

LA FRANCE AU FIL DE L'EAU

GUIDE DU TOURISME FLUVIAL

LES PLUS BELLES
CROISIÈRES
SUR LES RIVIÈRES
ET CANAUX DE
FRANCE

RESPECTEZ LA NATURE DE CE LIEU : GARDEZ ET TRIEZ VOS DÉCHETS

CONFORMÉMENT AUX ARTICLES R633-6 ET R635-8 DU CODE PÉNAL :

l'abandon d'ordures, déchets, matériaux ou autres objets est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 3ème ou de la 5ème classe, d'un montant pouvant aller jusqu'à 1 500 €.

EDITION

Directeurs de collection et auteurs :

Dominique AUZIAS et Jean-Paul LABOURDETTE

Auteurs : Corine LACRAMPE, Muriel BOUHET, Violaine DONADELLO-SZAPARY, Jean-Paul LABOURDETTE, Dominique AUZIAS et alter

Directeur Editorial : Stéphane SZEREMETA

Rédaction France : Elisabeth COL, Maurane CHEVALIER, Silvia FOLIGNO et Tony DE SOUSA

Rédaction Monde : Patrick MARINGE, Caroline MICHELOT, Morgane VESLIN, Pierre-Yves SOUCHET et Talatah FAVREAU

FABRICATION

Responsable Studio : Sophie LECHERTIER assistée de Romain AUDREN

Maquette et Montage : Julie BORDES, Sandrine MECKING, Delphine PAGANO et Laurie PILLOIS

Iconographie : Anne DIOT

Cartographie : Jordan EL OUARDI

WEB ET NUMERIQUE

Directeur Web : Louis GENEAU de LAMARLIERE

Chef de projet et développeurs : Nicolas GUENIN, Cédric MAILLOUX, Florian FAZER, Caroline LAFFAITEUR, Andrei UNGUREANU et Nicolas VAPPEREAU

Community Manager : Cyprien de CANSON

DIRECTION COMMERCIALE

Directrice des Régies : Caroline CHOLLET

Responsable Régies locales : Michel GRANSEIGNE

Relation Clientèle : Vimla MEETTOO et Sandra RUFFIEUX

Chefs de Publicité Régie nationale :

Caroline AUBRY, François BRIANCON-MARJOLLET, Perrine DE CARNE MARCEIN, Caroline GENTELET et Caroline PREAU

Responsable Clientèle : Déborah LOICHT

REGIE INTERNATIONALE

Chefs de Publicité : Jean-Marc FARAGUET, Guillaume LABOUREUR assistés de Michelle MAYER

DIFFUSION ET PROMOTION

Directrice des Ventes : Bénédicte MOULET assistée d'Aïssatou DIOP et Vianney LAVERNE

Responsable des ventes : Jean-Pierre GHEZ assisté de Nathalie GONCALVES

Relations Presse-Partenariats : Jean-Mary MARCHAL

ADMINISTRATION

Président : Jean-Paul LABOURDETTE

Directrice Administrative et Financière : Valérie DECOTTIGNIES

Directrice des Ressources Humaines : Dina BOURDEAU assistée de Sandra MORAIS

Responsable informatique : Pascal LE GOFF

Comptabilité : Jeannine DEMIRDJIAN, Christelle MANEBARD et Adrien PRIGENT

Recouvrement : Fabien BONNAN assisté de Sandra BRULALL et Belinda MILLE

Standard : Jehanne AOUMEUR

■ PETIT FUTE LA FRANCE AU FIL DE L'EAU 2017 - 2018 ■

Petit Fute 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

Couverture : Le canal du Midi © Stéphane SZEREMETA

Impression : GROUPE CORLET IMPRIMEUR -

14110 Condé-sur-Noireau

Dépôt légal : 30/07/2017

ISBN : 9791033155096

Pour nous contacter par email, indiquez le nom de famille en minuscule suivi de @petitfute.com

Pour le courrier des lecteurs : info@petitfute.com

ÉDITO

A l'heure où tout s'accélère, vivre au rythme des péniches est un luxe original, abordable et réjouissant ! Au fil de l'eau, dans le cadre d'une navigation aisée et sécurisée, vous jouissez en nomade d'une perception inédite de la France. Écotourisme vert et bleu, économique et insolite, le tourisme fluvial vous offre la France vue de l'eau, pour un séjour adapté aux amoureux, aux familles, aux amis. La formule connaît toujours plus de succès.

Au minimum, vous pouvez embarquer pour quelques heures à bord d'un bateau à passagers pour une promenade commentée. Emblématique du genre : les bateaux-mouche de Paris ou les bateaux à passagers sous le château de Chenonceau. Mais on navigue aussi à travers la ville de Besançon, dans le port de La Rochelle et entre les îles, dans le marais poitevin et dans bien d'autres sites. Vous pouvez vous engager plus et partir plusieurs jours, clé en main, sur des péniches-hôtels pour une croisière œnologique en Bourgogne... romantique sur la Seine, à la découverte des châteaux de la Loire, des paysages de Haute-Savoie, des richesses de l'Alsace ou de celles du Midi.

Vous pouvez aussi, propriétaire ou locataire, naviguer avec votre propre bateau sur le réseau navigable français (8 500 km). Il est possible de louer un bateau sans permis dans les bases nautiques implantées tout au long du réseau. Quelle liberté alors que de pouvoir faire escale au pied des plus beaux monuments du pays ou au sein des sites les plus sauvages, souvent inaccessibles sans bateau. En prime, vous profitez de l'ambiance conviviale des ports fluviaux où se croisent plaisanciers autochtones et anglo-saxons lors d'escales un brin exotiques.

Vous prenez le temps de profiter des terroirs de France en évoluant à votre rythme à la découverte d'un vignoble ou d'une ville, en vous approvisionnant auprès des producteurs locaux et des petits marchés. Établissez votre feuille de route en vous aidant des itinéraires sélectionnés dans ce guide, aux étapes choisies pour les plaisanciers, les incontournables et celles méconnues plus paisibles. Partir sur l'eau c'est aussi, en marge, des activités nautiques – baignade, canoë-kayak, aviron, stand up paddle... – et des équipements liés aux voies navigables que sont les chemins de halage à parcourir à pied ou à vélo. Intégrant la grande famille des marinières vous apprécierez aussi de vous faire une toile sur une péniche cinéma, de participer à un festival sur les berges, d'assister à des joutes nautiques ou à un concert dans une salle de spectacle flottante, de prendre un repas sur le ponton, voire d'assister à un office religieux dans une péniche église.

Quoiqu'il en soit votre guide du Petit Fute sera un compagnon idéal sur la table du bateau, à l'heure de préparer vos itinéraires et vos escales sur le magnifique réseau des voies navigables en France. Sans précipitation, sans stress, sans agitation... Silence, on vogue !

