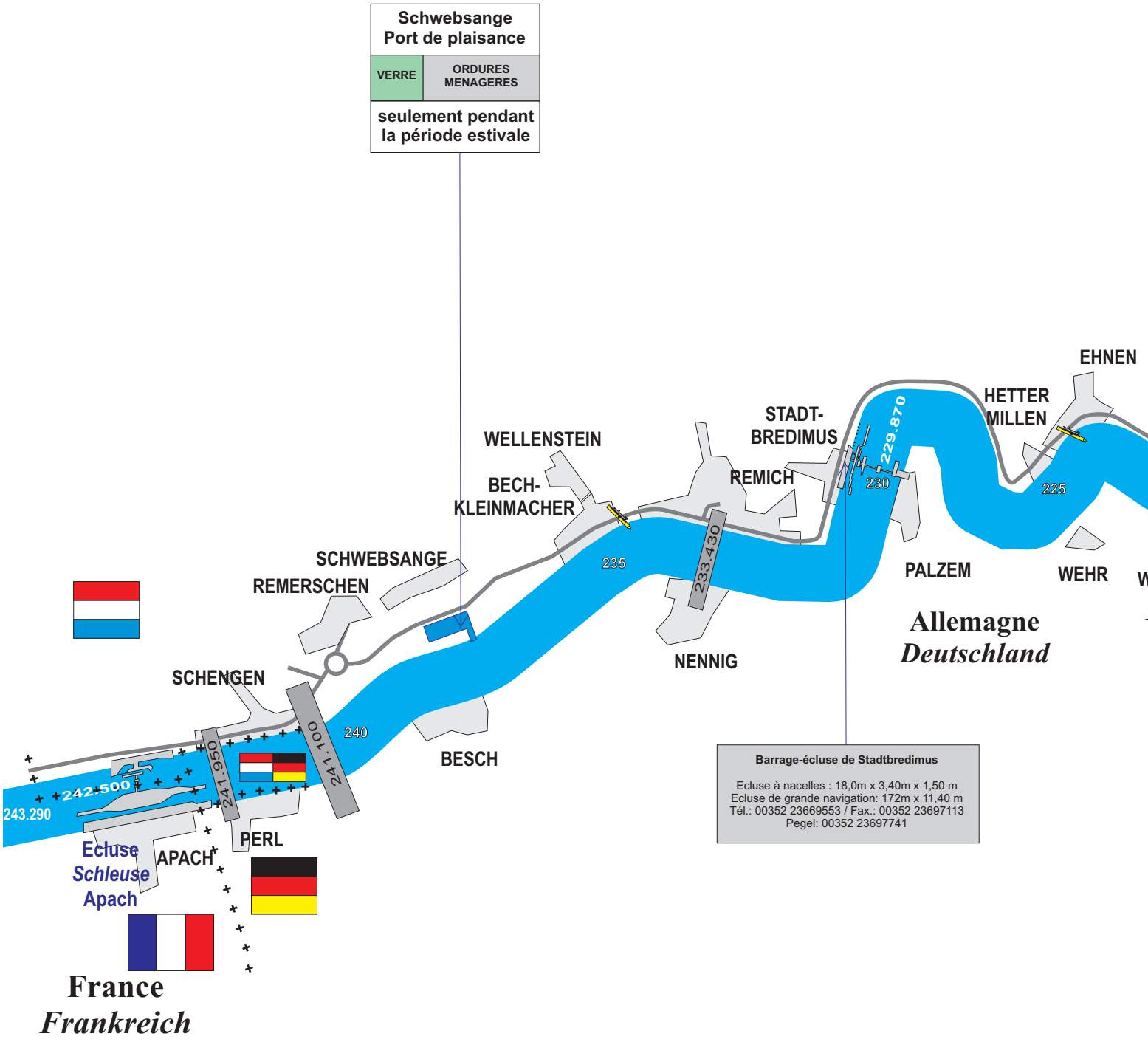
Le port de plaisance de Schwebsange
(p.k. 237,500)



