



Quant à la **phase d'approche** de l'écluse (carte et jumelles sont indispensables : la première pour repérer d'avance où se trouve l'écluse par rapport au barrage, c'est mieux ; les secondes... pour voir si les portes sont ouvertes ou fermées, surtout si on est avalant !), la technique dépend évidemment des caractéristiques du bateau : sa taille et son poids, sa puissance moteur(s), son type et son nombre d'hélice(s), le couple de celles-ci (entraînant un déport plus ou moins important de la poupe lors de l'arrêt par inversion), son déport giratoire (important dans les cas où l'écluse se trouve à la sortie d'une courbe) pour éviter que le « cul » du bateau aille ragner, la forme de la coque (et donc ses caractéristiques hydrodynamiques), l'importance de ses superstructures (et donc sa prise au vent), etc.

Les **règles de navigation dans cette phase d'approche et lors du passage proprement dit de l'écluse** sont sans doute à peu près les mêmes pour nos bateaux que pour vos navires passant les écluses de port ou celles de Gatun (les « mules » en moins, l'attrait est moindre !) :

- *Diminuer sa vitesse tout en restant manoeuvrant* ; en particulier, ne pas la diminuer trop avant de passer le début de l'avant-mur d'écluse (mur de guidage) car, à son niveau, il y a des remous qui entraînent des phénomènes de succion. Pour apprécier cette vitesse, en rivière, le plus simple est de repérer la vitesse de défilement du paysage le long des berges !
- *Veiller (aux jumelles) à ce qu'il n'y ait pas de troncs d'arbres flottant dans les parages...* c'est souvent le cas, amenés par les tourbillons occasionnés par les turbinages, et aussi que les portes ne soient pas bloquées partiellement (heureusement, cela arrive rarement !)
- *Procéder à l'alignement d'entrée* (à ne pas rater pour les plus gros bateaux, la distance entre le bajoyer et la muraille ne dépassant pas 10-20 cm !) : avec l'habitude on se définit des repères spatiaux liés au bateau (ses arêtes extérieures les plus significatives) que l'on vise (cadrage) avec des repères fixes de l'écluse, de façon à maintenir le parallélisme de la coque par rapport à l'écluse en fin de course. La règle absolue est de ne jamais donner de grands coups de barre toujours difficiles à « rattraper » ! Et d'intégrer la prise au vent (force et surtout angle par rapport à notre axe d'approche — les risées à la surface de l'eau donnent des indications — de façon à contrecarrer le cadrage d'autant). Gare aux rafales de Mistral de plus de 100 km/h !



Bollard flottant

- *S'amarrer avec aussières avant et arrière (à cause des remous)* : facile dans ce genre d'écluse car tous les points d'amarrage sont des « bollards flottants » (cf. photo). Ne pas oublier de débrayer les moteurs (obligatoire... encore que tout le monde ne respecte pas). Le port du gilet de sauvetage est « théoriquement » obligatoire lors du passage d'écluse... hum, mais souvent « oublié » !
- *Se méfier des remous et aspirations* lors de la vidange ou du remplissage de l'écluse (surveiller son amarrage)
- *A la sortie, ne pas oublier de... remercier et saluer l'éclusier à la VHF !* (donner de temps en temps une bouteille de « Châteauneuf-du-Pape », pour les « réguliers du Rhône » est une pratique appréciée !)

Petite anecdote historique

Quand on lit des ouvrages décrivant le métier des marins d'autrefois, on trouve souvent les termes d'**empi** et de **riaume**. Ceux-ci proviennent du fait que le Rhône a longtemps été la frontière naturelle entre le Saint-Empire Romain Germanique (« l'empi ») — à l'est du Rhône, donc sur sa rive gauche — et le Royaume de France (déformé en « riaume ») — à l'Ouest du Rhône, donc sur sa rive droite. Ils employaient donc l'**empi** à la place de **rive gauche** et **riaume** à la place de **rive droite**. De même, la **descente** est souvent remplacée par la **décize**.

Françoise Massard, le 5 mai 2005