 **IMPRIMÉ EN FRANCE**



Certifié PEFC

Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.

pefc-france.org

SOMMAIRE

■ AVANT DE LARGUER LES AMARRES ■

Un peu d'histoire	10
Les fleuves, une richesse française .10	
Du XVII ^e au XIX ^e siècle, l'âge d'or du réseau fluvial.....	12
Le monde fluvial en quête de renouveau.....	14
Chronologie	14
Les grands noms de la navigation fluviale	16
Le tourisme fluvial.....	17
Une offre pour tous les goûts !.....	17
Les acteurs du tourisme fluvial	20
Économie du monde fluvial.....	23
Le réseau	23
Le transport fluvial.....	23
Culture et patrimoine.....	24
Musées.....	24
Bibliographie	27
Se documenter à Paris.....	30
Sur les écrans.....	30
Les grandes manifestations.....	30
Lexique fluvial.....	31
Louer son bateau	35
Quel modèle louer ?.....	35
Le guide de la location de A à Z.....	36
Annuaire des loueurs.....	45
Médias.....	50
Presse.....	50
Sites Internet.....	50

■ BASSIN DE LA SEINE ET PARIS ■

Bassin de la Seine et Paris.....	52
Adresses utiles.....	52
Basse Seine.....	54
Canal de l'Aisne à la Marne	66
Découvrir Paris.....	70
Canal de l'Ourcq (Paris)	75
Canal Saint-Martin (Paris).....	82
Haute Seine	83
La Marne.....	90
Oise	98
Seine maritime.....	109

■ BASSIN SAÔNE-RHÔNE ■

Bassin Saône-Rhône	120
Adresses utiles.....	120
Canal d'Arles à Fos	122
Canal de Savières	128
Canal Saint-Louis.....	130
Haut Rhône	132
Petit Rhône.....	141
Rhône	145
Saône.....	161
Seille.....	173

■ BOURGOGNE - CENTRE ■

Bourgogne - Centre.....	178
Adresses utiles.....	178



*Découvrez les vacances
en bateau sans permis*

www.nicols.com

☎ 02.41.56.46.56

 **Nicols®**

#Venezvouslacoulerdouce

VNF/Damien Lachas

Cet été, relaxez-vous en découvrant
les 6700 Km du réseau fluvial
géré par Voies navigables de France

Information

Voies navigables de France
Direction du développement
03 21 63 24 24 - www.vnf.fr



Canal de Bourgogne	183
Canal de Briare	198
Canal de Roanne à Digoin.....	204
Canal du Centre	209
Canal du Loing	215
Canal du Nivernais.....	220
Canal latéral à la Loire.....	233
Le Cher canalisé.....	242
Yonne.....	249

■ CENTRE OUEST ■

Centre Ouest	256
Adresses utiles.....	256
Charente (amont et aval).....	258
Charente (maritime).....	268
Sèvre niortaise.....	279

■ EST ■

Est	286
Adresses utiles.....	286
<i>Services de navigation</i>	286
<i>Bases de location</i>	286
Canal de la Marne au Rhin	288
Canal du Rhône au Rhin	302
Canal entre Champagne et Bourgogne (ancien canal de la Marne à la Saône).....	313
Meuse (ancien Canal de l'Est)	319
Moselle.....	329
Petite Saône	337

■ NORD ■

Nord.....	342
Adresses utiles.....	342
<i>Services de navigation</i>	342
<i>Bases de location</i>	344

Baie de Somme	344
Canal de la Somme.....	349
Canal de Saint-Quentin.....	356
Canal de la Deûle	362
Delta de l'Aa	368
Lys.....	373
Sambre.....	375
Scarpe.....	377

■ NORD OUEST ■

Nord Ouest	386
Adresses utiles.....	386
<i>Bases de location</i>	386
Aff	388
Bras du Port de Redon.....	391
Canal d'Ille-et-Rance.....	394
Canal de Nantes à Brest (Est) de Quiheix à Redon	408
Erdre.....	421
Mayenne.....	424
Vilaine (amont).....	431
Vilaine (aval)	433

■ SUD OUEST ■

Sud Ouest.....	436
Adresses utiles.....	436
<i>Services de navigation</i>	436
Baïse.....	436
Canal de Garonne	447
Canal de la Robine	460
Canal du Midi.....	467
Canal du Rhône à Sète	479
Garonne.....	486
Gironde.....	494
Lot (amont).....	504
Lot (aval)	512
Index	518

	accès direct à la plage
	bar
	blanchisserie
	climatisation
	discothèque
	distributeur d'argent
	eau potable
	équitation

	espace fumeurs
	établissement non-fumeurs
	fitness
	golf miniature
	handicap malentendant
	handicap malvoyant
	handicap mental
	handicap moteur

	jardin ou parc
	jeux
	lave-linge / laverie
	location de vélos
	magasin d'alimentation
	navette aéroport
	pêche
	piscine intérieure




RALENTISSEZ...

... A BORD, C'EST VOUS LE CAPITAINE !

LesCanalous 
LOCATION DE BATEAUX SANS PERMIS

+ DE 400 BATEAUX SUR 41 BASES



 03 85 53 76 74

 COMMERCIAL@LESCANALOUS.FR

 WWW.CANALOUS-PLAISANCE.FR

INFORMATIONS ET RÉSERVATIONS 7/7J

Carte réseau VNF

MANCHE



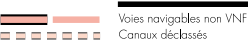
LÉGENDE

Voies navigables confiées à VNF

canaux
fleuves
et rivières



Voies non confiées à VNF



Point de vente vignette fluviale





MER MÉDITERRANÉE



Découverte du Canal du Midi.

© NO_LIMIT_PICTURES

AVANT DE LARGUER LES AMARRRES



UN PEU D'HISTOIRE

Mariniers, gabarriers et bateliers, pour les citoyens 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 accomodées 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 vivait 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

Au fil des siècles, les fleuves et canaux en France ont suivi l'évolution des principaux moteurs de l'économie, impliquée tout d'abord dans les produits de la terre et de première nécessité ; puis dans ceux de l'industrie, et enfin, vers la fin du XX^e siècle, dans 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 qu'elles desservent. 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.

► **Le Rhône** 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**, alors qu'il constitue une voie d'échanges idéale, souffre des rivalités entre les pays qu'il arrose. 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.

Campagnes

TV



204



76



231



212



85



110

DU XVII^e AU XIX^e SIÈCLE, L'ÂGE D'OR DU RESEAU FLUVIAL

Le développement de l'activité fluviale prend toute son ampleur au XVII^e siècle, avec les premiers travaux de canalisation et une vaste réflexion quant aux besoins de la France en terme de transport. Deux progrès techniques majeurs vont permettre la mise en place de ces canaux : le principe du canal de jonction à alimentation artificielle et l'écluse à sas. Ceux-ci vont permettre de contourner la nature et de relier deux bassins fluviaux au-delà des contraintes de la ligne de partage des eaux. Dès lors, la 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 Poiret 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 bateaux eux-mêmes bénéficient de progrès technologiques. La péniche telle que nous la connaissons fait son apparition, permettant au marinier de vivre à bord en famille et donc d'effectuer 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.

