Règles de circulation sur l'eau & prévention du risque de collision

Nous ne pratiquons pas notre sport seuls sur l'eau et nous ne pouvons le faire en toute sécurité qu'en pleine connaissance des risques auxquels nous sommes exposés et des règlements qui s'imposent à nous et qui ont été conçus notamment pour prévenir les risques de collision entre embarcations. Dans les lignes qui suivent, on en trouvera l'analyse pour leur application pratique à la navigation sur notre bassin d'évolution sur la Seine, dans le bras de Mézy et de Juziers. Ces règles et conseils précisent et complètent celles du « ***Règlement de sécurité pour la pratique en eaux intérieures, ports et chenaux maritimes*** » annexé au Règlement intérieur de la FFSA : chacun se doit de bien le connaître. Les randonneurs devront s'informer plus complètement en prenant connaissance de l'ensemble de la réglementation générale de police[1] et se conformeront aux instructions et recommandations qui leur seront faites par les organisateurs de randonnées.

Règles de circulation

Les règles de circulation sur l'eau ont pour principal objectif la prévention des collisions entre embarcations (appelées aussi : abordages). Ces règles sont des prescriptions imposées par des règlements de police, notamment le règlement général de police de la navigation intérieure, souvent improprement dénommé « Code fluvial ». Au sens de cette réglementation, tous nos bateaux, même les « huit », sont des « menues embarcations », catégorie assez large car elle englobe tous les bateaux de moins de 20 tonnes de port en lourd (à l'exception des bacs, classés comme tels par l'Administration) !

La réglementation délimite **le bassin d'évolution où la pratique de notre sport est autorisée : il s'étend de quelque 100 m en amont du ponton jusqu'à la pointe de l'Île de Juziers.** Les limites du bassin ne doivent être franchies que sur autorisation expresse du capitaine d'entraînement ou de l'entraîneur accompagnant, dans un canot de sécurité, nos bateaux sportifs.

À la réglementation s'ajoute une convention – d'application locale, certes, et limitée à l'évolution de nos seules embarcations, mais tout-à-fait essentielle – relative au sens de circulation des bateaux de l'AMMH sur l'eau : **la circulation, dans le sens du courant, s'effectue le long des berges de l'île, et, en remontant le courant, en rive droite de la Seine.**

Le sens choisi de circulation, qui n'est pas le sens habituel (sur les voies navigables, on circule généralement « à droite », mais les exceptions sont nombreuses…), est justifié par la position des pontons en rive droite et l'intérêt d'éviter tout croisement, compte tenu du sens habituel d'appontage. Nous circulons donc « en boucle » et « à gauche », au plus près de la berge. En raison des obstacles proches de la berge (arbres, pontons, bouées… pêcheurs [2] !), il est toutefois nécessaire de s'en éloigner un peu. Ainsi, les bateaux remontant le courant sont souvent contraints de s'éloigner de la rive droite entre « *La pointe* [3] » et « *Le belvédère* » si des pêcheurs s'y trouvent. S'éloigner de la berge est nécessaire en rive droite au quai du « 1er passeur », en raison de l'aménagement d'un ponton de mouillage de bateaux de plaisance, et au lieu-dit « *La plage* », où deux péniches de plaisance sont en stationnement permanent. De plus, compte tenu de la largeur du bras de rivière en ce lieu, il est tentant, pour les rameurs descendant la rivière, de couper le méandre, alors que les rameurs qui remontent sont contraints eux-mêmes de s'éloigner de la

[1] Les dispositions en sont contenues dans le document téléchargeable (2 Mo, 170 pages) constitué d'une compilation, par nos soins, du règlement de police générale et de la réglementation propre à la navigation sur la Seine, dont les dispositions utiles vous sont exposées dans ce qui suit.

[2] Faites très attention, les pêcheurs sont assez susceptibles à partir du moment où vous avez accroché une ligne, ou que vous vous êtes approchés trop près de leur barque ou poste de pêche. C'est bien compréhensible. D'une manière générale, la courtoisie est fortement recommandée sur la Seine pour pouvoir cohabiter dans les meilleures conditions.

