

Comment passer une écluse

L'idée de traverser une écluse pour la première fois inquiète plus d'un navigateur. Cette manœuvre n'a rien de compliqué ni d'angoissant.

Voici quelques conseils pour vous rassurer et améliorer votre confort et votre sécurité.

Qu'est-ce qu'une écluse ?

Inventée par Léonard de Vinci et d'inspiration chinoise, une écluse est simplement un ascenseur à bateaux. C'est un ensemble de constructions et de mécanismes comprenant : le sas, le plateau technique, et la maison éclusière.

Les portes sont des vantaux et les ouvertures pratiquées dans ces portes, qui permettent le remplissage et la vidange du sas des vanteles : les parois des bajoyers et les points d'amarrage des bollards ou des chaînes verticales gainées. Certaines petites écluses possèdent une corde tendue dans le sas, aux niveaux le plus haut et le plus bas de l'eau. Ce sont des lignes de vie destinées à sécuriser les personnes tombées accidentellement à l'eau.

Ce ne sont en aucun cas des lignes d'amarrage. Ces filins ne résisteraient pas à de fortes tensions et leur arrachement serait lourds de conséquences en cas d'accident.

Une opération d'éclusage est une manoeuvre complète, et un sassement, un remplissage et une vidange du sas.

Les écluses sont de trois types : maritimes, mixtes et fluviales.

Les écluses mixtes ont la particularité d'être maritimes en aval et fluviales en amont. Dans ces écluses si vous remontez le courant du fleuve vers l'amont, vous entrez avec un navire et vous en ressortez avec un bateau.

Attention : le secteur fluvial commence en amont de cette première écluse. Au-delà vous devez posséder le **Certificat (ou capacité) de Conduite en Eau Intérieures**. Les vitesses maximales sur les biefs -parties navigables entre deux écluses- sont en km/h.

Chaque voie navigable ou plan d'eau possède son propre règlement même si le permis de conduire est international

Les écluses sont soit **manuelles**, commandées par un éclusier, soit **automatiques** commandées par les navigateurs qui déclenchent le fonctionnement en tirant sur la perche tendue en travers du cours d'eau à l'aide d'un câble.

L'approche

L'approche est très importante car elle conditionne la réussite de votre entrée dans le sas et votre accostage.

Vous devez vous présenter droit, le plus lentement possible, le moteur au ralenti, simplement enclenché en avant. N'entrez jamais sur l'erre. Sans propulsion, vous n'êtes pas manoeuvrant ! et vous êtes à la merci du vent, du courant, et des mouvements de vos passagers. Vous arriverez en travers et vous taperez les piles et les portes de l'écluse de l'avant et de l'arrière. Vous paniquerez et ferez monter le rouge aux joues de l'éclusier qui est responsable du matériel et de la sécurité.

Vous devez respecter les priorités d'entrée qui

sont dans l'ordre : les bateaux de police, les bateaux de service de la voie navigable, les bateaux à passagers, les bateaux de commerce.



La plaisance passe en dernier.

Les plus gros bateaux entrent en premier, les plus petits derrière. Dans certaines écluses où il est nécessaire de manoeuvrer un pont, les voiliers passent en premier, puis les grosses vedettes et ensuite les petites unités, ce qui permet de gagner du temps sur la manoeuvre de fermeture du pont, les petits bateaux passant en dessous. En cas d'attente, assurez-vous à un ponton en amont ou en aval de l'écluse.

L'accostage

Pratiquez comme un accostage de quai en mer. Si vous êtes seul ; arrêtez-vous au milieu du quai. Avec un petit bateau, placez-vous plutôt en arrière. Vous serez moins bousculé lors de l'ouverture des vanteles.

Si lors d'une montée vous devez vous placer près des portes amont ne jamais dépasser les lignes rouges peintes sur les bajoyers.

A la descente, au contraire, la poupe doit toujours être côté sas de cette ligne. En résumé, ne placez aucune partie de votre navire entre cette ligne rouge et les portes amont. Cette ligne matérialise la marche du busc qui risque d'occasion-





ner d'importants dommages à votre navire et vous en serez le seul responsable. Les pare-battages **flottants** sont obligatoires, et les **gaffes métalliques** interdites.

L'amarrage

L'amarrage est **obligatoire**. Vous êtes seul responsable de votre amarrage même si l'éclusier ou une tierce personne vous aide. Vous devez vous amarrer à l'avant et à l'arrière, ceci permet à votre embarcation de rester parallèle au bajoyer. Ne jamais faire de nœuds sur les chaînes ou aux bollards vous risqueriez de rester suspendu à la descente, et de couler à la montée...

Passez simplement les bouts derrière les points d'amarrages.

• Pour un amarrage sur bollards, tenez les cordages à la main et ajuster la longueur en fonction

de la manœuvre.

• Pour un amarrage sur chaînes, généralement gainées, ou sur cordages verticaux, passez vos amarres derrière les chaînes et nouez les deux bouts des bouts, aux taquets. Surveillez la glisse verticale.

Une fois votre embarcation amarrée, arrêtez votre moteur. C'est obligatoire pour raison de sécurité et pour éviter les excès de pollution.

Si, à votre bord, vous avez des animaux domestiques, ne les lâchez pas sur le plateau technique. C'est l'éclusier qui entretient ses espaces verts et qui nettoie. Vous trouverez dans les biefs, des pontons et des berges faciles d'accès et d'accostage.



SCHEMA D'AMARRAGE

L'ouverture des vannes est parfois spectaculaire et impressionnante. Cool ! bien amarré, vous ne risquez rien et les éclusiers veillent à votre confort.

Appareillage et sortie : mettez en marche votre moteur et enlevez les amarres.

Ne partez pas directement en marche avant. Vous feriez le serpent, vous taperiez encore de tous cotés et vous obligeriez vos passagers à jouer de la gaffe et des mains. Faites un appareillage réglementaire. Léger, en douceur et toujours au ralenti : vous serez au milieu du sas, bien droit, et vous sortirez sans difficulté.