© ERICA GIULIANE - MACHEZ - ROTOLIA



Navigation sur la Seine au XVII^e siècle.

**SUR L'AUTOROUTE DE VOS ESCAPADES
EN VILLE, À LA MER OU À LA CAMPAGNE,
LA BONNE FRÉQUENCE C'EST**



INFORMATION TRAFIC EN TEMPS RÉEL

SÉCURITÉ

MUSIQUE

CULTURE

TOURISME ET DÉCOUVERTES

**SUIVEZ TOUTE
NOTRE ACTUALITÉ**

 **sanef 107.7**

 **@sanef_1077**

À 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 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). Quoiqu'il en soit dans un contexte où la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution s'imposent, le transport fluvial reprend toute sa légitimité. A suivre donc.

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 *Pyrosclaphe*, 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.

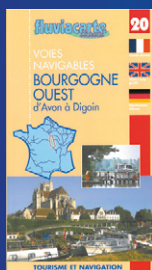
► **1969-1972.** Construction du dernier canal français, de Dunkerque à Valenciennes. Le canal des Dunes, reliant les deux ports de Dunkerque, a été établi en 1987.

► **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 de Voies navigables de France, en remplacement de l'ancien Office national de la navigation.

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

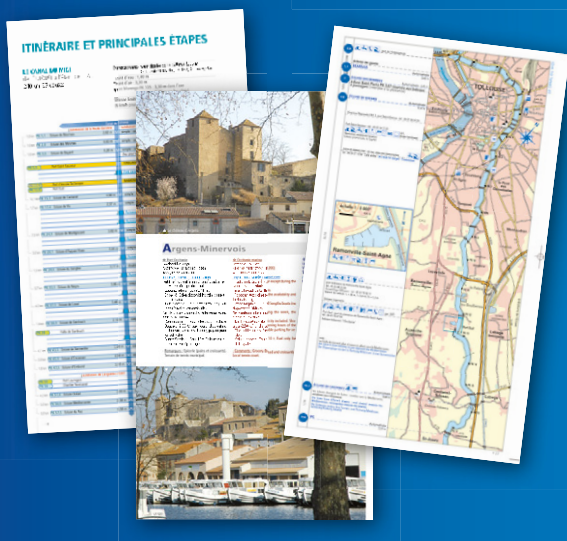
Retrouvez l'index général en fin de guide



fluvia carte

Cartes et guides de navigation

Toutes les indications de navigation nécessaires pour optimiser votre croisière fluviale



Des informations et des outils pour vous accompagner

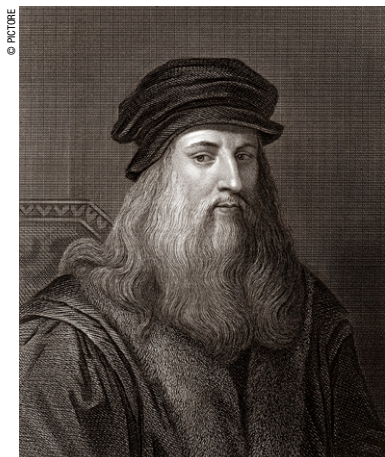
- **Présentation des voies navigables**
Caractéristiques et coordonnées utiles
- **FluviaCap** - Outil de calcul d'itinéraires fluviaux
- **Cartes à la carte** - Téléchargez les cartes de votre itinéraire calculé sur FluviaCap

www.fluviacarte.com

le site dédié à la navigation fluviale



LES GRANDS NOMS DE LA NAVIGATION FLUVIALE



Léonard de Vinci, inventeur de l'écluse.

- On lui doit aussi tout un système ingénieux d'arrosage artificiel en Provence.
- ▶ **Hugues Cosnier.** C'est le Pierre-Paul Riquet septentrional. Hugues Cosnier (1573-1629), ingénieur hydraulicien, 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, Charles de Freycinet (1828-1923) est un ingénieur 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 mètres sur 5,05 mètres pour les péniches auxquelles il a donné son nom (ce sont les péniches 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.** Originaire de Béziers, Pierre-Paul Riquet (1609-1680) est le père du canal du Midi. Ce fils de procureur, d'origine italienne, accomplit de brillantes études scientifiques avant d'entrer dans l'administration fiscale, en tant que contrôleur de la gabelle. Cette activité lui fait visiter le Languedoc dans les grandes largeurs, et par passion il s'intéresse aux nombreuses rivières qui descendent de la Montagne noire. Compétent et loyal, il occupe bientôt le titre de fermier général, équivalent actuel du directeur d'un centre des impôts. Il fréquente la cour, peaufine puis présente son projet de liaison entre Atlantique et Méditerranée. Les travaux commencent alors qu'il est déjà âgé de 62 ans et dureront une quinzaine d'années. Le Canal Royal du Languedoc est inauguré moins d'un an après sa mort.
 - ▶ **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 auraient été sauvés), devint naturellement le patron des navigateurs, mais aussi des mariniers. Comme saint Christophe sur le tableau de bord d'une automobile, il peut donc figurer en bonne place dans une embarcation fluviale.
- ▶ **Léonard de Vinci.** Peintre et scientifique, Léonard de Vinci (1452-1519) est l'inventeur de l'écluse. Même si le principe de l'écluse à sas était connu dès la fin du XIV^e siècle, il fallut attendre encore un siècle pour que ce visionnaire dessine des plans complets et mette au point le système toujours utilisé aujourd'hui. La première écluse à sas, réalisée sur l'Ourcq, date de 1528.
 - ▶ **Adam de Craponne.** Ingénieur de la Renaissance, Adam de Craponne (1527-1576) 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 contrecarrer la loi de partage des eaux en créant des canaux artificiels qui peuvent relier deux bassins versants entre eux. Il invente ainsi le premier canal de jonction, devant relier la Durance à l'Étang de Berre (par manque de moyens, les travaux resteront inachevés).



CODE DE BONNE CONDUITE SUR LES CHEMINS DE HALAGE *ouverts à la circulation des cyclistes*



Pour permettre et faciliter la navigation, nous entretenons les abords du canal à partir du chemin de service appelé chemin de halage.

PARTAGEONS-LE !

VELOROUTE : D'ABORD UN CHEMIN DE SERVICE

Pour permettre une **meilleure navigation**, professionnelle ou de plaisance



VNF a besoin de chemins le long des voies d'eau



Sont autorisés à circuler : services de secours, Conseil Départemental, riverains.



L'accès au public est permis sur ces chemins pour les **loisirs**



Voies Navigables de France est un établissement public chargé de gérer, entretenir, exploiter et développer

6 700 KM
DE VOIES D'EAU
EN FRANCE

en protégeant les ressources en eau et l'environnement.

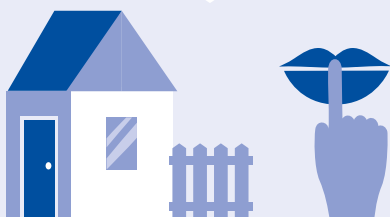
PARTAGEONS L'ESPACE !



