

Les plus belles rivières
sur les rivières et canaux de France

EXTRAIT
Pour télécharger le guide complet,
rendez-vous en dernière page

Tourisme fluvial



LA VERSION COMPLETE DE VOTRE GUIDE

TOURISME FLUVIAL 2011

en numérique ou en papier en 3 clics



à partir de

7.99€

Cliquez ici

Disponible sur



Village

L'ESPRIT

SAVOIR-FAIRE & VIVRE AUTREMENT

Le seul magazine au cœur de la campagne. L'Esprit Village valorise les parcours, les territoires, les savoirs et savoir-faire.



Vous abonner au magazine trimestriel L'Esprit Village, c'est :

- Partager les expériences de ceux qui vivent à la campagne.
- Découvrir les territoires qui bougent : bio, solidaires, natures ou durable...
- Retrouver les savoirs essentiels et les partager avec d'autres.
 - Choisir son activité.
 - Mettre en œuvre son idée.
- Concilier vie personnelle et vie professionnelle.
- S'installer en cohérence avec les potentialités et les qualités du territoire.

Disponible chez votre marchand de journaux et sur www.village.tm.fr
Pour tous renseignements (commande ou abonnement) : accueil.village@orange.fr ou 02 33 64 01 44

EDITION

Auteurs : Violaine DONADELLO-SZAPARY, Louis GILDAS, Gérard BERNAR, Jean-Paul LABOURDETTE, Dominique AUZIAS et alter

Directeur éditorial : Stéphane SZEREMETA

Rédaction : Romain DAVID, Marie-Cécile HAINGUE, Emmanuelle HENRY et François TOURNIE

Suivi éditorial : Clémentine GIRARD, Pauline MARDOC et Françoise ANGRAND

PUBLICITE / COMMUNICATION

Directeur Commercial :

Olivier AZPIROZ assisté de Michel GRANSEIGNE, Victor CORREIA

Régie Nationale : Aurélien MILTENBERGER, Caroline GENTELET, Oriane de SALABERRY, Stéphanie BERTRAND, Caroline AUBRY, Sabrina SERIN, Adeline LABELLE

Régie publicitaire Internationale :

Karine VIROT assistée de Camille ESMIEU, Guillaume LABOUREUR, Romain COLLYER et Virginie BOSCREDON

Directeur technique web : Lionel CAZAUMAYOU

Chef de projet développeur et Ingénieur : Jean-Marc REYMUND, Cédric MAILLOUX et Anthony LEFEVRE

Responsable acquisition et affiliation web : Mathilde BALITOUT

Animatrice Web : Fiona TORRENO

DIFFUSION ET PROMOTION

Directeur des Ventes :

Eric MARTIN assisté d'Antoine REYDELLET et Nathalie GONCALVES

Responsable de la diffusion :

Bénédicte MOULET

Responsable des ventes : Jean-Pierre GHEZ

Responsable Relations Presse-Partenariats : Jean-Mary MARCHAL

FABRICATION / MAQUETTE

Studio : Jacky LAGRAVE, Sophie LECHERTIER et Nathalie THÉNAUD

Maquette : Élodie CLAVIER, Sandrine MECKING et Bénédicte MICHELET, Anne-Laure DESCOMBIN

Montage : Évelyne AMRI, Julie BORDES, Élodie CARY et Delphine PAGANO

Photothèque : Henri BERLEMONT, Sandrine LUCAS et Robin BEDDAR

Cartographie : Sophie CUCHEVAL

ADMINISTRATION

Président : Jean-Paul LABOURDETTE

Directeur Administratif et Financier : Gérard BRODIN

Directrice des Ressources Humaines :

Dina BOURDEAU assistée de Sandra MORAIS, Cindy ROGY et Aurélie GUIBON

Gestion Clientèle : Nathalie THÉNAUD

Responsable informatique : Pascal LE GOFF

Responsable Comptabilité :

Isabelle BAFOURD assistée de Christelle MANEBARD, Oumy DIOUF et Janine DEMIRDJIAN

Recouvrement : Fabien BONNIAN, Sandra BRIJLALL

Standard : Laura LAFFÈRE

Pour nous contacter par email, indiquez le nom de famille en minuscule suivi de @petitfute.com
Pour le courrier des lecteurs : info@petitfute.com

LE PETIT FUTÉ TOURSIME FLUVIAL 2012

■ 7^e Édition ■

Le Petit Futé a été fondé par Dominique Auzias.

Il est édité par Les Nouvelles Editions de l'Université

18, rue des Volontaires - 75015 Paris.

☎ 01 53 69 70 00 - Fax 01 42 73 15 24

Internet : www.petitfute.com

SAS au capital de 1 000 000 € - RC PARIS B 309 769 966

Légende : Passage d'écluse sur le canal du Midi

Couverture : © Phovoïr

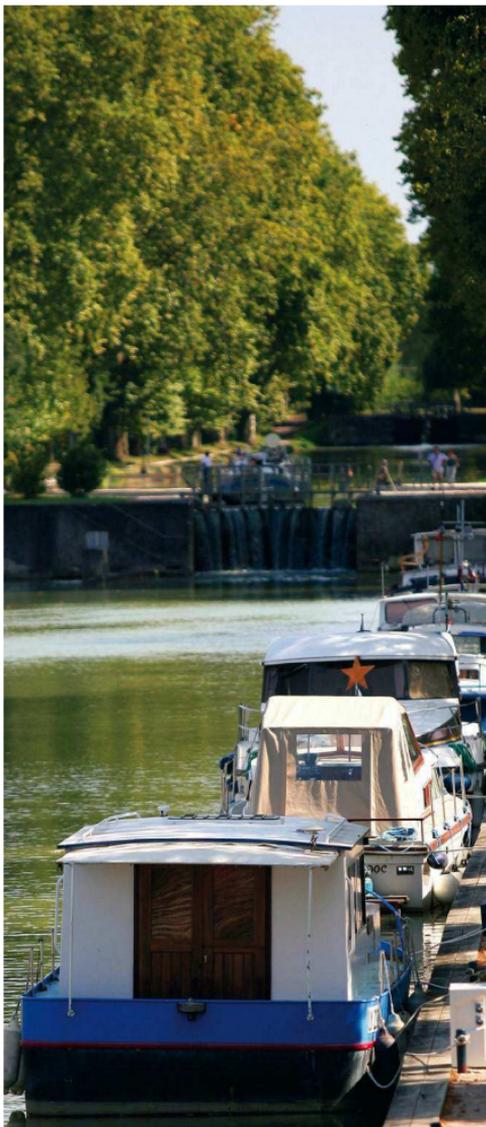
Dépôt légal : mai 2011

ISBN 9782746931091

Imprimeur : GROUPE CORLET IMPRIMEUR -

14110 Condé-sur-Noireau

Tourisme fluvial



Les bords du canal (arrière à la baronne - Moissac - Phovoïr)



Sommaire

■ AVANT DE LARGUER LES AMARRES

Un art de vivre.....	8
Un peu d'histoire	8
Économie du monde fluvial	11
Culture et patrimoine	12
Le tourisme fluvial	13
Lexique fluvial.....	17

■ LOUER SON BATEAU

Quel modèle louer.....	24
Le guide de la location de A à Z.....	26
Annuaire des loueurs	39

■ NORMANDIE, ILE-DE-FRANCE, CHAMPAGNE

Paris sur Seine	48
Paris Rouen, la basse Seine	54
Paris – Épernay	64
Vitry – Berry-au-Bac	70
Paris – Saint-Mammès	74
Paris – Berry-au-Bac	76
Annuaire des loueurs	82

■ PICARDIE – NORD- PAS-DE-CALAIS ARDENNES

Compiègne – Péronne	84
Saint-Quentin – Chauny	88
Saint-Quentin – Valenciennes	89
Péronne – Saint-Valéry sur Somme.....	91
Péronne – Lille	94
Lille – Calais – Gravelines – Dunkerque	100
Aire-sur-La-Lys – Lille	107
Compiègne – Maubeuge	109
Annuaire des loueurs	113

■ BOURGOGNE – LOIRE – SEINE

Chalon-sur-Saône – Decize	116
Digoin – Roanne	123
Decize – Auxerre	126
Decize – Briare	131
Briare – Saint-Mammès	136
Saint-Mammès – Marcilly	140
Saint-Mammès – Auxerre	142
Joigny – Saint-Jean-de-Losne	145
Annuaire des loueurs	153

■ SAÔNE ET EST

Lyon – Chalon-sur-Saône	158
Saint-Symphorien-sur-Saône – Mulhouse	163
Mulhouse – Strasbourg	169
Strasbourg – Nancy	172
Nancy – Sarreguemines.....	178
Nancy – Thionville	181
Nancy – Saint-Jean-de-Losne	184
Nancy – Vitry-le-François	191
Saint-Jean-de-Losne – Virtu-le-François	195
Nancy – Pont-à-Bar	200
Annuaire des loueurs	204

■ OUEST – CHARENTE – BRETAGNE

Nantes – Redon	208
Redon – Lorient	217
Redon – Rennes	222
Rennes – Dinard – Saint-Malo	225
Carhaix – Châteaulin	227
Nantes – Angers	228
Angers – le Mans	235
Angers – Segré	237
Angers – Mayenne	239
Rochefort – Angoulême	243
Niort – Marans	250
Annuaire des loueurs	254

■ SUD-OUEST – LANGUEDOC

Dax – Bayonne	258
Bergerac – Bec d'Ambès	261
Luzech – Crégols	266
Bordeaux – Nérac	269
Buzet – Toulouse	274
Toulouse – Agde	278
Béziers – Port-la-Nouvelle	285
Annuaire des loueurs	289

■ PROVENCE – RHÔNE- ALPES

Le Rhône, d'Arles à Lyon	294
Vers les Alpes, Jons – Seyssel	308
Croisières fluviales	310

■ INDEX



© FÉLIE DROUVER - FOTOLIA

Canal Saint - Martin – Paris.

AVERTISSEMENT

Les informations contenues dans ce guide ont été recueillies entre les mois d'octobre 2010 et avril 2011. Les renseignements concernant les coordonnées, les tarifs et les jours et heures d'ouverture sont donnés à titre indicatif et n'ont aucun caractère contractuel. Ils sont susceptibles d'avoir fait l'objet de modifications ultérieures pour lesquelles le Petit Futé décline toute responsabilité.

MANCHE

Océan Atlantique



	Canaux		Rivieres et rivières
	Voies navigables confiées à VNF		
	Gabarit supérieur à 38,50m [250t.]		
	Gabarit à 38,50m [250t.]		
	Gabarit inférieur à 38,50m [250t.]		
	navigable par tronçon		
	Non navigable		
	Voies non confiées à VNF		
	Voies navigables non VNF		
	Canaux déclassés		
	Point de vente vignette fluviale		
	Principale ville fluviale		
	Musée de la voie d'eau		
	Ouvrage remarquable		
	Port de plaisance		



MER MÉDITERRANÉE

0 50 100 km
© Voies Navigables de France



AVANT DE LARGUER LES AMARRRES



Canal du Midi

© IRÈNE ALASTRUEY
- AUTHOR'S IMAGE

Un art de vivre

■ UN PEU D'HISTOIRE

Mariniers, gabarriers et bateliers, pour les citadins qui ne connaissent que le bitume des boulevards et des autoroutes, semblent appartenir à un monde révolu et oublié. Ils y pensent parfois avec nostalgie, feuilletent un ouvrage de photos anciennes et soupirent avec attendrissement. Pourtant, l'eau continue de couler sous les ponts et, de la coquille de noix aux barges de cent quatre-vingts mètres, les bateaux qui vont sur l'eau naviguent encore. Certes, le métier a changé et les artisans ont vu leurs effectifs décimés, mais les rivières coulent inexorablement d'amont en aval, pour la plus grande stabilité de notre géographie et pour le bonheur des contemplatifs de la nature aquatique. Les péniches se sont lentement accommodées au voisinage de ces drôles d'embarcations qui promènent des vacanciers : certains sont en croisière organisée, d'autres sont partis à l'aventure avec leur propre esquif. À leur tour, comme depuis des siècles, ils suivent le tracé naturel, celui qui acheminait le bois, le métal ou les céréales, celui des pêcheurs, des passeurs et des éclusiers. Ce monde-là n'a pas disparu, il est éternel : écoutez l'eau qui chante ! Il y a une bonne trentaine d'années, la France se rivait chaque soir devant son petit écran pour suivre les aventures quotidiennes, à la fois rocambolesques et formidablement banales, de Joseph Durtol, marinier, et de sa petite famille. Sa péniche s'appelait Le Picardie et cette vie simple, de labeur, de précarité (le travail commençait à manquer) mais aussi de noblesse et d'attachement au métier, faisait fondre d'émotion les familles compatissantes. « L'Homme du Picardie » en révélant une profession méconnue et en s'attachant avec sensibilité aux tracas personnels et professionnels d'une famille, fit un véritable triomphe : on le diffuse encore aujourd'hui. Joseph Durtol était un des derniers exemples de ces gens de la marine fluviale traditionnelle, et on l'adorait : il incarnait une histoire que l'on devine ancestrale.

Les fleuves, une richesse française

On pourrait dire que les voies navigables de France ont suivi l'évolution des principaux moteurs de l'économie au fil des siècles : d'abord, les produits de la terre et de première nécessité ; ensuite les produits de l'industrie, et enfin, vers la fin du XX^e siècle, les produits de la civilisation des loisirs. Il faut dire que la géographie fluviale française est

généreuse. Les trois grands bassins (à l'ouest, vers l'Atlantique, au nord, vers la Manche et la Mer du Nord, et au sud-est vers la Méditerranée) arrosent abondamment le pays. Les grands fleuves forment des voies de communication remarquables par leur longueur et l'étendue des territoires ainsi desservis. Enfin, l'orientation de ces cours d'eau permet la circulation aussi bien du Nord vers le Sud que d'Est en Ouest. C'est pourquoi les voies navigables ont constitué très tôt des axes commerciaux majeurs.

Ce fut notamment le cas de la ligne Rhône-Saône, dès l'occupation de la Gaule par les Romains, qui en profitent pour tracer les deux premiers canaux de notre territoire. Sous les Capétiens, les fleuves drainent une part importante du commerce européen, notamment entre les Flandres et l'Italie, assurant au passage la fortune des grandes foires de Champagne. Les rivières sont aussi souvent préférées aux routes, peu sûres, pour le transport des voyageurs de rang. Le XIV^e siècle voit ainsi se développer les corporations de coches d'eau, véritables maîtres de ce mode de transport.

Le commerce européen se déplace au XV^e siècle vers l'est, entre l'Allemagne et les grandes cités italiennes comme Venise. Cette perte d'activité provoque le début d'une politique de développement des voies navigables, afin de reconquérir les « parts de marché » envolées. C'est naturellement le Rhône qui bénéficie des premières mesures. François I^{er} multiplie les efforts pour faire de Lyon la « deuxième capitale du royaume », et concurrencer l'Italie tant militairement qu'économiquement. On peut considérer l'entreprise comme un succès, puisqu'au XVI^e siècle, on compte sur le Rhône près de 3 000 bateliers, pour 400 000 tonnes de marchandises transportées chaque année.

La Loire n'est pas en reste, grâce à deux cadeaux de la nature : on peut la remonter à la voile, épargnant de coûteux efforts, et ses nombreux affluents lui ouvrent aussi bien les portes du Nord que celles du Sud. C'est par la Loire que Du Bellay ou Ronsard commencent leurs voyages vers l'Italie et c'est elle qui achève d'amener en France Léonard de Vinci.

Le Rhin souffre des rivalités entre les pays qu'il arrose, alors qu'il constitue une voie d'échanges idéale. Guerres et luttes religieuses vont entraver son développement, y compris après 1697, date à laquelle est signé le traité de paix de Ryswick, qui institue la libre circulation sur le fleuve.

La Garonne souffre de la concurrence de la route, traditionnel moyen d'accès vers le sud pour les pèlerins de Compostelle.

La Seine, enfin, est étouffée par Paris, dont les innombrables constructions au bord et au-dessus de l'eau constituent un goulet d'étranglement incontournable. Elle est pourtant un excellent moyen d'acheminer vers la capitale les produits de nécessité (céréales et bois, entre autres). Mais elle est difficile à remonter depuis la mer, le coût ainsi engendré limitant le trafic aux marchandises les plus précieuses.

Du XVII^e au XIX^e siècle, l'âge d'or du réseau fluvial

Le développement prend toute son ampleur au XVII^e siècle, avec les premiers travaux de canalisation et une vaste réflexion sur les besoins de la France en termes de transport. Ce sont deux progrès techniques majeurs qui vont permettre la mise en place de ces canaux : le principe du canal de jonction à alimentation artificielle, et l'écluse à sas. Ce sont ces deux techniques qui vont permettre de contourner la nature et de mettre en rapport, pour le besoin des hommes, deux bassins fluviaux au-delà des contraintes de la ligne de partage des eaux. Ce qu'il faut alors bien appeler politique d'aménagement du territoire s'articule autour de deux axes essentiels : l'approvisionnement de Paris et la mobilité militaire. C'est Sully qui, sous Henri IV, amorce le mouvement en faisant percer le canal de Briare (1604-1642), destiné à amener à Paris le blé des plaines de la Beauce. Colbert sera ensuite le père d'un nombre important de projets, même si la plupart n'aboutiront que plus tard : le canal du Midi devait entre autres permettre de rapatrier en Atlantique des galères pour faire face à la menace espagnole, ceux de Bourgogne et du Centre, plus pacifiquement, d'approvisionner Paris en bois. Le rôle militaire des canaux est à son apogée avec Napoléon, qui fait creuser deux cents kilomètres de voies d'eau, dont les canaux bretons lui permettant de déplacer sa flotte à l'insu de la marine anglaise, qui patrouille dans la Manche.

Le XIX^e siècle et la révolution industrielle vont relancer l'établissement des canaux, moyen idéal pour transporter le minerai vers les fonderies. La construction s'accélère donc autour des bassins miniers : canal du Berry, prolongement du canal du Centre, etc. - la navigation fluviale souffre cependant de plus en plus de la concurrence des chemins de fer, malgré le développement de la péniche et des canaux à plus grand gabarit. Ce siècle est pourtant annonciateur de nombreux progrès pour le transport fluvial. A partir de 1820, l'ingénieur Charles Poirret met au point les barrages mobiles de rivière et facilite ainsi la navigation sur les fleuves, en minimisant les variations de tirants d'eau. La Seine, équipée en 1837, devient ainsi navigable toute l'année, au lieu de 160 jours en moyenne auparavant. Les progrès techniques affectent également les bateaux eux-mêmes. La péniche telle que

nous la connaissons fait son apparition, permettant au marinier de vivre en famille à son bord et donc d'envisager des voyages plus longs, voire des liaisons internationales. Le mode de déplacement évolue lui aussi, avec le développement du touage et des tracteurs à vapeur, qui remplacent la traction humaine ou animale. Le halage cède de plus en plus la place au remorquage, malgré les pressions des corporations de haleurs ; et les automoteurs font également leur apparition, mus par la vapeur. Leur mise au point est cependant laborieuse, la technique est coûteuse en machines et en énergie, peu confortable du fait des vibrations, et contrariée par les efforts des haleurs, qui se lancent dans une course à la vitesse (Rouen-Paris en 5 jours !). Certes, les bateaux profitent des nouvelles machines plus performantes mises au point pour les locomotives, mais les automoteurs ne se développeront vraiment que plus tard, grâce à une autre source d'énergie, le moteur Diesel.

A la fin du XIX^e siècle, Charles de Saulce, baron de Freycinet, fait la synthèse de ces progrès dans un plan de modernisation de la navigation fluviale. Il veut adapter les canaux à la vapeur et favorise la mise en place d'équipements de touage. Des travaux menés de 1879 à 1883 facilitent la circulation en supprimant de nombreux verrous. Face aux besoins de l'économie, ce sont surtout les canaux du Nord et de l'Est qui profitent de ces travaux, afin de faciliter le développement de la sidérurgie et de la métallurgie. Mais Freycinet se rend surtout célèbre en normalisant les canaux autour de péniches de plus grande taille : 38,50 m de long et 5,05 m de large, pour une capacité de 300 tonnes. C'est le fameux « gabarit Freycinet », qui, par la masse à déplacer, accélère la disparition progressive du halage humain.

Le monde fluvial en quête de renouveau

Malgré tous ces efforts, la navigation fluviale est sort battue de son affrontement avec le chemin de fer, lui-même affaibli un peu plus tard par l'extraordinaire développement des transports routiers. La création des Ponts et Chaussées, au XVIII^e siècle, si elle permet de développer quelques projets importants, coïncide également avec un certain déclin en faisant progresser la qualité des routes. Les priorités politiques ont fait le reste : le transport par la route est plus coûteux (selon une étude allemande, cinq fois plus que le rail et presque vingt fois plus que la voie d'eau), mais emploie davantage de personnes et évite les ruptures de charge (le bateau ne permet pas le porte-à-porte). Les besoins moindres en transports de produits encombrants ont rendu nécessaire une réflexion sur les voies fluviales, d'autant plus que le fleuve a aujourd'hui de multiples fonctions (touristique, industrielle, communautaire).

Chronologie

Epoque romaine. Création d'un canal reliant le Rhône à la Saône, et d'un autre amenant les eaux du Rhône jusqu'à Fos-sur-Mer.

IX^e siècle. Percement du premier canal encore existant, le canal de Bergues.

XIV^e siècle. Construction de la première écluse en Hollande.

Fin du XV^e siècle, début XVI^e. Léonard de Vinci met au point l'écluse à sas, à partir du prototype apparu en Italie une trentaine d'années auparavant. La première écluse à sas est construite sur l'Ourcq, puis l'essai à plus grande échelle est réalisé pour la première fois sur la Vilaine.

1557-1558. Adam de Craponne met au point le principe du canal à point de partage.

Début du XVII^e siècle. Le canal de Briare, premier grand canal à point de partage, est construit à l'instigation d'Henri IV.

1642. Inauguration du canal de Briare : les travaux ont duré près de quarante ans.

1666. Louis XIV promulgue un édit se prononçant pour la construction du Canal Royal du Languedoc (canal du Midi) imaginé par Pierre-Paul Riquet.

1681. Inauguration du canal du Languedoc.

1783. Travaux de percement des canaux du Centre, de Bourgogne et de Franche-Comté. Première mise en service d'un bateau à passagers à vapeur, le Pyroscaphe, à Lyon.

1837. Premier barrage mobile sur l'Yonne.

1863. Les premiers bateaux-mouches circulent à Lyon.

A partir de 1878. Travaux de calibrage au gabarit Freycinet sur les canaux du Nord de la France.

1885-1887. Premier ascenseur à bateaux, des Fontinettes, près de Saint-Omer.

1896. Inauguration du pont-canal de Briare.

1926. Inauguration du tunnel du Rove, sur le canal de Marseille au Rhône, le plus long de France (7 290 m), désaffecté depuis que sa voûte s'est en partie écroulée en 1963.

1969-1972. Construction du dernier canal français, de Dunkerque à Valenciennes. Le canal des Dunes, reliant les deux ports de Dunkerque, a été établi en 1987.

1972. Inauguration de la plus grande écluse du monde, au Havre (écluse maritime) : 400 mètres de long, 67 mètres de large, 24 mètres de profondeur.

1991. Création des Voies navigables de France, en remplacement de l'ancien Office national de la navigation.

2000. Premier colloque européen à Villeneuve-sur-Lot, sous le haut patronage du ministère du Tourisme, de la région Aquitaine et des Voies navigables de France. Objectif : ouvrir des perspectives de développement du tourisme fluvial.

Les grands noms de la navigation fluviale

Léonard de Vinci

On le présente, et nous ne nous en privons pas nous-mêmes, comme l'inventeur de l'écluse, comme d'autres le voient en concepteur d'aéroplane. C'est suffisamment exact pour servir la légende ! Le principe de l'écluse à sas était connu dès la fin du XIV^e siècle : il fallut simplement attendre un siècle pour que ce visionnaire dessine des plans complets et mette au point le système encore utilisé aujourd'hui. La première écluse à sas, réalisée sur l'Ourcq, date de 1528.

Adam de Craponne

Né en 1527, Adam de Craponne est l'un des premiers à entrevoir l'utilisation de l'écluse comme un moyen de passer les pentes, et pas seulement d'en atténuer les effets : en conjuguant ce principe avec une alimentation en eau indépendante, il devient alors possible de désobéir à la loi de partage des eaux en créant des canaux artificiels qui peuvent lier un bassin à un autre. Il invente ainsi le premier canal de jonction, devant relier la Durance à l'Etang de Berre (par manque de moyens, les travaux resteront inachevés).



Pour réussir
vos week-ends
et vacances

En vente chez votre marchand
de journaux : 3,90 €

Hugues Cosnier

C'est le Pierre-Paul Riquet septentrional : il est le créateur principal du canal de Briare, dont les travaux débutèrent en 1604. Comme plus tard son illustre collègue, il ne vit pas son œuvre achevée puisqu'il mourut treize ans avant son inauguration.

Charles de Freycinet

Neveu d'un navigateur scientifique ayant participé à une expédition avec François Arago, cet ingénieur est célèbre pour avoir, lors de l'exercice de son ministère aux Travaux Publics, entre 1877 et 1879, révolutionné le transport fluvial, en imposant un gabarit de 38,5 m sur 5,05 m pour les péniches (appelées depuis les Freycinet,) et pour les écluses, évidemment en correspondance. Cet étalonnage fut valide durant un siècle ; les contingences du trafic international obligent aujourd'hui à des dimensions plus importantes.

Pierre-Paul Riquet

Né à Béziers en 1604, Pierre-Paul Riquet est le père du canal du Midi. Ce fils de procureur, d'origine italienne (son nom est Riquetti, le même que celui de Mirabeau, et a été francisé), accomplit de brillantes études scientifiques avant d'entrer dans l'administration fiscale à 26 ans, en tant que contrôleur de la gabelle. Cette activité lui fait visiter le Languedoc dans les grandes largeurs, et sa passion le pousse notamment à s'intéresser aux nombreuses rivières qui descendent de la Montagne noire. Accomplissant en même temps son travail avec compétence et loyauté, il occupe bientôt le titre de fermier général, ce qui correspond à peu près au poste de directeur d'un centre des impôts. Sa position lui permet de fréquenter la cour, et aussi de peaufiner puis de présenter son projet de liaison entre Atlantique et Méditerranée. L'idée n'est pas à proprement parler nouvelle (on dit que son inspiration vient d'un premier projet de canalisation de Toulouse à Narbonne, débattu à Béziers par un jury dont fit partie son père), mais elle est pour la première fois cohérente dans sa conception et sa faisabilité. Les travaux commencent alors que son concepteur est déjà âgé de 62 ans. Ils dureront une quinzaine d'années et le Canal Royal du Languedoc sera inauguré moins d'un an après la mort de Pierre-Paul Riquet, qui l'aura vu à peu près achevé.

Saint-Nicolas

Ce saint du IV^e siècle, ayant accompli quelques miracles sur ses terres d'Asie Mineure (des marins ayant prié en l'appelant à leur secours avaient été sauvés), devint naturellement le patron des navigateurs, mais aussi des marins. Comme saint Christophe sur le tableau de bord d'une automobile, il peut donc figurer en bonne place dans une embarcation fluviale.

■ ÉCONOMIE DU MONDE FLUVIAL ■

Le réseau

Le territoire français est le premier d'Europe pour la longueur de son réseau navigable, avec 8 500 km. VNF gère en propre 6 200 km de ces voies d'eau navigables. En 2010, il a consacré 185 millions à l'investissement pour la modernisation et la fiabilisation du réseau. Il mène également une politique active en faveur du développement du transport, du tourisme et des activités de loisirs. La mission de VNF est aussi de fournir, sur l'ensemble du réseau qui lui est confié, un service de qualité à ses usagers, tant du point de vue de la sécurité que de l'information ou du confort.

Le transport fluvial

Bien que fortement concurrencé par le train et plus encore par la route, le transport fluvial reste un mode d'acheminement performant. Il existe des barges pouvant transporter plus de 4 000 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de près de 200 gros transporteurs routiers ou d'un convoi ferroviaire d'une centaine de wagons. Les atouts principaux du transport fluvial ? Sécurité, respect des délais, accès en centre-ville sans dommage pour les sites comme pour les citoyens... De plus, l'axe fluvial est l'un des derniers à ne jamais saturer, permettant ainsi un acheminement de port en port sans impondérable. Son utilisation, rendue plus systématique, permettrait assurément de désengorger quelques axes routiers majeurs.

La plupart des spécialistes, écologistes ou non, sont d'ailleurs persuadés de l'avenir du transport fluvial qui est non seulement une solution efficace et peu polluante, mais se montre sans aucun doute concurrentiel dans un pays où, pour diverses raisons (le lobbying des transporteurs au premier rang), on a systématisé le « tout routier ». Selon la distance parcourue et le tonnage transporté, la voie d'eau apparaît jusqu'à deux fois plus économique que le rail, et trois à quatre fois plus que la route. Autre économie, celle-là humaine : il faut quarante fois plus de moyens humains par la route que par la voie d'eau pour le même tonnage au kilomètre, ce qui est sans doute un facteur explicatif du peu d'empressement des gouvernants français à développer ce moyen, que tous nos voisins intègrent déjà dans leur politique de transports.

Pour redonner sa chance au transport de marchandises par la voie d'eau, l'aménagement de la liaison Seine-Nord a été inscrit comme objectif prioritaire.