[3] La situation des lieux-dits figure sur le plan porté en dernière page du présent document.

berge pour contourner les deux péniches. Il faut donc, en ce lieu, être particulièrement vigilant. Rappelons enfin que la convention relative au sens de circulation ne s'applique pas aux embarcations autres que celles de l'AMMH !

La réglementation contient nombre de prescriptions sans importance pour les rameurs, mais surtout quelques prescriptions générales, dont le respect est essentiel pour la sécurité de la pratique de notre sport et qui nécessitent que nous nous y arrêtions :

- devoir de vigilance,
- désignation d'un « conducteur » (i.e.un chef de bord, dans notre jargon),
- règles de prévention des abordages.

Il peut paraître étrange pour un profane que le règlement de police fasse expressément état du **devoir de vigilance** : tous les rameurs savent d'expérience que la vigilance des membres d'équipage se relâche assez vite, notamment parce que les perceptions sensorielles des stimuli extérieurs s'affaiblissent lorsque l'effort se prolonge ou devient intense[4].

Lors des sorties d'entraînement, sur notre bassin, on ne désigne explicitement que bien peu souvent un **chef de bord**, car cette désignation est souvent implicite : sur des bateaux barrés, ce sera souvent le barreur, lorsqu'il est expérimenté et dispose de l'autorité nécessaire, mais le chef de nage ou tout autre membre d'équipage dont l'expérience et l'autorité sont reconnues peut en faire office, sans qu'il paraisse nécessaire que ce soit de convention expresse. Il est toutefois impératif qu'un chef de bord soit explicitement désigné pour toute navigation hors de notre bassin, notamment à l'occasion de randonnées où il peut être d'importance vitale (au sens propre et fort de ce mot) que le chef de bord donne des ordres appropriés : les organisateurs de randonnées exigent que cette désignation soit portée à leur connaissance. Préalablement à l'embarquement sur ces bassins ou voies d'eau inhabituels, le chef de bord doit avoir pris soin de recueillir les informations nécessaires à la navigation (plan de circulation, horaires, etc.).

Quoique le dépassement ne soit autorisé par le règlement de police que si le rattrapant s'est assuré que cette manoeuvre peut avoir lieu sans danger, **tout bateau rattrapé par un autre, plus rapide, « doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible[5] ». Il doit se laisser dépasser de telle façon que la manœuvre de dépassement soit accomplie le plus brièvement possible,** car l'encombrement de la rivière par deux bateaux progressant de front accroît le risque d'abordage avec une autre embarcation (qui, circulant dans la direction opposée, pourrait elle-même effectuer une manœuvre de dépassement !). Deux rameurs en skiff, ou deux équipages peuvent être tentées de « se tirer la bourre[6] » après un parcours en endurance, en progressant de front : mieux vaut s'en abstenir si un entraîneur n'est pas présent sur un canot pour garantir la sécurité des embarcations (il pourra aussi en profiter pour apprécier la pugnacité, l'amour-propre et le niveau de chaque équipage). On ne devrait plus voir des dépassements plus longs encore que ceux d'un camion par un autre sur l'autoroute ! Se souvenir que, par hautes eaux, les dépassements sont rendus plus difficiles par le gradient de vitesse du courant de la berge à l'axe de la rivière et par la plus grande difficulté de diriger les embarcations dans ces conditions.

Les bacs traversent fréquemment le bassin et même parfois, quoique rarement, un navire marchand ou, plus fréquemment, un bateau de plaisance encombrant manœuvre dans le bassin, il est alors nécessaire de s'en tenir à distance en cédant la priorité[7]. Toutes les menues embarcations doivent respecter une

[4] Si la concentration des rameurs sur leurs coups d'aviron peut être cause d'une perte de vigilance, à bord des bateaux à moteur, ce sont plutôt l'ennui ou des distractions qui en seraient à l'origine…

[5] On retrouve ce principe dans tous les règlements de navigation, des conventions internationales au règlement général de police (article 6.09) et au code des régates de la FFSA (courses au piquet).

