

# Notice d'utilisation de la fiche analyse et de la fiche préconisations

## Sommaire

A/ Généralités .....	2
<i>Une fiche analyse et une fiche préconisation par ouvrage</i> .....	2
<i>Qui remplit les fiches ?</i> .....	2
<i>Remplissage « papier » ou « électronique » ?</i> .....	2
<i>Le référent transmet les fiches et les documents complémentaires au CTR</i> .....	2
<i>Le CTR valide et transmet les fiches au siège fédéral</i> .....	3
B/ La fiche d'analyse.....	3
<i>A quoi sert la fiche d'analyse des ouvrages ?</i> .....	3
<i>Comment remplir cette fiche ?</i> .....	3
<i>La fiche analyse point par point</i> .....	3
<i>I. Identité de l'ouvrage</i> .....	3
<i>II. Description générale de l'ouvrage</i> .....	3
<i>III. Informations sur les parcours</i> .....	4
<i>IV. Signalement de l'ouvrage</i> .....	4
<i>V. Franchissement de l'ouvrage</i> .....	5
<i>V.1. Note de franchissabilité de l'ouvrage</i> .....	5
<i>V.2. Dresser un état des lieux des aménagements pour le franchissement :</i> .....	5
<i>VI. Contournement de l'ouvrage</i> .....	5
<i>VI.1. Déterminer la note de contournabilité de l'ouvrage</i> .....	6
<i>VI.2. Réaliser un état des lieux des aménagements pour le contournement</i> .....	6
<i>VII. Sécurité</i> .....	6
C/ La fiche des préconisations .....	6
<i>A quoi sert la fiche préconisations ?</i> .....	6
<i>Comment remplir les fiches préconisations ?</i> .....	6
D/ ANNEXES .....	7
<i>Annexe 1 : Note de franchissabilité</i> .....	7
<i>Annexe 2 : Types de dispositifs de franchissement</i> .....	8
<i>Annexe 3 : Type de dispositifs de mise à l'eau</i> .....	9

### **Une fiche analyse et une fiche préconisation par ouvrage**

Pour chaque ouvrage présent sur les parcours fréquentés, il est nécessaire de remplir une fiche analyse dans un premier temps puis une fiche préconisations dans un second temps.

### **Qui remplit les fiches ?**

Les fiches analyses et les fiches préconisations doivent être remplies par le référent. Pour cela il doit solliciter les structures CKDA locales qui sont en capacité de fournir des informations pertinentes sur la fréquentation du parcours ainsi que sur les caractéristiques des ouvrages en fonction des différents débits.

### **Remplissage « papier » ou « électronique » ?**

Les fiches peuvent être imprimées pour une utilisation au format papier. Néanmoins, le document doit être renseigné en version électronique. La version électronique permet d'alimenter une base de données nationale.

Pour renseigner les fiches, il est nécessaire d'utiliser le logiciel Adobe Reader version 7 et ultérieures. Ce logiciel est gratuit vous pouvez le télécharger en cliquant [ici](#).

### **Le référent transmet les fiches et les documents complémentaires au CTR**

Après avoir rempli une fiche analyse ou une fiche préconisations, le référent enregistre le fichier PDF et le renomme en utilisant le numéro ROE suivi par le type de document. Par exemple « ROE1234\_fiche\_analyse » pour une fiche analyse et « ROE1234\_fiche\_preconisations » pour une fiche préconisation. Si l'ouvrage concerné n'est pas recensé dans le ROE, le nom du fichier doit être composé du nom du cours d'eau et du nom de la commune.

Remarque : le référent ne doit pas envoyer le formulaire en cliquant sur le bouton « envoyer le formulaire ». Seules les fiches transmises depuis les adresses Email des CTR seront prises en compte.