Le fuseau retenu parmi 21 projets est celui qui est situé le plus à l'ouest de la zone étudiée, le long du canal du Nord. Il a l'avantage d'être le plus court des tracés possibles : 105 km. Il évite les secteurs les plus urbanisés. En avril 2008, suite à l'avis favorable de la Commission d'enquêtes et à l'annonce d'un financement européen de 420 millions d'euros pour la liaison fluviale Seine-Escaut, de nouvelles étapes s'ouvrent pour la réalisation du projet Seine-Nord Europe.

CULTURE ET PATRIMOINE

Musées

On ne peut pas s'intéresser à la batellerie et à la navigation fluviale sans visiter le remarquable Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, classé « d'intérêt national ». Autres motifs de balade, le musée de la Marine de Loire, à Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) qui présente 5 000 objets et documents sur les traditions et techniques des mariniers ligériens, ou le musée de la Batellerie de Bergerac, situé dans une belle maison ancienne. Enfin, ne manquez pas la grande place fluviale, Saint-Jean-de-Losne, au confluent de la Saône et du canal de Bourgogne, qui accueille chaque année une indispensable Fête de la Batellerie, avec le Pardon des Mariniers.

Bibliographie

On peut lire les grands auteurs dans leurs récits de voyage (Hugo, Stendhal, Stevenson), ou les régionalistes dans des romans qui racontent le fleuve et son environnement (« Le Seigneur du Fleuve » de Bernard Clavel, « Le Buveur de Garonne » de Michèle Perrein, « La Billebaude » de Henri Vincenot). On peut aussi s'intéresser de près à la géographie, au transport fluvial, à la navigation ou à l'histoire de la batellerie. Dans cette direction, le service communication de Voies navigables de France diffuse sur son site Internet (www.vnf.fr) une brochure très complète qui fait l'état des lieux, classant par thèmes les ouvrages, avec toutes les références utiles.

Les éditions Gallimard ont fait paraître, en partenariat avec VNF, un guide richement illustré sur l'histoire et la géographie des voies d'eau en France, « La France : Au fil de l'eau » qui expose de façon intéressante la vie comme les ouvrages d'art, sur et autour des canaux.

MAGAZINE FLUVIAL

36, boulevard de la Bastille – PARIS 12^e

☎ 01 40 19 90 00 www.fluvialnet.com

Fluvial est le magazine de référence en matière de navigation intérieure. Ce mensuel propose toute l'actualité de tourisme fluvial avec des reportages en région et à l'étranger. Également, des articles

sur la location, l'entretien, l'achat, les modalités administratives... À noter, une rubrique petites annonces très pratique : emploi, plaisir, gros bateau, moteurs... Un magazine indispensable pour tout savoir sur les voies navigables. Ne pas hésiter à consulter le site Internet, qui fourmille de bonnes infos. Prix au numéro : 5,30 euros.

NAVIGATION DOUCE

16, boulevard Saint-Germain – PARIS 5^e

☎ 01 45 84 12 70

www.navigationsdouce.com

redaction@navigationsdouce.com

4,60 €.

Un petit nouveau dans le monde du tourisme fluvial qui vous aidera à préparer vos vacances ou vos week-ends sur les rivières et les canaux. Navigation Douce vous entraîne à la découverte des charmes secrets de France et d'ailleurs. Tout ce que vous devez savoir sur l'activité des voies navigables pour mieux préparer vos projets d'évasions, mais également les nouveautés et actualités de la navigation fluviale : salons, livres, DVD, matériel de navigation ou de pêche, infos pratiques...

LIBRAIRIE VERTE FLUVIAL

36, avenue Louis-Pasteur – CS 40 001

34473 PEROLS CEDEX ☎ 04 67 50 42 67

www.librairiefluvial.com

contact@librairieverte.com

Vente par correspondance uniquement, d'ouvrages sur la thématique fluviale.

Les grandes villes possèdent souvent une librairie spécialisée, généralement couplée, sur le thème de l'eau, à une librairie maritime.

Se documenter à Paris

LIBRAIRIE MARITIME LE YACHT

55, avenue de la Grande-Armée

75116 PARIS

☎ 01 45 00 17 99

www.librairie-maritime.com

webmaster@librairie-maritime.com

Une excellente librairie où l'on trouve des cartes marines et marinières, de nombreux récits et des beaux livres. Les libraires sont très serviables et compétents, il est possible de commander des ouvrages, quelques objets, babioles et livres anciens.

Sur les écrans

Hormis le fameux feuilleton « L'Homme du Picardie », un certain nombre de longs métrages mettent en scène la vie sur le fleuve. Au premier rang d'entre eux, « L'Atalante », chef-d'œuvre de Jean Vigo (1934), aux images certes un peu vieilles mais qui garde tout son charme et sa force poétique (Prévert est aussi dans le coup). Il raconte l'histoire d'un couple de mariniers, Juliette et Jean, sur leur péniche l'Atalante, avec leur équipage un peu loufoque. L'Atalante glisse fièrement

sur les canaux, mais les distractions sont rares : un soir, lors d'un bal-musette, Juliette est sensible au roucoulement d'un beau parleur et la comédie devient drame... Dans un autre registre, pour le numéro d'acteurs, on revoit toujours avec plaisir « Le baron de l'écluse » de Jean Delannoy, interprété par Jean Gabin et Micheline Presle (avec des dialogues d'Audiard, et un scénario de Maurice Druon d'après un roman de Simenon). Certes, la comédie n'est pas inoubliable et l'essentiel se passe davantage à écluser les verres que le canal, mais le côté franchouillard de cette fin des années cinquante est bien sympathique. Même acteur et même période (film de 1953) pour « La vierge du Rhin » de Gilles Grangier, dans lequel Gabin campe un batelier rhénan.

Les grandes manifestations

LE NAUTIC

(Salon Nautique International de Paris)

du 3 au 11 décembre 2011

Porte de Versailles

www.salonnautiqueparis.com

nautique@reedexpo.fr

C'est la plus importante manifestation de l'année qui se tient depuis les années 1960 à Paris, la première semaine de décembre (51^e édition en 2011). Avec près de 300 000 visiteurs annuels, le salon est l'occasion, pour le public de rencontrer les professionnels qui leur présentent les matériels les plus récents et les plus performants. Une section du salon est réservée au tourisme fluvial. Sur 150 000 m² d'exposition, 1 200 exposants seront présents avec 1 400 bateaux dont 300 nouveautés en avant-premières mondiales.

PAQUES BOAT

Saint-Jean-de-Losne

www.paquesboat.fr

Un salon 10 % fluvial.

Il s'agit aujourd'hui d'une des plus grandes manifestations de la navigation fluviale, dans un de ses fiefs traditionnels, Saint-Jean-de-Losne. Le salon Pâques Boat est ouvert aux professionnels (la première journée) et au public. Celui-ci peut approcher et visiter les derniers modèles des constructeurs et rencontrer les loueurs. Face au succès de ce salon, la structure doit s'agrandir et il a donc été interrompu en 2009 et 2010.

Organisation et contact :

Strategic Event – 14, rue Pierre-de-Coubertin

21000 DIJON ☎ 06 32 69 00 61

i.meunier@strategicvent.fr

LA FETE DU NAUTISME

En mai

Il s'agit d'une manifestation organisée tous les ans à l'échelle nationale, cet événement a comme objectif la promotion de toutes les activités nautiques parmi lesquelles le tourisme fluvial. La Fête du Nautisme mobilise chaque année des centaines d'acteurs locaux et des milliers de bénévoles. Elle permet au

grand public de découvrir les loisirs nautiques, de tester les formules accessibles et de partager avec des professionnels et des amateurs une passion commune pour le nautisme.

Renseignements et programme :

Coordination nationale

17, rue Bocquillon – 75015 PARIS

☎ 01 40 60 96 55

www.fetedunautisme.com

LES PARDONS DE LA BATELLERIE

Ce sont des célébrations traditionnelles (souvent à périodicité annuelle) à caractère religieux organisées sur une ou plusieurs péniches. De nombreuses villes organisent ce type de manifestation : Conflans-Sainte-Honorine, Béthune, Douai, Lyon, Longueuil...

SALONS GRAND PUBLIC

Dans la plupart des salons de tourisme ouverts au grand public plusieurs stands représentent la « navigation fluviale ». C'est par exemple le cas du Salon de l'agriculture, du Salon des vacances et du plein air, de la Foire de Paris et du Salon du tourisme.

LE TOURISME FLUVIAL

Qu'appelle-t-on tourisme fluvial ?

Le tourisme fluvial rassemble, dans une vaste généralité, tout ce qui touche aux activités de loisirs liées à l'eau, rivières, canaux et lacs du domaine public. On distinguera donc, dans cet ensemble, la navigation fluviale, c'est-à-dire la part de l'activité utilisant un bateau, et les loisirs terrestres afférents, les visites du patrimoine (pont canal, plan incliné), les parcours utilisant un chemin de halage, les parcours de pêche...

Les promenades

Une petite excursion d'une heure, d'une demi-journée ou d'une journée sur un bateau qui descend une rivière et un fleuve, histoire de se rafraîchir les idées et de voir les paysages que l'on connaît sous un autre angle. Cette forme de loisir attire le grand public principalement à un niveau local et régional. Aujourd'hui, la plupart des grandes villes situées sur un cours d'eau possèdent une flotte proposant des promenades à travers la ville. Les bateaux à passagers utilisés par des particuliers pour découvrir des villes ou des sites, ou destinés aux collectivités et associations, ont souvent un but pédagogique ou écologique (exploration d'une réserve, découverte de la flore et de la faune...). On englobe dans cette catégorie les différentes formes de tourisme qui utilisent des « bateaux à passagers de promenade » :

La promenade simple (1 à 2 heures).

La promenade avec restauration (une balade de quelques heures avec un repas, de jour ou de nuit).

Les mini-croisières (une demi-journée à une journée, avec visites, balade à thème pour découvrir un site ou un environnement, et une halte gastronomie).

L'affrètement, c'est-à-dire la location par un particulier ou une association d'un bateau pour l'organisation d'une manifestation, d'une cérémonie, d'un congrès, etc. – les tarifs de location, pour une soirée ou une journée, sont tout à fait concurrentiels par rapport à une salle de congrès ou de château.

Les bateaux-mouches

En 1863, le transport fluvial par bateau à vapeur est complètement entré dans les mœurs, mais il s'agit principalement d'un moyen de déplacement. Quelques sociétés s'intéressent alors à l'activité touristique, et parmi elles celle d'Emile Plasson, qui lance sur la Saône une flottille de bateaux construits dans le quartier de la Mouche. Les bateaux-mouches connaîtront un tel succès que son promoteur les exporte à Paris, où le premier circule à partir de 1867.

Les croisières

Il faut distinguer deux types de location très différents dans leur gamme de prix : celles utilisant les mêmes bateaux que dans la catégorie précédente, sur le modèle des mini-croisières, et celles utilisant à proprement parler des bateaux de croisière. Certes encore démocratique sur des bateaux de promenade, la croisière se réserve à une certaine élite, principalement étrangère, lorsqu'elle met en service les péniches-hôtels et les paquebots fluviaux qui emmènent ces privilégiés pour des croisières luxueuses de plusieurs jours. Les croisières à thème (culturel, artistique...) fournissent une motivation supplémentaire. En France, en 2007, il existait 89 péniches-hôtels, gérées par 69 sociétés, enregistrant 25 000 touristes transportés (près de 139 000 nuitées vendues). Il est à noter que si la clientèle américaine est toujours dominante sur ce marché, la clientèle française s'avère de plus en plus séduite par ce produit.

La location de house-boat (ou coche d'eau)

L'effort actuel porte principalement sur cette forme de tourisme. Les acteurs du tourisme fluvial aimeraient élargir la cible et abaisser la moyenne d'âge. En 2007, la flotte en service sur le réseau français est de 1838 bateaux pour 127 bases de location. Parmi ces bases, plus des deux tiers possède entre 1 et 18 bateaux, et seules 8 % d'entre elles

proposent plus de 24 bateaux. Le nombre total de contrats de location de bateaux pour la saison 2007 s'élève à 34 000, soit 159 000 passagers transportés en bateaux de location.

Les bateaux à quai, animations

Une péniche ou un paquebot amarré peut servir de salle de spectacle, de restaurant ou de discothèque, proposant diverses animations dans un cadre original. Ces bateaux peuvent parfois être loués pour des séminaires ou réceptions.

Les croisières pédagogiques

Sur le thème de l'éveil à l'environnement, elles permettent à des jeunes (scolaires, centres aérés) de découvrir la voie d'eau et la navigation fluviale.

Le tourisme industriel

Le patrimoine fluvial est un trésor touristique, au même titre que les châteaux de la Loire ou les bastides gasconnes. De véritables chefs-d'œuvre d'architecture et de technologie, à ciel ouvert, sont ainsi à fréquenter au hasard de vos pérégrinations sur les fleuves et canaux : le Canal du Midi, qui est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, le pont-canal de Briare, ou encore le plan incliné d'Arzwiller, en Lorraine. Quelques exemples parmi les plus représentatifs de cette richesse qui ajoute à la beauté des sites rencontrés.

Les sports nautiques

Les voies navigables, ce sont aussi des plans d'eau aménagés pour recevoir des bases et clubs nautiques. On en compte aujourd'hui plus d'un millier à travers tout le territoire, qui rencontrent un grand succès auprès des locaux comme des touristes, qui y trouvent des conditions idéales (pas de marée, pas de vagues) pour pratiquer leurs sports favoris : voile, planche à voile, ski nautique, canoë, aviron, motonautisme...

La plaisance privée

Avec sa propre embarcation, on fait un petit tour sur les cours ou plans d'eau aménagés. C'est une clientèle plaisancière urbaine qui pratique essentiellement un nautisme de proximité. Sur les 10 000 bateaux acquittant le péage annuel sur le réseau navigable de France, on compte 4 000 bateaux étrangers. Cette activité regroupe plusieurs axes bien distincts :

La plaisance de transit : il s'agit d'acheminer son yacht ou son voilier jusqu'à la mer. Plutôt que d'utiliser une remorque et la route, on utilise les voies navigables pour quelques jours de tourisme différent.

La plaisance fluviale de croisière : c'est l'utilisation naturelle de la voie d'eau, avec son propre bateau, pour des séjours de quelques jours à plusieurs semaines.

Le nautisme de proximité : il représente une forte proportion de mouvements dans cette catégorie de la plaisance privée, puisqu'il concerne ces bateaux utilisés pour quelques heures ou une journée de temps à autre autour de leur port d'attache.

La plaisance péri-littorale : il s'agit en réalité de bateaux à usage maritime, mais qui sont stationnés dans le domaine fluvial.

Les acteurs du tourisme fluvial

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

175, rue Ludovic-Boutleux – BP820

62408 BETHUNE CEDEX

☎ 03 21 63 24 24

Fax : 03 21 63 24 42

www.vnf.fr

L'établissement public VNF est le gestionnaire de 6200 km des voies navigables de France sur les 8500 que compte le territoire. C'est le plus grand réseau européen de canaux et rivières aménagés, avec plus de 2000 ouvrages d'art et 40.000 hectares de domaine public.

Depuis 20 ans, VNF assure l'ensemble des missions liées à l'entretien, à l'exploitation mais également à la modernisation et au développement du réseau fluvial avec de grands projets tels que le canal Seine-Nord Europe (liaison entre le Grand Bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais dont l'ouverture est prévue pour 2017), la liaison Saône-Moselle. Saône-Rhin (dont le débat public est programmé en 2012), ou encore la mise à grand gabarit de la section Bray-Nogent entre la région parisienne et l'Aube.

Dans la gestion quotidienne du réseau fluvial, qui est simultanément infrastructure de transport et écosystème, VNF se veut exemplaire : il intègre les exigences du développement durable et la protection de la biodiversité dans l'ensemble de ses activités, de la conception à la maintenance de ses ouvrages (ses principales activités ont été certifiées ISO 14001).

VNF a également pour mission de développer les activités fluviales qu'elles soient liées au transport ou tourisme fluvial. L'établissement s'attache à fournir un service de qualité à ses usagers, tant du point de vue de la sécurité que de l'information ou du confort.

Les professionnels comme les personnes intéressées par le tourisme fluvial pourront consulter son site Internet : www.vnf.fr, qui donne de nombreux renseignements présente la documentation et les nombreuses brochures disponibles, et fournit des conseils précieux. Les Comités de Tourisme Régionaux (CRT) ou départementaux (CDT), ainsi que les offices de tourisme et « Loisirs-Accueil », participent également à la promotion du tourisme fluvial, par la publication de brochures spécifiques concernant leur région ou département, ou la proposition de croisières et séjours.

COMITE DES CANAUX BRETONS ET VOIES NAVIGABLES DE L'OUEST 6, rue de Lourmel 56300 PONTIVY

☎ /Fax : 02 97 25 38 24

www.canaux-bretons.net

canaux.bretons@wanadoo.fr

Le Comité est une association loi 1901, fondée en 1964, gérée par un conseil de 22 membres. Le Conseil régional de Bretagne, les Conseils généraux des 5 départements de la Bretagne historique, l'I.C.I.R.N.O.N. (Institution du canal d'Ille et Rance-Manche-Océan-Nord), l'IAV (Institution d'aménagement de la Vilaine) et la S.M.A.T.A.H. (Syndicat mixte d'aménagement touristique de l'Aulne et de l'Hyère) sont associés en tant que partenaires. Les objectifs de l'association s'articulent autour de six points principaux :

- **sauvegarde** du patrimoine historique que sont les canaux bretons ;
- **sauvegarde** du couloir biologique et paysager matérialisé par la voie d'eau ;
- **mise en valeur** de la Bretagne intérieure ;
- **participation** à la politique de la qualité de l'eau ;
- **coopération** au travail associatif autour de la voie d'eau ;
- **promotion** de la navigation fluviale et ouverture au nautisme maritime.

Le Comité édite un bulletin d'information, « La voix du Canal », dont le but est d'être le relais entre tous les acteurs du tourisme fluvial.

Le mensuel de la navigation intérieure

Fluvial N° 204 - Novembre 2011

Fluvial

Le mensuel de la navigation intérieure

L'Erd entre

Essai
L'Escap un nou pour le

Pub 366798 Fluvial

Canal du Midi entre les vignes et les sanctuaires cathares

L'Écotroll : du fluvial avant le Groenland

Comment devenir pilote de bateaux à passagers

Louer un bateau à Paris

ET PLUS DE 160 ANNONCES P. 82

En cadeau avec ce numéro :
Guide des bateaux à passagers
(de la barque au paquebot)
sur nos canaux et nos rivières

Inclus en France - Publié en France - 000 019 5200
France METR 12,00 € - METR 21 12,00 € - METR 1 € 00 €
UK 12,00 £ - CAN 12,75 \$ US

L 11645 - 24 F 5,90 € - 302

10
numéros par an



Fluvial
Le Guide du Plaisancier 2011

750 Ports et haltes
115 Chéniers
Réglementation
Locations de bateaux

Toutes les bases de France

Le Guide du plaisancier

Plus d'infos et abonnement en ligne sur
www.fluvialnet.com

Fluvial - 2 rue des consuls - CS 30031 - 34973 Lattes cedex - Tél. 04 67 50 42 69

Lexique Fluvial

Alternat (n.m.)

Sens unique alterné (souvent signalé par des feux rouge et vert) pour franchir un passage étroit où deux bateaux ne pourraient se croiser.

Accoster (v.t)

S'amarrer à un quai, à la terre ferme ou bord à bord avec un autre bateau.

Adjectif : accostable

Substantif : accostage

Conseil futé : pour accoster, il suffit d'arriver à petite vitesse, et de passer au point mort en mettant le nez du bateau dans les herbes, avec un équipier à l'avant qui gaffe. Si nécessaire, un petit coup de machine arrière pour stopper complètement le bateau et l'équipier peut alors sauter à terre pour amarrer l'avant. On débarque alors tranquillement et il n'y a plus qu'à tirer l'arrière contre la berge et à amarrer.

Amarre (n. f.)

Câble ou cordage servant à retenir un bateau en l'attachant à un point fixe.

Syn. : haussière ou aussière

Substantif : amarrage

Verbe : amarrer

Conseil futé : on peut amarrer à peu près partout au gré de son envie, et c'est là un des agréments de la navigation fluviale : s'arrêter où bon vous semble, attendant de trouver un joli coin où accoster. Puisque, en effet, vous disposez parmi le matériel qui vous a été confié de piquets et d'un maillet, pour planter un point d'attache là où il n'y en a pas. Un pique-nique improvisé ? Hop ! on accoste au bord de cette petite prairie et on place ses piquets. Au moins deux, de préférence en tendant les cordes, l'une vers un piquet placé devant le bateau, l'autre derrière ; de telle façon que les deux cordes soient tendues en opposition et maintiennent le bateau de façon optimale. Attention cependant : vous ne pouvez pas installer vos piquets d'amarrage au milieu ou de l'autre côté d'un chemin de halage. Il est en outre interdit de stationner dans un chenal navigable ou sous les ponts. De même, vous ne devez pas vous amarrer aux arbres, poteaux ou balustrades. Pour amarrer dans un port ou à une écluse, on utilise les bollards, ou bittes d'amarrage. Rappelons que dans une écluse, on ne doit pas fixer les amarres, mais les faire coulisser pour

permettre de les tirer dans le bateau au moment du départ. Enfin, petite précaution lorsque vous amarrez au hasard sur une berge : ne tendez pas trop vos amarres pour ne pas risquer un problème si, pour une raison indéterminée, le niveau de la voie sur laquelle vous vous trouvez venait à baisser. Elles font partie des auxiliaires indispensables dans toutes les manœuvres délicates, amarrage et écluses en particulier. La plaisance fluviale est moins rigoureuse sur les termes que la marine et vous pourrez parler de « cordes », sans que personne ne ricane (c'est l'apanage des marins d'eau douce d'ignorer les « écoutes » et les « bouts »). Vous pouvez simplement employer le terme utile et adéquat d'amarres. Principe important : afin que leur utilisation soit efficace, assurez-vous qu'elles sont bien tendues, pour que le bateau ne bouge pas au moindre courant provoqué par le voisin. En écluse, c'est primordial, pour ne pas toucher le quai ou le voisin. C'est le travail de l'équipier qui doit, en écluse descendante, savoir relâcher sans donner trop de mou, en maintenant la corde tendue, et, en écluse montante, accompagner la montée du bateau en tirant au fur et à mesure pour maintenir la tension.

Amasse (n. f.)

Groupe de bateaux en attente d'écluse.

Amont (n. m.)

Partie située entre un point déterminé de la voie d'eau et la source de celle-ci.

Ant. : Aval

Appareaux (n. m.)

Equipements obligatoires à bord d'un navire.

Appontement (n. m.)

Plate-forme conçue pour l'amarrage des bateaux.

Aqueduc (n. m.)

Canal d'adduction d'eau, souvent sous forme de pont, parfois sous celle d'une simple buse.

Arche marinière (n. f.)

Arche d'un pont conçue pour le passage d'un bateau.

Ascenseur (n. m.)

Élévateur à bateaux permettant le franchissement des fortes dénivellations.

Automoteur (n. m.)

Ce terme regroupe deux catégories de bateaux de charge motorisés : le chaland, automoteur de rivière, et l'automoteur de canal. Comme son nom l'indique, c'est un bateau qui « marche tout seul », c'est-à-dire qu'il n'est ni poussé, ni tracté par halage ou touage, mais possède un moteur propre. C'est le cas des chalands (de 40 à 120 m), des péniches Freycinet (38,5 m sur 5,05 m), et des barges au gabarit Freycinet, mesurant jusqu'à 76,50 m et pouvant transporter 2 500 tonnes. Les pousseurs sont parfois utilisés pour faire avancer les barges de fort tonnage ou plusieurs barges à la fois (seulement sur les grands axes).

Aval (n. m.)

Partie située entre un point déterminé de la voie d'eau et l'embouchure ou la confluence de celle-ci.

Ant. : Amont

Avalant (adj.)

Se dit d'un bateau qui navigue depuis la source en direction de l'embouchure ou de la confluence d'une voie d'eau.

Ant. : Montant

Bâbord (n. m.)

Côté gauche du bateau lorsque l'on regarde vers l'avant.

Ant. : Tribord

Baignoire (n. f.)

Partie avant arrondie ou cockpit sur un house-boat, offrant un espace pour prendre le vent

Conseil futé : y profiter du paysage ou y casser la graine au soleil pendant que le bateau avance.

Bajoyer (n. m.)

Mur d'un sas d'écluse.

Barrage-réservoir et lac réservoir (n. m.)

Ils permettent de stocker l'eau pour le soutien d'étiage, l'écrêtage des crues et/ou l'alimentation des canaux. La navigation est ainsi maintenue en été, période de basses eaux.

Barrage de navigation (n. m.)

Établi sur la rivière, il maintient un niveau d'eau suffisant tout au long de l'année. Le barrage peut être fixe ou mobile.

Bassinée (n. f.)

Embarcations contenues dans le sas d'écluse au moment de l'éclusement.

Batelier (n. m.), batelière (n. f.)

Personne dont le métier est de naviguer sur les eaux intérieures pour le transport de marchandises.

Substantif : batellerie

Syn. : marinier

Bief (n. m.)

Partie d'un canal ou d'une rivière entre deux ouvrages (barrages, écluses...).

Note : Le « grand bief », sur le canal du Midi, mesure 54 km. Les biefs ont couramment une longueur de 1 à 10 km.

Bief de partage (n. m.)

Partie d'un canal de jonction où la pente change de sens, où vous passez d'une position montante à une position avalante.

Note : franchir une ligne de partage des eaux apparaissait comme impossible avant la construction du canal du Midi.

Bollard (n. m.)

Point d'amarrage sur les quais, souvent des cylindres de fonte élargis au sommet, dans les ports et les écluses, et sur les plats bords des bateaux.

Canal (n. m.)

Voie d'eau artificielle.

Canal de dérivation (n. m.)

Canal permettant aux bateaux d'éviter une section de rivière trop longue ou non navigable.

Canal de jonction à bief de partage (n. m.)

Canal joignant deux cours d'eau séparés par une ligne de partage des eaux, grâce à un système d'alimentation artificielle.

Canal V.H.F. (n. m.)

Bande de fréquence radio pré-réglée.

Chaland (n. m.)

Cette très ancienne embarcation destinée au transport fluvial a beaucoup évolué au fil des siècles. Certains, comme ceux qui circulaient sur la Loire, étaient munis de voile, car le vent venu de l'océan permettait parfois de remonter la rivière en allégeant le travail de halage. Ce sont aujourd'hui

des automoteurs, mais ils ne sont pas, comme les péniches, calibrés dans leurs dimensions (certains peuvent atteindre plus de 100 m).

Chenal (n. m.)

Partie navigable de la voie d'eau, le « fairway » en quelque sorte, pour les amateurs de golf.

Chômages (n. m. pl.)

Interruption de la navigation pour travaux. Les dates des chômages des voies d'eau sont fixées par arrêté ministériel.

Cliquet de sécurité (n. m.)

Ergot servant à bloquer la manivelle de manœuvre des écluses manuelles.

Défenses (n. f. pl.)

Ballons servant à protéger la coque contre les chocs. Elles doivent être flottantes.

Syn. : Pare-battage

Déversoir (n. m.)

Ouvrage par lequel s'écoulent les eaux d'un canal, d'un bassin ou d'un réservoir. Par exemple : en aval d'une écluse.

Syn. : Déchargeoir, épanchoir

Devisé (n. f.)

Nom de baptême d'une embarcation

Échelle / escalier d'écluses

Grâce à l'échelle d'écluses, les bateaux peuvent franchir d'importantes dénivellations. Il s'agit

d'une suite de sas jointifs, la porte amont faisant office de porte aval pour le sas suivant, ou très rapprochés.

Écluse (n. f.)

Ouvrage d'art hydraulique assurant aux bateaux le franchissement d'une dénivellation.

Écoire (n. f.)

Perche de bois ou de métal qui maintient le bateau à distance de la berge (pour lui éviter de venir cogner un mur ou un obstacle).

Erre (n. f.)

Vitesse acquise par un bateau.

Étiage (n. m.)

Niveau moyen le plus bas atteint par un cours d'eau.

Flottage (n. m.)

Le principe le plus simple et le plus vieux du monde pour le transport fluvial. Vous prenez un cours d'eau d'amont en aval ; vous prenez un matériau qui a tendance à ne pas couler, donc d'une densité inférieure à celle de l'eau, par exemple le bois ; vous prenez ensuite quelques hommes vigoureux qui abattent des arbres dans la partie haute de la vallée. Il ne reste plus qu'à placer les troncs coupés sur la rivière et à les laisser descendre. En aval, d'autres hommes costauds, les « flotteurs », récupèrent le bois et l'assemblent en radeaux pour l'acheminer ensuite plus facilement.

Bâbord toute ?

Le capitaine d'un grand vaisseau avait boulingué sur toutes les mers du monde. Son second, qui le suivait fidèlement depuis toujours, avait remarqué que, au moment de prendre une décision importante sur la marche du bateau, le capitaine partait s'isoler dans sa cabine, et ne revenait que pour lancer les ordres de manœuvre. Un jour, en le suivant discrètement, il put s'apercevoir que le capitaine avait, dans sa cabine, comme un grand coffre de galion qu'il ouvrait dans ces moments délicats, arborant la clé en permanence autour de son cou, sans jamais l'ôter, même lorsqu'il dormait. Le second prit son mal en patience et ne perça jamais le secret du capitaine jusqu'à sa mort. Le capitaine décéda sur son bateau, et le second, aussi chagriné que happé par la curiosité, s'empressa de détacher la clé du cou de son propriétaire, se précipita dans la cabine du capitaine et s'agenouilla devant le coffre. Tournant la clé dans le gros cadenas, il l'ouvrit et put soulever le couvercle du coffre. Il plongea le regard à l'intérieur... et n'y trouva rien qu'un très vieux bout de papier plié en huit. Il le déplia très précautionneusement. Sur la feuille jaunie étaient inscrits à l'encre de Chine ces simples mots : « bâbord : gauche, tribord : droite ».

