

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Janvier 2012



## Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures

Grâce à ses adhérents (1200 en 2011), qui naviguent en France et dans plusieurs pays européens depuis près de 30 ans de façon fréquente et régulière, l'ANPEI a acquis une réelle expertise dans le domaine de la croisière fluviale de plaisance. Elle représente les plaisanciers dans les différents comités où elle siège (VNF, CSNPSN ...) et accompagne les collectivités territoriales dans leurs projets. Elle défend le domaine navigable intérieur afin de maintenir l'intégrité de son réseau. L'ANPEI agit principalement pour l'adaptation du réseau au développement du trafic touristique et aux besoins des plaisanciers, sans remettre en cause l'existence ou la possible reprise de la batellerie marchande.

**Président :** Gilbert VALENTIN

**Siège :** 1, Impasse du Tilleul - 82700- MONTECH - **Site :** anpei.org


**Délégué régional Île-de-France :** Yves THIEFFINE  
37 bis avenue Chateaubriand - 78250 MEZY SUR SEINE

## SYNTHESE

D'une façon générale, l'ANPEI considère que tout projet permettant un meilleur usage du réseau fluvial à des fins commerciales et/ou touristiques, apporte une contribution positive aux efforts visant à réduire les conséquences de l'activité humaine sur le climat. La voie d'eau doit être considérée comme un espace partageable entre les différents usagers potentiels, quelles que soient les activités concernées, industrielles ou de loisirs. Le projet soumis au débat public correspond principalement à un objectif d'amélioration du transport. Toutefois, les autres usages de la voie d'eau ne peuvent être ignorés.

Le dossier du maître d'ouvrage étant plus que réduit en ce qui concerne ces autres usages, la présente contribution ne portera que sur les attentes et les besoins spécifiques à la plaisance fluviale.

La plaisance n'est pas à négliger sur cette voie, car plusieurs communes ont déjà misé sur l'apport économique que représente cette activité de loisirs. Que ce soit sur le segment directement concerné (les villes de Bray ou de Nogent, par exemple) ou les communes riveraines de la petite Seine en amont de Nogent, ces collectivités, ainsi que VNF, ont investi des sommes importantes,



afin d'attirer les touristes navigant sur cette partie de la Seine encore peu connue mais fort riche en paysages variés et en lieux particulièrement attirants (Seine sauvage, ancienne gravière ...). Une croisière organisée par notre association à l'été 2007, lors de la réouverture du tronçon allant de Nogent à Marcilly peut en témoigner (14 bateaux). C'est pourquoi, la mise à un grand gabarit ne doit pas ruiner ces efforts.

Les besoins de la plaisance peuvent être regroupés sous 2 aspects :

- la sécurité de la navigation de plaisance ;
- l'accessibilité des lieux : haltes et amarrages forains, rampes de mise à l'eau.

La sécurité porte principalement sur les conditions d'attente et de franchissement des ouvrages, ainsi que l'information particulière destinée aux plaisanciers. Ce thème concerne en priorité la nouvelle écluse de Jaulnes (2 à 5) et les portions où la navigation se fera en «alternat».

Le segment concerné n'est pas suffisamment long pour nécessiter la création d'un port sur son linéaire. Toutefois, la mise en place de haltes peut être envisagée dans les zones remises ou maintenues en connexion avec la Seine, les délaissés qui seront créés, ainsi que ce qui est évoqué page 60 du «Dossier du maître d'ouvrage» à propos du devenir de l'actuelle écluse de Jaulnes.



## ARGUMENTS

### Sécuriser le franchissement de la nouvelle écluse de jaulnes

#### a) Avant l'éclusage :

Il est nécessaire de créer et de sécuriser une zone d'attente en amont et en aval. En effet, les bateaux de plaisance laissant souvent les bateaux de commerce entrer en premier dans le sas, l'attente peut être de plus ou moins longue durée. Elle doit se passer dans des conditions de sécurité garanties.