Les documents complémentaires, lorsqu'ils sont disponibles doivent également être renommés. Il s'agit :

- des photos de l'ouvrage (renommé au format « ROE1234\_photo1 » ou « cours d'eau\_commune\_photo1 »)
- du schéma descriptif de l'ouvrage (renommé au format « ROE1234\_shéma » ou « cours d'eau\_commune\_schéma »)
- des actes administratifs (renommé au format « ROE1234\_acte administratif » ou « cours d'eau\_commune\_acte administratif »)
- de la carte de l'ouvrage sur laquelle sont positionné les panneaux de signalétique et de signalisation (renommé au format « ROE1234\_carte » ou « cours d'eau\_commune\_carte »)

Le référent regroupe tout ces fichiers dans un dossier qu'il transmet au CTR par voie électronique au CTR. Les moyens de transmission sont le Mail ou par clé USB lorsque le dossier est complété.

## ***Le CTR valide et transmet les fiches au siège fédéral***

Le CTR réalise une relecture des fiches analyse et des fiches préconisations puis les transmet au siège en cliquant sur le bouton « envoyer le formulaire ». Seules les fiches transmises depuis les adresses Email des CTR seront prises en compte.

Le CTR transmet également le dossier contenant les documents complémentaires au siège de la FFCK. Plusieurs solutions sont envisageables : en envoyant par Email, en envoyant un CD au siège, en utilisant un serveur FTP...

## **B/ La fiche d'analyse**

### ***A quoi sert la fiche d'analyse des ouvrages ?***

Elle sert à établir le diagnostic indispensable pour déterminer et justifier les prescriptions d'aménagement et de signalisation. Cette fiche est un « état des lieux » sur l'ouvrage. Il s'agit d'un document interne au milieu fédéral qui ne doit pas être transmis aux services administratifs.

Cette analyse prend en compte les éléments suivants :

- Les caractéristiques de l'ouvrage
- La signalisation de l'ouvrage
- Les possibilités de franchissement de l'ouvrage et les aménagements adaptés pour le franchissement
- Les possibilités de contournement de l'ouvrage et les aménagements présents
- Les éléments présentant un danger pour les pratiquants d'activités nautiques

### ***Comment remplir cette fiche ?***

Pour remplir cette fiche il est nécessaire de s'en tenir à des constats établis grâce à votre connaissance du site. Si vous êtes chargé de réaliser une analyse d'ouvrage sur un site que vous ne connaissez pas, il est indispensable d'interroger les acteurs locaux (clubs, structures commerciales...). Il ne s'agit pas d'interpréter ce qui est observable mais d'indiquer les éléments qui vous permettent de justifier votre jugement. Par exemple, si vous constatez qu'un débarquement est impossible il est alors nécessaire de préciser les raisons et non d'indiquer uniquement ce constat.

### ***La fiche analyse point par point***

#### ***I. Identité de l'ouvrage***

La majorité des ouvrages sont recensés dans le Référentiel national des Obstacles à l'Écoulement (ROE). Ce référentiel permet d'attribuer un code national unique à chaque ouvrage. Il est nécessaire de relever ce numéro depuis le site Internet <http://carmen.carmencarto.fr/66/ROE.map> . Si l'ouvrage est référencé dans le ROE, il n'est pas utile d'indiquer les coordonnées GPS de l'ouvrage. A l'inverse, si l'ouvrage n'est pas inscrit dans le ROE, les coordonnées GPS de l'ouvrage sont indispensables. Le format attendu est Lambert 93. Vous pouvez obtenir cette information depuis Carmen ou sur le site [www.geoportail.fr](http://www.geoportail.fr).

#### ***II. Description générale de l'ouvrage***

Cette partie peut être un descriptif précis de l'ouvrage ou un schéma. L'objectif est d'apprécier les caractéristiques de l'ouvrage. Si vous réalisez un schéma de l'ouvrage, celui-ci pourra être transmis en

version numérique au siège fédéral pour être archivé sur le serveur fédéral. Ce fichier doit être renommé par le numéro ROE suivi de l'indication schéma.