Gabare (n. f.)

La gabare était une embarcation particulière destinée au transport du bois. Conduite par un gabarier, elle réclamait, dans son maniement difficile par pleine charge, une adresse remarquable. La gabare était très répandue en Bretagne et dans le Sud-Ouest (voir section Bergerac-Estuaire).

Gabarit (n. m.)

Dimensions maximales des bateaux.

Gabarit Freycinet : le nom de Freycinet (ancien ministre des Travaux publics de 1877 à 1879) est attaché à un gabarit défini par la loi de 1879 et appliqué aux écluses (39 m par 5,20 m) et, par extension, à la taille des bateaux de charge (38,50 m par 5,05 m).

Gare d'eau (n. f.)

Gare fluviale accueillant un grand nombre de bateaux.

Halage (n. m.)

Opération qui consiste à tirer un bateau à l'aide d'un câble depuis la berge (sur le « chemin de halage »). Le halage se faisait à la main avec un ou plusieurs hommes (des costauds pour le tir à la corde) ou à l'aide de chevaux. On a également utilisé des tracteurs mécaniques, locomotives ou trolleys, à vapeur puis électriques.

Larrons (n. m. pl.)

Orifices communiquant avec l'aqueduc que l'on trouve au niveau du radier au fond du sas de l'écluse et qui permettent de le remplir ou de le vider.

Macaron (n. m.)

Barre ou volant de votre bateau, ainsi surnommé par les marins. À utiliser pour avoir l'air d'un vieux loup de rivière.

Mouillage (n. m.)

Profondeur de l'eau ; et non l'endroit propice où accoster.

Navigation à la dérive

Navigation au gré du courant, moteur arrêté.

Palplanche (n. f.)

Dispositif métallique de protection de la berge.

Pardon (n. m.), fête du

Fête annuelle et traditionnelle, à caractère religieux et patriotique.

Passé à poissons

Passage dans un barrage destiné aux poissons migrateurs afin qu'ils rejoignent leur frayère (en amont) ou la mer (en aval).

Pente d'eau (n. f.)

Dispositif ingénieux qui permet d'incliner un canal pour obtenir une dénivellation et remplacer plusieurs écluses. Il consiste à produire une masse d'eau de la forme d'un prisme à base triangle (comme une part de fromage posé sur la tranche) et à maintenir cette pente, à l'aide d'un engin appelé boteur et de forts joints d'étanchéité. La première construite fut la pente d'eau de Montech, sur le canal latéral à la Garonne.

Perche (n. f.)

Élément fixé à proximité de l'écluse destiné au déclenchement de l'ouverture des portes d'une écluse automatisée.

Pertuis (n. m.)

Bien avant l'ère des écluses à sas, les bateaux franchissaient les dénivellations par des pertuis, ou « portes marinières » : une ouverture dans le barrage était obturée par une porte démontable en bois. On l'ouvrait d'un seul coup pour laisser passer le bateau, qui était brutalement entraîné par l'eau tombant en cascade.

Pied de pilote (n. m.)

Différence existant entre le mouillage minimum et le tirant d'eau maximal, c'est-à-dire la profondeur minimale à laisser sous un bateau. Généralement entre 20 et 50 cm.

P.H.E.N.

Pou « Plus Hautes Eaux Navigables » ; au-delà desquelles la navigation est interrompue. Elles sont annoncées par avis à la batellerie.

Plan incliné (n. m.)

Ouvrage de franchissement funiculaire permettant de déplacer un bateau dans l'eau d'un bac, ou à sec.

Pont-canal (n. m.)

Ouvrage permettant le franchissement d'une rivière ou d'une route par un canal. Le plus connu en France est le pont-canal de Briare, dont on a fêté le centenaire en 1996. C'est aussi le plus long pont-canal métallique du monde, franchissant la Loire par un ensemble de près de 700 m. Le pont-canal d'Agen qui enjambe

la Garonne est long de 539 m ; celui de Moissac, au-dessus du Tarn, 356 m, et celui de Guétin, franchissant l'Allier, 343 m.

Ponts mobiles

Pont basculant : pont-levis sans portique au-dessus. Un contrepoids, en dessous, équilibre le tablier.

Pont-levant : le tablier se lève horizontalement.

Pont-levis : un portique permet de relever le tablier à la verticale (comme dans les châteaux forts).

Pont-oscillant : pont-basculant se soulevant de quelques décimètres pour laisser passer la corde de halage.

Pont tournant à bras : le pontier pousse avec force un angle du tablier pour le faire tourner.

Pont tournant à main : le pontier tourne une manivelle, plantée verticalement au milieu du tablier. Un jeu d'engrenages fait pivoter le pont.

Pont-transbordeur : conçu par l'ingénieur Ferdinand Arnodin, pont à tablier élevé auquel est suspendue une plate-forme mobile, pour le franchissement d'un fleuve fréquenté par des bateaux à fort tirant d'air.

Portes de garde (n. f. pl.)

Portes d'écluses qui permettent d'isoler un canal de dérivation en cas de crue.

Pousseur (n. m.)

C'est le moyen le plus récent et le plus efficace pour les transports de grands convois. Comme son nom l'indique, ce bateau pousse les barges sur le fleuve ou le canal. Si la voie d'eau est suffisamment large, le pousseur peut convoier plusieurs barges à la fois.

Radoub (n. m.)

Bassin que l'on peut mettre à sec pour l'entretien des bateaux.

Syn. : cale sèche.

Radier (n. m.)

Dalle épaisse qui constitue la base d'une écluse, d'un pont ou d'un barrage.

Remorqueur (n. m.)

Les remorqueurs ont presque disparu avec les automoteurs et les pousseurs, et sont d'ailleurs interdits sur la plupart des canaux. Les remorqueurs, à aubes ou à hélices, pouvaient tirer jusqu'à 9 péniches sur la Seine. La ville de Rouen, et le bassin de Seine entre Rouen et Le Havre, ont longtemps été appelés, avec cet accent délicieusement guttural, « l'pays des a'rmoreurs ».

Rigole d'alimentation (n. f.)

Elle approvisionne en eau le canal. Elle amène cette eau depuis le réservoir (lac, étang ou rivière) jusqu'au canal (souvent au bief de partage).

Rivière canalisée (n. f.)

Rivière aménagée, notamment par des barrages coupés à des écluses pour réguler le niveau des eaux.

Robine (n. f.)

Canal qui amène l'eau de mer vers des étangs salés.

Syn. : roubine ou étier.

Rouf (n. m.)

Pont-terrasse.

Sas (n. m.)

Intérieur de l'écluse, entre les deux portes (porte aval et porte amont), dans lequel l'eau monte et descend pour atteindre le niveau requis pour la manœuvre.

Souterrain (n. m.), voûte (n. f.)

La construction des canaux a exigé l'établissement de passages souterrains. Le souterrain (ou voûte) permet un gain de temps.



plus de **450 000** adresses
et bons plans,

l'avis des internautes,
des jeux concours...

Egalement disponible
sur **votre smartphone**



www.petitfute.com

Tirant d'air (n. m.)

Hauteur de la partie du bateau située au-dessus du niveau de l'eau. Par extension : hauteur entre le niveau de l'eau et la partie la plus basse d'un pont.

Ant. : tirant d'eau.

Tirant d'eau (s. n. m.)

Hauteur de la partie immergée du bateau. Par extension : profondeur entre le niveau de l'eau et le fond du canal ou de la rivière.

Ant. : tirant d'air.

Timonerie (n. f.)

Abri protégeant l'appareil de gouverne et le pilote.

Syn. : marquise.

Touage (n. m.)

Action de déplacer un bâtiment sur une voie fluviale à l'aide d'un toueur, c'est-à-dire d'un remorqueur qui fonctionne grâce à une chaîne fixée au fond de la voie d'eau, et s'enroulant sur un treuil.

Toueur (n. m.)

Le toueur, bateau-treuil, se tracte au moyen d'une chaîne immergée ou d'un câble fixé à terre. Il remorque les bateaux.

Transbordeur (n. m.)

Nom générique pour désigner une embarcation assurant le transport fluvial.

Trématage (n. m.)

Action de dépasser un bateau.

Usine élévatrice (n. f.)

Elle complète l'alimentation naturelle du canal. Grâce à un système de pompage, l'usine élévatrice va puiser l'eau nécessaire dans une rivière proche.

Vantail (n. m.)

Partie mobile d'une porte de l'écluse.

Vantelle (n. m.)

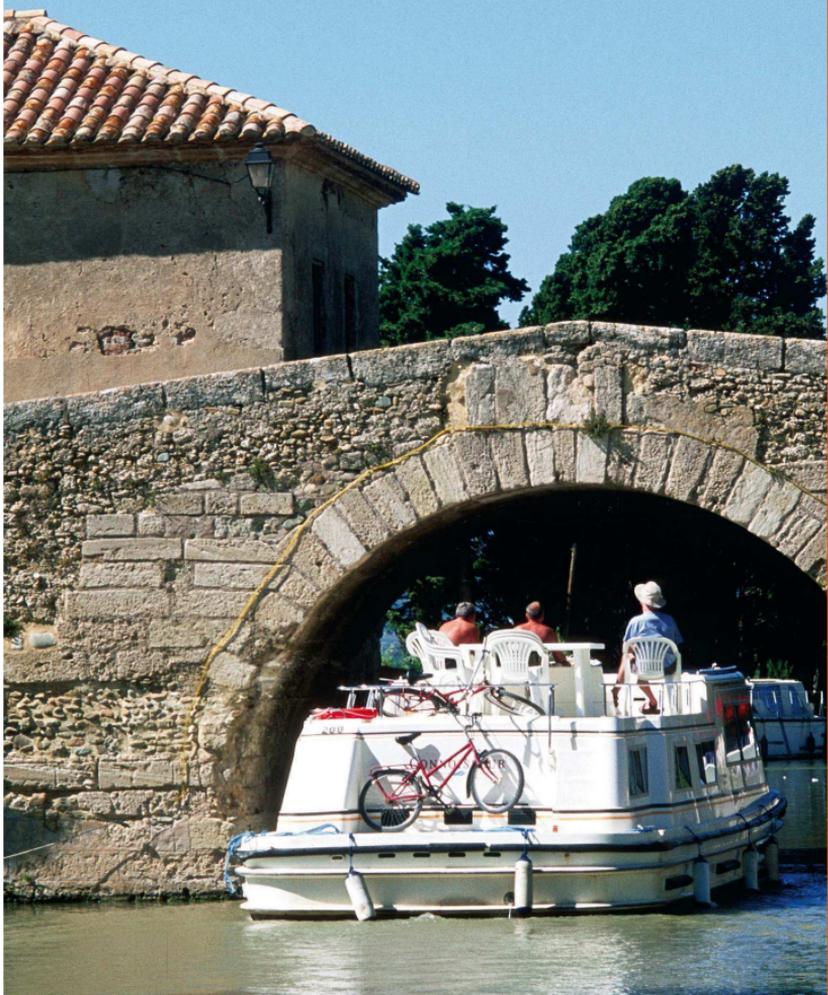
Vanne verticale située dans une porte d'écluse et permettant de remplir ou de vider un sas.

© PHOVOIR



Sur les bords du Tarn

LOUER SON BATEAU



*Balade sur le canal
du Midi
Le Somail*

© Irène Alastruey - Author's Image

Quel modèle louer ?

Lorsque vous louez un house-boat ou un croiseur, renseignez-vous bien sur les modèles proposés et leurs caractéristiques, en fonction des prix (les loueurs ont généralement un catalogue à vous fournir pour vous aider à faire votre choix). Les critères de sélection sont « l'espace de vie » (le rapport entre le volume utile et le nombre de passagers), la variété des équipements et quelques éléments-tests : l'espace couchette (est-ce qu'on se cogne en s'asseyant dans le lit ?), les sanitaires (parfois doubles sur les grands bateaux)... Ces critères déterminent également le prix, ce qui fait que l'on sélectionne le produit en essayant d'optimiser son budget. La plupart des constructeurs sont aussi les grands loueurs : Nicol's, Connoisseur, Locaboat (Pénichette), Crown Blue Line, Rive de France (Eau Claire, Rive)...

La longueur

Quelle longueur choisir ? C'est bien sûr une question de budget, mais il faut plutôt voir plus large pour prendre ses aises et bénéficier d'un confort accru. Pour quelques dizaines d'euros d'écart, le séjour peut changer du tout au tout selon que vous aurez des cabines bien séparées, éventuellement une de plus, non occupée, pour s'isoler ; de la place sur le pont ; la dispense de devoir tout replier et déplier le matin (lits, tables, tablettes) pour vivre la journée (et vice-versa le soir). Quant au maniement, certes, c'est un peu plus délicat de faire passer un bateau de 15 m à l'entrée d'une écluse qu'un autre de 9 m, mais il s'agit en fait, à peu près, des mêmes difficultés que l'on finit toujours par surmonter.

Astuce : la longueur du bateau que vous allez louer et souvent identifiable dans son nom. Devinez, par exemple, quelle est la longueur du Riviera 920 ? 9,20 m, bien sûr !

« Croiseur » ou « Housbot » ?

Deux grands types de bateaux : le house-boat, ou housbot, se caractérise par un plain-pied et un avant arrondi, avec comme conséquence immédiate une bonne visibilité et l'accessibilité par l'avant (pratique aussi pour sauter à terre pour l'équipier avant) comme par l'arrière ; le croiseur ressemble davantage à un bateau de mer, avec une forme plus profilée, un avant pointu et un poste de pilotage surélevé. Vous trouverez ci-dessous un descriptif des bateaux les plus

courants, étant précisé que les modèles sont en perpétuelle évolution et que les constructeurs font actuellement beaucoup d'efforts pour proposer un confort toujours amélioré. Il est évident que la longueur du bateau conditionne les possibilités d'aménagement, mais il peut être préférable d'être quatre dans un bateau de 9,30 m, plutôt que six dans un bateau de 12 m, même si ce dernier bénéficie d'un confort légèrement supérieur. Si le croiseur fait plus pro et séduit davantage le client attentif au « look », le house-boat est davantage prisé des utilisateurs réguliers, qui apprécient son adaptabilité à la navigation fluviale et sa simplicité. Avec sa grande surface vitrée, son accès pratique par l'avant comme par l'arrière, c'est, par excellence, le bateau de rivière facile à vivre. Le croiseur apporte sa ligne, souvent une qualité d'équipements haut de gamme et un confort de yacht. Petit inconvénient d'un « cruiser » par rapport à une embarcation « de plain-pied » : si l'esthétique - et souvent le confort - sont supérieurs, en revanche, les escaliers ont un petit désavantage que l'on mesure sur la durée. On s'aperçoit bien vite que, pour des raisons d'agrément comme de nécessité, on circule beaucoup sur un bateau, et que l'on passe donc de très nombreuses fois de l'avant à l'arrière. Cette petite dizaine de marches, que l'on franchit sans déplaisir les vingt premières fois, est cependant une source de fatigue rapide au fur et à mesure des journées qui passent. De fait, on restreint ses déplacements dans le bateau.

L'inscription de votre bateau

Les bateaux de plaisance de plus de 5 m de long, ou dotés de moteurs d'une puissance égale ou supérieure à 4,5 kW (6CV), destinés à naviguer exclusivement sur les voies et plans d'eau intérieurs doivent faire l'objet d'un enregistrement administration (inscription ou immatriculation) en fonction de leur déplacement léger. Deux procédures existent, différentes selon le déplacement léger du bateau :

Bateaux de plaisance de moins de 10 m³ de déplacement léger : inscription auprès d'un service de navigation.

Bateaux de plus de 10 m³ de déplacement léger : immatriculation par les commissions de surveillance dotées d'un bureau d'immatriculation, et enregistrement au greffe du tribunal de commerce du lieu d'immatriculation.

Un certificat international de bateau de plaisance (CIBP) est délivré à tous les bateaux ayant une longueur inférieure à 15 m. Le CIBP précise le N° d'inscription ou d'immatriculation et vaut titre de navigation pour circuler à l'étranger sans autre formalité. Un permis de navigation (certificat de bateau) est délivré aux bateaux de plaisance de plus de 15 m. Les bateaux inscrits ou immatriculés se voient délivrer un numéro, précédé des lettres du service navigation du lieu d'enregistrement. Ce numéro doit être porté directement sur la coque, soit sur une plaque fixée sur la coque.

Liste des bureaux d'inscription

Vos commissions de surveillance

PARIS

24, quai d'Austerlitz – 75013 PARIS

☎ 01 44 06 19 62

ROUEN

71, avenue Jacques-Chastellain

Île Lacroix – 76000 ROUEN

☎ 02 32 08 31 40

NANTES

2, rue Marcel-Semhat – BP80240

44102 NANTES CEDEX 4

☎ 02 40 71 02 15

BORDEAUX

DDE de la Gironde – 40, rue de Marseille

BP1633064 – BORDEAUX CEDEX

☎ 05 57 14 44 86

TOULOUSE – S.N.

2, port Saint-Etienne

BP7204

31073 TOULOUSE CEDEX 7

☎ 05 61 36 24 24

LYON

Bureau de la plaisance

2, rue de la Quarantaine

69321 LYON CEDEX 05

☎ 04 72 56 59 00

NEVERS

DDE de Nevers

2, rue des Pâtis

BP69

58029 NEVERS CEDEX

☎ 03 86 71 71 71

STRASBOURG

Cité Administrative

14, rue du Maréchal-Juin

67084 STRASBOURG

☎ 03 88 76 79 32

NANCY

Espace Corbin

10, rue Victor-Poirel

54000 NANCY

☎ 03 83 36 39 80

LILLE/DOUAI B.R.A.F.

263, quai d'Alsace

59500 DOUAI

☎ 03 27 94 55 60



Navette fluviale à Bordeaux

Le guide de la location de A à Z

Aller simple

La plupart des compagnies le proposent en option, en ajoutant selon désir le transfert de votre véhicule jusqu'à l'arrivée. Bien se faire préciser les prix de chaque option (le supplément aller simple, inclus éventuellement si vous n'avez pas choisi l'option transfert, ou le rapatriement du chauffeur jusqu'à la base de départ) et les conditions (certains loueurs n'autorisent l'aller simple qu'à partir d'une semaine de location).

Animaux

Selon les compagnies, un supplément peut être exigé pour votre doberman ou votre chartroux. Les tarifs sont très variables et dépendent parfois de la taille de la bête.

Capacité

Selon le modèle choisi, le confort varie considérablement, modifiant sensiblement les conditions de vie à bord. Suivez bien les indications du constructeur : si le bateau est prévu pour six, c'est que six couchages sont présents, pas que la cohabitation de six personnes est idéale. Si vous le pouvez, prévoyez un bateau qui puisse accueillir deux personnes de plus que n'en compte réellement votre groupe : cela vous procurera un peu plus d'espace et de facilité, ce qui n'est pas négligeable lorsque l'on doit, par mauvais temps par exemple, rester confiné à bord.

Carburant

La plupart des bateaux de location de plaisance fluviale fonctionnent au fuel. Si l'eau et le gaz sont généralement inclus dans le prix global de la location, le carburant est à votre charge et facturé à part. Le plein de carburant est fait à votre départ et vous disposez en moyenne de quatre à sept jours d'autonomie. Les haltes nautiques sont de plus en plus souvent pourvues en carburant. Il n'y a donc, comme dans une voiture, qu'à surveiller la jauge de temps en temps. L'odeur de fuel, variable selon les embarcations, peut être un peu désagréable les premiers jours, mais on s'habitue rapidement.

Caution ménage

Les locataires sont censés rendre le bateau dans l'état de propreté dans lequel ils l'ont trouvé, et la vie à plusieurs à bord durant quelques jours nécessitera un

grand ménage minutieux à la fin du voyage. La plupart des loueurs exigent une « caution ménage », variable en fonction de la taille du bateau et qui n'est restituée qu'après inspection du bateau à l'arrivée.

Centre du bateau

Le centre de rotation du bateau se situe à l'avant, au centre. C'est donc l'arrière du bateau que vous faites pivoter en tournant la barre.

Chocs

Pas vraiment fréquents, la faible vitesse de l'engin autorisant des collisions sans grande conséquence ; en revanche, vu le poids des embarcations et leur faible maniabilité, en particulier pour le néophyte, ces petits chocs qui s'additionnent peuvent parfois engendrer un peu de casse. Lorsqu'il s'agit uniquement des pare-battages, ce n'est rien (ils crèvent et c'est tout, et il y en a en général tout autour du bateau), mais si la coque est atteinte, le dommage peut être important même à petite vitesse. L'assurance et une franchise éventuelle sont là pour prévoir ce genre de bobo, qui reste assez rare même pour les débutants. Un minimum de prudence est la meilleure des garanties.

Chômage

Pour des raisons économiques ou lors de leur remise en état des voies navigables, les voies d'eau sont fermées à la navigation pour une période dite de chômage (la plupart du temps en novembre et décembre). Il est préférable avant de partir de vérifier les secteurs concernés par les chômages dans les Avis à la batellerie affichés aux écluses (informations de nature technique ou réglementaire affichées par les Services de la Navigation). Le Ministère des Transports publie chaque année, au mois de mars, les chômages annuels pour l'entretien. La présentation des chômages par mois et les fiches techniques des travaux en cours sur chaque voie sont également disponibles sur le site Internet des Voies Navigables de France : www.vnf.fr

Circulation

On circule le plus possible au milieu du canal pour ne pas risquer de voir l'hélice attaquée par quelques herbes longues des berges. En cas de rencontre avec un bateau venant en sens inverse, on reprend sa droite pour croiser droite/droite, sauf indication spécifique.

Bon à savoir

Les Labels

Le Pavillon Bleu valorise chaque année un port dont les efforts touristiques et environnementaux sont exemplaires.

Le Label « Tourisme et Handicap » garantit un accueil adapté aux personnes en situation de handicap. Le ministère délégué au tourisme a confié à l'association « Tourisme et Handicaps » la mission d'aider concrètement à sa mise en place.

Pannes, urgences

En cas de panne ou de problème, appelez les numéros de proximité que nous vous donnons en référence (capitainerie, mairie...). On vous y renseignera concrètement. En cas d'extrême urgence :

Pompiers – Incendies, accidents et urgences médicales : 18

Police secours ou gendarmerie : 17

SOS Médecins 24h/24 : 3624

Centre Anti-poison (de Lille, celui de Paris est constamment saturé) : 0825 812 822

Wifi

A savoir : Les points wifi (hot spots) du monde entier sont disponibles sur le site www.jiwire.com (en anglais.) Des applications pour Smartphone y sont téléchargeables. Vous pouvez également vous renseigner auprès des offices de tourisme des ports. Il y a généralement des lieux gratuits dans les communes (bibliothèques, mairie, cyber bases...). Astuce : sachez que tous les restaurants McDonald's en sont équipés.

Coche de plaisance

Difficile de trouver un nom générique usuel pour désigner les bateaux de location. Pour trouver un équivalent français au « house-boat » (alors qu'on a arrêté d'en chercher un pour le « camping-car »), les instances touristiques se sont longuement penchées sur la question pour nous ressusciter le vieux et sympathique terme de coche d'eau, fort précis et bien adapté puisque, rappelons-le, le coche, qu'il soit terrestre ou fluvial, désigne exactement un type quelconque de transport collectif de voyageurs et/ou de marchandises. Le terme a d'ailleurs donné l'expression « rater le coche » beaucoup plus compréhensible quand on connaît cette définition. En revanche, l'utilisation courante, au XX^e siècle, du vocable « coche » (« sale coche », « tu vas voir

ma coche », ou encore Folcoche, la mère abusive popularisée par Hervé Bazin) donne une résonance péjorative à un emploi pourtant fort adéquat, mais un tantinet snob. D'autres spécialistes préconisent l'usage de housbot (que l'on prononcera « hous-seboute » et non « ouzbeau » ou « haouss-bôte »), version francisée du house-boat.

Code fluvial

Naviguer à droite, respecter les limitations, éviter les accidents et ne pas gêner la circulation, voilà les points les plus importants du code défini par le règlement de navigation intérieure.

Contrat de location

Il précise le cadre de la location, les conditions d'annulation, la réservation, la caution, les responsabilités, l'assistance technique.

Draps

Ils ne sont généralement pas fournis et font l'objet, si vous les demandez, d'une facturation supplémentaire en option (de 4 à 8 euros la paire, par personne et par semaine).

Eau

Attention : le technicien vous le précisera à la prise en main, mais l'eau qui coule du robinet à bord n'est pas potable. Elle n'est à utiliser que pour la toilette, la vaisselle, mais vraiment pas pour le café ou la consommation directe (si par hasard vous l'oubliez une fois, le goût vous rappellera certainement à l'ordre). Il faut donc faire ses provisions d'eau minérale avant de partir, quitte à stocker plus que nécessaire : compter une bouteille par jour et par personne au bas mot). Pour le reste, n'oubliez pas qu'elle vous est indispensable pour le thé, le café... A prévoir dans un budget bien cadré. L'eau du réservoir doit être renouvelée assez souvent ; la réserve, selon le nombre de personnes, pouvant ne pas dépasser trois jours. Des points d'eau sont présents à peu près à chaque halte.

Écluse

Ce n'est pas parce que vous êtes dans une écluse et que l'éclusier est sympa qu'il faut absolument lui acheter un colfichet ou un jambon. On ne peut qu'apprécier cette animation régulière et cette possibilité de ravitaillement, mais à raison d'une dizaine d'écluses par jour, le séjour deviendrait vite ruineux. Cela dit, on trouve parfois chez certains éclusiers-artisans de bien jolies choses. Alors bien sûr, pas d'a priori : faites à votre convenance. Dans le même registre, il y a souvent une buvette à côté de l'écluse. Même pour le folklore et la convivialité, ne cédez pas systématiquement à la tentation d'en « écluser » un à chaque fois, sous peine de finir la journée quelque peu éméché.

Ou bien marchez au jus de tomate ou au diablo menthe ! Les horaires des écluses conditionnent le planning de navigation, puisque vous êtes tributaire de leur ouverture pour pouvoir progresser. Il faut donc connaître, sur le parcours où vous vous trouvez et selon la saison, les horaires en vigueur. Ceux-ci sont généralement indiqués sur le livre de navigation qui vous a été remis au départ, mais mieux vaut se le faire confirmer sur le parcours, dès la première écluse rencontrée. Important à savoir aussi, les éclusiers ne font pas la journée continue et il y a donc une pause le midi, en général d'une heure (de 12h30 à 13h30 le plus souvent). Enfin, le soir, si le dernier passage d'écluse est par exemple à 19h, il faut impérativement se présenter avant 18h45 pour le passage (certains éclusiers très gentils vous laisseront quand même passer si vous arrivez à 18h50 ou même 18h55, mais cette mansuétude n'est pas de droit). L'horaire de dernier passage dépend principalement de la tombée de la nuit, et donc de la saison (de 17h30 l'hiver à 19h30 l'été, par tranche de demi-heures successives). Attention enfin pour certaines écluses très particulières, dont les horaires peuvent surprendre le néophyte : par exemple 10h-12h et 16h-17h45, ce qui oblige à composer avec soin son itinéraire pour entrer dans le créneau horaire. Appelez les services de la navigation dont les coordonnées figurent dans votre Petit Futé, pour obtenir les heures de fonctionnement. Évidemment, moins de problème de planification avec les écluses automatiques, toujours prêtes à coopérer...

C'est donc une des données principales à connaître lorsque vous construisez votre voyage. L'étude de la position des écluses, et celle du kilométrage d'une écluse à l'autre en fonction de la vitesse autorisée, doit vous permettre de programmer vos haltes, et donc la totalité de votre séjour, sachant que dans le cas d'un aller-retour pour revenir à la base de départ comme dans celui d'un aller simple où vous devriez rallier une autre base de la même compagnie, un certain kilométrage est à parcourir, à étager suivant la durée dont vous disposez (voir « vitesse »).

Les horaires courants sont les suivants : 7h à 17h30 du 1^{er} décembre au 31 janvier ; 7h à 18h du 1^{er} octobre au 31 novembre et du 1^{er} février au 28 février (ou 29) ; 7h à 19h du 1^{er} mars au 31 mars ; 6h30 à 19h30 du 1^{er} avril au 30 septembre. Les écluses ne fonctionnent pas les jours fériés suivants : dimanche de Pâques, 1^{er} mai, 14 juillet, 11 novembre, Noël.

Ça a l'air tout bête, mais mieux vaut le préciser : vous ne serez pas tout seul dans l'écluse et vous devez vous y garer en suivant bien les précisions de l'éclusier, afin qu'un maximum de bateaux puissent entrer, puisqu'il n'est pas rare, durant la saison touristique, de devoir attendre plusieurs éclusages avant de pouvoir passer (ce qui augmente considérablement votre temps à bord, surtout en cas de double écluse). L'habitude se prend vite, mais

on peut légitimement avoir un peu d'appréhension lorsqu'il s'agit de venir s'insérer entre deux bateaux très imposants, même si l'on a l'impression rassurante d'être ainsi bien « calé ». L'opération est toujours un peu impressionnante dans les premières secondes de descente ou de montée. Il est d'usage de laisser la priorité aux plus gros bateaux, moins faciles à manœuvrer, pour entrer et sortir. Avec vos équipiers (voire manœuvres) armés des gaffes, vous verrez que l'écluse n'a aucune raison de vous effrayer, et qu'au contraire c'est un moment plutôt distrayant, donnant l'occasion d'échanger quelques points de vue avec les autres plaisanciers.