Les remous provoqués par le passage des grosses unités de commerce, le vent, rendent vulnérables le bateau de plaisance. Il est donc indispensable de permettre au pilote de s'amarrer facilement à une distance raisonnable de l'entrée de l'écluse pour visualiser les mouvements et permettre une manœuvre rapide dès lors que l'entrée dans l'écluse lui est permise. Cela sous-entend d'équiper en conséquence des zones d'attente spécifiques en amont et en aval de l'écluse, dimensionnées aux bateaux de plaisance. L'équipement peut être un simple ponton flottant d'une vingtaine de mètres (pour 2 ou 3 bateaux de dimension moyenne) équipé de 6 points d'amarrage adaptés et d'une borne d'appel vers l'écluse permettant le contact direct avec l'éclusier en cas d'absence d'autres moyens à bord (téléphone/radio).

Le rappel, sur cette borne, du réseau d'appel en VHF et d'un numéro de téléphone doit être également prévu.

#### b) Pendant l'éclusage :

L'usage, rappelé ci-dessus, fait que, très souvent, le plaisancier attend la fin de la manœuvre des bateaux de commerce pour entrer à son tour et se positionner entre l'arrière du dernier «commerce» entré et la porte de l'écluse ou entre un «commerce» et le bajoyer, les points d'amarrage doivent être prévus et signalés en conséquences.



Si les bollards (flottants ou fixes) sont souvent prévus pour l'amarrage des bateaux de commerce, ils ne permettent pas au bateau de plaisance de se mettre en sécurité pendant l'éclusage. Ils sont souvent trop écartés les uns des autres et/ou trop hauts pour permettre les 2 accroches nécessaires, notamment en raison des remous provoqués par les manœuvres des bateaux de commerce. En effet, même si le moteur est à l'arrêt pendant la manœuvre (ce qui est rarement le cas) le redémarrage provoque toujours des mouvements importants et incontrôlables pour le plaisancier. Il est indispensable de prévoir systématiquement des points d'accroche rapprochés (Écartement maximum entre les points d'amarrage 10 ou 12 mètres), soit sous forme de simples barres d'amarrage sur lesquelles viendra glisser le cordage, soit sous forme d'organeaux suffisamment rapprochés en hauteur (2 mètres, soit hauteur d'un homme à bout de bras) pour permettre le changement pendant la manœuvre. Ces équipements doivent respecter une distance minimale de 2 mètres par rapport à l'extrémité de la porte de l'écluse en position ouverte, il est également à noter que la vision du poste de pilotage ne permet pas facilement d'identifier la position des équipements en place (bollards fixes ou flottants, barre d'amarrage, organeaux). Le simple repérage des équipements par un trait de couleur sur l'arête du bajoyer (éventuellement répété lorsque l'écluse est plus haute) suffit à guider le pilote pendant sa manœuvre dans l'écluse.

*(NOTA : VNF, en collaboration avec l'ANPEI, a publié en juillet 2007 un «guide de mise en sécurité des écluses automatisées» dans lequel des informations complémentaires peuvent être trouvées).*

### **c) Information aux usagers :**

Les plaisanciers ne disposent pas des moyens de communication largement utilisés par les professionnels. Dès lors, il convient que l'information qui leur est destinée (horaires, conditions de sécurité, incidents ...) puisse être accessible selon des modalités appropriées (feuilles d'information disponibles dans les ports et aux écluses, par exemple). Des panneaux lumineux, comme il en existe sur certaines voies peuvent être envisagés, dès lors qu'ils sont positionnés de façon adéquate pour la plaisance.

## **Sécuriser les zones de franchissement en alternat**

Si les convois professionnels se signalent et communiquent entre eux au moyen de la VHF, celle-ci n'est pas obligatoire pour la plaisance, sauf modification à envisager du RPP (Règlement particulier de police) actuellement en vigueur sur ce segment. Dès lors, comme actuellement, des situations dangereuses peuvent se produire : un plaisancier s'engage dans une zone où tout croisement est difficile voire impossible. Face à un convoi de plusieurs milliers de tonnes, un plaisancier peu expérimenté risque de provoquer, alors, un incident, ou un accident. Compte tenu de la faiblesse du trafic actuel, de telles circonstances sont, heureusement, rares. Avec l'augmentation du trafic, tant commercial que de plaisance, les risques vont fortement augmenter. Il sera donc nécessaire que les segments qui feront l'objet d'une telle régulation de la navigation soit doté d'une signalisation appropriée et de lieux d'attente (en amont et en aval) pour les bateaux de plaisance.