L'éclusier

travaille sur les chemins de halage, laissez-le passer quand il est en intervention.

C'est aussi son lieu de vie, ne faites pas de bruit aux abords de sa maison.



RESPECTONS LA NATURE



Aidez-nous à garder ce lieu naturel et propre : emportez vos déchets et ne jetez jamais rien dans la voie d'eau.



SÉCURITÉ POUR TOUS

Une voie d'eau est un lieu qui peut être dangereux

En ne respectant pas certaines règles, vous pouvez vous mettre en danger ainsi que ceux qui vous entourent :



SURVEILLEZ VOS ENFANTS



NE VOUS Baignez PAS



NE SAUTEZ PAS DES OUVRAGES



RÉDUISEZ VOTRE VITESSE EN VÉLO QUAND VOUS CROISEZ QUELQU'UN

Une écluse

est un lieu de travail



IL EST INTERDIT DE S'EN APPROCHER



N'ACCROCHEZ PAS VOTRE VÉLO AUX BARRIÈRES DE SÉCURITÉ



TENEZ VOS CHIENS EN LAISSE



PÊCHEUR, LAISSEZ LIBRE LE PASSAGE POUR LES VÉHICULES D'INTERVENTION



Voies navigables de France

175 rue Ludovic Boutleux

CS 30820 • 62408 Béthune Cedex

0800 863 000

www.vnf.fr

LE TOURISME FLUVIAL

Le tourisme fluvial offre des perspectives de développement importantes et les touristes étrangers apprécient de découvrir notre pays à travers ses fleuves. Grâce au renouveau d'intérêt pour ce mode d'itinérance douce, le secteur est de plus en plus porteur pour l'économie française. Les retombées économiques sur les territoires sont estimées à 500 M€ par an.

Avec des itinéraires fluviaux regroupant plus de 8 500 km de voies navigables, une vraie préservation des paysages naturels et un patrimoine d'exception, la France dispose de nombreux atouts. Immense et diversifié, le réseau français se développe sur les cinq principaux fleuves de l'Hexagone (Seine, Loire, Garonne, Rhône et Rhin) reliés par une série de canaux de jonction parfaitement praticables. Fleuves, rivières et canaux sont des terrains de loisirs nautiques et aquatiques, mais aussi permettent des extensions terrestres et sportives. Pour les territoires concernés, le tourisme fluvial est désormais reconnu comme une activité économique à part entière.

Les pouvoirs publics ont pris la mesure de l'importance pour les années à venir de cette forme de tourisme qui correspond aux nouvelles attentes des clientèles de « slow tourisme ». Voies Navigables de France, principal gestionnaire du réseau navigable français, a réalisé des études socio-économiques par catégories de bateaux. Des activités complémentaires, comme le vélo, la randonnée ou les visites culturelles, sont autant d'éléments essentiels et structurants pour assurer son développement futur. Les innovations techniques touchent aux bateaux économes, propres et durables, sûrs et intelligents, performants sur le plan environnemental. S'ajoutent le design et cadre de vie à bord, les outils numériques et les services touristiques,

pour mieux répondre aux attentes d'une clientèle toujours plus exigeante.

Au regard de ces enjeux, La Direction Générale des Entreprises (DGE) conduit une réflexion pour co-construire une stratégie collective sur le tourisme fluvial. Ces travaux portent sur plusieurs thématiques prioritaires : le benchmark international du tourisme fluvial et des meilleures pratiques en la matière ; le renforcement de la coopération territoriale ; l'attractivité des escales ; l'identité fluviale de la France et la promotion de la destination France ; le financement des opérateurs et des investisseurs du tourisme fluvial ; la taxe de séjour dans les escales fluviales.

Le tourisme fluvial s'intègre et dynamise la filière générale du tourisme. Dans ce cadre, VNF a pour mission prioritaire de développer le transport fluvial, en harmonie complémentaire de celle des territoires concernés autour de 4 points :

- ▶ **centraliser les données** de fréquentation des rivières et canaux par les plaisanciers.
 - ▶ **accompagner le développement du réseau** des itinéraires de randonnée le long de la voie d'eau par la mise à disposition du domaine public fluvial.
 - ▶ **aider à la prise de compétence des territoires** en faveur de la réouverture à la navigation de plaisance ou dédié aux loisirs nautiques les voies et bras d'eau inutilisés à la navigation de commerce.
 - ▶ **aider au développement des offres touristiques** comme l'installation de loueurs de bateaux habitables ou d'excursion, péniches hôtels et gîtes fluviaux, voire la pratique de la pêche.
- Tous les deux ans, VNF organise les Rencontres nationales du Tourisme Fluvial qui rassemblent 500 professionnels.

UNE OFFRE POUR TOUS LES GOÛTS !

De manière globale, le tourisme fluvial rassemble tout ce qui touche aux activités de loisirs liées à l'eau, rivières, canaux et lacs du domaine public confondus : la navigation fluviale, les loisirs terrestres afférents, les visites du patrimoine (pont canal, plan incliné), les parcours utilisant un chemin de halage, les parcours de pêche...

Les paquebots fluviaux

Avec des embarcations pouvant atteindre jusqu'à 135 m de long et recevoir jusqu'à 130 passagers, les paquebots fluviaux proposent des croisières de plusieurs jours en pension complète. Moins chères que des croisières maritimes, plus intimistes, elles séduisent aujourd'hui une large clientèle, notamment internationale puisque la moitié des clients navigant en France sont allemands, suisses ou belges.

Tourisme fluvial et cyclotourisme : le fluvestre en vogue

En 2016, les Voies Navigables de France (VNF) et les Départements & Régions Cyclables (DRC) ont signé un partenariat en faveur du développement touristique fluvestre. Les acteurs de développement de voies pédestres et cyclables et de voies fluviales s'unissent donc pour créer un réseau d'itinéraires cyclistes au bord de l'eau afin de développer le tourisme fluvial et ses infrastructures. Les berges des voies d'eau, et particulièrement les anciens chemins de halage, constituent bien évidemment des sentiers privilégiés pour le développement d'itinéraires cyclables d'excellence.

Les péniches hôtels

Ces bateaux de 4 à 50 places proposent des croisières de plusieurs jours associées à des excursions à terre. Les itinéraires sont avec orientations culturelles et gastronomiques sont les plus recherchés. L'occasion de vivre une expérience insolite et de devenir, le temps d'un voyage au fil de l'eau, un véritable batelier. Un moment unique qui ravit petits et grands.

Les croisières à la journée

Sur l'ensemble des axes fluviaux, des opérateurs vous proposent d'embarquer pour quelques heures ou pour la journée. Ces mini-croisières, peuvent être agrémentées de repas gastronomiques et vous permettent de profiter de manière originale des richesses naturelles et culturelles des territoires que vous traversez.