En règle générale, lorsqu'il n'y a personne aux abords de l'écluse, celle-ci est préparée pour accueillir les bateaux montants, c'est-à-dire circulant d'aval en amont, le niveau d'eau étant donc au plus bas. Si vous êtes un bateau avalant, c'est-à-dire circulant d'amont en aval, l'éclusier devra préalablement remplir le sas d'eau pour qu'elle soit à votre niveau avant de vous permettre d'entrer.



Écluse automatique

Elle est généralement signalée par un triangle rectangle isocèle, juste avant l'écluse. Dans l'angle droit, un feu qui peut être rouge, au-dessus un autre feu rouge, à droite un feu vert. Deux feux rouges superposés signifient que la navigation est interrompue (écluse hors service) ; un feu rouge isolé signifie que l'accès est interdit (écluse fermée) ; un feu rouge et un feu vert signifient que l'accès est momentanément interdit (écluse en préparation) ; un feu vert isolé autorise l'accès autorisé ; un feu orange clignotant (sur une petite languette sous le triangle) avertit que les portes sont en mouvement. Les mécanismes les plus couramment utilisés sont :

La commande électronique : on vous remet une télécommande avant de partir et il suffit de « biper » environ deux cents mètres avant l'écluse pour la voir s'ouvrir comme par enchantement. C'est très pratique et cela fait notablement gagner du temps (environ dix minutes par franchissement).

Par boîtier à terre : pour franchir l'écluse, il suffit de débarquer un équipier au niveau du boîtier qui se trouve sur la berge (entre 50 et 100 m de l'écluse). Ce boîtier ressemble à un digicode. Vous composez le code (qui figure sur le livre de navigation que l'on vous a remis au départ), et vous pouvez vous avancer pour entrer une fois que le feu vert vous y autorise. Une fois dans l'écluse, votre équipier n'a plus qu'à appuyer sur le bouton vert (lorsque celui-ci est allumé) du pupitre de commande pour déclencher la manœuvre d'éclusage. Attention, l'équipier doit rester près de ce tableau de commande pour parer à toute éventualité, tout se passant a priori automatiquement. En cas de problème ou d'anomalie de fonctionnement, il dispose d'un bouton de sécurité, rouge, sur lequel il peut appuyer pour bloquer toutes les manœuvres. En outre, un interphone sur ce même tableau permet d'entrer en communication avec le poste de contrôle.

À la fin de l'éclusage, lorsque votre bateau est au niveau souhaité, la porte d'accès s'ouvre également automatiquement et vous pouvez sortir, votre équipier pouvant alors vous rejoindre.

Écluse double

La dénivellation est parfois telle entre le bief du haut et celui du bas, qu'il faut une double écluse pour passer de l'un à l'autre. La première écluse charge les bateaux pour les amener au niveau de la deuxième, la porte intermédiaire fonctionnant donc à la fois comme une porte d'entrée et une porte de sortie. Pour accéder à la première écluse, il vous faudra donc attendre que les bateaux qui vont dans votre sens soient sortis de la deuxième, puis que les bateaux qui viennent dans le sens opposé opèrent la même manœuvre : entrée dans cette deuxième écluse (la première pour eux), puis passage dans la plus proche de vous (la deuxième pour eux). Lorsqu'ils en sortent, l'eau est bien à votre niveau et vous pouvez entrer : mais sur votre planning, vous pouvez multiplier le temps par deux, c'est-à-dire compter une demi-heure de passage moyen. Pour les débutants, il est donc inutile d'aller demander à l'éclusier d'ouvrir la porte alors que vous ne voyez personne dans l'écluse (en général, l'éclusier ne vous oublie pas et sait très bien que vous êtes là) : c'est sans doute qu'il s'agit d'une écluse double et que les bateaux dans l'autre sens sont en train de manœuvrer dans la deuxième écluse.

EDB (Editions du Breil)

Ouvrages spécialisés, détaillés et très bien faits, avec de nombreuses précisions sur le parcours entre des cartes remarquables.

EDITIONS DU BREIL

Domaine de Fitou – 11400 CASTELNAUDARY

☎ 04 68 23 51 35

L'écluse, de Freycinet aux grands gabarits

Au fur et à mesure de l'évolution de la navigation et de la prolifération des écluses, on s'est rendu compte de la nécessité d'un calibrage, d'un modèle qui pourrait servir sur tous les canaux. Ainsi est née au XIX^e siècle l'écluse Freycinet, du nom de son inventeur. Une écluse Freycinet mesure 39 m de long d'une porte à l'autre pour 5,20 m de large. Ce calibrage a évidemment eu des répercussions sur les tailles des bateaux, et c'est ainsi que les péniches (vous aurez remarqué, lorsqu'elles sont côte à côte, qu'elles sont exactement de même longueur) mesurent 38,50 m, pour 5,05 m de large. On appelle d'ailleurs ces péniches des Freycinet. Les écluses Freycinet sont encore en activité. Actionnées manuellement, elles participent au charme et au patrimoine de la navigation fluviale.

L'évolution du trafic commercial a rendu quelque peu obsolètes les écluses Freycinet, inadaptées aux gros transporteurs. C'est pourquoi, sur les grandes voies navigables a été créée l'écluse pour « grand gabarit », qui permet d'accueillir des monstres que l'on ne vous souhaite pas franchement de côtoyer, pouvant atteindre une longueur de 180 m. On les rencontre surtout dans le nord (sur les rivières et fleuves qui joignent la mer du Nord via la Belgique, les Pays-Bas ou l'Allemagne). C'est également une raison de l'attrance vers le Sud, où le fret est beaucoup moins important. Ce n'est pourtant pas une raison pour boudier le Nord, qui fourmille de petits canaux à peu près exempts de transport de marchandises.

Les cartes que vous trouverez dans cet ouvrage ont été réalisées par des spécialistes, qui ont optimisé le travail en tenant compte du format et de l'espace alloué pour chaque tronçon. Nous n'avons évidemment pas la prétention de concurrencer les éditeurs de cartes de navigation, qui peuvent bien davantage détailler et préciser la topographie et la géographie. Si vous souhaitez une carte générale qui vous donne les voies navigables sur tout le territoire, il vous faut vous procurer la carte IGN du tourisme fluvial en France, réalisée conjointement par l'Institut Géographique National, spécialiste du territoire français (tous les randonneurs de petits et grands chemins connaissent les cartes « terrestres » de l'IGN), les Voies Navigables de France et l'AFIT, Agence Française d'Ingénierie Touristique. Vous retrouverez donc les 8 500 km de voies navigables sur une seule carte, avec nombre de renseignements de base, adresses et tuyaux en un seul document. Outre les renseignements techniques (ports de plaisance, rampes de mise à l'eau, coordonnées des loueurs), vous trouverez également quelques précisions touristiques. Cette carte est disponible en librairie et chez les loueurs au prix de 5,10 euros. Vous pouvez également l'acquérir par correspondance sur www.ign.fr. Elle est disponible en trois langues (français, anglais, allemand).

Gaffe

C'est cet ustensile indispensable, en forme de manche à balai, dont le maniement bien compris vous évitera de multiples déboires. Lorsque l'on croise de trop près un confrère, lorsque l'on vient s'affaler sur le bajoyer sans ralentir suffisamment, lorsqu'il s'agit de quitter la berge alors que le vent ne semble pas du même avis ; les équipiers, à l'aide de leurs gaffes (le plastique est venu remplacer le bois, et les gaffes métalliques sont interdites) tâchent de vous sauver la mise en faisant appui aux endroits stratégiques. Cependant, si votre vitesse est trop élevée et que vous vous rapprochez trop violemment de l'obstacle, la gaffe n'y suffira pas, ripera et le choc sera alors inévitable.

Gaz

De nombreux appareils fonctionnent au gaz et vous aurez du mal à trouver une prise de courant. Vos réserves sont en général suffisantes pour la semaine (trois ou quatre bouteilles) et plus. Le gaz est inclus dans le tarif de location. En cas de séjour prolongé, prenez vos précautions en prévoyant une station où il est possible de changer vos bouteilles.

Guides Vagon

Un bon compromis entre tourisme et cartographie, fourmillant de détails et bien actualisés. Un grand nombre de titres (concernant le fluvial ou le maritime) aux Editions du Plaisancier.

Hélice

Parmi les petites pannes courantes, le blocage de l'hélice par des herbes, des plantes, ou autres lianes. Une petite trappe, située à l'arrière du bateau, ouvre sur un regard permettant de voir si quelque chose empêche l'hélice de tourner librement. Il est évidemment primordial que le moteur soit arrêté pour procéder à cette vérification. Si nécessaire, on peut, soi-même, enlever les feuilles, herbes et branches empêchant sa bonne marche, avec toutes les précautions d'usage (comme ne pas laisser un enfant pendant ce temps près de la cabine de pilotage, susceptible de remettre le moteur en marche pendant que vous opérez). Pour ce qui est de cette trappe (regard sur l'hélice), il peut arriver un incident assez rare, mais ennuyeux : la trappe étant bloquée par des pattes de fixations, si les vis qui les maintiennent sont mal serrées et si ces pattes viennent à céder, c'est un des moyens les plus rapides pour voir l'eau emplir l'arrière du bateau, puisqu'il s'agit d'une des rares voies d'eau située directement à bord. L'inconvénient corollaire d'un tel incident est que, l'eau commençant à remplir le bateau par l'arrière, les passagers, souvent situés à l'avant, pour piloter ou pour voir le paysage, ne s'en rendent parfois pas compte immédiatement. L'inondation peut alors s'accélérer de façon irrémédiable.

NF Service Nautisme

La marque NF est une marque collective de certification. Elle garantit la qualité et la sécurité des produits et services certifiés. Elle indique la conformité aux normes en vigueur ainsi qu'à des critères de qualité supplémentaires correspondant aux besoins des consommateurs (clarté et respect des engagements contractuels, qualification du personnel...) Bien connue des français, cette marque visait à l'origine des produits de consommation type réfrigérateur ou prises électriques. Elle a été étendue à certains services comme les offices de tourisme ou le transport des voyageurs. La marque NF Service a la particularité de s'appuyer sur des exigences de qualité, sécurité, fiabilité, performances décrites dans des normes françaises, européennes et internationales élaborées en concertation avec les prestataires de service, les associations de consommateurs et les pouvoirs publics.

Kilométrage

Lorsque vous choisissez l'itinéraire, comptez un kilométrage moyen de 30 à 40 km par jour, ce qui correspond à environ cinq à six heures de navigation, soit un bon équilibre pour alterner les pauses, les excursions et les commissions. Selon que vous vous trouvez sur un canal ou une rivière, la vitesse maximale autorisée peut varier (de 8 à 12 km/h en général), ce qui peut vous amener à prévoir une petite marge en deçà ou au-delà des 40 km. Multipliez ensuite par le nombre de jours dont vous disposerez à bord et vous obtenez votre kilométrage total. Intervient alors la possibilité d'aller simple : si vous louez moins d'une semaine, la compagnie de location vous obligera par contrat, sauf négociation particulière, à ramener le bateau à sa base de départ. Cette mesure n'est pas spécialement coercitive, mais tout simplement liée à une impossibilité matérielle : une même compagnie ne possède pas suffisamment de bases sur une même voie fluviale pour vous permettre de naviguer 100 ou 150 km sur trois ou quatre jours. Et comme la surcharge qui consisterait à aller chercher le bateau et le ramener à la base serait un peu trop élevée au regard du prix de location pour un week-end plus ou moins prolongé, cette possibilité n'est pas offerte. Voilà qui risque de contrarier vos plans : peu de voies permettent d'accomplir une boucle et il vous faudra donc opérer un aller-retour. Un tel programme peut paraître fastidieux, mais il s'avère que les loueurs insistent avec raison sur cet aspect touristique, moins désagréable qu'il n'y paraît (par rapport à la voiture ou même à la marche, pour prendre un équivalent). Les paysages, s'ils ne sont pas fondamentalement bouleversés (la végétation et le relief ne changent évidemment pas) sont assez différents au retour de ceux rencontrés à l'aller. Cela tient à l'orientation du bateau, mais aussi souvent à la luminosité (ce qui peut aussi se produire en accomplissant le même parcours à des heures différentes de la journée), qui varie beaucoup sur un cours d'eau.

Ces considérations n'enlèvent pas totalement les inconvénients évidents d'un aller-retour obligé : vous parcourez moins de distance pour votre promenade, donc vous restez confiné dans une petite partie du département, avec moins de possibilités de découvertes ; les villages-étapes que vous aurez visitées dans un sens n'auront pas bougé à votre retour, deux ou trois jours plus tard, donc vous n'aurez, de ce côté, pas grand-chose qui vous surprenne. C'est pourquoi il est évidemment conseillé de prévoir à l'avance les étapes, ou même les haltes du retour, pour les éviter ou y passer rapidement à l'aller, se promettant de les approfondir dans l'autre sens. Certains utilisateurs adoptent dans ce cas la tactique suivante : parcourir en effet, au gré de la promenade, un rythme de 30 km seulement par jour (ou même moins selon calcul à faire) à l'aller et font le forçage au retour avec des journées de navigation beaucoup plus longues et peu d'arrêts, parcourant ainsi 50 km dans la journée ou même plus si par chance (ou par calcul) vous choisissez des tronçons comportant un minimum

d'écluses (n'oubliez pas qu'elles sont fermées la nuit et que vous ne pouvez naviguer grosso modo que de 7h à 19h). Cette stratégie permet d'aller un peu plus loin sur le tronçon choisi et donc d'en voir un peu plus. Par exemple, vous pouvez, pour une location de cinq jours, parcourir trois fois 30 km dans un sens, soit 90 km, et revenir en deux jours, soit 45 km par jour pour le retour.

En tout état de cause, l'agrément du séjour fluvial tient autant à la vie à bord qu'au chemin emprunté. Il peut donc ne pas être désagréable (sauf pour le pilote) de s'occuper à bord pendant les deux jours de retour, en ayant apprécié de la même façon trois ou quatre jours de navigation « farniente », à se laisser glisser au fil de l'eau à l'affût du moindre champ de lavande ou de l'église romane que l'on aperçoit dans le village voisin. Dans le même esprit, si vous optez pour la parité kilométrage aller-kilométrage retour, ne vous en faites pas trop pour l'aspect répétitif : les péripéties de voyage seront aussi nombreuses au retour qu'à l'aller, comme les sujets de distraction, les fous rires et les saucissonnades.

Exemples de trajets moyens

Pour trois jours : 100 km (50 km aller, 50 au retour). Le nombre impair de jours et le déséquilibre 2-1 oblige à faire demi-tour en une base qui n'est pas une étape de nuit, car il vous sera difficile, sauf lamination très marqué à l'aller, d'accomplir en une journée ce que vous aurez parcouru en deux jours. Il faut donc prévoir 30 km le premier jour, 20+20 le second, et 30 pour le dernier, au retour.

Pour quatre jours : 120 à 150 km, selon le nombre d'écluses. Plus facile à programmer, puisque équilibré en nombre de jours (pair). Deux jours aller, deux jours retour, au même rythme (30 à 35 km par jour), en variant les étapes (voir ci-dessus).

Pour cinq jours : 150 à 200 km. Vous pouvez adopter une stratégie comme décrite plus haut (30+30+30, puis retour en 45+45) ou adopter l'égalité des parcours (pour 180 km par exemple, 35+35+20 et à nouveau 20 en retour le troisième jour, puis 35+35 pour revenir le cinquième jour).

Pour six jours : même situation que pour quatre jours. Si vous le pouvez, faites alors une prolongation d'une journée et bénéficiez alors de la possibilité de faire un aller simple (à partir de 7 jours). Il est quand même, au moins intellectuellement, plus agréable d'aller d'un point à un autre.

Manceuvres

Les manœuvres usuelles sont a priori simples et bien expliquées, tant dans le livre de bord que par le technicien de la compagnie. Comme vous ferez sans doute un petit tour d'initiation avec lui, vous mesurerez que de la théorie à la pratique, il y a une petite marge, mais rien, dans les manœuvres effectuées à la base, ne vous semblera vraiment difficile.

Le dégagement. C'est un des principes à connaître qui ne s'invente pas ; lorsque le bateau est bien calé contre la berge, il serait imprudent (et un brin illusoire) de vouloir démarrer et partir de l'avant comme si de rien n'était, d'abord parce que cette manœuvre est très pénalisante pour l'hélice (qui risque immanquablement de ramasser ce qui traîne à un mètre du bord, ensuite parce qu'il n'y a aucune raison pour que le bateau se dégage réellement de cette façon). On vous expliquera donc qu'il faut tourner la barre vers la berge et partir en marche arrière, ce qui a pour conséquence de faire tourner le bateau autour de sa proue (l'avant) en le dégageant du bord par sa partie arrière (et donc l'hélice par la même occasion). Lorsque l'arrière est suffisamment dégagé, vous pouvez alors repartir en marche avant doucement, en tournant la barre avec délicatesse vers le centre de la voie. Ce principe est efficace et, bien mené, infailible. Il y a cependant quelques impondérables qui peuvent en diminuer l'efficacité (précipitation, trop de puissance ou de brutalité dans la manœuvre) et font que vous ne vous retrouvez pas exactement dans la position souhaitée. Ce n'est pas bien grave, les autres plaisanciers sont compréhensifs et attendront gentiment que vous ayez terminé vos évolutions aquatiques (ils ne commencent à se fâcher un peu que lorsque vous les heurtez violemment). Cependant, un élément, assez fréquent peut entrer en ligne de compte et contrarier vos intentions au point de les anéantir et de provoquer un léger agacement qui peut aller jusqu'au blocage : le vent.

Manœuvres en écluse. Les écluses sont un peu la hantise des débutants et la première arrivée est normalement une source d'appréhension, celle de ne pas savoir ce qu'il faut faire, de ne pas comprendre les instructions de l'éclusier, ou de ne pas réussir à manœuvrer à l'intérieur. Si c'est vraiment un gros problème pour vous, envoyez un de vos équipiers prévenir que c'est votre première écluse et qu'il convient de se montrer compréhensif à cet égard. Pour entrer dans

l'écluse, c'est un peu comme sous un pont, c'est-à-dire arriver bien droit face à l'entrée de l'écluse et passer bien au milieu. La différence réside dans le fait qu'il faut bien arriver tout doucement pour venir « mourir » à l'intérieur de l'écluse, et pouvoir ainsi s'arrêter si besoin est dès que le bateau est entré en entier, en faisant machine arrière. Le plus simple est toujours d'avoir un, voire deux équipiers à terre munis de cordes et de gaffes, qui pourront guider le bateau une fois le moteur arrêté et l'empêcher de heurter les voisins ou le mur (bajoyer). Lorsque l'écluse est descendante (vous passez d'une position haute à une position basse), un équipier peut rester à bord pour donner un coup de main, notamment pour écarter les obstacles avec la gaffe, ce qui est un peu plus facile que de l'extérieur, et aider ceux qui sont à terre en les rejoignant quand tout est à peu près fixé. En revanche, c'est très difficile en écluse montante, car si l'équipier resté à bord peut aider à la gaffe, en revanche, il pourra difficilement lancer une corde d'en bas et a fortiori « monter » à terre. Attention, contrairement aux arrêts traditionnels, l'amarrage se fait en faisant coulisser la corde, bien sûr sans la fixer, l'équipier à terre se chargeant de la faire glisser (écluse descendante) ou au contraire de tirer pour la tendre (écluse montante, cas nettement plus fatigant pour l'équipier). Pour sortir de l'écluse, là aussi il est préférable d'avoir un équipier à bord si l'écluse est descendante, et un équipier à quai si l'écluse est montante. Une fois le bateau désamarré et dégagé (on désamarré d'abord l'arrière, qui va alors se dégager tout seul, l'avant restant fixé contre le quai, et on gaffe ensuite pour repousser l'avant, le bateau étant alors idéalement positionné), l'équipier à quai saute dans le bateau avec les cordes et aide le pilote à sortir de l'écluse. Là encore on franchit la porte de sortie à très petite vitesse, pour accélérer dès la porte franchie par l'arrière du bateau.

Si vous êtes peu nombreux (deux par exemple) et que le pilote doit participer à la manœuvre, il est

Ne laissez plus vos écrits dans un tiroir !

Les Editions
Publibook

Recherchent de nouveaux manuscrits à publier

**Vous avez écrit un roman, des poèmes... ?
Envoyez-les nous pour une expertise gratuite.**

Editions Publibook - 14, rue des Volontaires - 75015 Paris - www.publibook.com
Tél : 01 53 69 65 55 - Fax : 01 53 69 65 27 - e-mail : auteur@publibook.com

préférable qu'il s'occupe de l'arrière, puisque, une fois désamarré, il a largement le temps de revenir s'installer tandis que son équipier désamarré à l'avant et prend la gaffe pour l'aider à sortir. Ceci n'est évidemment possible qu'en écluse montante où l'on se trouve, à la sortie, au niveau du quai. Sur les écluses descendantes, le pilote pourra participer aux manœuvres d'amarrage, mais devra revenir dans le bateau durant la descente, l'équipier s'occupant seul de tendre les cordes pour maintenir le bateau contre le bajoyer.

Navicarte

Une trentaine de titres, une référence dans le domaine de la plaisance fluviale. Des ouvrages très complets, bien illustrés de photos, notamment des ouvrages d'art, et très précis.

Nœuds

Point n'est besoin d'être un marin confirmé qui connaît tous les nœuds : deux vous serviront principalement et le technicien de la compagnie vous les montrera au départ (chaise et huit). Le principe pour bien arrimer et fixer la corde bien tendue est de toujours la croiser (faire des « 8 ») autour des taquets (du bateau) ou des piquets. On termine par une boucle inversée pour fixer.

Parking

Sur la base de départ, il existe généralement un espace parking pour votre véhicule. Le loueur propose souvent, pour une sécurité renforcée, un parc clos ou même un garage fermé, à prendre en option.

Paysages

Vous êtes là a priori pour en profiter au maximum. Certes, il y a le plaisir d'un moyen de locomotion différent, de voguer sur l'eau à petite vitesse et de découvrir les impressions depuis le milieu de la rivière ou du canal. Mais avant tout, vous profiterez du paysage, c'est-à-dire d'un autre point de vue et d'un rythme différent pour découvrir une région, ses villages, sa campagne, sa végétation. Tout cela pour préciser qu'il est bien utile (mais cela coûte évidemment un peu plus cher) de bénéficier d'un bateau à double poste de pilotage, dont l'un dans une cabine surélevée. Le pilote, rivié sur sa barre, doit en effet prendre garde aux obstacles, se concentrer sur la navigation, les manœuvres, et n'a pour distraction principale que regarder la nature. Aussi est-il un peu frustrant d'être quasiment au niveau de l'eau et de n'avoir pour spectacle, au moins latéralement, que les berges. On aperçoit bien les châteaux et les villages construits sur les

buttes dominant le cours d'eau, mais on aimerait assez souvent bénéficier d'un panorama un peu élargi. D'ailleurs, par beau temps, les passagers aiment se prélasser sur le pont, et même sur le toit du bateau pour une vision panoramique. Le « double cabine » offre cet agrément en surélevant d'un étage la position du pilote, lui permettant à loisir de contempler les champs et les curiosités avoisinantes.

Péage

Le passage aux écluses est généralement gratuit. Le réseau géré par VNF est soumis à péage et pris en charge par le loueur qui le répercute dans le tarif de location ; les éclusiers sont mis à disposition par l'Etat. Pour les plaisanciers propriétaires, le péage est payable par période de son choix (une semaine, à l'année...). Renseignements auprès de Voies Navigables de France.

Pêche

L'entente entre pêcheurs et plaisanciers n'étant pas vraiment cordiale, si vous êtes vous-même pêcheur, ce sera au moins un point de contact. Consultez évidemment et respectez les règles en vigueur sur le cours d'eau sur lequel vous naviguez, la pêche depuis le bateau étant soumise aux mêmes obligations que depuis les rives (carte de pêche, permis...).

Permis

Le permis est obligatoire pour piloter un bateau de plaisance à moteur lorsque la puissance de l'appareil propulsif est supérieure à 4,5 kilowatts (6CV). Mais la réglementation des « permis plaisance » a été profondément remaniée depuis le 1^{er} janvier 2008. Dorénavant un seul permis, le « permis plaisance en eaux intérieures » est obligatoire pour le pilotage de bateaux dont la longueur n'excède pas 20 m, avec une extension possible à la grande plaisance en eaux intérieures sans limite de longueur. Il est à noter que le certificat capacité fluviale « S », délivré avant la réforme, reste valable sans limite de durée ni démarches à effectuer ; ses prérogatives sont simplement étendues aux nouvelles limites réglementaires, à savoir conduite des bateaux jusqu'à 20 m de longueur au lieu de 15 m. En ce qui concerne l'ancien permis « C », s'il reste valide, ses prérogatives ne sont par contre pas étendues. Pour passer ce permis, il est désormais obligatoire de passer par un bateau-école agréé par l'Etat liste de ces bateau-écoles auprès de la Fédération des Industries Nautiques – F.I.N.
© 01 04 37 04 00

Le permis : mode d'emploi

Les permis « plaisance » peuvent être obtenus à partir de 16 ans (ou de 18 ans pour les extensions) après un examen comprenant une épreuve théorique basée sur un QCM électronique de 25 questions (4 erreurs sont admises et le candidat conserve le bénéfice de sa réussite durant 18 mois) et d'une épreuve pratique. Cette dernière est validée par un formateur agréé par la Direction Régionale des Affaires Maritimes et elle ne peut être inférieure à 3 heures.

Dès le début de la formation, le candidat se voit attribuer un livret d'apprentissage avec un numéro personnel d'identification ; lorsque l'ensemble des compétences (théoriques et pratiques) est validé, l'établissement de formation agréé délivre à l'élève une attestation de réussite à la formation.

Il est à noter que les titulaires du « permis mer » peuvent être exemptés de l'épreuve pratique du « permis rivière » et inversement. Cette réglementation s'applique aussi pour tous les étrangers, hormis les Européens titulaires du certificat international.

Cas particulier :

- le conducteur d'un coche de plaisance loué à l'autorisation de naviguer exceptionnellement sans permis avec l'accord préalable d'un noliseur (professionnel de la location) qui l'initie avant le départ aux règles de la navigation.

La simplification administrative concernant le permis plaisance prévoit, pour chaque département, un seul interlocuteur.

- **Départements côtiers** : directions départementales des affaires maritimes.
- **Départements non-côtiers** : services navigation (S.N).

- Pour les départements

10, 18, 28, 45, 51, 58, 61, 75, 77, 78, 89, 92, 93, 94 et 95 :

S.N. DE LA SEINE

Quai d'Austerlitz 75013 PARIS

☎ 01 44 06 19 62 24

- Pour les départements

01, 03, 04, 05, 07, 21, 25, 26, 38, 39, 42, 43, 63, 69, 70, 71, 73, 74 et 84 :

S.N. RHÔNE-SAÔNE

2, rue de la Quarantaine

69321 LYON CEDEX 05

☎ 04 72 56 56 29

- Pour les départements

02, 08 et 60 :

S.N. DU NORD PAS-DE-CALAIS

263 Quai d'Alsace – BP20018

59001 DOUAI ☎ 03 27 94 55 60

- Pour les départements

52, 54, 55, 57, 67, 68, 88 et 90 :

S.N. DE STRASBOURG

CITÉ ADMINISTRATIVE

14, rue du Maréchal-Juin

67084 STRASBOURG CEDEX

☎ 03 88 76 79 32

- Pour les départements

09, 11, 15, 19, 24, 31, 32, 46, 47, 48, 65, 81 et 82 :

S.N. DE TOULOUSE

2, port Saint-Etienne

BP7204 – 31073 TOULOUSE CEDEX 7

☎ 05 61 36 24 24

- Pour les départements

16, 23, 36, 37, 41, 49, 53, 72, 79, 86 et 87 :

DDE DE LA LOIRE ATLANTIQUE

SERVICE TRANSPORT ET NAVIGATION

10, boulevard Gaston-Serpette

44000 NANTES ☎ 02 40 71 02 15

Concernant l'extension du permis à la « grande plaisance fluviale » pour le pilotage de bateaux de plus de 20 m et sans limitation de longueur, il est à noter qu'elle est subordonnée à la validation, par un établissement agréé, de la formation pratique suivie par le candidat. Pour s'inscrire à cette formation, la détention préalable de l'obtention de l'option « eaux intérieures « S » ou du certificat de capacité de catégorie « S » est obligatoire. Age minimum requis : 18 ans. La durée de la formation pratique ne peut être inférieure à 9 heures sur un bateau d'au moins 20 m ; une fois l'ensemble des compétences validées, l'élève se voit discerner par l'établissement de formation agréé une attestation de réussite aux épreuves pratiques. L'établissement agréé pour ce type de formation est autorisé à effectuer des formations sur des bateaux de propriétaires privés.

Reconnaissance des certificats de capacités fluviaux à l'étranger

Dans les Pays appliquant la résolution N°40

de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies, relative au certificat international pour la capacité des conducteurs de bateaux de plaisance : Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse, Autriche, Bulgarie, Finlande, Hongrie, Italie, Pologne, Slovaquie et République tchèque.