Moselle entre Wa

Localisation des possi

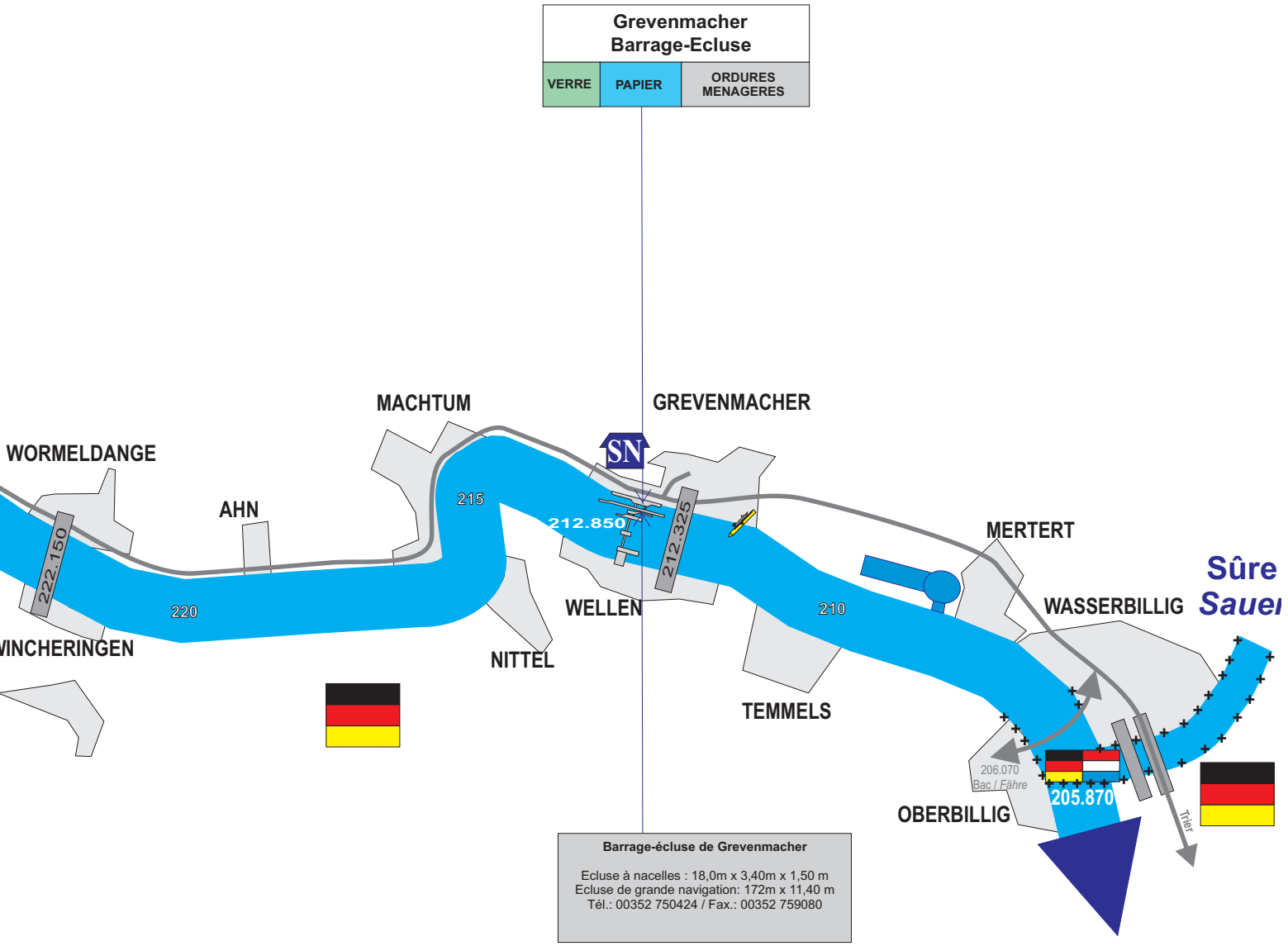
Luxemb
Luxemb

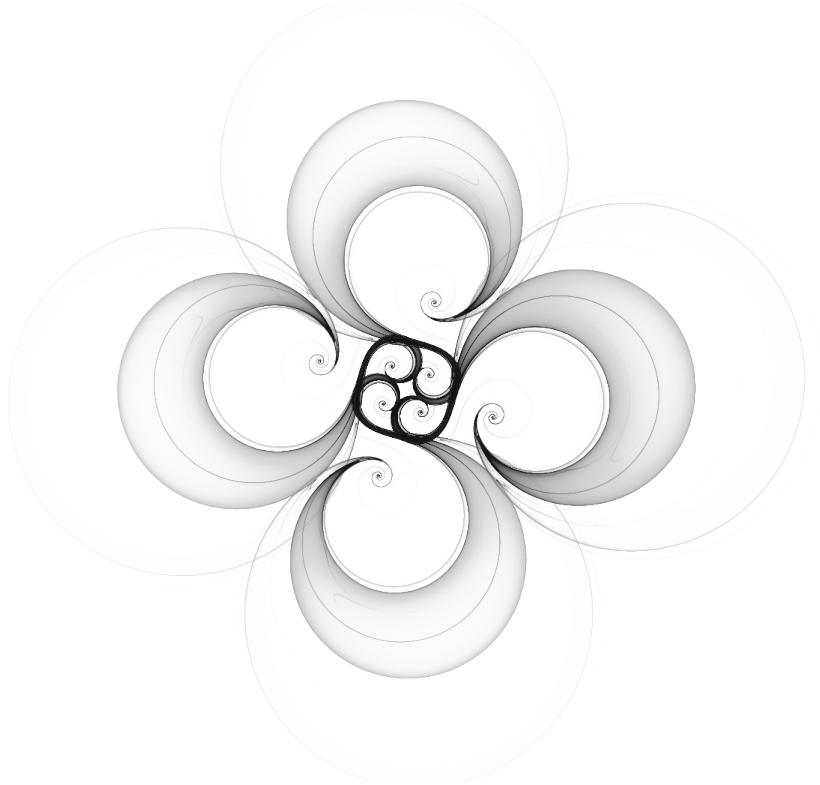


sserbillig et Schengen

ibilités de dépôt de déchets

ourg
burg





A

Accident 7, 41, 57, 62, 63, 65, 69

Aires de stationnement 26, 71, 82, 84, 86

Amarrage 7, 22, 28, 29, 34, 67

Assurance 19, 30

Avis à la batellerie 14

B

Bac 6, 37

Balisage 40, 41, 68

Barrage 7, 8, 9, 34, 37, 63, 73

Bateaux à passagers 14, 19, 24, 29, 34

Bateaux de plaisance 17

Bech-Kleinmacher 24, 27

Berge 7, 26, 71, 74, 82, 84, 86

Bornes électriques 24

C

Centrale d'information et d'alerte 7, 73

Chenal navigable 7, 9, 28, 29, 40, 41, 42, 54, 73

Conducteur 7, 15, 17, 18, 21, 29, 30, 39, 40, 59, 62, 63, 65

Crue 7, 28, 30, 34, 41, 73

D

Débarcadères 13

Déchets 19, 21, 60, 71, 104

Demande d'autorisation 22, 23

Détresse 17, 56, 57, 59, 62

Devoir de vigilance 29

Documents de bord 18, 21

Domaine public fluvial 22, 23, 29, 61, 64, 69, 71

Droit d'utilisation prioritaire 25

E

Écluse 6, 7, 8, 9, 34, 35, 36, 37, 63, 73

Écluse à nacelles 8, 73
Ehnen 26, 38
Embarcadères 24
Embarcations de plaisance 17, 25, 31
Équipage 9, 14, 15, 18, 21, 57, 63

G

Gabarit de navigation 8, 73
Garages 8
Gestionnaire 22, 23, 69, 73
Gréement 15, 17, 21
Grevenmacher 24, 26, 36, 38, 73, 76, 115

H

Hauteur libre 73
Haut-fond 9
Hëttermillen 26

I

Infractions 64, 65, 69
Infrastructures d'accueil 28
Infrastructures d'embarquement et de débarquement 24
Infrastructures de mise à l'eau 29

L

Lieu de stationnement 28, 30
Limnimètre 9, 73

M

Manifestations 23
Marque de crue 28, 30
Menue embarcation 9
Mertert 27, 102
Mouillage 73

O

Occupation privative 22

P

Personne de contact 115
Ponts 29, 31, 37, 40, 71, 98, 99, 100, 101
Ports 7, 14, 27, 28, 29, 57, 60, 71, 102, 103
Prescriptions de caractère temporaire 13
Priorité d'accostage 29
Protection de l'environnement 60, 61

Q

Quais 24, 28, 29, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 81

R

Radar 18, 21, 30, 40, 41, 42, 43
Radiotéléphonie 18, 21, 48, 58, 59, 62, 73