Les promenades

Aujourd'hui, la plupart des grandes villes situées sur un cours d'eau proposent des visites guidées sur l'eau. Les visites en bateau à passagers ont souvent des orientations pédagogiques ou écologiques (exploration d'une réserve, découverte de la flore et de la faune...). Ce tourisme fluvial englobe :

- ▶ **La promenade simple** : 1 à 2 h.
- ▶ **La promenade avec restauration** : 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, halte gastronomie à terre.
- ▶ **L'affrètement** : location par un particulier ou une association d'un bateau pour l'organisation d'une manifestation, d'une cérémonie, d'un congrès... (tarifs de location tout à fait concurrentiels avec les formules pour une salle de congrès ou celle d'un château).

Les bateaux-mouches

En 1863, le transport fluvial par bateau à vapeur est entré dans les mœurs. Il s'agit principalement d'un moyen de déplacement. Quelques sociétés commencent à s'intéresser à l'activité touristique. Parmi elles celle d'Émile Plasson qui lance sur la Saône, à Lyon, une flottille de bateaux construits dans le quartier de la Mouche. Les bateaux-mouches connaissent un tel succès que son promoteur les exporte à Paris, où le premier circule à partir de 1867.

Les croisières pédagogiques

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

Les bateaux à quai, animations

Une péniche ou un paquebot amarré peut également abriter, dans un cadre original, une salle de spectacle, un restaurant ou une discothèque. Ces bateaux à animations sont parfois loués pour des séminaires ou des réceptions.

La plaisance privée

Les propriétaires d'une embarcation jouissent de la liberté de naviguer à leur gré sur les cours ou plans d'eau aménagés. C'est souvent une clientèle plus aisée urbaine qui pratique plutôt un nautisme de proximité. Sur les 10 000 bateaux acquittant le péage annuel sur le réseau navigable de France, on dénombre 4 000 bateaux étrangers.

La location de bateaux de plaisance sans permis

Les embarcations longues de moins de 15 mètres sont accessibles à tous et ne demandent aucune formation particulière. Vous pourrez ainsi parcourir en toute autonomie certaines des plus belles régions de France en variant, à votre gré, les escapades culturelles ou les activités sportives (vélo, escalade, golf, sports nautiques...). Pour faciliter votre voyage, les cartes, guides et codes de navigation sont disponibles sur le site de Voies navigables de France – www.vnf.fr

La plaisance de transit

Il s'agit d'acheminer votre yacht ou votre voilier jusqu'à la mer. Plutôt que d'utiliser une remorque et la route, il est possible d'utiliser les voies navigables et profiter ainsi de quelques jours de tourisme et d'une navigation différente de celle que l'on vivra en mer.

La plaisance péri-littorale

Il s'agit en fait de bateaux à usage maritime, mais qui sont stationnés dans le domaine fluvial.

Le tourisme industriel

Le patrimoine fluvial est un trésor touristique en lui-même, au même titre que les châteaux de la Loire ou les bastides gasconnes. Il offre de véritables chefs-d'œuvre d'architecture et de technologie, à ciel ouvert. On peut citer particulièrement, le Canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, le pont-canal de Briare, ou encore le plan incliné d'Arzwiller, en Lorraine.

Les sports nautiques

Les voies navigables sont aussi des plans d'eau aménagés, sur certaines portions, pour recevoir des bases et des clubs nautiques. On en compte aujourd'hui plus d'un millier à travers le territoire, qui rencontrent un grand succès auprès des riverains comme des touristes. Tous y trouvent des conditions idéales, sans marée, ni vague, ni requin, ni méduse, pour pratiquer leurs sports favoris : voile, planche à voile, ski nautique, canoë, aviron, motonautisme...

■ **FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CANOË-KAYAK**
87, quai de la Marne
JOINVILLE-LE-PONT ☎ 01 45 11 08 50
www.ffck.org – ffck@ffck.org

La pratique du canoë-kayak au même titre que celle de l'aviron, se développe grandement sur les voies navigables. C'est une nouvelle composante du tourisme fluvial qui prend de l'ampleur et rassemble de plus en plus d'adeptes.



Avec l'application **PoGo**, je navigue, je vois, je partage

1^{ère} appli mobile communautaire des usagers de la voie d'eau.

Répertoriez :

- Vos coups de coeur
- Vos évènements
- Vos stationnements
- Les équipements
et signalisations
- Vos infos de navigation



Application gratuite



Avec la création des premiers clubs de canoë-kayak au début du XX^e siècle, un rapport touristique au cours d'eau se constitue avec l'exploration du réseau hydrographique français. Les adhérents pratiquants distinguaient déjà les parcours accidentés en eau vive essentiellement et les itinéraires touristiques, promenades sans danger réel mais « émotivement et sportives ». Ces deux pratiques se sont développées tout au long du XX^e siècle. Les sports d'eau vive et la randonnée en eau calme (mais aussi désormais en mer) participent à l'économie touristique locale. Le domaine fluvial français est particulièrement propice à la pratique sportive compétitive mais aussi à l'évasion, la détente, la découverte en canoë ou en kayak. Comment mieux découvrir en toute sécurité ce patrimoine naturel riche d'une biodiversité à préserver, jalonné d'ouvrages d'art souvent restaurés (écluses, portes de gardes, ponts, tunnels, chemin

de halage, ...) sinon dans un club de canoë-kayak ? Pour trouver un club le mieux est d'aller sur le site de la FFCK forte de 800 clubs et comités, plus de 10 000 bénévoles et salariés, 500 000 pratiquants. Partenaires de l'État et des collectivités territoriales, la fédération et ses clubs sont des acteurs locaux du développement économique. Qu'il s'agisse de pratiquer sur des fleuves, des rivières, des lacs ou en mer, ses clubs contribuent au développement durable des territoires de montagne, de plaine et du littoral.

■ **FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON**
17, boulevard de la Marne
94736 Nogent-sur-Marne CEDEX
 ☎ **01 45 14 26 40 - 01 48 75 78 75**
www.avironfrance.fr
contact@avironfrance.fr

LES ACTEURS DU TOURISME FLUVIAL

Si certaines voies navigables sont gérées localement par une ville, une communauté de communes, un département, voire une région, Voies Navigables de France, en grande majorité, et deux ou trois autres grands gestionnaires se partagent le réseau.

■ VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

175, rue Ludovic-Boutleux, BÉTHUNE

☎ **03 21 63 24 24 – www.vnf.fr**

L'établissement public VNF est le gestionnaire de 6 700 km de voies navigables sur les 8 500 que compte le territoire français. C'est le plus grand réseau européen de canaux et rivières aménagés, avec plus de 2 000 ouvrages d'art et 40 000 hectares de domaine public.

Depuis un quart de siècle, 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), la liaison Saône-Moselle-Saône-Rhin, 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.

■ COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE

2, rue André Bonin (4^e)

LYON ☎ **04 72 00 69 69**

www.cnr.tm.fr – cnr.lyon@cnr.tm.fr

Depuis 1934, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) a en charge la concession du Rhône quant à son aménagement et sa valorisation. Trois missions sont développées dans ce cadre : la production d'électricité, la navigation et l'irrigation des terres agricoles. Les voies navigables concernées permettent de partir à la découverte d'un patrimoine naturel exceptionnel. De Lyon à la mer ce sont 330 km de voies navigables qui s'offrent à vous grâce à 14 écluses gérées par CNR dont le passage s'effectue toute l'année, de 5h à 21h. Le passage des écluses se caractérise par sa gratuité. Le plaisancier particulier doit toutefois s'acquitter auprès de VNF d'une vignette de plaisance fluviale. En période de crue, la navigation n'est pas autorisée. En outre, elle est réduite durant le chômage des écluses lors de la maintenance, généralement courant mars.

► **Autre adresse** : 28 boulevard Raspail 75007 Paris
 01 45 48 76 26.

■ COMITE DES CANAUX BRETONS ET VOIES NAVIGABLES DE L'OUEST

6, rue de Lourmel, PONTIVY

☎ **02 97 25 38 24 – www.canaux-bretons.net**

Le Comité est une association loi 1901, fondée en 1964. Le Conseil régional de Bretagne, les Conseils départementaux 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 », relais entre les différents acteurs du tourisme fluvial.

CERTAINS PREFERENT LES PETITS ESPACES

Nous c'est le contraire !



Explorez en canoë-kayak le domaine fluvial français !

(avec plus de 8 000 kms de voies navigables)



www.ffck.org



ÉCONOMIE DU MONDE FLUVIAL

Le secteur du tourisme fluvial, en plein essor, génère plus de 500 millions d'euros par an de retombées économiques pour les territoires.

LE RÉSEAU

Le territoire français est le premier d'Europe pour la longueur de son réseau navigable, avec 8 500 km dont 6 700 km géré en propre par VNF qui mène également une politique active en faveur du développement du transport,

de tourisme et des activités de loisirs. La mission de VNF est aussi de fournir aux usagers, sur l'ensemble du réseau qui lui est confié, un service de qualité, tant du point de vue de la sécurité que du confort et de l'information.

LE TRANSPORT FLUVIAL

Bien que fortement concurrencé par le train et plus encore par la route, le transport fluvial reste un mode d'acheminement commercial performant. Certaines barges peuvent 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 citadins... 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 de désengorger quelques axes routiers majeurs.

La plupart des spécialistes, écologistes ou non, sont d'ailleurs persuadés que le transport fluvial, solution efficace et peu polluante, a toute sa place dans l'avenir. Le choix du tout routier n'était certes pas le bon ! 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 : il faut 40 fois plus de moyens humains par la route que par la voie d'eau pour le même tonnage au km. 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.

© DUTOURIMONDE_FOTOLIA



Transport de marchandises sur la Seine.

CULTURE ET PATRIMOINE

MUSÉES

Fleuron de l'histoire de la batellerie et de la navigation fluviale, le remarquable Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, classé « d'intérêt national » est un incontournable. S'ajoute 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 marins ligériens, etc. 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 magnifique Fête de la Batellerie, avec le Pardon des Mariniers.

■ MUSEE DE LA BATELLERIE

Tour de l'Horloge

AUVILLAR ☎ 05 63 39 89 82

office.auvillar@wanadoo.fr

Le musée de la Batellerie se trouve dans la tour de l'Horloge, bâtie sous Louis XIV. Bien que situé en dehors du musée des Arts traditionnels, il fait partie intégrante de la visite. Il comprend deux niveaux et la visite se réalise par un système de haut-parleurs qui diffusent les informations sur l'histoire des bateaux sur la Garonne aux siècles précédents. D'une époque où le commerce via la Garonne était florissant.

■ MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE

1, place Aristide-Briand

CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE ☎ 02 38 46 84 46

www.musee-marinedeloire.fr/musee

A la fin du XVIII^e siècle, Châteauneuf-sur-Loire était le cinquième port sur la Loire par le nombre de ses marins, derrière Nantes, Tours, Orléans et Angers. Ville dont la petite cité ligérienne est bien éloignée en terme d'habitants aujourd'hui ! Installé dans les anciennes écuries du château, classées à l'inventaire des Monuments historiques, ce musée présente sur trois niveaux une collection unique de plusieurs centaines d'objets et de documents : matériel de navigation, documents sur la vie quotidienne des marins, objets d'art local et épisodes historiques de la vie du fleuve, appuyés par des maquettes (dont une évocation d'un bateau du XIX^e siècle de 12 m de long), des gravures, des peintures, etc. Un petit espace est également consacré à la plaisance en Loire : autour de deux canoës en bois, vous remonterez jusque dans les années 1950 pour comprendre le développement de ces embarcations. Enfin, pour assouvir votre curiosité ou étayer vos recherches, un centre de documentation sur la marine de Loire est également accessible sur rendez-vous.

■ MUSÉE DE LA BATELLERIE ET DES VOIES NAVIGABLES

Château du Prieuré

Place Jules-Gévelot

CONFLANS-SAINTE-HONORINE ☎ 01 34 90 39 50

www.musee-batellerie-conflans.fr

Parce que Conflans-Sainte-Honorine est la capitale nationale de la batellerie artisanale, ce musée, installé dans le

château, est un lieu unique en France. Les collections sont, au plan national, les plus riches et les plus diversifiées concernant la marine fluviale. C'est en parcourant ses salles que petits et grands, amateurs ou spécialistes, se laisseront couler tout au long de son histoire. Ici sont conservés de nombreux documents sur les moyens de transports fluviaux et sur la vie des marins. Le visiteur découvrira également dans les cinq espaces d'exposition aux différentes thématiques 200 maquettes de bateaux d'eau douce et de modèles réduits de péniches, des centaines de tableaux, dessins et gravures, des milliers de photographies, cartes postales, archives, ainsi qu'une bibliothèque spécialisée. Des expositions temporaires sont également proposées.

■ MUSÉE DE LA BATELLERIE

Quai des Bateliers

OFFENDORF ☎ 03 88 96 74 92

jacob.joseph@free.fr

Offendorf qui fut le plus grand village de bateliers de l'est de la France se devait de rendre hommage à ces professionnels. En 1987, la municipalité a fait l'acquisition de la péniche Padova, construite en 1931, qui avait appartenu à une famille originaire du village. Aujourd'hui amarrée sur le Muehlrhein, elle a été rebaptisée « CABRO », du nom de l'association de bénévoles qui y a installé un musée. Inauguré en 2001, celui-ci retrace l'évolution de la batellerie, de la traction humaine à la motorisation au cours du siècle dernier, il rend hommage aux bateliers et marins d'Offendorf. Le musée-péniche présente aussi dans sa cale une importante collection d'objets, de documents et de maquettes retraçant l'histoire et les techniques de navigation. On y évoque également le fonctionnement des écluses.