Dans les pays n'appliquant pas la résolution N°40

mais reconnaissant les certificats de capacité fluviaux français, à savoir l'Allemagne, la Roumanie, la Russie, la Suède et le Royaume-Uni.

Pilotage

Il est toujours intéressant de tester un nouveau mode de locomotion, un nouveau véhicule, une nouvelle conduite. On apprend relativement vite les manières importants : marche avant, marche arrière, les manœuvres, les demi-tours, les accostages, et le pilotage en écluse qui réclame un peu de doigté et vous transforme un court instant en capitaine au long cours. Pourtant, plus le temps passe, moins les volontaires se bousculent pour « prendre leur quart ». Tout simplement parce que le pilotage réclame une attention continue, même si le bateau, à 6 km/h, n'est pas exactement une Formule 1 (même si vous ne pouvez pas lâcher la barre pour aller vous faire un sandwich) ; et s'il vous mobilise ainsi tout entier à 6 km/h, il ne se passe en revanche pas suffisamment de choses pour que la conduite soit très excitante. Reste aussi le problème de la position et du point de vue. En position normale (voir « paysages »), c'est-à-dire sans cabine surélevée, la vision est souvent limitée aux berges, et comme vous devez quand même regarder devant vous, vous profitez un peu moins que vos passagers du charme de la nature. A condition d'être bien vigilant, vous pouvez, pour vous distraire, envisager la lecture (plutôt un magazine avec des photos qu'un bouquin policier), mais si vous en êtes à rechercher une distraction supplémentaire, mieux vaut peut-être passer la main. Sur les biefs sans grandes difficultés, hors écluses, tout le monde peut piloter, et si vous êtes quatre ou six, le pilotage ne sera jamais vraiment une corvée, car on ne commence à s'ennuyer un peu qu'au bout d'une petite heure. Vous passez alors la main à l'équipier suivant et tout va très bien. Si l'un ou plusieurs d'entre vous sont mieux habitués aux manœuvres un peu délicates, il est toujours facile de changer de barreur en marche pour que « l'expert » assure le passage du pont, un croisement dans une partie étroite ou les manœuvres en écluse.

Pont (passer sous un)

Pas de problème de hauteur (vérifiez tout de même que personne n'est juché debout sur le toit du bateau), mais certains passages sont parfois délicats en largeur : il faut aborder l'obstacle en visant bien le milieu et rester bien droit, ce qui n'est pas toujours évident, le moindre petit coup de barre (ou de vent) vous mettant rapidement de travers. Il est en effet assez fréquent pour les débutants d'engager victorieusement l'avant du bateau et d'en déduire que « ça passe tout seul » alors que l'arrière tape lourdement, renversant les tasses de thé et crevant un ou deux pare-battages sans compter une éventuelle ecchymose à la coque. Allez-y doucement les premiers temps (mais pas non plus trop ralenti parce que vous n'avez alors pas assez de vitesse pour passer droit et que le bateau, dérivant légèrement, peut ainsi également se cabrer) et quand vous aurez bien le truc (au milieu, bien

droit), vous passerez sans encombre à petite vitesse (800 t/mn). A peu près les mêmes principes pour les écluses, avec quelques aménagements selon que vous entrez ou sortez. Priorités : Vous devez connaître les rudiments du code fluvial, qui sont indiqués dans votre livre de bord, avant de vous lancer à l'eau. En règle générale, la priorité est accordée au professionnel par rapport au plaisancier, et au plus gros bateau par rapport au plus petit. Voir aussi « tunnel » et « écluses ».

Prise de contact

Avant de quitter la terre ferme, de nombreuses vérifications et démonstrations sont indispensables, et seront effectuées par un membre de la compagnie de location. L'inventaire doit être exhaustif et effectué devant le client. C'est moins pour des raisons bêtement matérielles (les petites cuillers qui disparaissent) que pour une question de sécurité et de bien-être : s'assurer de la présence (et voir où ils se trouvent) des gilets de sauvetage, voir comment marche l'eau chaude, la ventilation... En comparaison de celui d'une location de vacances, l'inventaire, ou état des lieux, est un peu plus minutieux, donc un peu plus long. Mais il est vivement conseillé de le suivre de près, afin d'éviter d'avoir à téléphoner à la base après une petite heure de navigation. Les loueurs ne sont, à cet égard, pas avares d'anecdotes pour souligner l'attitude frisant parfois l'inconscience de certains clients qui croient avoir la science infuse et s'aventurent sur les rivières en jugeant toutes précautions et mises en garde inutiles, et réclamant peu après le départ les renseignements de première nécessité qui leur ont été évidemment donnés lors de la prise de contact. Lors de cette visite préliminaire, le technicien de la compagnie de location vous explique dans le détail les points importants de fonctionnement et les précautions à prendre. La plupart de ces points sont détaillés dans le livre de bord fourni avec le bateau, que vous aurez soin de lire, ne serait-ce que pour vérifier que vous avez bien enregistré les informations données.

Prix

Il va sans dire que les prix de location varient pour une semaine principalement selon la saison ainsi que le type du bateau et sa capacité. Il est difficile de donner une estimation tant les tarifs sont variables d'une compagnie à l'autre. Il ne faut donc pas hésiter à comparer les prix et les prestations.

Rive droite, rive gauche

La droite et la gauche sont estimées par rapport au courant, sur tous les fleuves, rivières et canaux. Il faut donc s'imaginer d'amont vers l'aval pour déterminer rive droite et rive gauche.

Sécurité

Peut-être vous étonnerez-vous parfois de voir l'éclusier noter le numéro du bateau et l'heure à laquelle vous passez : ce n'est pas un filage de mauvais aloi (on pourrait par exemple surveiller que vous ne dépassiez pas la vitesse limite autorisée en calculant votre moyenne entre deux écluses), mais tout simplement une consigne de sécurité. Si l'on ne vous voit pas réapparaître après un temps raisonnable, on s'enquerra de ce qui a bien pu vous arriver entre ces deux écluses. Simple formalité administrative qui devrait vous convaincre que vous êtes bien encadré et que la navigation de plaisance est vraiment sans risque. Bien sûr, en quelques jours, et sur un bateau entretenu et en bon état, il ne se passera rien, rassurez-vous. Mais comme il faut toujours envisager le pire, mieux vaut connaître les deux ou trois bons réflexes en cas de problème grave. Premier postulat, vous n'êtes pas dans un Airbus ou sur le Titanic, pas plus que sur un trimaran, seul au milieu des océans en train d'accomplir une course autour du monde en solitaire. Vous n'avez donc pas vraiment à paniquer, ni pour vous, ni pour votre famille. C'est plus ennuyeux si un incident grave (coulage, incendie) survient la nuit, mais rappelez-vous que vous vous trouvez sur une rivière ou un canal et que dans tous les cas, vous êtes tout près du bord (et même amarrés si c'est vraiment la nuit), et rarement seul. Au pire, vous sauverez passagers, armes et bagages et vous laisserez le bateau s'enfoncer. Une fois cela posé, il convient de s'activer dans le bon sens. Si l'eau entre dans le bateau, même faiblement, et que vous êtes en train d'avancer au milieu du canal, venez vite au bord vous amarrer, et de préférence près d'un collègue. Si personne n'est amarré près de vous et que le niveau vous semble monter, faites signe pour que l'on vienne

vous secourir. Car il faut tout de même être réaliste : lorsqu'une certaine quantité d'eau est entrée dans le bateau, les choses s'accroissent vertigineusement, tout simplement parce que le poids d'eau accumulé enfonce plus rapidement le bateau, qui se remplit donc plus vite, s'enfonçant plus vite... On peut voir ainsi un bateau couler en moins de dix minutes.

Organisez-vous au mieux, selon le nombre de participants et l'aide extérieure dont vous pouvez disposer. Au moins un qui sort et range les bagages le plus rapidement possible (ne pliez pas les chemises), un autre qui les amène dans la partie (avant ou arrière) la moins inondée, un autre qui les jette par-dessus bord vers un autre qui les réceptionne. N'oubliez pas les caissons latéraux où sont placés les gilets de sauvetage, que vous distribuerez en précaution.

Laissez *a priori* tomber l'idée d'écopier pour combattre l'inondation. Vous allez vous épuiser pour rien car si la voie d'eau est vraiment importante, selon le principe énoncé plus haut, le bateau peut se remplir très vite sans que quelques seaux d'eau vidés par-dessus bord ne changent grand-chose. Cela peut bien sûr retarder de quelques précieuses secondes le processus, mais cela ne doit occuper que ceux qui resteraient bras ballants. De même une petite pompe autonome fournie par un voisin bien équipé permettra au mieux de vous donner plus de temps pour sortir vos affaires, mais rien de plus. Alertez le service de navigation concerné (le téléphone figure sur votre Petit Futé) qui pourra prévenir l'éclusier le plus proche : il interviendra de façon optimale pour vous porter secours et, selon l'urgence, avertira lui-même les pompiers. Si par hasard vous ne trouvez pas le numéro, faites le 18 pour prévenir directement les pompiers. S'il n'y a pas de cabine téléphonique dans le coin, c'est le moment d'utiliser le vélo de façon optimale.

Pour réussir vos week-ends et vacances



En vente chez
votre marchand
de journaux

3,90 €

Faites appel à d'autres plaisanciers, mais ne vous en faites pas : la solidarité naturelle en cas de pépin veut que tout le monde vienne vous donner un coup de main, tant en renfort pour vous aider à sauver l'essentiel qu'en allant chercher du secours.

Trémater

En langage de marine, signifie « doubler ».

Tunnel

Les tunnels sont en général trop étroits pour passer à deux, ce qui est évidemment préférable puisqu'il est déjà assez compliqué de se croiser en pleine lumière lorsque le chenal n'est pas bien large. Un seul bateau passe à la fois, donc, et la priorité est au premier engagé. Il paraît facile de décider, en théorie, lequel est le mieux placé, le « plus engagé » : en effet, si vous abordez un tunnel dans lequel circule un bateau, il suffit d'attendre qu'il soit passé pour l'emprunter à votre tour.

Deux petites complications peuvent cependant apparaître. La première tient à l'agencement du tunnel, parfois placé derrière un coude par exemple, ne vous laissant pas vraiment de visibilité sur l'intérieur avant d'y être pratiquement engagé. Bien sûr, connaissant la réglementation, vous abordez l'obstacle avec la plus grande prudence, et à vitesse très réduite. Pourtant, lorsque vous découvrez, à quelques dizaines de mètres, un collègue avançant droit sur vous, il vous faut être assez rapide pour entamer une marche arrière, et vous ranger suffisamment loin de l'entrée pour lui permettre de sortir sans encombre. Il faut préciser que votre vis-à-vis, plongé dans le noir, ne mesure pas toujours votre problème et pense que vous avez évidemment fait le nécessaire pour lui laisser la voie libre. Deuxième cas, un peu plus problématique : si le tunnel est long (200 m et plus, ce qui est heureusement rare), vous voyez en arrivant la bouche arrière du tunnel, le jour s'encadrant au loin dans un demi-cercle ; il peut y avoir un bateau à l'entrée, à cette autre extrémité, mais il vous sera impossible de déterminer s'il est engagé ou pas, s'il avance ou au contraire s'il stoppe et fait marche arrière en vous apercevant. Il arrive même que chacun des deux pilotes, de bonne foi, ait l'impression d'être davantage engagé que son vis-à-vis et continue à progresser, sûr de son bon droit, sans s'apercevoir que l'autre a fait exactement la même chose, se persuadant que cette silhouette qu'il voit dans le fond est en train de reculer pour céder le passage. Lorsque les deux bateaux ont parcouru chacun une trentaine de mètres dans le tunnel, soit une distance suffisante pour se rendre compte du malentendu,

il est souvent trop tard pour communiquer et savoir qui se décide à reculer ; trop tard pour celui qui recule, pour faire la manœuvre dans de bonnes conditions, parce que reculer droit (le tunnel est rarement large) dans le noir, c'est pas ce qu'il y a de plus commode (les équipiers ont intérêt à sortir les gaffes et à tenir le bateau à distances des parois). Que l'on se rassure, le cas est évidemment peu fréquent, mais un peu plus probable en saison, lorsque la circulation est intense et que de nombreux débutants sont sur les canaux. Le plus ancien fut construit sur le canal du Midi (tunnel de Malpas), le plus long fut le tunnel du Rove, sur le canal de Marseille au Rhône (7290 m), mis hors service en 1963. Le plus long en activité est celui de Bony, sur le canal de Saint-Quentin (5670 m).

Vélos

Les vélos proposés à la location par la compagnie qui vous fournit le bateau sont généralement des modèles de base et ne permettent pas de longs parcours. Peu ou pas de freinage sur certains, munis de pignons fixes, un petit développement de VTT, sans le confort, la suspension et les possibilités d'un véritable tout-terrain... En bref, ces engins sont surtout faits pour du dépannage et un petit aller-retour jusqu'à la boulangerie du coin, mais certainement pas pour des excursions dans les collines environnantes. Faites vous préciser le type (ou la description) des vélos proposés. Certains loueurs ont d'ailleurs le bon goût de préciser « mini-vélos » pour ne pas entretenir de confusion. Avantage cependant, la relative modicité de la location. Si vous êtes bien organisé et que vous avez un peu de pratique, il est préférable d'amener votre propre équipement, quitte à le louer avant le départ. On trouve désormais, dans les grandes villes et les stations, des loueurs à la semaine. Il peut être agréable d'avoir un moyen de locomotion potable pour parcourir, le cas échéant, une dizaine de kilomètres sans souffrir.

Vent

N'en fait-il pas, des misères au débutant, le vent ? A celui qui veut repartir en se dégageant de la berge, à celui qui veut faire demi-tour, à celui qui croit avoir visé juste l'entrée d'un pont ou d'une écluse et se retrouve en travers... Bien sûr, ce ne sont que des petits incidents de parcours, qui font passer le pilote pour une bille en renforçant son humilité, mais leurs conséquences peuvent être un peu plus fâcheuses (en cas de choc violent) et vous faire perdre parfois beaucoup de temps, tout simplement parce qu'il peut s'avérer impossible (à votre niveau de pilotage) d'opérer la manœuvre souhaitée.

Le cas le plus classique est le dégagement (ou le demi-tour). Vous avez suivi les instructions, vous avez dégagé le bateau par l'arrière, mais, au moment où vous voulez avancer pour remettre la proue dans l'axe, rien à faire, vous « empannez », l'avant passe à l'arrière parce que le vent vous emporte, et vous vous retrouvez dans l'autre sens, avec une manœuvre encore plus difficile à effectuer : le demi-tour contre le vent. Vous avez beau relire le manuel, tenter les coups de barre délicats, progressifs ou plus secs, rien n'y fait, l'arrière refuse obstinément de passer de l'autre côté. Si, de surcroît, il s'avère que vous bloquez le passage, vous risquez de vous énerver très rapidement, rendant vos initiatives encore moins efficaces.

Notre conseil : pas d'énerverment superflu, le problème, même en cas de forte brise, se résout assez facilement avec de bons équipiers gaffeurs qui dégageront le bateau tout simplement de la berge : si leur action est bien coordonnée, cela doit vous suffire, en mettant le moteur en avant toutes, pour repartir de votre base directement dans le bon sens. Attention cependant au coup de barre trop sec qui peut à nouveau vous envoyer faire un demi-tour non souhaité. Si vraiment le vent est si violent qu'il vous plaque contre la berge dès que vous tentez de vous en écarter ou vous transforme en girouette dès que vous tentez le moindre coup de barre, vous pouvez essayer, pour repartir dans le bon sens :

1. De changer de pilote (ça peut marcher, non pas parce que l'autre est bien meilleur, mais simplement parce qu'il a la chance de profiter d'une accalmie ou de faire le bon geste au bon moment)
2. De prendre carrément le taureau par les cornes, et le bateau par les cordes : vous l'amarrez solidement par l'arrière, vous le dégagéz avec les gaffes pour le placer perpendiculairement (ce n'est pas facile s'il y a beaucoup de vent et il faut s'aider de cordes en tirant de l'autre côté), puis, de l'avant, lancer une corde sur la berge pour le placer dans le sens opposé. Le tout en ayant évidemment coupé le moteur pour ne pas faire tourner l'hélice dans les branches et la terre.

Vitesse

Sur la plupart des modèles, avec un moteur de 50 chevaux, on atteint la vitesse raisonnable de 10 km/h, entre 2 000 et 3 000 tours/minute. A vous de déterminer, en fonction du niveau sonore dans l'habitacle (selon l'emplacement du moteur, au centre ou à l'arrière, cela peut changer considérablement), la vitesse idéale pour ne pas trop musarder tout en épargnant vos tympans. Le loueur vous conseille généralement de tourner à environ 1500 tours/mn, ce qui correspond à environ 6 km/h. Il faut adapter sa vitesse aux circonstances et au planning de la journée, en respectant les indications en usage, différentes si l'on est en canal ou en rivière (on peut aller un peu plus vite en rivière). Si la vitesse est ainsi réduite, ce n'est pas juste pour vous obliger à admirer le paysage, mais avant tout pour ne pas abîmer les berges. En général, ce sont les racines des arbres qui retiennent la berge en profondeur, empêchant de très dommageables glissements de terrain. Lorsque vous dépassez la vitesse autorisée, vous provoquez des vagues de plus en plus importantes, en surface mais aussi en profondeur. Ces flux viennent non seulement inonder la berge, mais frapper violemment la terre en la ravinant, ce qui rend plus difficile le travail des racines de retenue. On pense souvent, assez égoïstement, que ce ne sont pas ces seules vaguelettes qui vont détruire des rives accrochées là depuis des décennies, comme celui qui abandonne une canette en pleine forêt en se réconfortant d'un aussi petit dommage.

De plus, si, comme vous le pensez, ces berges « tiennent le coup », c'est aussi au prix d'un entretien aussi soigné que régulier par VNF et il s'agit donc, par une attitude civique et solidaire, de respecter ce travail et cet environnement. Dernier argument pour vivre en bonne intelligence avec son entourage, naturel et humain : les pêcheurs, cousins très éloignés des plaisanciers, apprécient très peu ceux qui conduisent leur péniche comme un hors-bord, sans parler de ceux qui par inadvertance autant que par négligence, passent carrément au milieu des lignes. Les échanges verbaux qui s'en suivent sont alors, on s'en doute, sans civilité.

Annuaire des loueurs

AD NAVIS

La Maison du Canal

80, Grand'rue - 34290 SERVIAN
et 8, rue des Péniches - 34500 BEZIERS

☎ 04 67 90 95 51

Fax : 04 67 90 95 25

www.adnavis.com

contact@adnavis.com

Flotte : Gamme Tarpon, Triton, Espade, Espade Concept Fly, Pénichette, Fred, Riviera, Nicols, Eau Claire, Renaud, Tarpon, Belle Fleur, Cardinal, Grand Cardinal, Goéland, Phénix, Adonis Tarpon, Linssen Vlet, Linssen Dutch Sturdy, America, Escapade Impérial Fly, Marina de 2 à 10 personnes en location à la semaine. Wanday, bateau camping pour location à la journée. Prescalune, péniche avec programme de croisières (possibilité de location à la journée, pour la soirée, organisation de séminaires.

Région : Bourgogne, Loire Sud, Alsace Lorraine, Aquitaine, Gascogne, Le Lot, La Charente, Canal du Midi - Camargue, Canal du Nivernais, Rivière Saône, mais aussi en Allemagne, Belgique, Italie, Espagne.

AGENCE DE TOURISME FLUVIAL H2OLIDAYS

Port de plaisance

21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE

☎ 03 80 29 13 81

www.vacancesfluviales.com bienvenue@vacancesfluviales.com

Agence de tourisme fluvial proposant plusieurs loueurs suivant zone.

Flotte : Estivale duo, octo, quatre, sixto ; Europa 400, 600, 700, Grand Confort 1350 vip ; Le Boat 15-02, 15-03, 15-04 ; Linssen gs 29.9 AC, gs 39.9 AC, GS40.9 AC, GS 410 mk2, GS 430 mk2, GS 470 mk2, yacht 36, vlet 1030; Minuetto, Mystique ; Nicol's duo, quatre, 1100, 1350, 1000, 1160, 1170, 1310, 900, 1300, 1310, 800 ; Royal Mystique, Classique ; Calypso ; Caprice ; Classique, Classique Star ; Clipper ; Continentale ; Corvette ; Countess ; Elegance ; Grand classique ; Grand confort 1100, 1350, 900; Gruno 33 sport ; Kormoran 1140, 1280, 1100 s, 1500, 940; Magnifique ; Pénichette 1020 fb, 1180 fb, 1400 fb, 1500 fb, 1020 fly, 1120 terrasse, 1120 r, 1160 fly, 1106 fb, 1160 fb, 1165 fb, 1260, 1260 r, 1400 fly, 1500 r, 1107, 1107 w, 935, 935 w ; rive 40, 34 ; Salsa ; Tango ; Tarpon 37 duo prestige, 42 trio prestige, 49 quatre prestige. Admiral ; Beziers ; Bordeaux ; Breamore ; Carcassonne ; Cirrus ; Commodore plus, plus-emperor ; Consort ;

Consul ; Crusader ; Flanders star - shannon star ; Midi explorer 2, 4 ; Milau ; Moutain star - Polders star ; Narbonne ; Nautilia ; Normandie ; Orion ; Osprey ; Sedan 1000, 1010, 1150, 1160, 1170, 1300, 1310 ; Swallowtail ; Symphonie 32 ; Tarpon 32, 37, 37 duo, 37 n, 42, 42 a, 42 n ; Tip top ; Tower ; Vetus 1000, 1200 k3, 1500, 900 ; Capri - Town star ; Eau Claire 1130, 1400, 930, 930 dp ; Espade 1050 ; Lake Star ; Le Somail ; Marina 1400 ; New Concorde 890 first, 890 twins ; Riviera 1120, 1130, 920 ; sedan 800 ; Sheba ; Tamaris, Is ; Tjonger ; Town Star ; Triton 1050, 860, 860 fly, 1060 handy ; Espade 1230 handy.

Activités de Péniches - Hôtels Privées (8) et Péniches - Hôtels (8).

Régions : Alsace Lorraine, Aquitaine, Bretagne, Bourgogne - Franche Comté, Bourgogne - Loire, Bourgogne - Nivernais, Camargue, Charente, Lot, Maine - Anjou, Midi, Somme.

AQUA FLUVIAL

Port des Pougeats - 58110 BAYE-BAZOLLES

☎ 03 86 38 90 70 - Fax : 03 86 38 90 50

www.aquafluvial.fr - info@aquafluvial.fr

Flotte : Adonis Tarpon 42 et 37, Turquoise, Connoisseur 12,75 et 11,35, Espade concept Fly et 8,50, Corail, Belle Fleur, Aigrette, Riviera 9,20, Grand Cardinal, Cardinal, Goeland, Sittele Espade 8,50, Phenix 34. Location horaire, 2 bateaux électriques - Le Margot et L'Evadeau - de 5 à 7 personnes ; location journée 1 bateau - Wanday - 2 à 12 personnes ; 9 bateaux habitables de 2 à 12 personnes ; 1 bateau passager électro-solaire - L'Art du Temps - (60 personnes).

Région : Bourgogne - Canal du Nivernais

ARDENNES NAUTISME

30, avenue Philippoteaux - 08200 SEDAN

☎ 03 24 27 05 15/03 24 54 61 78

(Base de départ à Pont-à-Bar, écluse de Pont-à-Bar - 08160 Dom-Le-Mesnil - base secondaire : Dinan).

www.ardennes-nautisme.com
info@ardennes-nautisme.com

Flotte : Eau Claire 930, Eau Claire 1130, Eau Vive 1050, Pénichette 935, Pénichette 1020, Pénichette 1107, Péniche terrasse 1120, Pénichette 1020, Pénichette 1165 Nicols 1000, Nicols 1170.

Région : Champagne - Ardennes ; canal de l'Est, canal des Ardennes, Canal de la Sambre à l'Oise, Meuse.

ASSOCIATION DECOUVERTES**3, rue de la Promenade – 58800 CORBIGNY**

☎ 03 86 20 16 38

www.sejours-bateaux.com

contact@sejours-bateaux.com

Flotte : 5 bateaux de type grenadines de 12 m plus un rallongé de 14,50 m (10-12 places).

Région : Bourgogne ; canal du Nivernais, l'Yonne (Auxerre – Clamecy ; Clamecy – Baye).

AULNE LOISIRS PLAISANCE**Penn ar pont BP 76 – 29520 CHATEAUNEUF-DU-FAOU**

☎ 02 98 73 28 63 - Fax : 02 98 73 40 92

www.aulneloisirs.com

aulne.loisirs.plaisance@wanadoo.fr

Flotte : Eau Claire 930, Espade 850 (diesel ou hord-bord), Cat'Camp (catamaran camping).

Egalement, bateaux électriques 4 et 6 places, barques 3 et 5 places, kayaks 1, 2 ou 3 places, canoës 4 places, glisseurs 2 et 3 places, surfbike simple ou double.

Région : Bretagne ; canal de Nantes à Brest (Finistère).

BABOU MARINE**Port Saint-Mary - 46000 CAHORS**

☎ 05 65 30 08 99 - Fax : 05 65 23 92 69

www.baboumarine.com

babou.marine@wanadoo.fr

Bases de départ : Port Saint-Mary (Lot) ou Penne d'Agenais (Lot et Garonne).

Flotte : Tarpon 42, Nicols 1300, Vert d'eau, Espade 850, Espade Concept II Fly, Riviera 1120, Marina 1120, Pénichette 1107, Renaud 8000, Triton 860, Espade 850.

Région : Midi-Pyrénées - Aquitaine ; Lot.

BATEAUX DE BOURGOGNE**AGENCE DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L'YONNE****1 et 2, quai de la République – 89000****AUXERRE ☎ 03 86 72 92 10**www.tourisme-yonne.comwww.bateauxdebourgogne.com

bateaux@tourisme-yonne.com

Flotte : Centrale de réservation ; plus de 200 bateaux au départ de 25 bases réparties sur l'ensemble des voies navigables de Bourgogne.

Loueurs concernés : Aquafly, Aquarelle, France Fluviale, Canalous Plaisance, Connoisseur, Crown Blue Line, Nicols, Saône bateaux, Saône plaisance, Tourisme fluvial du centre.

Région : Bourgogne.

BATEAUX DU CONFLUENT**6, quai de Seine - 77670 SAINT-MAMMES**

☎ 01 64 23 25 59

Flotte : Doerak 700, Eau Vive pour des locations à la semaine et location à l'heure de bateaux.

Région : Seine, Loing, Yonne.

CAMINAV**Base Fluviale - 34280 CARNON**

☎ 04 67 68 01 90

www.caminav.com contact@caminav.com

Bateaux : Eau Claire 930, 930 Palace, 930 Fly et 1130, Triton 860, Rive 34, Rive 40, Nicols 1100. Sun party pour mini-croisière à la journée, à la 1/2 journée ou à l'heure. Région : Canal du Midi-Camargue.

CHARMES NAUTIQUES**Port de Plaisance - 45250 BRIARE**

☎ 02 38 31 28 73

www.charmes-nautiques.com

info@charmes-nautiques.com

Flotte : 14 bateaux. Triton 860, Wild 32, Espade Fly, Eagle, Safari, Aurore 33, Cruiser, Classic 1200 ; Wanday pour location à la journée ou à la 1/2 journée selon disponibilité.

Régions : Berry-Bourgogne-Loire-Seine ; Canal de Briare, canal du Loing, canal latéral à la Loire, canal du Nivernais, l'Yonne, la Seine, Centre.

CRIS'BOAT CROISIERES**Zone portuaire****75, rue de Vannes****35600 REDON**

☎ 02 30 96 08 57 - Fax : 02 99 72 42 45

www.crisboat.com - crisboat@orange.fr

Flotte : Flotte Premium : Tarpon 49 Quattro Prestige, 42 Trio Prestige, 37 Duo Prestige. Flotte Classic : Tarpon 42 N, 42 A, 42, 37 N, 37, 32 ; Nicols 1310, 1300, 1170, 1160, 1000, 1100, 900 ; Triton 1050, 860, 860 Fly ; Llnssen Yacht 36, Vlet 1030 ; Espade Concept Fly. Flotte Budget : Espade 930, 850, 850 Fly ; Riviera 1130, 920, 750 ; Eau claire 1130, 930, 930 Fly ; Penichette 1107, 935 ; Renaud 8000 ; Fred 700. Flotte Handy (pour personnes à mobilité réduite) : Espade 1230 Handy ; Triton 1060 Handy.

Région : Bretagne ; Canal de Nantes à Brest, Vilaine, Erdre, canal d'Ille et Rance. Ardenne, Alsace, Aquitaine, Bretagne, Mayenne, Bourgogne (Nivernais, Loire, Saône, Seille), Charente, Lot en Quercy, Midi/Camargue, Pays de la Loire, Belgique.

FRANCE FLUVIALE**S.A Burgundy Cruisers****89270 VERMENTON**

☎ 03 86 81 54 55

www.bourgogne-fluviale.com

bourgogne-fluviale@wanadoo.fr

Bases de départ : Vermenton, Marigny-sur-Yonne (☎ 03 86 81 54 55), Moissac, Gannay-sur-Loire, Briare.

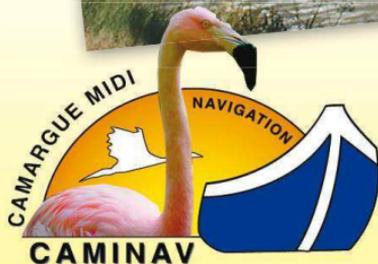
Bateaux : Burgundy 900 et 1200 ; Euroclassic 129, 129 Grand Cru, 139, 139 Grand Cru, 149 ; Viking 800 et 1000, Linsenn Yachts, Essai (de 4 à 10 personnes).