### **III. Informations sur les parcours**

#### > Catégorie des parcours :

Priorité 1 : les parcours très fréquentés

Priorité 2 : les parcours régulièrement fréquentés et inscrits sur les listes I et II au titre de la continuité écologique (voir l'article L.214-17 du code de l'environnement et précisions ci-dessous) et les parcours sur lesquels ont été recensés des accidents.

#### > La difficulté technique du parcours sur lequel se situe l'ouvrage.

Il s'agit de préciser si l'ouvrage est sur un parcours de classe I à III ou sur un parcours de classe IV ou plus.

#### > le classement écologique des cours d'eau :

Il s'agit de préciser si l'ouvrage se situe sur un cours d'eau inscrit sur les listes 1 ou 2 qui résultent de l'application de la directive cadre européenne sur l'eau codifiée dans l'article L.214-17 1° et 2° du code de l'environnement.

Les listes de cours d'eau doivent être élaborées pour la fin de l'année 2011. Vous pouvez donc vous renseigner auprès de la Direction Départemental des Territoires (DDT) pour connaître l'état d'avancement et renseigner cette question. Si vous n'avez pas la réponse ou si la liste n'est pas arrêtée par les services administratifs, cochez la case « ne sais pas ».

*Qu'est ce que le classement écologique des cours d'eau ?*

*Dans un objectif de rétablissement de la continuité écologique des cours d'eau, les services administratifs sont chargés d'élaborer deux listes de cours d'eau :*

- *Liste 1 : Cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux*
  - o *En très bon état écologique*
  - o *Réservoir biologique du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux*
  - o *Axes grands migrateurs où la protection complète des poissons grands migrateurs est nécessaire*
- *Liste 2 : Cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux dans lesquels il est nécessaire d'assurer :*
  - o *Le transport suffisant des sédiments*
  - o *La libre circulation pisciaire*

*L'inscription d'un cours d'eau sur une de ces listes entraîne des obligations d'aménagements visant à rétablir la continuité écologique. Dans certains cas il pourra être décidé d'effacer l'ouvrage.*

### **IV. Signalement de l'ouvrage**

Il s'agit de dresser l'état des lieux des panneaux présents à l'approche de l'ouvrage et de déterminer si le signalement est adapté à la circulation des canoës. Cet état des lieux pourra utilement être complété par un plan du site, sur fond de carte IGN, sur lequel sont positionnés chacun des panneaux présents. Pour réaliser cet état des lieux, il est nécessaire de distinguer la signalétique et la signalisation.

*Quelle différence entre la signalétique et la signalisation ?*

*Le ministère en charge des transports fait une distinction non sans conséquences sur nos activités entre la signalétique et la signalisation.*

*On parle de signalétique lorsque les panneaux utilisés ne sont pas normalisés de manière réglementaire (c'est à dire qu'aucun texte réglementaire ne précise leur charte graphique et leur signification). C'est le cas des panneaux de la signalétique officielle de la FFCK qui proposent une charte graphique adaptée à la compréhension du grand public (non titulaire d'un permis bateau) et qui équipe de nombreux sites en France.*

*On parle de signalisation lorsque les panneaux utilisés sont prévus par un texte réglementaire.*

*Dans notre cas (navigation en eau intérieur) la signalisation est matérialisée par les panneaux définis par le règlement général de police de la navigation intérieure (RGPI). Ces panneaux sont ceux utilisés pour la navigation commerciale et plaisancière (péniche...). Outre le fait que ces panneaux soient difficiles à interpréter par les personnes non titulaire du permis bateau, la signalisation induit nécessairement une réglementation de la circulation des canoës et des kayaks.*

*En effet le plan de signalisation est arrêté par le Préfet ou il est inclus dans un règlement particulier de police. Il est alors opposable à nos pratiquants sur les cours d'eau domaniaux et non domaniaux.*