[6] C'est-à-dire, faire une petite course improvisée, c'est si bon pour animer un peu une longue séance d'entraînement.

[7] En cas de croisement d'une embarcation volumineuse ou rapide qui engendre de grosses vagues, il faut arrêter l'embarcation, l'orienter de façon à peu près parallèle aux vagues et maintenir les palettes des avirons à plat sur l'eau.

même règle : **elles doivent une priorité absolue à tous les autres bateaux (péniches, bacs, péniches de plaisance…)** car elles ne sont admises à naviguer qu'à la condition de ne pas apporter d'entrave à la navigation de commerce, de laisser aux autres bâtiments l'espace nécessaire pour circuler et manoeuvrer, et de s'en tenir à une distance suffisante.

On retiendra, en particulier, que le bac desservant « L'Île verte » (2ème passeur) est prioritaire, bien que, aux termes du règlement, les bacs ne puissent effectuer la traversée de la voie navigable qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments (notamment les menues embarcations) permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

Enfin, si la réglementation dispose que les menues embarcations propulsées par un moteur doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations, force est de remarquer que, parfois, elles ne le font pas : compte tenu de l'attachement que nous avons pour nos bateaux et en raison de notre vulnérabilité, nous cédons la priorité, même si nous sommes bien convaincus de notre droit. Il est utile d'avoir conscience que nos bateaux sont très bas sur l'eau et qu'en conséquence le pilote d'un bateau à moteur qui déjauge peut ne pas les voir. Ceci est particulièrement plus vrai lorsque le ciel est clair et qu'un conducteur de bateau à moteur peut être gêné par la lumière du soleil.

Et, surtout, on doit en tout temps se garder de contrevenir aux règles de circulation, dont le non respect serait une imprudence et une faute qui pourrait être la cause d'un abordage [8] (collision de deux bateaux).

Le danger de collision.

Les rameurs s'exposent, en effet, à des collisions, qui peuvent être tant des collisions entre deux ou plusieurs bateaux (abordages) qu'entre une embarcation et un objet flottant (tronc d'arbre, porte d'armoire, table... congélateur, etc. !). Une collision peut aller du simple accrochage sans conséquence matérielle jusqu'à l'accident grave où les dégâts matériels s'accompagnent, malheureusement, de blessures corporelles et, très souvent, d'un chavirage.

Les *causes des abordages* sont :

• le non respect des règles de circulation,

• le manque de vigilance du barreur, du chef de bord ou du rameur de proue,

• l'incapacité à ordonner (chef de bord, barreur) ou à exécuter (rameurs) les manœuvres d'évitement adéquates.

Il est à noter une fois de plus que la vigilance se relâche insidieusement au cours d'une séance d'entraînement, notamment lorsque très peu de bateaux évoluent sur l'eau ou lorsque des rameurs non barrés produisent un effort intense. Dans les bateaux sans barreur, le rameur de proue doit regarder régulièrement (en général, tous les dix coups) derrière lui et tous les rameurs doivent participer avec le barreur au contrôle de l'évolution de l'embarcation, surtout à bord des bateaux longs (le chef de nage et le rameur de proue exercent une responsabilité particulière, et tous deux ne doivent pas hésiter, en cas de danger imminent, à donner l'ordre d'arrêt immédiat : *stop ! sciez !*). Cette règle de vigilance vaut alors même que, d'après le cahier de sorties, les rameurs sont fondés à penser qu'ils sont seuls sur l'eau !

Il faut penser, aussi, que, particulièrement le samedi matin (entraînement de la section'loisirs'), à quelque période de l'année que ce soit, spécialement entre les pontons et *'Le chalet'*, des rameurs inexpérimentés peuvent évoluer seuls, sur l'eau, et qu'ils ne maîtrisent pas leur embarcation.