Règlement de police pour la navigation de la Moselle 9, 14, 19
Remich 24, 26, 38, 78, 100
Remous 28, 30, 34, 45, 54, 60
Rigole 35, 36, 37

S

Sécurité de navigation 13, 15, 63
Signalisation dynamique 25, 76, 77, 78, 79, 80, 81
Signaux 7, 17, 35, 37, 40, 41, 56, 57, 62
Ski nautique 23, 38, 46, 53, 71, 90, 91, 92, 93
Sports nautiques 13, 14, 22, 23, 31, 38, 39
Stadtbredimus 26, 36, 38, 73
Stationnement 8, 14, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 40, 60, 63, 71, 82, 84, 86

T

Tirant d'eau 8, 9, 16, 28, 35
Transport de personnes 6, 13

V

Vitesse 18, 21, 31, 32, 39, 48, 54, 55

W

Wasserbillig 24, 26, 37, 38, 71, 73, 77, 89

Déni de responsabilité

Les informations fournies dans le cadre de la présente publication proviennent de différentes sources considérées comme fiables.

Le Service de la navigation s'est efforcé de fournir les informations les plus récentes, correctes et intelligibles, mais ne peut en aucun cas être considéré comme responsable du fait d'éventuelles inexactitudes ou omissions, les renseignements fournis n'ayant qu'une valeur indicative, sans aucune valeur juridique.

Remerciements

Que soient ici remerciées toutes les personnes qui d'une manière ou d'une autre, ont permis, par leur contribution, collaboration et soutien, de mener à bien ce travail.

Le contenu de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation préalable, sous réserve qu'il soit fait mention et qu'un justificatif soit adressé au secrétariat du Service de la navigation.

Pour en savoir plus sur les aménagements hydrauliques de la Moselle, les techniques de navigation, le cadre juridique ou l'histoire, vous pouvez vous référer aux autres fascicules de la série „La Moselle - voie navigable".

Pour plus d'informations :

Service de la navigation
36, rue de Machtum
L-6753 Grevenmacher

Personne de contact : Michel Schmitz

Adresse postale :
B.P. 8
L-6701 Grevenmacher

Tél.: (+352) 75 00 48 – 0
Fax: (+352) 75 88 22
Cél.: Service.Navigation@sn.etat.lu

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Service de la navigation

© SERVICE DE LA NAVIGATION 2016