## **V. Franchissement de l'ouvrage**

*Définition : on entend par franchissement le fait de franchir un ouvrage sans que le débarquement ne soit nécessaire.*

### **V.1. Note de franchissabilité de l'ouvrage**

Il s'agit d'évaluer la franchissabilité actuelle de l'ouvrage en tenant compte des périodes et débits de fréquentation du parcours. Cette évaluation porte sur les configurations les plus problématiques pour la sécurité des pratiquants. Par exemple un barrage rendu infranchissable par la présence d'un rappel doit être noté infranchissable, même si le rappel n'est que rarement présent pendant les périodes et débits de fréquentation. (Cf Annexe 1)

Le commentaire sur la franchissabilité doit permettre de justifier vos choix et d'apporter des précisions sur les conditions de franchissement de l'ouvrage.

### **V.2. Dresser un état des lieux des aménagements pour le franchissement :**

Il s'agit de préciser si des aménagements prévus pour le franchissement des canoës existent. Si c'est le cas, il est alors demandé de préciser le type de dispositif présent (Cf. annexe 2).

Le commentaire doit permettre d'apporter les renseignements utiles sur les caractéristiques de l'aménagement et les conditions de son utilisation.

*NB : Pour en savoir plus sur les dispositifs de franchissement, vous pouvez consulter le cahier technique « dispositifs de franchissement canoë kayak » disponible auprès de la FFCK.*

## **VI. Contournement de l'ouvrage**

*Définition : on entend par contournement le fait de contourner un ouvrage en procédant à un portage. Un contournement est ainsi composé :*

- *d'une aire de débarquement située à l'amont de l'ouvrage permettant la sortie de l'eau*
- *d'une aire d'embarquement située à l'aval de l'ouvrage permettant la mise à l'eau*
- *d'un chemin reliant les aires précitées permettant le portage de l'embarcation*

## **VI.1. Déterminer la note de contournabilité de l'ouvrage**

Il s'agit de préciser les conditions de contournement de l'ouvrage :

### Précisions sur la caractérisation du débarquement et de l'embarquement :

- Impossible = mise à l'eau / sortie de l'eau impossible
- Dangereux = risque d'aspiration dans l'ouvrage (par l'amont ou par l'aval)
- Difficile = détection peu évidente ; zone restreinte ou turbulente ; expérience requise
- Facile = détection évidente ; zone vaste et protégée (absence de courant) ; possible à tout niveau de pratique et pour tout type de pratique

### Précisions sur la caractérisation du chemin de portage :

- Impossible = chemin inexistant ou inaccessible
- Dangereux = risque de chute
- Difficile = détection du chemin peu évidente ; chemin accidenté, étroit, pentu ou long
- Facile = détection du chemin évidente ; chemin accessible, suffisamment large, peu pentu et court

Pour déterminer la note de contournabilité, il faut prendre l'élément le plus problématique entre le débarquement, l'embarquement et le chemin de portage.

## **VI.2. Réaliser un état des lieux des aménagements pour le contournement**

Il existe différents dispositifs de mise à l'eau adaptés à l'usage des pratiquants d'activités nautique (Cf. Annexe 3)

## **VII. Sécurité**

Il s'agit de relever les éléments dangereux en cochant la case correspondante lorsque ce type de danger peut être présent même s'il l'est seulement quelques jours dans l'année.

Le commentaire est important. Il doit permettre à un lecteur qui ne connaît pas le site d'identifier les problématiques de sécurité. Il s'agit donc d'apporter des précisions sur les éléments dangereux au-delà du seul constat de leur présence potentielle ou avérée. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un barrage à rappel, le commentaire permet de préciser si celui-ci est facilement détectable.