Le barreur, lorsqu'il est placé devant le chef de nage, et le chef de nage, lorsqu'il agit lui-même sur la barre, doivent mettre à profit les

[8] L'usage de ce mot n'est pas limité à la désignation de l'assaut d'un navire par des pirates : entre rameurs, l'abordage est *normalement* purement accidentel.

(légers) changements de direction pour observer la rivière.

Un barreur ou tout rameur qui observe une situation pouvant conduire à un abordage se doit d'avertir à haute voix les embarcations susceptibles d'entrer en collision, quand leurs équipages ne paraissent pas conscients d'un danger imminent.

Avant de faire demi-tour, il faut s'assurer que la rivière est dégagée en amont et en aval sur une distance suffisante et que l'on est éloigné d'un obstacle sur lequel le courant ou le vent pourrait déporter le bateau.

Les collisions d'embarcations ont souvent de lourdes conséquences à cause de l'imprévisibilité des chocs (les rameurs tournent le dos au sens de déplacement), des parties saillantes que présentent l'étrave – en dépit de la boule de sécurité qui nous préserve du risque d'empalement –, les portants et les palettes, et de la vitesse de déplacement. Un 'huit' à pleine allure, d'une masse totale d'environ 800 kg, a une énergie cinétique considérable.

Les collisions diverses

Un bateau peut percuter un obstacle :

• fixe : berge, ponton, bateau au mouillage (qui, en dépit de la réglementation qui impose le stationnement au plus près de la rive, peut parfois se trouver assez loin de la berge et être réellement gênant)…

• imprévisible : objet flottant ou parfois envasé. Les périodes de crues sont très propices à la présence de déchets (branches, souches d'arbres, paquets d'herbes et autres objets divers...). Des arbres sont aussi, souvent, abattus par un vent violent et une vigilance particulière est nécessaire après une tempête. Des branches s'envasent assez souvent dans les hauts-fonds, aux abords du '*Belvédère*'.

Tous les objets flottants sont potentiellement dangereux car ils peuvent détériorer fortement la coque, endommager barre et dérive, voire provoquer un chavirage. Certains objets, quoique lourds et encombrants, sont presque indiscernables : il nous a été donné de voir un bateau se briser contre un gros touret (vidé du câble qui y était enroulé) et dont seule une des flasques surnageait à peine.