Région : Bourgogne, Midi, Aquitaine, Loire, canal du Nivernais.

Location
sans permis



Canal du Midi - Camargue
au départ de CARNON - Montpellier
www.caminav.com



Tél. 04 67 68 01 90 • Fax 04 67 50 68 15 • CA.MI.NAV • Base fluviale • 34280 Carnon

VACANCES FLUVIALES

FRANCE PASSION PLAISANCE

BP 89 – 71602 Paray-le-Monial Cedex

Agence : maison du bateau port de plaisance -
71160 DIGOIN ☎ 03 85 53 76 70

www.france-passion-plaisance.fr

Bases de départ : Anjou-Pays de Loire : Daon ;
Bourgogne : Chatelle en Bazois, Digoin, Pontailleur
sur Saône, Tonnerre, la Truchère, Vincelles ; Bretagne :
Redon ; Champagne-Ile de France : La Ferté sous
Jouarre ; Grand-Est : Pont-à-Bar (Ardennes),
Mittersheim (Alsace) ; Grand-Ouest : Angoulême
(Charente), Luzerch et Penne d'Agenais (Lot en
Quercy), Redon (Bretagne), Cahors, Damazan, Montech
(Aquitaine) ; le Sud : Carcassonne, Homps, Agde,
Carnon. Flotte : Flotte Premium : Tarpon 49 Quattro
Prestige, 49L Quattro Prestige, 42 Trio Prestige, 37
Duo Prestige. Flotte Classic : Nicols 1300, 1310,
1160, 1170, 1100, 1000, 900 ; Tarpon 42N, 42A, 42,
37N, 37, 32 ; Tiptop ; Espade ; Concept Fly ; Linssen
Vlet 1030, Yacht 36 ; Triton 1050, 860, 860 Fly ; New
Concorde Fly 890Twins, Fly 890 First. Flotte Budget:
Marina 1120 ; Riviera 1130, 920, 750 ; Eau Claire 1130,
930 Fly, 930 ; Pénichette 1107, 935 ; Rego 2000 AK ;
Viking 800 ; Renaud 8000 ; Espade 930, 850 Fly ;
Fred 700 ; Brekken750 ; Buccaneer.

Régions : Anjou-Pays de Loire : Mayenne, Sarthe,
Oudon ; Champagne-île de France : Marne, canal
latéral à la Marne, canal des Ardennes, canal de
l'Aisne à la Marne, canal latéral à l'Aisne, canal de
l'Ourcq, canal de l'Oise à l'Aisne, Oise, Seine, Aisne ;

Bourgogne (Nivernais-Morvan, Sud Nivernais-Val
de Loire, Bourgogne sud, Bresse Bourguignonne,
Bourgogne-Franche-Comté-Saône) : Yonne, Saône,
petite Saône, canal de Bourgogne, le Doubs canalisé,
canal de la Marne à la Saône, canal de Roanne à
Digoin (dit canal tranquille) canal du Centre, canal
latéral à la Loire, canal du Nivernais, la Seille ; Grand
Est (Ardennes-Alsace) : canal des Houillères de la
Sarre, canal de la Marne au Rhin, canal des Ardennes,
canal de l'Est, la Meuse ; Grand Ouest (Aquitaine,
Bretagne, Charente, Lot en quercy) : la Charente,
la Vilaine, canal de Nantes à Brest, canal d'Ille et
Rance, Erdre, canal latéral à la Garonne, le Lot,
la Baise ; le Sud : canal du Midi, canal du Rhône
à Sète, canal latéral à la Garonne, canal à Arles à
Fos, Etang de Thau.

L'ESCALE

Promenade du Barrage

71290 LA TRUCHÈRE ☎ 03 85 51 70 93

www.l-escale.com

E-mail : ponton.lescale@yahoo.fr

Ouvert du 1^{er} mai au 30 septembre.

Bateaux : location à la journée, l'heure ou la demi-
heure. Bateaux électriques de 4 à 6 places et
bateaux à moteur, jusqu'à 12 places.

Croisière en bateau avec capitaine et équipage
45 passagers d'1h30.

Région : Bourgogne, Franche-Comté : la Saône ;
la Seille.

LE BOAT**Le Grand-Bassin - BP1201****11492 CASTELNAUDARY ☎ 04 68 94 52 73****www.leboat.fr - info@leboat.fr**

Association de 3 compagnies de tourisme fluvial, Connoisseur, Crown Blue Line et Emerald Star (Irlande uniquement) réunies sous la bannière Leboat.

Bases secondaires :

• Alsace-Lorraine

Boofzheim ☎ 03 88 74 89 97**Hesse ☎ 03 87 03 61 74**

• Aquitaine

Condom ☎ 05 62 28 46 46**Mas d'Agenais ☎ 05 53 89 50 80****Montauban ☎ 05 63 20 55 24**

• Bourgogne-Franche Comte

Branges ☎ 03 85 74 92 33**Fontenoy-le-Château ☎ 03 29 30 43 98****Gray ☎ 03 84 64 95 21****Saint-Jean-de-Losne ☎ 03 80 27 03 50**

• Bretagne

Dinan ☎ 02 99 34 60 11**Messac ☎ 02 99 34 60 11****Nort-sur-Erdre ☎ 02 40 72 25 92**

• Charente

Jarnac ☎ 05 45 36 59 98

• Lot

Douelle ☎ 05 65 20 08 79

• Loire-Nivernais

Chatel-Censoir ☎ 03 86 81 07 31**Chatillon-sur-Loire ☎ 02 38 31 03 64****Decize ☎ 03 86 25 46 64****Migennes ☎ 03 86 80 08 60****Tannay ☎ 03 86 29 35 52**

• Canal du Midi et Camargue

Beaucaire ☎ 04 66 59 46 08**Castelnaudary ☎ 04 68 94 52 94****Homs ☎ 04 68 91 24 00****Narbonne ☎ 04 68 65 14 55****Port Cassafieres, ☎ 04 67 90 91 70****Saint Gilles ☎ 04 66 87 22 66****Trebes ☎ 04 68 78 73 75****Flotte :**

-Magnifique, Elegance, Caprice, Royal, Mystique Millau 1415 FB, Tower 1325 FB A, Valentré 1230 FB A, Continentale, Emperor C45, Normandie 1325 F B, Marengo 1230 FB B, Commodore plus 1370, Rialto 1140 FB, Merchant 1070 FB, Admiral C40, Commodore 1230, Corvette A/B, Ha' Penny 900 FB, Swallowtail grand luxe

-Nouvelle gamme Leboat 1500, Classique S, Grand Classique, Royal Classique, Clipper, Calypso, Tango, Salsa, Crusader, Cirrus, , Countess, Nautilia, Orion, Sheba ; Classe Traditionnal Capri, Comet, Consort,, Jamaica, Tasman

Régions :- **Alsace Lorraine :** Canal de la Marne au Rhin, canal des Houillères de la Sarre, la Moselle, la Sarre.- **Aquitaine :** Canal de la Garonne, canal latéral à la Garonne, Baise, Tarn.- **Bourgogne-Franche Comté :** Canal de Champagne à Bourgogne, canal du Centre, canal du Rhône au Rhin, canal de l'Est, la Seille, la Petite Saône, la Grande Saône.- **Bretagne :** Canal de Nantes à Brest, canal d'Ille et Rance, Erdre, Vilaine.- **Camargue et Canal du Midi :** Canal du Midi, canal de la Robine, canal du Rhône à Sète, Etang de Thau. Charente : la Charente.- **Loire-Nivernais :** Yonne, canal de Bourgogne, canal latéral à la Loire, canal du Nivernais.- **Lot :** le Lot.**LES CANALOUS****Port de plaisance (rive droite) 71160 DIGOIN****Centrale de réservation ☎ 03 85 53 76 74****www.canalouis-plaisance.fr****resa@canalouis-plaisance.fr****resa@lescanalouis.com**

Flotte Premium : (bateaux sans permis) Tarpon 49 Quattro Prestige, 49L Quattro Prestige, 42 Trio Prestige, 37 Duo Prestige. Flotte Classics : (bateaux habitables) Tarpon 42N, 42A, 42, 37N, 37, 37 DUO, 32 ; Nicols 1160, 1100, 1000, 900 ; Espade 1150 FLY, Espade Concept Fly ; Linssen Vlet 1030, Linssen Yacht 36 ; Triton 1050, 860, 860 Fly. Flotte Budget : (bateaux habitables) Riviera 1130, 920, 750 ; Eau Claire 1130, 930, 930 Fly ; Pénichette 935, 1107 ; Renaud 8000 ; Espade 850 Fly, 930 ; Fred 700. Flotte Acces : (bateaux habitables accessibles aux handicapés) Triton 1060 Handy, 1230 Handy.

Régions : Bourgogne - Bourgogne/Franche-Comté - Bourgogne du sud ; la Saône, canal du Nivernais, canal de Bourgogne, canal de la Marne à la Saône, canal de Briare, canal du Centre, canal de Roanne à Digoïn, canal latéral à la Loire. Le Sud - la Camargue ; canal du midi, canal du Rhône à Sète, Alsace, Bresse, Charente, Pays de la Loire, Rhône-Alpes.

LOCABOAT HOLIDAYS**Quai du Port-au-Bois - BP150 - 89303****JOIGNY CEDEX ☎ 03 86 91 72 72****www.locaboat.com joigny@locaboat.com**

Flotte : Pénichettes «Classique» (P935, P935W, P1107, P1106FB, New-Con Fly) «Terrasse» (P1120R, P1260R, P1500R) «Flying Bridge» (P1020FB, P1022FB, P1160FB, P1165FB, P1180FB, P1400FB, P1500FB) ; «Europa» de Cardinal Boating E400, E600, E700.

Région : Bourgogne - Nivernais - Loire ; Bourgogne - Sud Franche Comté ; Canal du Midi ; Sud-Ouest Baise Lot ; Somme-Picardie ; Alsace - Lorraine - Ardennes ; Anjou ; Bretagne.

Etranger : Allemagne, Pays-Bas, Irlande, Italie, Pologne



le boat

N°1 DE LA LOCATION
DE BATEAUX SANS PERMIS
EN EUROPE

Le bonheur en bateau

Contactez le 04 68 94 42 40
pour un devis gratuit.
Toutes nos offres spéciales
sur : www.leboat.fr

- AUCUNE EXPÉRIENCE NÉCESSAIRE
- SANS PERMIS

Réservez en toute confiance !
Le Boat fait partie du groupe TUI Travel PLC,
l'un des plus prestigieux groupes internationaux
du monde du tourisme.
Garantissez vos vacances avec TUI !

TUI Travel plc

A partir de
202€
la semaine
par personne
pour 8 passagers*

France • Italie • Belgique • Hollande • Allemagne • Angleterre • Irlande • Ecosse

LOUER SON BATEAU

LOT NAVIGATION

Port de Bouziès - Saint Cirq Lapopie

F- 46330 BOUZIES (France)

☎ 05 65 24 32 20 - Fax : 05 53 65 31 72 25

Email : lotnav@orange.fr

Flotte : Eau Claire 930, 930 Palace, 930 Fly et 1130, Eau Vive 1025 Fly, Triton 860, Rive 34, Rive 40, Nicols 1100. Sun party pour mini-croisière à la journée, à la 1/2 journée ou à l'heure.

Région : Canal du Midi-Camargue.

MAINE ANJOU RIVIERES

Le Moulin - 49220 CHENILLE-CHANGE

☎ 02 41 95 10 83 - Fax : 02 41 95 10 52

www.maine-anjou-rivieres.com

Bases secondaires : Châteauneuf-sur-Sarthe, Angers et la Suze-sur-Sarthe pour les croisières aller simple.

Flotte : Anjou ; Eau Claire 930, 932 1130, 1400 ; Pénichette 930, 935, 1107, 1260, 935 W, 1107 W, 1106 FB, 1020 FB, 1160 FB, 1165 FB, 1180 FB, 1500 FB, 1120 R, 1500 R; Europa 400, 600, 700 ; Rive 34, 40 ; Eau Vive.

Régions : Alsace Lorraine, Anjou, Aquitaine, Bourgogne – Nivernais, Bretagne, Champagne Ardennes, Charente, Franche Comté, Midi Camargue, Nord – Picardie, Pays de la Loire ; la Maine, la Sarthe, la Mayenne, l'Oudon, Saône-et-Loire.

MARINS D'EAU DOUCE

Port de plaisance - 42720 BRIENNON

☎ 04 77 69 92 92

www.lesmarinsdeaudouce.fr

lesmarinsdeaudouce@neuf.fr

Flotte : Triton 860 ; Espade Concept Fly ; Tarpon 42.

Activités de Croisières – Repas (de 4 à 8h)

Région : Bourgogne, Rhône-Alpes ; canal de Roanne

et Digoin ; possibilité d'allers simples (vers Briennon et Digoin) en formule week-end.

MEUSE NAUTIC

Le Pont Cassé – Chemin de la Perchette –

55110 DUN-SUR-MEUSE ☎ 03 29 80 90 48

www.dun-sur-meuse.com info@dun-sur-meuse.com

Flotte : trois Souchet, Triton et Espade.

Région : Meuse, Canal de l'Est.

NAUTIC

Port fluvial - 34300 AGDE ☎ 04 67 94 78 93

(Centrale de réservation pour l'ensemble des bases : Port-sur-Saône, Carcassonne, Luzerch, Damazan, Fléac, Mittesheim).

Bateaux : Triton 860 et 1050, Pénichette 935, et 1107, Tarpon 37, 37N, 37 Duo, 42, 42 Trio prestige, 42N, 49 Quattro, Espade 850 Fly et 930, Espade Concept Fly, Riviera 1120.

Région : Languedoc-Roussillon, Aquitaine, Charente, Lot, Alsace, Franche-Comté ; canal du Rhône à Sète, canal du Midi, canal latéral à la Garonne, canal de la Marne au Rhin, canal de la Sarre, le Lot, la Baise, la Charente, la Saône, la petite Saône.

NAVICANAL

139, rue Bonnat - 31400 TOULOUSE

☎ 05 61 55 10 91/06 75 28 60 83 (24h/24h)

<http://navicanal.com> info@navicanal.com**Base de départ à Ramonville (1 km au sud-est de Toulouse).**

Flotte : Canopus, C1275, Luna Connoisseur 1135, Bounty 34, Virgule, Raisonnable, Riviera, Sirius, Buccaneer, Camellia, Ondine ; location de bateaux électriques à l'heure (de 1h à 8h).

Région : Midi – Pyrénées, Canal du midi, canal de Garonne.

NICOLS**Route du Puy-Saint-Bonnet - 49300 CHOLET**

☎ 02 41 56 46 56

www.nicols.com nicols@nicols.com

Riviera 920, 1120, 1130, Sedan Nicols 800, 1000, 1010, 1150, 1160, 1170, 1300, 1310, Grand Confort 900, 1100, 1350, 1350 VIP, Estivale Duo, Quattro, Sixto, Octo. Piscinette/pool (exclusivité Nicols).

Région : France et étranger (Allemagne et Portugal : exclusivité Nicols)

Bases principales et secondaires :• **Aquitaine/Lot**

Bouziès (46) et Buzet (47), Toulouse (31)

• **Alsace**

Saverne (67)

• **Anjou**

Grez-Neuville (49) et Sablé-sur-Sarthe (72)

• **Bourgogne**

- Venarey-les-Laumes (21)

- Brienon (89)

• **Bretagne**

- Glénac (56)

- Suce-sur-Erdre (44)

• **Camargue/Midi**

- Le Somail (11)

- Bellegarde (30)

- Bram (11)

• **Charente**

Sireuil (16)

• **Franche-Comté/Doubs**

Dole

• **Val de Loire/Nivernais**

- Plagny (58)

- Rogny-les-sept-Ecluses (89)

• **Vallee de la Saône**

Port sur Saône (70)

PAVILLON SAONE**Chardonnay - 71700 Tournus**

☎ 03 85 40 55 50 Fax : 03 85 40 54 17

www.house-boat.net**contact@house-boat.net**

Flotte : America 38, America 43 Excellence, America 50, America 50 Excellence, Espade Fly Impérial, Linssen Sturdy 320.

Région : Bourgogne, région Lyonnaise, Franche-Comté, Saône et Seille, canal de Bourgogne, canal du Centre.

RIVE DE FRANCE**Port de plaisance****34440 COLOMBIERS****Centrale de réservation ☎ 08 10 80 80 80****www.rivedefrance.com****rdf@rivedefrance.com**

Bateaux : Eau Claire 930, 1130, 1400, Rive 34, 40 ; Pénichette 1020 Fly, 1020 terrasse, 1160 Fly, 1400 Fly.

Régions : Canal du Midi ; Camargue.

SAÔNE BATEAUX**La Colonne****71240 GIGNY-SUR-SAONE**

☎ 03 85 44 76 84

hausboote@saone-bateaux.com

Flotte : Triton 860, Tarpon 37, Palma 40, Mélusine 910, BWS Cruiser 1250, Gruno 1000DL.

Région : Saône et Seille (Bourgogne du Sud).

SAONE PLAISANCE**Port de plaisance de Savoyeux****BP 5****70130 SEVEUX**

☎ 03 84 67 00 88 Fax : 03 84 67 00 16

www.saone-plaisance.com**info@saone-plaisance.com**

Bases secondaires : Louhans et Besançon.

Flotte : Tarpon 37C, 42C ; Espade 1150 (C, S, Concept) ; Linssen 36 SL, Linssen Vlet 1030, Linssen Evergreen 32 ; Broom 32 ; Gruno Elite 38 ; America 43, Consonant 1100.

Région : Bourgogne, Franche-Comté, Lorraine : canal de l'Est, canal de la Marne à la Saône, canal de Bourgogne, canal du Centre, canal de Roanne à Digoïn, canal du Rhône au Rhin, la Saône, la petite Saône, la Seille.

SCITE PLAISANCE**Port de plaisance****Route de Fleurville****01190 PONT-DE-VAUX**

☎ 03 85 30 99 10 Fax : 03 85 30 99 11

www.scite-plaisance.fr**port@scite-plaisance.fr**

Autres bases de départ : Alsace : Mittersheim • Anjou-Pays de Loire : Daon • Aquitaine : Damazan, Montech • Bourgogne sud et Bourgogne-Franche-Comté : Chatillon en Bazois, Digoïn, Pontailleur-sur-Saône, Tonnerre, la Truchère, Vincelles • Bretagne : Redon • Champagne-Ile de France : La Ferté sous Jouarre • Charente : Angoulême • Lot

en Quercy : Luzerch, Penne d'Agenais, Cahors • le Sud : Carcassonne, Homs, Agde, Carnon.
Flotte : Triton 860 et 1050, Nicols 900, Espade Concept, Tarpon 32, 37, 42, 49 et gamme Tarpon prestige.

Régions : Bourgogne, Franche-Comté, Rhône-Alpes, Lyon: Canal du Centre, canal de Bourgogne, canal du Midi, canal du Rhône au Rhin, canal du Nivernais, canal de Briare, canal entre Champagne et Bourgogne, canal latéral à la Loire, canal de Roanne à Digoïn, la Saône, la petite Saône, la Seille.

■ PÉNICHES HÔTELS

CANAL ET CO

24, rue Ernest-Renan
21300 CHENOVE

☎ 03 80 51 91 62 www.canalandco.com

Activité de péniche-hôtel : Lorraine (capacité de 22 passagers) et Caprice (capacité de 21 passagers).

Région : Alsace Lorraine, Bourgogne, Franche Comté.

CHATEAU LA CHASSAGNE

21410 PONT-DE-PANY

☎ 03 80 49 76 00 Fax : 03 80 49 76 19

www.chateau-chassagne.com
info@chassagne.com

Activités de péniche-hôtel et de croisières : « La Reine Pédaque » et « MS Niagara ».

Région : Bourgogne.

CROISIEUROPE

12, rue de la Division-Leclerc
67000 STRASBOURG

☎ 03 88 76 44 44 Fax : 03 88 32 49 96

www.croisieurope.com
bscheer@croisieurope.com
info@croisieurope.com

La flotte : 26 bateaux de catégorie Prestige d'une capacité de 100 à 180 personnes. Activités de croisières fluviales (mais aussi croisières maritimes, croisières thématiques et croisières lointaines).

Régions : « Le Rhône et la Saône » : Bourgogne, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône, Rhône-Alpes. « La Seine » : Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie. « La Gironde et la Garonne » : Aquitaine, Bordeaux.

CROISIÈRES FLUVIALES DE BOURGOGNE

Tivauches-le-Haut
21460 CORSAINT

☎ 03 80 96 34 12 - Fax : 03 80 96 77 05

www.hotelbarge.com info@hotelbarge.com

Activité de péniche-hôtel : « Le Papillon ».

Région : Alsace, Bourgogne, Champagne.



CANAL DU MIDI

CROISIÈRES FLUVIALES

sans licence

www.castelnautique.com



L'Eau Berge
Restaurant
du canal



Florence et Patrick
Port de Bram - 11150 Bram



CASTEL NAUTIQUE

Tél. 04 68 76 73 34
Fax 04 68 76 19 33





NORMANDIE, ILE-DE-FRANCE, CHAMPAGNE

*Port fluvial
sur le Canal
Saint-Martin*

Normandie, Île-de-France, Champagne

Le bassin de la Seine, avec ses quelque 1 500 km de voies navigables, s'étend sur 17 départements et pas moins de 5 régions. Il représente un quart du réseau navigable français. La Seine amont et la Seine aval offrent des paysages très contrastés : majestueuse, encadrée par des falaises et parsemée d'îlots d'une part, et plus bucolique et forestière, d'autre part. A proximité de Paris, la Marne, l'Ourcq et les canaux de Champagne, souvent longés par des chemins de halage, permettent une navigation paisible dans un cadre campagnard et verdoyant.

PARIS SUR SEINE

La navigation à Paris

- **Sur la Seine du pont amont au pont aval** : 12,6 km sans écluses. Tirant d'eau 3 m (sauf Bras de la Monnaie 2,40 m), tirant d'air 5,50 m.
- **Sur le canal Saint-Martin** : 4,5 km et 9 écluses. Tirant d'eau 1,90 m, tirant d'air 4,27 m.
- **Sur le canal Saint-Denis** : 6,6 km et 7 écluses. Tirant d'eau 2,60 m, tirant d'air 4,44 m.
- **Sur le canal de l'Ourcq** : au départ de Paris,

108 km et 10 écluses (petit gabarit), 12 km sans écluse (grand gabarit). Tirant d'eau 2,60 m, tirant d'air 4,09 m.

- **Vitesse** : 18 km/heure sur la Seine, à condition que le bateau se trouve à plus de 20 m des rives, ou à 12 km/heure. 6 km/heure sur les canaux pour la plaisance.

SUBDIVISION DE PARIS

2, quai de la Tournelle – 75005 PARIS

☎ 01 44 41 16 80

Gère la partie Seine.

SECTION DES CANAUX DE LA VILLE DE PARIS

6, quai de la Seine – 75019 PARIS

☎ 01 44 89 14 14

Gère le canal saint-Martin, canal Saint-Denis, canal de l'Ourcq.

Manifestation fluviale

Chaque année, un carnaval vénitien investit le port de l'Arsenal pendant quelques jours. C'est l'association « Paris Carnaval Arsenal » qui est à l'origine de ce défilé en magnifiques costumes baroques. Tous les renseignements auprès de l'organisatrice Michelle Santi, e-mail : association@paris-carnaval.org et sur le site www.paris-carnaval.org

Le premier bassin de France

Le port autonome de Paris Etablissement public de l'Etat créé en 1970, est le 1^{er} port fluvial de France et le 2^e d'Europe. Outre sa mission première de développement de l'activité portuaire et fluviale sur les 103 km de fleuves et de rivières de l'Île-de-France, le Port autonome de Paris participe activement au développement du tourisme fluvial. En Île-de-France, ce secteur se caractérise par une prédominance du tourisme collectif (transport de passagers), offrant une gamme très variée de produits, de la promenade simple avec ou sans restaurant à la croisière de plusieurs jours, en passant par les croisières à thème et l'affrètement à la demande. Une cinquantaine de compagnies disposent d'une flotte d'environ 103 bateaux de toutes tailles et d'une capacité d'accueil de 27 350 places. C'est de loin le premier bassin en France, concentrant 22 % des professionnels et plus du quart de la flotte. Cette importance de l'offre, notamment dans Paris intra-muros, a permis de transporter un peu plus de 55 % du marché national et de réaliser environ 50 % du chiffre d'affaires de la profession sur ce bassin. On dénombre environ 6 millions de passagers transportés par an en Île-de-France, faisant du Port autonome de Paris le 1^{er} port touristique mondial. Le Port autonome de Paris accompagne cet essor en développant un réseau d'escales spécialisées (actuellement 30). Par ailleurs, des bateaux stationnant le long des berges proposent des animations (restaurants, cafés, théâtres, concerts, magie, discothèques). Ils sont plus d'une trentaine dans la région, dont plus de 50 % dans Paris.

Jeter l'ancre à Paris

PORT DE L'ARSENAL

☎ 01 43 41 39 32 (capitainerie)

www.fayollemarine.fr

Accès : port de plaisance de l'Arsenal, dans l'entrée du canal Saint-Martin, quai Henri-IV. Il peut accueillir jusqu'à 180 bateaux de passages.

Equipements : 3 blocs sanitaires, 3 buanderies (lave-linge, sèche-linge à jetons), eau, électricité, poubelles (tri déchets), téléphone, borne Internet, Wifi, parking, gardiennage, présence d'un maître chien la nuit (possibilité appel avec la VHF sur Canal 9), mise à l'eau par grue.

Le port respecte une charte écologique de développement durable.

Ports de plaisance

LE PORT DE PLAISANCE

SUR LE BASSIN DE LA VILLETTE

☎ 01 43 41 39 32 24

www.paris-ports.fr

La toute nouvelle halte nautique comprend 24 emplacements et peut accueillir des bateaux allant jusqu'à 15 m de long.

YACHT MOTEUR CLUB DE FRANCE

1, allée du Bord-de-l'Eau 75016 PARIS

☎ 01 40 71 90 04

Accueil des plaisanciers selon disponibilité.

- Autres ports de plaisance hors Paris

MARINA PASSERELLE DE L'AVRE

1363, quai Marcel-Dassault

92210 SAINT-CLOUD

☎ 06 83 81 67 66 – Fax : 01 46 02 31 52

Sanitaires, eau, électricité, poubelles, gardiennage, commerces à proximité.

PORT VAN GOGH

2, quai Aulagnier – 92600 ASNIERES

☎ 01 40 86 29 13 – www.bords-de-seine.com

Capitainerie, sanitaires, eau, électricité, poubelles, gardiennage, surveillance électronique, téléphone, parking.

PORT SISLEY

Face au 45, quai Alfred-Sisley

92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE

☎ 01 40 86 29 13

Eau, électricité, poubelles.

Sur la Seine, d'amont en aval

Depuis 1991, les berges parisiennes sont inscrites au patrimoine mondial de l'Humanité. Du Louvre jusqu'à la Tour Eiffel, ou de la place de la Concorde au Grand Palais, l'évolution de Paris est visible depuis la Seine. 37 ponts enjambent le fleuve.

- Bibliothèque nationale de France rive gauche, après le pont de Tolbiac
- Palais omnisports de Paris-Bercy face à la Bibliothèque nationale



Quai de Seine - Paris

- **Jardin des Plantes** rive gauche après le pont d'Austerlitz
- **L'île Saint-Louis**
- **Notre-Dame de Paris** sur l'île de la Cité
- **Conciergerie** sur l'île de la Cité
- **Hôtel de Ville** rive droite, face à Notre-Dame
- **Châtelet** rive droite face à la Conciergerie
- **Louvre** rive droite à partir du pont des Arts
- **Jardin des Tuileries** juste après le Louvre
- **Place de la Concorde et l'Obélisque** juste après les Tuileries
- **Assemblée nationale** rive gauche face à la Concorde
- **Musée du quai Branly** rive gauche
- **Palais de la Découverte, Grand Palais, Petit Palais** rive droite après la Concorde, face au pont Alexandre-III
- **Esplanade des Invalides** face au Grand Palais, rive gauche
- **Tour Eiffel** rive gauche face au pont d'Iéna
- **Trocadero, palais de Chaillot** rive droite face à la tour Eiffel
- **Maison de Radio-France** rive droite, face au pont de Grenelle

Escales gourmandes

LE TABARIN

21, rue Amélot
PARIS (11^e)

☎ 01 48 07 15 22

www.letabarin.fr

M^o Bastille. Ouvert tous les jours jusqu'à 2h du matin. Brunch le dimanche : 16,90 €. Carte : 30 € environ. Menu enfant : 11 €. Formule du midi : 12,50 €. Vin au verre. Terrasse. Animation (concerts).

A deux pas du Port de l'Arsenal ! A la fois café, bar à vins et restaurant, Le Tabarin est aussi une adresse musicale avec une riche programmation de concerts plutôt portés sur le jazz mais pas que. Autour d'un verre, on écoute les premières notes. On se laisse bercer, l'heure tourne, la faim commence à se faire sentir. Pourquoi ne pas rester pour dîner et profiter du concert jusqu'à la dernière note et avaler la dernière goutte ? Au programme, non pas des concerts mais des nourritures, de la cuisine bistrolière bien sous tous rapports comme cette terrine de foie gras ou ces classiques ravioles de Royans au foie gras. Les amateurs de salades ou les végétariens ont aussi leur mot à dire mais en ce qui nous concerne, c'est vers la viande que nous nous sommes dirigés. D'un côté, une noix d'entrecôte frites, de l'autre un confit de canard pommes sautées à l'ail. Une pause et on attaque la dernière ligne

droite, celle des desserts avec un clafoutis aux framboises plutôt bien réussi et une mousse au chocolat qui n'avait pas à rougir.