## **C/ La fiche des préconisations**

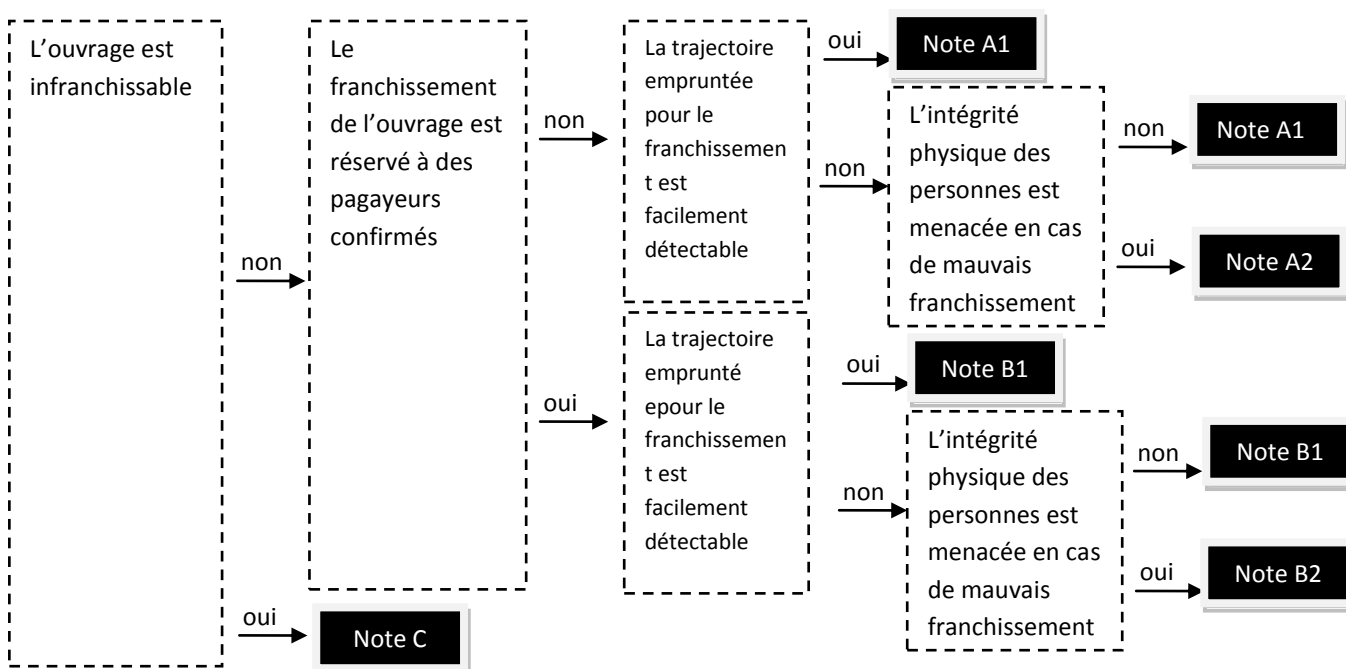
### ***A quoi sert la fiche préconisations ?***

La fiche préconisation est la fiche qui sera transmise à la préfecture.

### ***Comment remplir les fiches préconisations ?***

Les préconisations sommaires sont établies à partir du diagnostic. En conséquence, il s'agit de cocher la case correspondant au diagnostic.

**Annexe 1 : Note de franchissabilité**



A1 : Franchissement sans difficultés apparentes

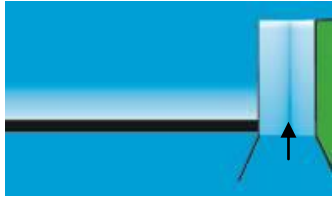
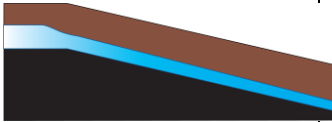