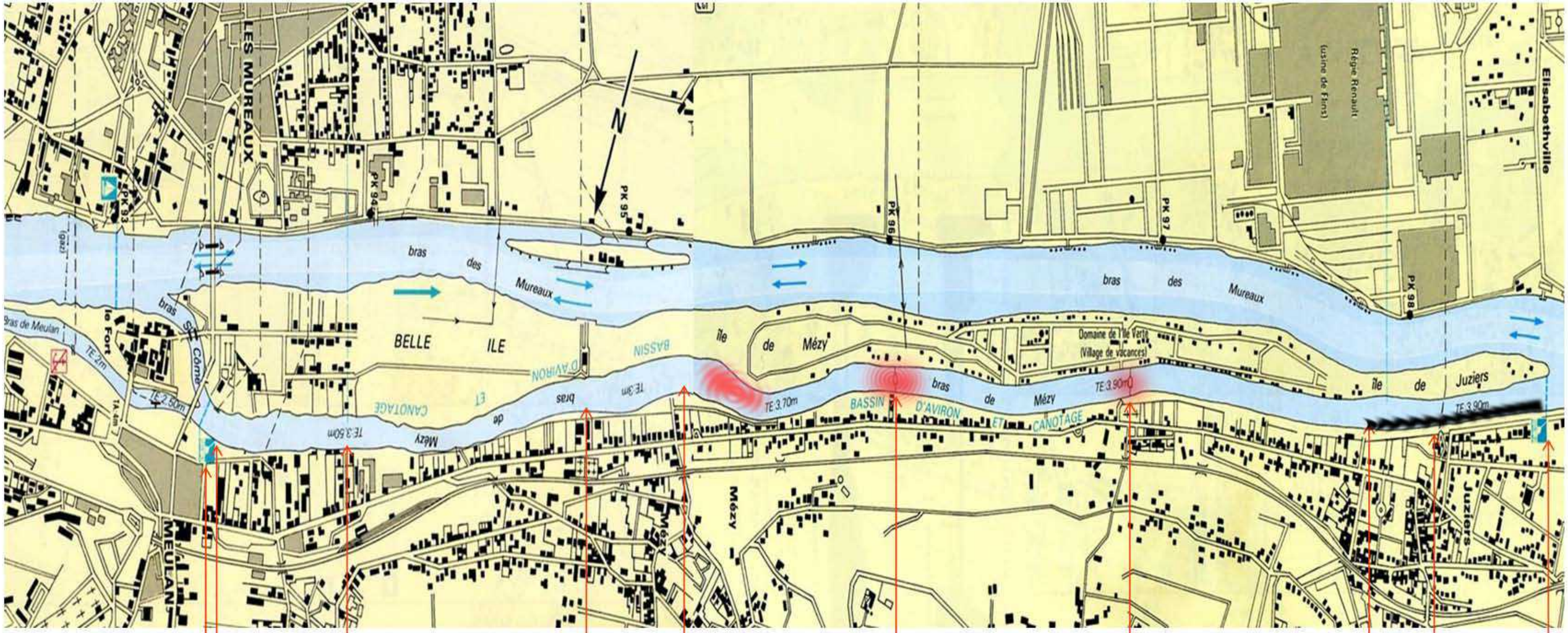
En cas d'accrochage d'un objet envasé,

- en remontant le courant, cesser aussitôt de ramer : comme le courant tend à dégager naturellement le bateau de l'obstacle dès que la pointe avant est orientée vers l'axe de la rivière, il suffit le plus souvent d'une simple manœuvre tendant à faciliter la rotation du bateau pour le libérer de l'obstacle ;
- en descendant le courant, le bateau peut, par hautes eaux, être drossé contre l'obstacle : il faut, surtout, avant de décider des manœuvres de dégagement selon la nature de l'obstacle, maintenir le bateau à plat sur l'eau, ce qui est souvent plus facile à dire qu'à réaliser.

Dans tous les cas, il faut surtout garder son calme ! C'est dans ces circonstances que le chef de bord doit faire montre de la maîtrise attendue de lui et ordonner les manœuvres appropriées, bien coordonnées, qui permettent de se dégager.

Enfin, le dernier (on devrait dire plutôt : le premier) risque de collision, si banal qu'on n'y prêterait plus d'importance si les portants et la structure du bateau n'en gardaient pas le souvenir, c'est celui de choc avec le ponton. Apponter délicatement, même lorsque le courant est fort (ou quand le vent souffle violemment) est une préoccupation primordiale des rameurs et des barreurs : ne tardez pas, si nécessaire, à prendre connaissance de quelques simples rappels et conseils pour l'appontage pour vous aider à réussir cette manœuvre.

Pièce jointe : PLAN du bassin surchargé, en rouge, des zones propices aux abordages et, en noir, des zones propices aux collisions avec des obstacles fixes (notamment les zones de hauts fonds, où la vitesse du courant est moindre).



P. K. 93,400 — **P. K. 98,500**

L'AUBETTE		BARRAGE		1 er PASSEUR		STATION D'EPURATION		POINTE
	CHEMIN LAURENT		PLAGE		2 ème PASSEUR		BELVEDERE	
0 m	524 m	1422 m	1740 m	2470 m	3369 m	4305 m	4679 m	5072 m
DISTANCES TETE DE RIVIERE ↔	0 m	898 m	1276 m	1946 m	2845 m	3781 m	4155 m	

BASSIN DE MEULAN