■ CHÂTEAU ET MUSÉE DE LA BATELLERIE

Place de l'Hôtel de Ville

PONT-DU-CHÂTEAU

☎ 04 73 83 73 62 – www.pontduchateau.fr

serviceculturel@pontduchateau.fr

Le château entièrement rénové des Montboissier-Beaufort-Canillac datant du XVII^e siècle, n'est autre que l'actuelle mairie. Les plafonds à la française sont magnifiques. Une centaine d'écussons ont été gardés dans la salle du conseil municipal. Le musée municipal Pierre Mondanel est installé dans les cuisines du château et porte le nom de l'ancien historien local, mort en 1985 et auteur de l'« Ancienne Batellerie de l'Allier et de la Dore, référence pour l'histoire de la navigation fluviale. Ce lieu rappelle que la ville, ayant longtemps possédé le seul pont sur l'Allier entre l'Allier et la Haute-Loire, a été l'un des plus grands ports auvergnats. L'on évoque aussi la rivière, son histoire, et le saumon. Tout cela est réuni dans les trois salles du musée à travers documents et objets. La terrasse offre une belle vue sur le bourg, l'Allier, les monts Dore, ceux du Forez et la Comté.

■ **MUSÉE DE LA BATELLERIE****64, chemin du Halage****POSES**☎ **02 32 59 08 44****batelleriedeposes@orange.fr**

À Poses, même en retraite, les gars de la marine de Seine vous font partager leur passion pour leur métier. Le long du chemin de halage et face à l'île du Trait, l'Association des Anciens et Amis de la Batellerie a remis en état deux bateaux-musées : la Fauvette, est un remorqueur fluvial de 1928 classé Monument historique depuis 1992 ; il évoque l'histoire de la batellerie à l'époque du remorquage sur la Seine, et on peut y voir les logements du capitaine et du mécanicien, la timonerie et la salle des machines. Le second, le Midway, est une péniche où l'on peut visiter le logement de la famille du marinier ; elle accueille dans sa cale un petit musée local où se découvrent les objets usuels du batelier, deux machines à vapeur, des moteurs anciens, des maquettes de bateaux de Seine, du barrage et d'une écluse en fonctionnement. Une visite passionnante !

■ **MUSÉE DE LA BATELLERIE DE L'OUEST****12, quai Jean-Bart****REDON**☎ **02 99 72 30 95****www.redon.fr****musee@mairie-redon.fr**

Le musée de la Batellerie de l'Ouest retrace les belles heures de Redon. En effet, bien que située à 50 km de l'embouchure de la Vilaine, cette ville a été un port d'importance ! Au XVI^e siècle, sous l'influence des notables rennais, François 1^{er} décide de faire canaliser la rivière entre Redon et Rennes. Dès lors, la petite cité devient le port de Rennes : les bateaux sont alors chargés de vin, de sel, de poissons, mais aussi de fer d'Espagne, de charbon ou de matériaux de construction. Le commerce fructifie et c'est le début de quatre siècles de prospérité. Redon devient même un carrefour fluvial et maritime au XIX^e, avec l'ouverture du canal de Nantes à Brest : les produits locaux sont aussi exportés comme le cidre ou le seigle. Puis, la concurrence d'autres ports se fait sentir, et l'arrivée du chemin de fer donne le coup de grâce à ce « port de Rennes » : il périlite rapidement et douloureusement. De ce passé fluvial et maritime, le musée retrace la vie quotidienne et son histoire à travers des photos, des films, des maquettes et des documents d'époque. Les trouvailles du musée et notamment les cartes postales montrent une époque définitivement révolue mais charmante. La visite est agréable et les découvertes variées voire surprenantes : les curieux

apprécieront cette érudition. En somme, une visite agréable pour toute la famille.

■ **MUSEE DE LA BATELLERIE****Port Sainte-Foy****6, rue Notre-Dame****SAINTE-FOY-LA-GRANDE**☎ **05 53 22 24 10****www.port-sainte-foy.com****jacquesreix@hotmail.fr**

Dans un bâtiment du XVIII^e siècle, ce musée propose de revivre les heures de la batellerie à renfort de maquettes et de projection de films. Chaque année, les gabariers présentent des nombreuses expositions temporaires, comme « La Construction navale », « Les Pêcheurs de Terre-Neuve », « Le Port de Bordeaux d'hier et d'aujourd'hui ». Dans ce lieu de mémoire, vous retrouverez l'environnement et la vie des gens du fleuve et leurs traditions. Vous pourrez également déguster les meilleurs vins de ce terroir d'exception et profiter de cette belle journée en optant pour une promenade à bord du bateau « Rivedor » ou partir sur le fleuve à plusieurs en canoë.

■ **LA MAISON DES MARINIERS –****MUSEE DE LA BATELLERIE****3-5, rue de la Liberté****SAINT-JEAN-DE-LOSNE**☎ **03 80 72 32 62**☎ **06 41 75 25 13****museestj@gmail.com**

La Maison des mariniers est l'une des plus anciennes maisons de la ville. Elle date du XV^e siècle et a été construite en torchis, en briques et en terre cuite avec des plafonds en chêne, selon la tradition de la plaine de Saône. La Vierge bourguignonne, sculptée sur une poutre, est admirable. Outre ce cadre avantageux, le visiteur peut se plonger dans la vie des mariniers et de la batellerie grâce à une exposition permanente sur la navigation d'antan. Des photographies, maquettes et objets témoignent de leur quotidien : mécanique, écluses, chargement, filet et une tenue complète de scaphandrier que l'on croirait tout droit sorti d'une aventure de Tintin. Des expositions temporaires ajoutent encore à l'intérêt du lieu. L'association AQUA œuvre tout au long de l'année pour la sauvegarde du patrimoine fluvial. Ses membres vous proposent également de visiter le chantier de rénovation de la dernière péniche en bois de France. La péniche Aster date de 1950 et était à l'origine tractée par des chevaux. Aujourd'hui, elle attend les visiteurs sur le port de Saint-Jean-de-Losne. Pour plus de renseignements, contactez la Maison des Mariniers.

BIBLIOGRAPHIE

Victor Hugo, Stendhal ou Stevenson l'évoquent dans leurs récits de voyage. Le fleuve et son environnement servent aussi de décor aux romans régionalistes comme dans *Le Seigneur du Fleuve* de Bernard Clavel, *Le Buveur de Garonne* de Michèle Perreinou, *La Billebaude* de Henri Vincenot. Sans compter quelques romans policiers sur fond

d'écluse ou de quais sombres... On peut aussi s'intéresser à la géographie, au transport fluvial, à la navigation ou à l'histoire de la batellerie en consultant le site des Voies navigables de France (www.vnf.fr) pour télécharger une brochure très complète qui fait l'état des lieux, classant par thèmes les ouvrages et leurs références.

Beaux ouvrages et cartes fluviales

Parmi la littérature sur le tourisme fluvial voici de beaux livres illustrés et bien documentés qui méritent d'être embarqués ou du moins vous inspireront avant le départ.