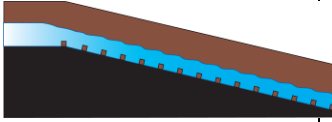


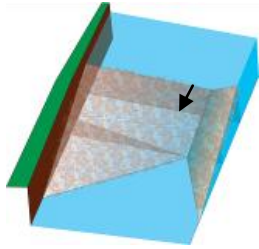

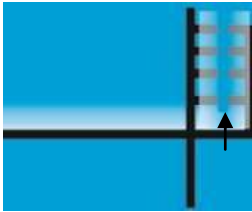
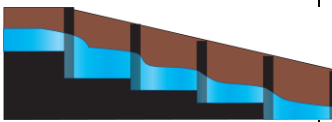

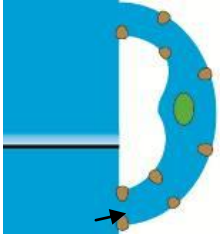


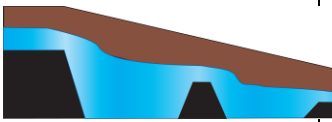

A2 : Franchissement facile mais détection du chemin à emprunter peu évidente et environnement à risque

B1 : Franchissement réservé aux payeurs confirmés

B2 : Franchissement réservé aux payeurs confirmés mais détection du chemin à emprunter peu évidente et environnement à risque

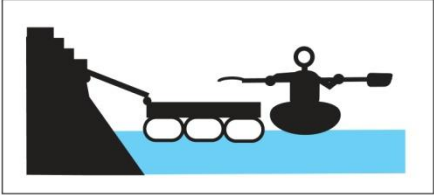

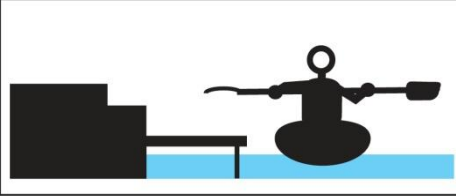

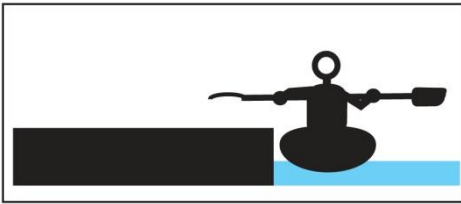


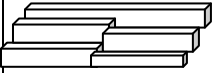
C : Franchissement impossible ou interdit



Dispositif CK		Schématisation		Visualisation
<p><b>Glissière à fond lisse</b></p> <p>(sorte de toboggan à fond lisse en général de section circulaire ou en anse de panier)</p>				
<p><b>Passé à ralentisseurs</b></p> <p>(sorte de toboggan avec des chevrons sur le fond de la glissière)</p>				
<p><b>Rampe</b></p> <p>(plan incliné naturel avec une grosse granulométrie et un passage rectiligne proche de la berge)</p>				
<p>(bras consistant à diviser le dénivelé à franchir en plusieurs petites chutes en une série de bassins successifs qui dissipent l'énergie). Il existe 3 formes de bras :</p>	<p><b>Passé à bassins successifs</b></p>			
	<p><b>Rivière de contournement</b></p>			
	<p><b>Pré-barrage</b></p>			

**Annexe 3 : Type de dispositifs de mise à l'eau**

Dispositif CK	Schématisation	Visualisation
---------------	----------------	---------------

<p><b>Ponton</b></p> <p><i>Plateforme au dessus de l'eau. Peut être flottant ou fixe selon s'il s'adapte à l'évolution du niveau d'eau</i></p>	<p><b><u>Ponton flottant</u></b></p> 	
	<p><b><u>Ponton fixe</u></b></p> 	
<p><b>Quai / Emmarchement</b></p> <p><i>Embarcadère creusé dans la berge sous forme de marches alignées ou décalées</i></p>	<p><b><u>Quai</u></b></p> 	
	<p><b><u>Emmarchement</u></b></p> 	
<p><b><u>Cale / Rampe d'accès</u></b></p> <p><i>Plan incliné permettant l'accès à l'eau. Il est peut être carrossable selon sa largeur</i></p>	