LES FOUS DE L'ILE

33, rue des Deux-Ponts
PARIS (4^e)

☎ 01 43 25 76 67

contact@lesfousdelile.com

www.lesfousdelile.com

M^o Pont-Marie. Ouvert tous les jours de 12h à 23h. Menus de 23 € à 26 €. Carte : 35 € environ. Formule du midi : 17 €. Vin au verre. Brunch le dimanche de 11h à 17h : 23 €.

Quand on a poussé la porte de cette mythique maison gourmande de l'île Saint-Louis, on en a pris plein la vue. Des poules à perte de vue. Vous avez bien lu. C'est la nouvelle décoration du lieu. Des coqs, des poulets, des poules, des poussins installés sur les murs, les étagères ou discrètement planqués dans des tableaux. Et là, vous vous dites, dans ce cas, il y a forcément une poule au pot à l'ardoise. Bingo, mais ce n'est pas la seule attraction culinaire. Ici, ça popote gentiment à coup de salade de lentilles du Puy et magret fumé, de tranche de saumon bio marinée, crème épaisse au citron, de tartare de bœuf argentin au couteau frites maison, sans oublier le tajine de poulet aux olives et semoule aux raisins. Sourire et générosité sont de rigueur, et ce n'est pas la tarte citron meringuée qui dira le contraire.

CAFE LE PETIT PONT

1, rue du Petit-Pont
PARIS (5^e)

☎ 01 43 54 23 81

www.cafelepetitpont.com

Ouvert tous les jours et 24h/24 le vendredi et le samedi.

Au IX^e siècle, forteresse en bois, transformée en prison par Charles VI, le lieu est chargé d'Histoire ! Le Petit Pont dispose d'une vue exceptionnelle sur la cathédrale Notre-Dame, que l'on admire de la grande terrasse climatisée. Pour un déjeuner rapide, un verre l'après-midi, mais aussi un dîner en amoureux avec le piano-bar en fond sonore de 18h à 21h30 et l'ambiance dj dès 23h, vous trouverez votre bonheur. La carte, très riche, vous propose une cuisine du monde, des viandes en arrivage direct du Cantal, des bières et des cocktails variés, également un petit déjeuner buffet à volonté. Alors venez vous installer un moment dans ce décor en bois et en pierre à l'éclairage coloré. Les prix sont accessibles, bouteilles de vins entre 16 € et 27 € cocktails à 9 € buffet petit déjeuner à 12 € et pâtisseries artisanales autour de 5 € happy-hour de 16h30 à 21h30. N'hésitez pas, que vous cherchiez un bar à bières, une brasserie ou une ambiance piano-bar et dj, un lieu agréable.

KITCHEN GALERIE BIS**25, rue des Grands-Augustins
PARIS (6^e)**☎ **01 46 33 00 85 – Fax : 01 44 07 18 93***M^o Odéon. Ouvert du mardi au samedi de 12h30 à 14h30 et de 19h30 à 22h30. Menu unique à 33 €. Carte : 45 € environ. Formule du midi : 27 €. Vin au verre.*

K.G.B a créé l'événement en septembre 2009. Dès les premiers services, on a frôlé le sans faute. Des « zors d'œuvre » au dessert, on se prend claque sur claque. Les créations sont tellement différentes et éloignées les unes des autres que le partage est nécessaire. « Tiens, goûte ce maquereau grillé laqué aux agrumes, miso et sa purée à la poudre d'algues. » « Fais-moi goûter tes travers de porc confit grillé avec coriandre et gingembre. » « C'est quoi cette petite croquette de viande à la menthe ? » « Tu me laisseras deux ou trois gnocchi au citron confit ? » Chaque bouchée bouscule les papilles et leur colle un uppercut de parfums et de saveurs d'une précision chirurgicale. Après quelques secondes de réflexion, on croit deviner ici, de la citronnelle, là du basilic thaï, dans une autre assiette en arrière-bouche une pointe de curcuma et sur le retour, ne serait-ce pas du galanga ? Pas de doute en revanche pour la glace qui accompagne les noisettes du Piémont et le pot de chocolat. Elle est à la noix de coco. En un mot, une cuisine percutante.

Escales plaisir**LE MUSEE DU QUAI BRANLY –
MUSEE DES ARTS PREMIERS****37, quai Branly
PARIS (7^e)**☎ **01 56 61 70 00****www.quaibranly.fr***M^o Bir-Hakeim, Iéna, Alma – Marceau ou RER C Pont-de-l'Alma. Ouvert le mardi, le mercredi et le dimanche de 11h à 19h ; du jeudi au samedi de 11h à 21h. Fermé le 1^{er} mai et le 25 décembre. Adulte : 8,50 €.*

Le bâtiment de Jean Nouvel – encore lui - expose sa gigantesque silhouette face à la Seine, couleur de terre, de feu, de bois, une étonnante masse métallique et de verre. Ici, la végétation semble envahir la façade, comme une cascade de verdure. Le jardin est conçu comme un musée végétal : 18 000 m² de sentiers, de petites collines, de chemins dallés de pierre, de torrents, de bassins, 169 arbres et une trentaine d'espèces végétales. On attaque la visite par la montée d'une rampe lisse qui contourne une gigantesque colonne vitrée à l'intérieur de laquelle sont juxtaposés des milliers de tam-tam et autres artefacts : un effet saisissant ! Au sol des hologrammes qui tremblotent invitent les visiteurs à lire les mots qui apparaissent entre leurs pieds ; d'autres projections sur les murs, des sons et des jeux de lumière, et tout le long un étrange rideau

blanc plissé, création du couturier Issey Miyake. Dans un dédale organique, les néophytes découvriront chefs-d'œuvre et objets divers, installés par continent selon une scénographie parfois un peu déroutante.

LE SHOWCASE**Sous le pont Alexandre-III****PARIS (8^e)**☎ **01 45 61 25 43****www.showcase.fr***M^o Champs-Élysées – Clemenceau ou Invalides Ouvert le vendredi et le samedi de 22h à 5h ; le dimanche de 12h à 6h. Tarifs selon la programmation. Bières à 5 €.*

Il fallait y penser, s'installer au pied du pont Alexandre-III, à fleur de Seine, dans un bâtiment classé Monument historique. Un espace de 2 000 mètres carrés, tout en longueur et arcades, partageant l'immense espace entre une scène et un bar club, où de grandes baies vitrées ouvrent directement sur l'eau. Depuis un tout petit peu plus d'un an, le Tout-Paris branché s'y rue. Réservé aux soirées privées du lundi au jeudi, Le Showcase a déjà un beau curriculum vitae à son actif – soirée du galeriste Emmanuel Perrotin pour l'ouverture de la Fiac, soirée Calvi on the Rocks, concert de Lilly Allen... Le week-end, la salle s'ouvre aux jeunes talents que le maître des lieux, Albert Cohen – fondateur de Radio Nostalgie et producteur de cinéma –, se fait fort de dénicher. Bien malin, il a choisi pour s'en assurer de confier la programmation à la bande du Paris Paris, c'est d'ailleurs à peu près la même faune arty qu'on y retrouve.

SHAKESPEARE AND CO**37, rue de la Bûcherie****PARIS (5^e)**☎ **01 43 25 40 93**

M^o Cluny – La Sorbonne. Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 23h et le week-end de 11h à 23h Mythique ! Un peu en retrait du quai de Montebello, face à Notre-Dame de Paris, La Shakespeare and Co a été et reste une halte parisienne pour les écrivains anglo-saxons et américains (Anais Nin, Georges Miller, Graham Green...) comme pour les gens comme vous et moi, donc curieux. Fondée à la Libération par le journaliste américain George Whitman, sale caractère et bientôt 100 ans, la librairie ressemble à une bibliothèque de Babel, pleine de livres rares, anciens, poches et nouveautés, tous en langue anglaise. Quelques tentures dissimulent un lavabo, par-ci, un lit par-là, indices de la présence des jeunes écrivains et aventuriers en goguettes à Paris qui occupent parfois les lieux en échange de leur présence à la tea-party du dimanche (à 16 heures, à l'étage au-dessus de la librairie). Si vous parlez anglais, n'hésitez pas à y passer un moment ! De belles rencontres vous y attendent !

ULYSSE**26, rue Saint-Louis-en-l'Île – PARIS (4^e)**☎ 01 43 25 17 35 – www.ulyссе.fr*M^o Pont-Marie. Ouvert du mardi au samedi de 14h à 20h.*

L'étape indispensable des bateliers au long cours ! C'est le « kilomètre zéro du monde », comme le clame le slogan de la maison, d'où l'on peut en effet partir vers n'importe quelle destination grâce à un fonds extraordinaire de livres consacrés au voyage. Catherine Domain, la libraire et fondatrice depuis quarante ans de la librairie, est là pour vous aider dans votre recherche, notamment si vous voulez vous documenter avant d'entreprendre un court ou un long séjour. Membre de la Société des Explorateurs, du Club International des Grands Voyageurs, fondatrice du Cargo Club, du Club Ulysse des petites îles du monde et du Prix Pierre Loti, elle est vraiment une spécialiste du voyage. Vous trouverez ici aussi de nombreuses cartes non disponibles dans les librairies habituelles.

BHV**52, rue de Rivoli – PARIS (4^e)**☎ 01 42 74 90 00 – www.bhv.fr*M^o Hôtel-de-Ville. Ouvert le lundi, le mardi, le jeudi et le vendredi de 9h30 à 19h30 ; le mercredi jusqu'à 21h ; le samedi jusqu'à 20h.*

Le seul Grand Magasin parisien à deux pas de la Seine ! En 1852, un quincailleur lyonnais, nommé Xavier Ruel, s'installe dans le quartier de l'Hôtel de Ville où il vend des articles de bonneterie. Quelques années plus tard, les affaires marchent si bien qu'il finit par ouvrir un magasin dans un lotissement en construction rue de Rivoli, nouveau grand axe de la capitale. Le Bazar de l'Hôtel de Ville était né, et un siècle et demi plus tard, le BHV a toujours autant de succès auprès des Parisiens. La principale raison est qu'il s'agit d'un grand magasin dont l'offre de produits est pléthorique et très diversifiée, ce qui est évidemment à la fois pratique et plein de charme. C'est le royaume des rois du bricolage et de la décoration de la maison. Le BHV s'est étendu tout autour pour offrir des magasins spécifiques : homme, vélo, moto, carrelage, niche, cave, médical. Une cafétéria, à l'avant-dernier étage, est tout à fait agréable et peu chère.

Autre adresse, à proximité du canal de l'Ourcq : 119-127, avenue de Flandre (19^e) ☎ 01 42 74 99 00. Métro Crimée. Ouvert du lundi au samedi de 9h à 20h.

Les canaux parisiens

Seule municipalité en France à posséder et entretenir un ensemble de canaux et rivière, la Ville de Paris est propriétaire d'un réseau fluvial de 130 km, dépassant les limites de l'Île-de-France pour se prolonger jusqu'en Picardie. Des petites rivières canalisées constituent ce réseau : la Collinance, la Gergogne, la Théroanne et la Beuvronne ainsi que

la rivière Ourcq, canalisée sur 10 km à l'amont de Mareuil-sur-Ourcq. Mais ce sont surtout les grands canaux qui sont connus du grand public :

- **Le canal Saint-Martin**, situé dans Paris intra-muros (19^e, 10^e, 11^e, 4^e et 12^e arrondissements) d'une longueur de 4,5 km. On peut observer **Opéra Bastille**, au bout du port de l'Arsenal.

- **Le canal Saint-Denis** qui s'étire de Paris (19^e arrondissement) à la ville de Saint-Denis qui lui a donné son nom, sur 6,6 km.

- **Le canal de l'Ourcq** qui comporte un petit canal de dérivation, le canal du Clignon (2 km), est le plus important en nombre de kilomètres de tous les canaux parisiens, avec ses 108 km de Mareuil-sur-Ourcq à Paris (19^e arrondissement). On peut observer la **Cité des Sciences et de l'Industrie, Grande Halle de la Villette** de chaque côté du canal, à l'embranchement avec le canal Saint-Denis.

Dès le XVI^e siècle, Paris utilise la voie d'eau comme moyen de transport pour acheminer du blé via la Seine et la Marne, des vins de Bourgogne et du bois du Morvan via l'Yonne. Les premiers travaux de canalisation de la Marne débutent en 1529, par la création de barrages et de portes pour les franchir. Un projet de canalisation de l'Ourcq ayant comme objectifs, d'une part, de porter les bateaux marchands de l'Ourcq à Paris sans passer par la Marne et, d'autre part, de ravitailler Paris en eau voit le jour sous Louis XIV, sous l'impulsion de Pierre-Paul Riquet, génial créateur du canal du Midi. Mais le canal de l'Ourcq ne sera réalisé qu'avec l'arrivée au pouvoir de Bonaparte qui pose la première pierre du canal en 1802. L'ensemble des canaux parisiens est achevé 23 ans plus tard. Initialement conçu pour amener de l'eau potable aux parisiens, le canal de l'Ourcq voit son eau abandonnée des consommateurs parisiens dans les années 1830, en raison des épidémies de choléra décimant la capitale. Son rôle principal devient donc l'acheminement vers la capitale de matériaux de construction nécessaires aux projets du baron Haussmann et, par la suite, aux travaux de Fulgence Bienvenüe. Son développement à la fin du XIX^e siècle, rend son alimentation en eau cruciale, d'autant que les sécheresses de 1858 et 1865 mettent en péril son utilisation. Aussi, en 1866, un décret est pris, permettant le pompage des eaux de la Marne pour accroître le débit du canal de l'Ourcq et maintenir la navigation en cas d'étiage. C'est à cet effet que sont conçues les deux usines élévatoires de Trilbardou et Villers-lès-Rigault. Le site du moulin de Trilbardou était propice à l'installation d'une usine car il possédait déjà une chute d'eau de 80 cm. La Marne et le canal n'étaient séparés que de 40 m. L'énergie est fournie par une roue à aubes de 11 m de diamètre sur 6 m de large, son poids est de 87 tonnes. Les 70 aubes de la roue actionnent un système d'engrenage qui tire et pousse un piston dans

un corps de pompe. L'usine de Villers-lès-Rigault fonctionne, quant à elle, grâce à deux roues en fonte de 10 m de diamètre et de 1,20 m de large, leur poids est de 15 tonnes chacune. Le choix du site de Villers-lès-Rigault s'est vite imposé en raison d'une chute d'eau très importante, à cet endroit : 1,50 m. Grâce à ces deux usines, l'eau de la Marne est relevée de 12 m jusqu'au canal.

Escales gourmandes

AU FIL DU VIN

145, quai de Valmy – PARIS (10^e)

☎ 01 46 07 28 36

M^o Jacques-Bonsergent. Ouvert du lundi au samedi de 18h30 à 23h. Carte : 25 € environ. Vin au verre. Terrasse.

Vous dire que c'est notre coup de cœur dans ce quartier est à peine exagéré. Il y a une sorte de nonchalance dans cette maison qui nous sied. Ici, on ne se prend pas la tête, ni côté clients, ni côté patrons. On ressent que le plaisir de s'envoyer quelques godets derrière la lulette n'est pas feint. A la fois cave et bistrot, cette adresse aime à dire qu'elle fait et vend de la popote de terroirs sans oublier quelques vins judicieusement dénichés comme ce saumur-champigny Clos Cristal ou le minervois Clos des Roques. Au fil du vin, on se laisse tenter par une copieuse assiette mixte de fromages et de charcuteries qui réunit la Corse et l'Auvergne. D'autres font l'impasse pour se concentrer sur la salade de jambon, tomate et fromage pendant que d'autres ont été séduits par l'assiette de tapas. Vous l'aurez compris, chacun vit sa gourmandise et sa soif comme bon lui semble et tout le monde

attend avec impatience que cette maison soulève son rideau à l'heure du déjeuner.

MY BOAT

Parc de la Villette PARIS (19^e)

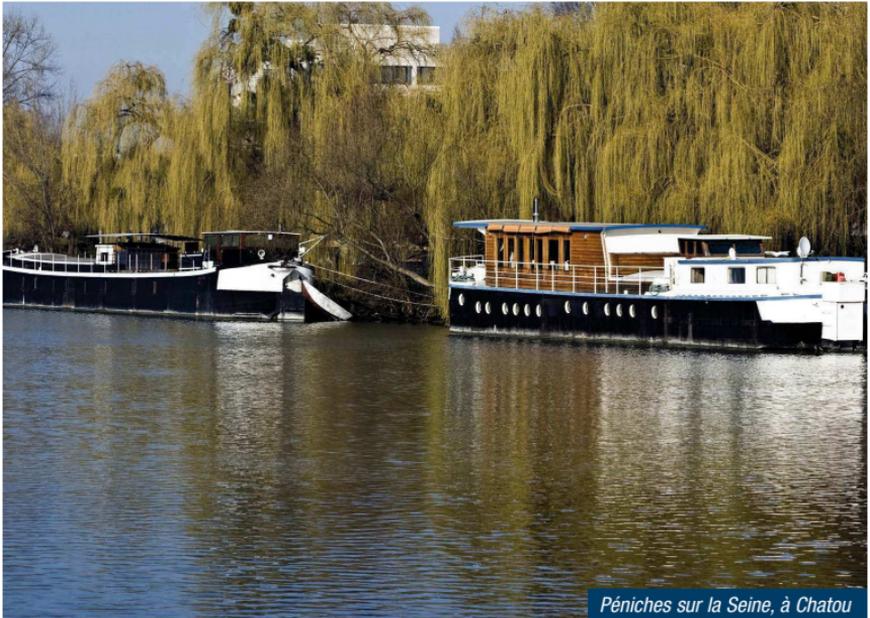
211, avenue Jean-Jaurès

☎ 01 42 09 26 40

reservation@myboat.fr – www.myboat.fr

M^o Porte de la Villette ou Porte de Pantin. Ouvert du mercredi au dimanche de 12h à 15h30. Ouvert le soir uniquement sur réservation pour soirées événementielles. Carte : 30 € environ. Vin au verre. American Express, Chèque Restaurant. Accueil des groupes. Terrasse.

En lieu et place de la Guinguette à Vapeur, Paul Mège, déjà propriétaire du Wagon Bleu dans le 17^e, a créé My Boat. Un vrai paquebot aux allures des années trente doté de superbes terrasses en bord de canal qui incitent à se prélasser. Pourquoi ne pas en profiter pour se restaurer dans un cadre aussi bucolique ? C'est possible le midi (le soir le lieu est réservé aux opérations événementielles publiques ou privées) et quand le soleil est au rendez-vous, c'est tout simplement magique. Et quand bien même le temps ne serait pas de la partie, réfugiez-vous à l'intérieur et admirez. C'est de toute beauté. Dans l'assiette, la magie opère et nous sommes loin de la restauration proposée en général dans les restaurants de parc où l'on se contente de mets d'une simplicité parfois sans grand intérêt. Ici, c'est différent, chaque assiette est travaillée, maîtrisée. Une bonne cuisine et un cadre exceptionnel, que demander de plus ?



Péniches sur la Seine, à Chatou

Escales plaisir

VELO ET CHOCOLAT

77, quai de Seine PARIS (19^e)

☎ 01 46 07 07 87

M^o Riquet. Ouvert du mercredi au vendredi de 10h à 20h, samedi et dimanche de 12h à 20h. Location vélo : 4 € l'heure ou 10 € la journée, petit chocolat chaud : 2 €, grand chocolat chaud : 3 €.

Voici assurément une adresse où foncer pour vérifier le fameux adage : « Après l'effort, le réconfort ». On pousse la porte de ce petit café du bord du canal de l'Ourcq et on se retrouve au milieu de vélos suspendus aux murs, de roues, chambres à air... et de grands boccoux de cacao qui trônent aussi sur le bar. En bref, on peut venir louer un vélo et partir faire le tour du bassin de la Villette, puis revenir s'installer et déguster un délicieux chocolat chaud, spécialité de la maison. Le tout en regardant le patron œuvrant dans son atelier !

CITE DES SCIENCES ET DE L'INDUSTRIE

Parc de la Villette – PARIS (19^e)

30, avenue Corentin-Cariou

☎ 01 40 05 70 00 – 01 40 05 80 00

www.cite-sciences.fr

M^o Porte de La Villette. Ouvert du mardi au vendredi et le dimanche de 10h à 18h ; le samedi de 10h à 19h. Adulte : 7,50 €. Enfant : 6 €. Tarifs réduits pour les moins de 25 ans et familles nombreuses. Accueil enfants.

Au bord des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ! Ici, il y en a pour tous, les petits et les grands, les amateurs de plein air et de musées, d'expériences et d'étoiles ! Les bâtiments des anciens abattoirs de Paris ont été restaurés et transformés en une Cité de la Musique, une Grande halle, le Conservatoire national de Musique et de Danse, le Zénith de Paris, le théâtre Paris-Villette et d'autres salles de spectacles. Avec ses 20 000 m² consacrés à des expositions permanentes et temporaires, comme celles qui créent l'événement dans l'espace Explora, c'est l'un des plus grands musées scientifiques existant en Europe. On y trouve entre autres, l'Aquarium ; l'Argonaute, ce sous-marin fut le fleuron de la Marine française dans les années 1950 ; le Cinaxe, une cabine mobile de simulation où vous ressentez les sensations engendrées par un film projeté en relief ; la Cité des Enfants est un lieu d'expérimentation et d'exploration active pour les 2-7 ans ; la Géode : elle est exclusivement consacrée à la projection de films en grand format sur un écran géant hémisphérique de 1 000 m² ; le Planétarium : vous embarquez à la découverte des planètes, des étoiles, de la Voie lactée et des galaxies. C'est le plus grand planétarium de France. Il est doté d'un système de projection numérique qui utilise toutes les ressources de la vidéo 3D. Quant aux jardins contemporains, ils sont pleins de surprises et, l'été, on joue tous les soirs un nouveau film dans un grand pré où les spectateurs viennent pique-niquer avant d'assister au spectacle.

PENICHE ANAKO

Bassin de la Villette PARIS (19^e)

Face au 61, quai de Seine

☎ 06 62 11 14 64

info@penicheanako.org

peniche.anako.com

Métro Riquet, Stalingrad ou Jaurès. Expositions, accès à l'espace multimédia, à l'espace associatif, à la consultation des livres et des dvd : gratuits. Concerts : 5 € à 12 €. Films : 2 € à 6 €. Contes : 4 € à 8 €. Ateliers : autour de 6 €.

Vous naviguez en quête de découverte ? Profitez de votre escale pour partir à la rencontre de la péniche Anako. A elle seule, voyage dans le monde passionnant des peuples oubliés et des minorités méconnues, la péniche vous propose une immersion culturelle grâce à des concerts, des soirées de contes et des ateliers formidables. Un espace d'exposition et une médiathèque compléteront brillamment votre aventure en terre inconnue. Courez-y !

PARIS ROUEN, LA BASSE SEINE

Au XIX^e siècle, Gennevilliers est une charmante halte de canotage. L'inondation de 1910 détruit guinguettes et petits ports. Aujourd'hui, la ville conserve un lien privilégié au fleuve. Elle abrite la plateforme multimodale la plus importante de la région Ile-de-France (386 ha), avec un trafic de 800 000 tonnes par an. Le port est relié au réseau ferroviaire, routier (A15 et A86) et fluvio-maritime. Il accueille aussi le premier dépôt régional de produits pétroliers grâce à son oléoduc. Loin de ses considérations économiques, les peintres impressionnistes du XIX^e siècle sont séduits par la surface miroitante du fleuve et son environnement. Les rives de la Seine sont alors en pleine mutation. L'industrialisation et l'urbanisation des sites commencent à se profiler. Déjà, cheminées d'usine, ponts ferroviaires et rouliers apparaissent sous les coups de pinceau. Entre le Petit-Gennevilliers, la base nautique d'Argenteuil, la plaine de Gennevilliers et ses berges face à l'île Saint-Denis, plus de 350 œuvres majeures de l'Impressionnisme voient le jour. Caillebotte, alors conseiller municipal à Gennevilliers et ardent défenseur des industries nouvelles fait connaître les berges de la Seine en aval de Paris à de nombreux artistes. Ainsi, ces rivages inspirent-ils Monet qui s'installe à Argenteuil en 1871. Manet, Sisley, Renoir et Pissarro viennent y planter leur chevalet. Plus tard, Monet décide d'acheter un îlot aux abords de Giverny, l'île aux orties. Il y installe un bateau-atelier et y peint, notamment, Les Matinées sur la Seine. Monet s'installe à Giverny en 1883, dans une maison banale qu'il transforme. Une merveille ! La demeure est peinte comme un tableau, à chaque

pièce sa couleur, et le jardin, entièrement créé par le peintre, ressemble à une œuvre de Monet, paradis flou de fleurs et de ruisseaux sur lesquels flottent les fameux nymphéas. De son côté, le musée d'Art américain rassemble plus de cent œuvres de peintres d'outre-Atlantique, influencés par le travail de Monet et venus travailler en France et plus particulièrement à Giverny. Une intéressante alliance de la peinture impressionniste française et américaine des XIX^e et XX^e siècles. A Chatou, l'île des Impressionnistes influence également le mouvement impressionniste. Renoir peint, entre autres, *Le Déjeuner des canotiers* à la Maison Fournaise, restaurant fréquenté par la bohème à la fin du XIX^e siècle. En 2001, le SIVOM des Côteaux de Seine dépose le label « Pays des Impressionnistes ». Il regroupe neuf communes situées sur la boucle de la Seine : Carrière-sur-Seine, Chatou, Croissy-sur-Seine, Bougival, Louveciennes, Marly-le-Roi, Port-Marly, Le Pecq-sur-Seine et Noisy-le-Roi. Il s'efforce par un certain nombre d'actions, de mettre en valeur un passé culturel et historique commun. Sur les côteaux, en bord de Seine, à Louveciennes, contemplant l'aqueduc construit par Mansart. Long de 643 m il s'appuie gracieusement, à 25 m de hauteur, sur 36 arches. Louveciennes résonne encore des rires d'Anais Nin qui y vécut dans les années 1930 et y réunit toute l'intelligentsia parisienne.

Le charmant petit village de Haute-Isle, bâti sur la rive droite de la Seine, porte le même nom que l'île située en face de lui. On peut encore y voir

Association SEQUANA

Installée à la gare d'eau de Chatou, dans l'île des Impressionnistes, cette association défend le patrimoine de la Seine, dans le respect de l'environnement. Ses bénévoles restaurent des embarcations du XIX^e siècle vouées à disparaître. Ils ouvrent les portes de leur atelier de restauration de Chatou à ceux qui leur ont fait la demande. Pour l'anecdote, Sequana est le mot gaulois qui a donné « Seine ».

☎ 06 37 40 37 89 – www.sequana.org

Tarifs : 4 € par adulte 2 € par enfant jusqu'à 16 ans.

les traces d'un village entièrement composé de cavernes creusées dans la falaise, et notamment visiter l'église troglodytique fondée en 1670.

Le Val-d'Oise a aussi son PBVF (« Plus Beau Village de France »), La Roche-Guyon, installée au pied de la falaise, descend en pente douce vers la Seine. Une atmosphère tranquille y règne, parmi les maisons anciennes et les vieilles pierres de la halle.

L'ensemble comprend le château troglodytique (où vivaient les premiers seigneurs), le donjon situé au sommet de la falaise et un autre ensemble de bâtiments en contrebas. Le grand corps de logis Renaissance est adossé à la falaise. François Ier et Henri II y séjourneraient volontiers lors de leurs parties de chasse.



Au XVIII^e siècle, le duc de la Rochefoucauld, enrichi la demeure de plusieurs éléments importants notamment les écuries, la cour d'honneur (et les bâtiments qui l'entourent), une entrée et un escalier monumental. Rommel (qui participait au complot contre Hitler) y installa son état-major en février 1944 et y aménagea des casemates. Aux Andelys, construit en 1196 par Richard Cœur de Lion, le château Gaillard, qui surplombe la vallée est un des sites les plus pittoresques du parcours.

Autour de Connelles et Saint-Pierre-du-Vauvray, le fleuve se pare de berges verdoyantes. Le coin fut une destination de villégiature au début du siècle, comme en témoignent nombre de belles villas au bord de l'eau. Classé Monument historique, le moulin d'Andé est une très jolie construction dont une partie des bâtiments surplombe un bras de l'Eure. C'est le dernier moulin « pendant » ayant conservé toute sa machinerie intérieure. Depuis 1962 il est le siège d'une association culturelle qui y organise des concerts et spectacles.

Situé sur la rive droite de la Seine, à l'intérieur de la boucle de Poses, arrêt obligatoire à la Côte des Amants : cet éperon calcaire d'une hauteur proche de 150 mètres (c'est la hauteur de la cathédrale de Rouen !) domine la vallée de la Seine et celle de l'Andelle, avec un vaste et splendide panorama. Voir également l'imposant complexe fluvial situé au pied de la Côte des deux Amants, formé par les écluses d'Amfreville-sous-les-Monts au nord et le barrage de Poses au sud, qui est plus que centenaire... L'écluse d'Amfreville marque la fin de la navigation en Seine canalisée. Le fleuve glisse ensuite dans un écrin de falaises grandioses.