La signalisation nécessaire devra être définie en fonction du site et, surtout, en collaboration étroite entre VNF et les usagers. Trop souvent, on doit déplorer que des dispositifs conçus sur papier se révèlent inadéquats sur site (mauvais positionnement en raison de l'éclairage variable selon les heures et les saisons, la végétation ...).

## Haltes, amarrages forains, rampes de mise à l'eau

En complément des avantages économiques industriels et environnementaux développés pour promouvoir ce projet, quelques allusions sont faites au développement du tourisme fluvial. Il ne faut pas le limiter aux seuls passages de bateaux de plaisance se dirigeant vers Nogent ou au delà. Sur le tracé du projet et sur ses alentours, il est fait état, tout à la fois, de zones remises en connexion avec la Seine (page 9 : la boucle de la Grande Bosse) et, de façon variable selon les scénarios, de «délaiés» pouvant devenir des sites propices à des arrêts agréables pour les plaisanciers. De plus, il existe déjà des lieux où la navigation de plaisance trouve des sites agréables (anciennes sablières, méandres délaissés ...). Il est donc important que ces zones conservent une navigabilité appropriée et puissent permettre l'établissement de haltes ou la pratique d'amarrages forains.

La halte est un lieu d'arrêt temporaire qui fonctionne sans surveillance particulière permanente si ce n'est celle des utilisateurs motivés par le maintien en état des installations. Les équipements à envisager se composent de pontons flottants adaptés aux bateaux de plaisance ou de quais rectilignes, verticaux, au droit desquels un mouillage minimum est garanti. Sur ces équipements des points fixes d'amarrage (taquets, bollards ...) sont implantés à des distances correspondant à la longueur des bateaux de plaisance, de l'ordre d'un point tous les 15m. Si des services particuliers sont proposés, cela ne peut être que le fait des collectivités locales qui souhaitent attirer le tourisme fluvial. Aucune halte ne doit être positionnée directement le long des berges dans les zones de turbulence et de remous provoqués par le passage des convois. Une attention particulière doit être portée sur ce point pour la réalisation des haltes, faute de quoi les pontons resteront vides.

L'amarrage forain est celui pratiqué par des plaisanciers qui souhaitent être en contact direct avec la nature, dans des sites non équipés. Les berges des zones pouvant faire l'objet de tels arrêts ne doivent pas présenter de dispositifs invisibles sous la ligne d'eau susceptibles de créer des dommages aux coques. Les gabions, dont le grillage extérieur pouvant se détériorer au fil du temps, peuvent devenir, dans cette perspective, particulièrement dangereux. Le traitement prévu pour le maintien des berges doit donc prendre en compte de telles contraintes.

Une forme particulière de plaisance est celle pratiquée par des usagers disposant de bateaux transportables (pneumatiques, petites embarcations ...). Pour eux, des rampes de mise à l'eau pourraient être prévues dans des lieux appropriés. Une étude récente de ATOUT FRANCE, réalisée à la demande du CODCAP, présente une méthodologie pour mener à bien la réalisation de tels équipements.

**VNF, conformément aux objectifs que lui assigne la nouvelle loi votée récemment par le Parlement concernant le développement du tourisme fluvial, ne peut ignorer de tels aspects dans ce projet de mise à grand gabarit. Ces éléments paraissent notoirement insuffisamment précisés dans le document soumis au débat public.**

**Il y a lieu, également, de ne pas confondre les différentes formes de tourisme fluvial. Trop souvent, seuls les spécificités des grosses unités de la plaisance fluviale (péniches-hôtels, paquebots fluviaux ...) sont prises en compte. Or, pour de nombreuses collectivités territoriales concernées et impliquées dans une collaboration avec VNF dans le domaine du tourisme fluvial, ce sont les petites unités qui constituent le réel apport économique. Les aménagements à entreprendre doivent donc répondre de façon efficace aux besoins de la plaisance privée que l'ANPEI s'attache à défendre.**