Du côté sud, une jolie promenade est à faire en remontant les bords de Seine (maisons pittoresques, vieilles barges, café au bord de l'eau), alors qu'au nord vous pourrez boire un coup et guincher dans une véritable atmosphère de guinguette. Une chambre d'observation des poissons, construit à 3 mètres de profondeur, vous permettra d'observer le passage des poissons dans la passe aménagée à cet effet.

Aux confluent de la Seine et de l'Eure, la ville de Pont-de-l'Arche, doit son nom aux 22 arches d'un

grand pont qu'y fit construire Charles-le-Chauve au X^e siècle, pour arrêter les Vikings dans leur remontée vers Paris. Refait au XV^e siècle, ce pont subsistera jusqu'en 1850.

La capitale régionale, Rouen, est actuellement le 4^e port français. La Seine en aval du Pont Jeanne-d'Arc à Rouen est classée en voie du 1^{er} groupe et n'est donc pas accessible aux bateaux qui sont autorisés sur les voies navigables du 2^e groupe, c'est-à-dire la plupart des bateaux de location. Ce parcours permet de suivre la Seine dans ses méandres les plus voluptueux, dans la dernière partie de son cours traversant le Vexin et la Normandie.

Patrimoine fluvial

MUSEE DE LA BATELLERIE

Château du Prieuré – Place Jules-Gévelot
78700 CONFLANS-SAINT-HONORINE

☎ 01 34 90 39 50 – Fax : 01 34 90 39 65

<http://perso.wanadoo.fr/vexin.fr/AMB.index.htm>

htm – vbourezg@mairie-conflans78.com

Ouvert toute l'année. Le lundi et du mercredi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 18h. Basse saison : le week-end de 14h à 17h. Haute saison : le week-end de 15h à 18h. Adulte : 4,20 € ; 3,10 € (tarif réduit) ; 1,50 € (visite libre d'1h) ; 3 € (visite de groupes sur réservation).

Parce que Conflans-Sainte-Honorine est la capitale nationale de la batellerie artisanale, alors ce musée, installé dans le château, est un lieu unique en France. C'est en parcourant ses 8 salles que petits et grands, amateurs ou spécialistes, se laissent couler dans l'histoire de la navigation fluviale. Ici sont conservés de nombreux documents sur les moyens de transports fluviaux et sur la vie des mariners, exposés pas moins de 200 maquettes de bateaux d'eau douce et de modèles réduits de péniches – lesquels développent l'évolution des techniques ainsi que le rôle historique et économique de la batellerie – la dernière acquisition est une imposante maquette de 4 m sur 4 représentant le port Edouard-Hériot de Lyon, une dizaine d'autres issues des travaux publics reconstituent écluses et barrages. Le monde de la batellerie est

La Machine de Marly

Du temps où Louis XIV et sa Cour résidaient à Versailles, les eaux de la Seine (jusqu'à 5 000 m³) remontaient à travers le village de Louveciennes grâce à la Machine de Marly mise en service en 1684. Ces eaux alimentaient les bassins, fontaines et cascades des jardins du château de Versailles, puis par la suite, les jeux d'eau du parc de Marly. La Machine était actionnée par quatorze roues de 12 m de diamètre tournant sous l'effet d'une chute d'eau de 2 m de dénivelé environ. Un système de 250 pompes permettait la remontée des eaux. Pour en savoir plus sur cet ouvrage hydraulique démolé en 1967, des panneaux explicatifs ont été installés le long d'une promenade dite du « chemin de la mi-côt ».

Renseignements auprès de l'office de tourisme de MARLY-LE-ROI

☎ 01 30 61 61 35

encore présenté par des centaines de tableaux, dessins et gravures, des milliers de photographies et cartes postales

BATEAU-CHAPELLE « JE SERS »
Promenade François-Mitterrand
78701 CONFLANS-SAINT-HONORINE

☎ 01 39 72 62 83

Fax : 01 39 72 62 12 – je-sers@wanadoo.fr
<http://lapierreblanche78.free.fr/jesers/Navigation/centre.htm>

Ouvert toute l'année. Tous les jours de 7h à 22h. Messes le dimanche à 9h30, 10h30 et 18h en semaine. Gratuit. Visite libre en toutes périodes, sauf lors des cérémonies religieuses et offices.

Parmi les bateaux amarrés sur les quais, découvrez cette péniche surprenante sur laquelle sont inscrits ces simples mots : « Je sers ». Voici l'église des bateliers, créée en 1935 par l'abbé Joseph Bellanger. Siège d'une aumônerie catholique, l'endroit est ouvert à la visite. Mais attention ! Il s'agit avant tout d'un lieu d'accueil et d'entraide sociale pour les marins d'eau douce. La chapelle, surplombée par un dôme lumineux en pavé de verre présente de nombreux objets appartenant à l'univers des barreaux, capitaines et autres moussaillons.

MUSEE MARITIME, FLUVIAL ET PORTUAIRE

Espace des Marégraphes
 Quai Emile-Duchemin
 Hangar portuaire n° 13 – 76000 ROUEN
 ☎ 02 32 10 15 51

info@musee-maritime-rouen.asso.fr
www.musee-maritime-rouen.asso.fr

Basse saison : ouvert du mardi au vendredi de 10h à 12h30 et de 14h à 17h ; le week-end et les jours fériés de 14h à 17h. Haute saison : du mardi au vendredi de 10h à 12h30 et de 14h à 18h ; le week-end et les jours fériés de 14h à 18h. Gratuit jusqu'à 6 ans. Adulte : 4,50 €. Tarif sénior : 4 €. Tarif réduit : 3 €.

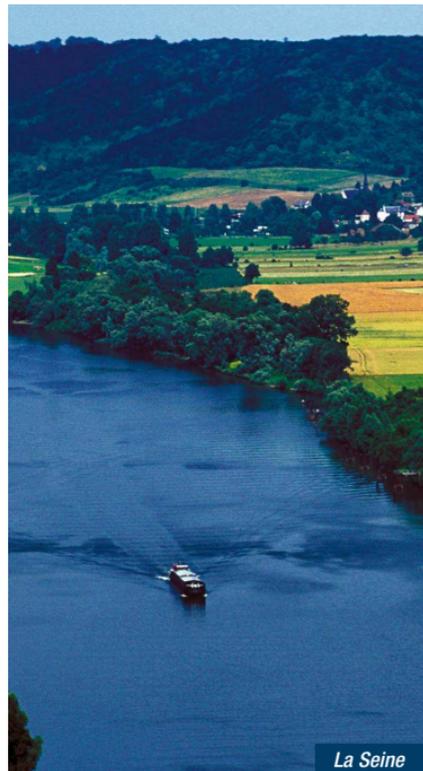
Comptez les hangars du port de Rouen. 1, 2, 3... 13... Stop ! Vous êtes arrivé dans l'endroit où vous apprendrez tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les marines maritimes et fluviales. Un scaphandre, des objets de marine, des instruments de navigation et des maquettes dévoilent les secrets de la marine marchande d'autrefois, l'histoire maritime, fluviale et portuaire de Rouen est broyée avec talent ; et que dire de la chasse à la baleine, des expéditions polaires de Jean Charcot, de la construction et de la réparation navale (les chantiers de Normandie), des métiers portuaires, de la batellerie en Seine, du balisage, de la navigation, de la mer et du pétrole (on peut notamment y admirer le pétrolier à voile rouennais, le Quevilly) ? Non, ce n'est pas fini : Des expositions temporaires sont organisées chaque année. Tous les ans au mois de juin se déroule le Pardon National de la Batellerie entre Paris et Conflans-Saint-Honorine. A l'origine, bateliers et terriens se rencontraient

à cette occasion en souvenir des deux guerres mondiales. Aujourd'hui, les rites sont conservés et l'occasion sert à organiser une grande fête sur un week-end. Le vendredi, une cérémonie de ravivage de la Flamme du souvenir a lieu à l'Arc de Triomphe et débute la manifestation. Le lendemain matin, samedi, une procession fluviale descend la Seine jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine où l'on se réunit autour d'un grand banquet. Célébration d'une le dimanche, à 11 heures.

Renseignements techniques

365 km, 6 écluses. Avalant. Tirant d'eau : 3,50 m ; tirant d'air : 6,90 m jusqu'à Gennevilliers, 8,75 m ensuite jusqu'à Rouen. Vitesse : 20 km/heure en aval du pont de Sèvres, 18 km/heure.

- Paris – Conflans-Sainte-Honorine : 69 km, 2 écluses, 9 heures environ.
- Conflans-Sainte-Honorine – Vernon : 79 km, 2 écluses, 6 heures environ.
- Vernon – Les Andelys : 24 km, 1 écluse, 3 heures environ.
- Les Andelys – Elbeuf : 45 km, 1 écluse, 5 heures environ.
- Elbeuf – Rouen : 23 km, 2 heures environ.



La Seine

Infos navigation

SUBDIVISION DE SURESNES

27, quai Galliéni

92150 SURESNES CEDEX

☎ 01 46 25 04 40 – Fax : 01 40 99 02 31

suresnes.ABS.SN-Seine@Equipement.gouv.fr

Du pont périphérique aval au pont SNCF d'Argenteuil.

SUBDIVISION DE BOUGIVAL

23, Ile-de-la-Loge

78380 BOUGIVAL CEDEX

☎ 01 39 18 23 45 – Fax : 01 39 69 67 41

ABS.SN-Seine@Equipement.gouv.fr

Du pont SNCF d'Argenteuil aux communes d'Herblay et Conflans (incluses).

SUBDIVISION DE PONTOISE-ANDREY

65, quai de l'Ecluse

BP50074 – SAINT-OUEN-L'AUMONE

95313 CERGY-PONTOISE CEDEX

☎ 01 34 30 40 80

Fax : 01 30 37 06 33

pontoise.ABS.SN-Seine@equipement.gouv.fr

De la limite des communes d'Herblay-Conflans à celles de Villennes-sur-Seine/Médan et Carrière-sous-Poissy/Triel-sur-Seine.

SUBDIVISION DE POSES-AMFREVILLE

BP28 – 27590 PITRES

☎ 02 32 48 71 40

Fax : 02 32 49 67 89 – Poses-Amfreville.ABS.

SN-Seine@equipement.gouv.fr

De la limite du département des Yvelines jusqu'à Bas-Cléon.

SERVICE NAVIGATION DE LA SEINE A ROUEN

71, avenue Jacques-Chastellain – Ile-Lacroix
76000 ROUEN

☎ 02 32 08 31 40

Fax : 02 35 89 22 78 – nlp.sn-seine-4eme-

section@Equipement.gouv.fr

De Bas-Cléon jusqu'au pont Jeanne d'Arc à Rouen.

PORT AUTONOME DE ROUEN

34, boulevard Boisguilbert

76022 ROUEN CEDEX

☎ 02 35 52 54 00

Fax : 02 35 52 54 02 – www.rouen.port.fr

La Seine du pont Jeanne-d'Arc à Rouen à la mer.

Paris – Conflans Sainte-Honorine

Au fil de la Seine

Tout au long du parcours, riche en îles, attention à l'alternat. Vous inversez votre sens de circulation pour contourner l'île de la Cité (retour à la normale

après) ; vous profitez alors d'un point de vue exceptionnel : le Louvre et les Tuileries s'étalent à droite sur 1,5 km, puis c'est le Grand Palais et, en face, les Invalides. 1 km après, sur la gauche, la Tour Eiffel et le Champs de Mars. Vous passez ensuite devant la Maison de la Radio (1 km à droite), pour vous diriger doucement vers la banlieue. Au niveau de Boulogne-Billancourt, vous devez croiser à nouveau votre sens de circulation, tout en restant à droite de l'île Saint-Germain, dont vous pouvez apercevoir le parc départemental. Vous êtes à hauteur des faubourgs de Sèvres ; après le pont du même nom, vous découvrez à gauche le parc de Saint-Cloud. Vous pouvez faire halte au port de plaisance Marina Passerelle de l'Avre. Vous longez bientôt l'hippodrome de Longchamp (à droite). Après l'écluse de Suresnes, vous reprenez un sens de circulation normal. Entre Courbevoie et Neuilly-sur-Seine, un petit bras de Seine, sur la droite des deux îles, est réservé à l'aviron et au canotage. A Asnières, vous trouvez le port Van Gogh. Autre arrêt possible, le port Sisley à Villeneuve-la-Garenne. Vous arrivez au niveau d'Argenteuil à droite et du parc de loisirs de Colombes à gauche. Après l'île de Chatou, le bras de Marly, sur la gauche, vous propose deux haltes nautiques.

A 2,5 km, sur ce bras, vous devez croiser votre sens de circulation. Au niveau de l'île de la Chaussée, vous reprenez un sens de circulation normal. En amont du pont de Bougival, vous trouvez une nouvelle halte nautique à droite sur l'île. Après l'île Corbière, vous êtes à la hauteur de Saint-Germain-en-Laye. Après celle de la Commune, vous êtes devant Maisons-Laffitte. Le célèbre hippodrome apparaît bientôt à gauche. Arrêt possible à la halte de plaisance de la Frette. Vous passez ensuite devant les Pépinières de la Ville de Paris. Enfin, à hauteur de Conflans-Sainte-Honorine, vous trouvez à gauche l'entrée du port de plaisance « Ambiance Yachting ».

Jeter l'ancre

Conflans est la capitale nationale de la batellerie artisanale. Au Moyen Age, paysans et pêcheurs peuplent le petit village installé sur l'éperon rocheux. Alors que Charles Le Chauve gouverne la France, en 876, des moines de Graville, près du Havre, viennent mettre en lieu sûr les reliques de sainte Honorine, martyre du III^e siècle. La cachette choisie par les moines a été détruite en grande partie. Aujourd'hui seuls trois celliers, ouverts lors des journées du patrimoine, témoignent du passé. C'est à partir du XII^e siècle que la ville s'enrichit grâce au commerce fluvial. Le péage « de travers » est mis en place et taxe chaque bateau qui passe par la ville. Les berges de la Seine s'animent à leur tour attirant commerçants et nouveaux venus.

BOATPARADISE

lle du Devant, bras à gauche
au niveau du PK 69

78700 CONFLANS-SAINTE-HONORINE

☎ 01 39 72 63 65 – www.boatparadise.fr

Capitainerie, sanitaires, eau, électricité, poubelles, service réparations, mise à l'eau par grue, gardiennage, parking. Marché quotidien place Fouillère, sur les quais (les mardis, vendredis et dimanches matin), place Romagné (les mercredis et samedis matin), à Chennevières (les jeudis et dimanches matin).

Escales gourmandes**L'IMPREVU**

9, quai de la République

78700 CONFLANS-SAINTE-HONORINE

☎ 01 39 72 48 44 – Fax : 01 39 72 97 11

www.restaurant-limprevu.com

78700limprevu@wanadoo.fr

Menus Debussy à 37 €, Vivaldi à 42 €, Berlioz à 54 €, Ravel à 60 €, Chopin à 67 €, tête-à-tête champagne à 80 €, Beethoven à 90 € (en formules tout inclus), et menu enfant à 10 €.

Cet établissement en bord de Seine a déjà fait l'objet de plusieurs distinctions successives dans d'autres guides touristiques et spécialisés, et a même été sélectionné par l'Académie des Arts de la Table. Le propriétaire a changé depuis peu et le nouveau chef, vous propose une carte innovante avec son filet de sandre au camembert et légumes de marché, son marmitako de saumon au piment d'Espelette, sa pantoufle du cardinal, sauce périgourdine, ou encore, côté desserts, son craquelin de tuiles aux pignons de pin, glace au lait d'amandes, miel d'acacia, ou sa banana tofee pie et sa crème vanillée... A apprécier dans une salle chaleureuse et finement décorée (petites tables rondes, poutres apparentes, teintes jaunes et plantes vertes), toujours ornée d'une exposition artistique renouvelée chaque mois, ou, pour les groupes (30 personnes maximum), dans les splendides salons tenus à leur disposition.

LA PLACE

4, place Fouillère – 78700 CONFLANS-SAINTE-HONORINE ☎ 01 39 72 39 58

Fermé du 7 au 28 août et du 23 décembre au 3 janvier. Ouvert du mardi au vendredi de 10h à 18h30 ; le samedi de 10h à 22h. Carte : 15 € environ. Chèque Restaurant. Accueil des groupes. Chaises bébé. 26 couverts face à la Seine.

David et Céline, un jeune couple de Conflans, vous accueillent dans cette crêperie-salon de thé. On s'y sent particulièrement bien. Il y a un côté très familial et très simple, avec ces murs chocolat et son mobilier bois très provincial. La clientèle est souvent composée d'étudiantes, de mères de famille, de personnes âgées et de touristes... Côté assiette, la crêperie sort à l'évidence du lot. Les

galettes sont souvent originales avec des mélanges surprenants : jambon cru, tomate, chèvre et miel ou fourme d'Ambert, fondue de poireaux et lardons à la crème. On se régale d'une cuisine réalisée avec des produits frais de qualité comme ces bricks de chèvre au miel, pignons et lardons ou cette salade 90-60-90, salade équilibrée qui fera le bonheur de ces dames qui soignent leur ligne. Notez aussi une large sélection de cafés, thés, vins et bière du Vexin. Enfin, et pour essayer de voler quelques secrets de fabrication, il n'y a qu'à lever la tête : la cuisine est faite devant vous. Comme à la maison.

Conflans**Sainte-Honorine – Vernon****Au fil de la Seine**

Peu après Conflans, il vous faut croiser votre sens de circulation. Vous dépassez l'embouchure de l'Oise à droite et vous vous dirigez vers l'écluse d'Andrésy, après laquelle vous reprenez un sens de circulation normal. Halte de plaisance à Andrésy. Après Poissy, vous trouvez une base nautique sur l'île des Migneaux, puis le port Dynamic Plaisance à Villennes-sur-Seine.

Peu après, vous atteignez le port de plaisance Saint-Louis (capitainerie, équipement ultra-complet). Après Vernouillet, tandis que vous longez l'île de Vaux, vous apercevez à gauche plusieurs étangs. Après l'île (2,5 km), vous devez croiser votre sens de circulation. Halte de plaisance dans le bras de Meulan. Vous apercevez ensuite à gauche la monumentale usine Renault de Flins. Après l'île de Juziers, vous reprenez un sens normal de circulation. Entre l'île de la Ville et la zone portuaire de Limay (port industriel et commercial aménagé par le Port Autonome de Paris), vous croisez à nouveau votre sens de circulation. Vous reprenez un sens de circulation normal au niveau de la collégiale de Mantes-la-Jolie et vous trouvez à droite un point d'accostage pour visiter la ville (en face d'une zone réservée aux bateaux de commerce).

Avant l'île l'Aumône, vous aurez à nouveau croisé votre sens de circulation. Vous découvrez à gauche Rosny-sur-Seine et son château. Vous trouvez ensuite à droite la petite entrée du port de plaisance de l'Ilon, à Sandrancourt. Après l'écluse de Méricourt, retour à un sens de circulation normal. Au niveau de l'île de Saint-Martin-la-Garenne, vous trouvez Vetheuil à la pointe. Un peu plus loin, vous parvenez à La Roche-Guyon. Vous croisez encore votre sens de circulation avant Grande Ile ; vous reprenez un sens de circulation normal après l'île de la Flotte. Vous effectuez encore une fois cette manœuvre avant d'arriver à l'étape. Après un pont et une petite île à droite, vous piquez vers la berge à droite pour faire halte côté Vernonnet.

Jeter l'ancre

Poétique ! Vernon signifie « la plaine des aulnes » en breton, en hommage aux nombreux aulnes présents avant les travaux d'assèchement des marais alentours. Mais le symbole de la ville est le Vieux Moulin, une maison à colombages (XVI^e siècle) qui enjambe une partie de Seine, soutenue par piles d'un pont médiéval du XII^e siècle. Le décor inspire Monet au XIX^e siècle. Promenez-vous dans la charmante vieille ville. La tour des archives et la collégiale ainsi que quelques rues médiévales ravissantes ont miraculeusement échappé aux bombes de la guerre de 1939-1945.

BASE NAUTIQUE MUNICIPALE DE VERNON

Rue Ogereau

27200 VERNON

☎ 02 32 21 16 03

Accès : halte nautique à droite, en face de la pointe de l'île Hébert. Equipements : sanitaires, eau, électricité, poubelles, rampe de mise à l'eau, commerces et carburants à proximité.

Marché : le mercredi matin de 8h à 13h et le samedi de 8h à 17h30, place de Gaulle, le jeudi de 12 h à 18h, boulevard Georges-Azémi.

NOUVELLE MARINA PORT SAINT-LOUIS

Avenue Vanderbilt

78955 CARRIERES-SOUS-POISSY

☎ 01 30 74 38 46

nouvellemarina@wanadoo.fr

nouvellemarinaportstlouis.fr

Equipements : capitainerie, sanitaires, carburant, électricité, eau potable, téléphone, poubelles, commerces à proximité, réparations, gardiennage, mise à l'eau.

PORT DE L'ILON

Port de Plaisance – Hameau Sandrancourt

78520 SAINT-MARTIN-LA-GARENNE

☎ 01 30 92 23 23

portilon@wanadoo.fr – brumentgestion.com

Equipements : capitainerie, sanitaires, carburant, électricité, eau potable, téléphone, poubelles, commerces à proximité, réparations, gardiennage, mise à l'eau, conseils.

Escales gourmandes

COTE MARINE

2-4, place Chantereine

27200 VERNON

☎ 02 32 51 01 95

Ouvert tous les jours le midi et le soir. Réservation recommandée. Menus de 18 € à 38 €. Carte : 35 € environ. Menu enfant : 14 €. Vin au verre.

Une terrasse couverte et une salle à manger avec vue sur Seine, dont les premières tables sont à peine à dix mètres de l'eau : voilà un restaurant qui porte bien son nom malgré l'éloignement de la mer. On y travaille d'ailleurs très bien poissons

et crustacés, au gré de recettes très créatives, comme les huîtres d'Isigny en sabayon de cidre, les langoustines pochées façon blanquette ou le carrelet aux poires, roquefort et noix. Les viandes ne sont pas en reste, tels les aiguillettes de veau au vin rouge et cannelle ou le mignon de veau à l'ananas et nems de légumes. Pour finir, on pourra hésiter entre un crumble aux poires et son caramel salé ou un chaud-froid à la mandarine impériale, grand succès de la maison. Malgré le succès et la qualité de la table, Côté Marine maintient des tarifs plus que raisonnables, avec une première formule à 18 € (entrée, plat et dessert) de belle facture. Une excellente adresse, qui plus est ouverte tous les jours midi et soir.

LE PARIS PLAGE

6, place de Paris

27200 VERNON

☎ 02 32 51 48 54

www.le-paris-plage.com

Ouvert toute l'année. Du mardi au dimanche de 11h à 0h30. Ouvert sans interruption. Menus de 13 € à 26 €. Menu enfant : 6,30 €. Formule du midi : 11 € (du lundi au samedi). Vente à emporter. Soirées spéciales les vendredis et samedis.

Un restaurant qui donne l'impression d'être au soleil, même quand il pleut. Le cadre est clair, tout en palmier et rotin. Et l'ambiance peut être chaude, surtout au moment des soirées karaoké. On y mange des fruits de mer, des pizzas, des grillades et de gargantuesques salades, sans oublier les menus plus classiques à base de produits frais. Un espace extérieur chauffé et éclairé permet de déguster toute l'année des plateaux de fruits en toute tranquillité. La maison gère aussi l'organisation d'anniversaires, et propose également des formules originales et très sympa, comme une entrée piscine gratuite ou une place de cinéma à tarif réduit (offres valables avec le repas du soir).

Escale plaisir

CAVE DE GAMILLY

31 bis, rue de Gamilly

27200 VERNON

☎ 02 32 51 56 51

Ouvert du mardi au jeudi de 9h30 à 13h et de 15h à 19h ; le vendredi et le samedi jusqu'à 19h30.

Une cave d'exception qui propose un grand choix de vins en fontaines (une quinzaine de variétés en tout) AOC, de vins de pays ou de cépages. Les produits locaux ne sont pas oubliés, avec le cidre, le poiré, le calvados, le pommeeau ou le jus de pomme. A noter que le dernier samedi du mois, une ou deux régions viticoles sont mises à l'honneur. Promotions et dégustation au rendez-vous ! goûtez le le champagne artisanal, d'un excellent rapport qualité-prix.

Vernon – Les Andelys

Au fil de la Seine

Avant l'île de la Madeleine, vous devez croiser votre sens de circulation. Vous reprenez le sens normal de circulation à l'île aux Bœufs. Arrêt possible au port Saint-Gabriel, à Notre-Dame de l'Isle. La seule écluse du parcours est à Notre-Dame de la Garenne. Vous passez bientôt à Courcelles-sur-Seine, près de Gaillon. La commune de Tosny est également un arrêt intéressant. Vous croisez ensuite votre sens de circulation pour arriver aux Andelys.

Jeter l'ancre

Cité défendue par le fier château Gaillard, la ville des Andelys, blottie entre deux coteaux, surplombe un méandre de la Seine. Ses monuments, ses musées, ses paysages magnifiques et ses promenades au cœur de la cité valent largement le détour. Longeant la Seine, le Petit-Andely, à l'ouest, vous enchantera avec ses vieilles maisons à pans de bois et ses quais fleuris dominés par le château. À l'est, le Grand-Andelys accueille de nombreuses manifestations telles que la course de côtes de voitures monoplaces en mai, la grande Foire à tout de septembre, et le Petit-Andely les Médiévales en juin.

PORT DES ANDELYS

Mairie – 27700 LES ANDELYS

☎ 02 32 54 04 16

Accès : port de plaisance à droite, 300 m après le pont de Port-Morin (presque au pied de Château-Gaillard).

Équipements : électricité, eau potable, commerces à proximité, réparations, gardiennage, mise à l'eau, parking. Marché le samedi toute la journée.

Escale gourmande

LE BISTROT D'OSCAR

74, rue Marcel-Lefèvre – 27700 LES ANDELYS

☎ 02 32 54 20 34

Label Normandie Qualité Tourisme. Ouvert le dimanche et le lundi le midi ; du mardi au samedi le midi et le soir. Menus de 20 € à 28 €. Menu enfant : 8 €. Formule du midi : 11,46 € (3 plats, en semaine uniquement). Jardin.

Ce restaurant du centre des Andelys offre une déco contemporaine sobre mais agréable. L'accueil est charmant et le service rapide. Les petits plats concoctés par le chef font la part belle aux produits frais et locaux, avec une carte qui change quasiment toutes les semaines. On vous suggère le caquelon d'escargots aux noisettes, la souris d'agneau ou la tête de veau gribiche, et pour finir le crumble aux deux saveurs, pomme et rhubarbe. L'été, vous pourrez déjeuner ou dîner dans le jardin intérieur.

Les Andelys – Elbeuf

Au fil de la Seine

En quittant le port, n'oubliez pas que vous circulez sur la gauche. Vous reprenez un sens de circulation normal à la sortie du bassin de vitesse. Après l'entrée d'un bassin privé, vous reprenez une circulation sur la gauche en arrivant à l'île des Grands Bacs (île de la Cage). Retour à un sens de circulation normal entre l'île de Lormais et celle du Bac. Vous arrivez ensuite au niveau de Saint-Pierre-du-Vauvray et d'Andé, sur l'autre rive. Nouveau croisement de sens de circulation après l'île de Connelles. Retour au sens normal de circulation pour dépasser par la droite l'île de la Motelle (du Noyer et du Frêne). Vous arrivez à l'écluse d'Amfreville.

À la sortie, vous croisez votre sens de circulation ; vous pouvez faire une halte à Poses et sa base nautique, l'une des plus fréquentées de la région, où tous les Rouennais viennent s'adonner aux joies de la glisse sur l'eau. Vous pouvez alors visiter le musée de la Batellerie installé sur le Midway et le bateau-musée La Fauvette. Sorti de l'écluse d'Amfreville, juste après, à droite, voici l'embouchure de l'Andelle. À 3 km, vous reprenez le sens normal de circulation et vous atteignez Pont-de-l'Arche. Peu après à gauche, vous apercevez l'ancienne abbaye de Bonport. Vous atteignez enfin tranquillement Saint-Aubin-les-Elbeuf, avec à droite une halte pour les plaisanciers au port de plaisance situé aux anciennes écluses. Vous y trouvez le Club nautique des Ecluses de la région elbeuvienne.

Jeter l'ancre

C'est au X^e siècle qu'apparaît pour la première fois la mention d'Elbeuf, sous la forme de Wellebous, dans une charte de Richard I^{er} de Normandie. Son essor est attesté dès le Moyen Âge. Blottie entre l'un des plus beaux méandres de la Seine et des coteaux forestiers, Elbeuf a développé pendant plus de trois siècles une très importante activité drapière. C'est autour de l'église Saint-Etienne, aux abords du petit cours d'eau du Puchot, que tout a commencé... Colbert ne s'y trompera pas et dotera les draperies elbeuviennes, fortes de leur réputation, d'un règlement et d'un statut propres aux manufactures dès 1667. Des ateliers construits sur les rives du ruisseau par des maîtres drapiers artisanaux à la construction des usines-villes en passant par la période de l'édification des manufactures, la prestigieuse histoire du drap d'Elbeuf laisse en héritage un patrimoine bâti riche et diversifié. « La ville aux cent cheminées » se laisse découvrir au fil de ces témoignages...

LA VERSION COMPLETE DE VOTRE GUIDE

TOURISME FLUVIAL 2011

en numérique ou en papier en 3 clics



à partir de

7.99€

Cliquez ici

Disponible sur