► **Canaux et rivières de France** publié par les éditions spécialisées Vagon (2002, réédition 2014) Créées en 1963, les éditions Vagon présentent une collection d'ouvrages et de supports pédagogiques dans les domaines du nautisme, du secourisme et de la sécurité civile. Que vous souhaitiez obtenir votre permis plaisance ou encore vous former aux premiers gestes de secours, Vagon met à votre disposition des manuels conformes à la réglementation en vigueur.

► **Patrimoine fluvial, canaux et rivières navigables** de Pierre Pinon, photographies de Pascal Lemaître publié par les éditions Scala et les Voies navigables de France, un très bel ouvrage que l'on doit à deux spécialistes talentueux qui savent faire partager leur passion.

► **La France au fil de l'eau**, guide Gallimard (1996)

► **Fluviacarte**, site Internet plein de ressources www.fluviacarte.com et éditeur de cartes et de guides de navigation. Les guides Fluviacarte sont édités par Fluvial, le magazine de la navigation intérieure. La collection des 24 guides et cartes couvre la quasi totalité des voies françaises navigables.

■ EDITIONS DU BREIL

Domaine de Fitou, Le Breil

CASTELNAUDARY

☎ 04 68 23 51 35

www.france-waterways.com

contact@france-waterways.com

EDB pour les intimes. C'est l'éditeur des cartes fluviales des voies navigables de France. Il publie une collection de guides et de cartes sur le réseau navigable français. Ces guides fluviaux sont essentiellement destinés aux plaisanciers mais servent également aux cyclistes et aux randonneurs qui partent à la découverte des voies navigables. Les cartes que vous trouverez dans ces ouvrages ont été réalisées par des spécialistes, qui ont optimisé le travail en tenant compte du format et de l'espace alloué pour chaque tronçon. Elles ne peuvent toutefois concurrencer les éditeurs de cartes de navigation, davantage détaillées qui précisent 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. Vous pouvez également l'acquérir par correspondance sur www.carte-fluviale.com. Elle est disponible en trois langues (français, anglais, allemand).

■ FLUVIACARTE

2, rue des Consuls

LATTES

☎ 04 67 50 42 69

C'est la maison d'édition des voies navigables françaises, éditeur de cartes et de guides de navigation, et sur le site Internet une cartographie par région et par voie navigable. Également sur le site, un outil précieux avec FluviaCap, logiciel pour évaluer la distance et la durée de votre itinéraire en fonction du gabarit de votre bateau et du type de parcours que vous souhaitez effectuer : le plus court, le plus rapide, avec le moins d'écluses et même des trajets de détournement s'ils existent.

■ LIBRAIRIE FLUVIALE

2, rue des Consuls

LATTES

☎ 04 67 50 42 69

www.librairiefluviale.com

contact@librairiefluviale.com

La librairie Fluviale est une émanation de la revue *Fluvial*.

■ LES ÉDITIONS VAGON

15/27, rue Moussorgski (18°)

PARIS

☎ 01 53 26 33 35

www.vagon.fr

info@vagon.fr

C'est en 1962 qu'Henri Vagon, fonctionnaire d'un service de navigation, crée le premier ouvrage sur la réglementation nécessaire à connaître pour obtenir le permis de navigation en rivière. Le premier *Code Vagon Fluvial* paraît en 1963. L'année suivante est édité le premier guide de navigation fluviale. Vagon reste un éditeur spécialisé dans le nautisme, mais aussi le secourisme, la sécurité et même la formation des sapeurs-pompier.

SE DOCUMENTER À PARIS

LIBRAIRIE MARITIME L'OUTREMER

26, rue Jacob (6^e)

PARIS

☎ 01 42 34 96 60

www.librairie-maritime.com

librairieoutremer@wanadoo.fr

« Mille millions de mille sabords ! » Voici une excellente librairie où l'on trouve des cartes marines et marinières, de nombreux récits, des livres de jeunesse, de l'histoire, de la littérature, des BD sur le thème de la mer et des

beaux livres. Car si Paris n'est pas à proprement parler une ville portuaire, la librairie L'Outremer est néanmoins spécialisée dans la mer et les plaisanciers. Fondée en 1838, c'est l'une des plus anciennes librairies de la capitale. Avec 8 000 références de livres techniques, de documentaires, de guides de navigation... elle promet à ses lecteurs de faire un beau voyage. De plus, les libraires sont très serviables et compétents. Sur le site Internet de la librairie, on peut voir la mise à jour des nouveautés et même commander en ligne. De quoi pêcher bien des ouvrages.

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 marinières, 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

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.

SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL DE PARIS Porte de Versailles (1^{er})

PARIS

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. 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.

FÊTE DU NAUTISME

SAINT-HILAIRE-DE-RIEZ

www.sainthilairenautisme.fr

Organisée partout en France, sur les côtes, les plans d'eau intérieurs et les rivières, la fête du nautisme, invite petits et grands, débutants ou confirmés à vivre « au fil de l'eau » le temps d'un week-end. Chacun pourra ainsi : découvrir les loisirs nautiques dans leur diversité, tester un produit spécifique et les formules d'accès, partager une passion avec ceux qui la vivent chaque jour. Les activités sont gratuites. Saint Hilaire Nautisme organise, tous les ans, la Fête du Nautisme au Plan d'eau des Vallées à Saint Hilaire de Riez. Ce sera la 3^{ème} édition. Ils mettent les support (bateaux, stand-Up-paddle, canoë, bateau à pédale) à disposition du public, pour une découverte gratuite des activités nautiques.

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.

Synonyme : 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 amarez 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. Antonyme : Aval.

► **Appareux (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.



© MARCOUF

Amarre.

Bâbord toute ?

Le capitaine d'un grand vaisseau avait burlingué sur toutes les mers du monde. Son fidèle second avait remarqué qu'au moment de prendre une décision importante sur la marche du bateau, le capitaine partait s'isoler dans sa cabine avant de lancer les ordres de manœuvre. Un jour, il le suivit discrètement et le vit ouvrir à l'aide de la clé qui pendait à son cou un grand coffre de galion. Qu'y avait-il dans ce coffre ? Il fallut attendre le décès du capitaine pour le savoir. Le second fort peiné de la mort du capitaine ne perdit toutefois pas le nord ! Il détacha la clé du cou du capitaine, s'agenouilla devant le coffre et l'ouvrit. A l'intérieur, il trouva un très vieux bout de papier plié en huit qu'il déplia avec précaution. Sur la feuille jaunie étaient inscrits à l'encre de Chine ces simples mots : « bâbord : gauche, tribord : droite ».

- ▶ **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.
Antonyme : 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.
Antonyme : Montant.
- ▶ **Bâbord (n. m.)**. Côté gauche du bateau lorsque l'on regarde vers l'avant.
Antonyme : Tribord.
- ▶ **Baignoire (n. f.)**. Partie avant arrondie ou cockpit sur un *house-boat*, offrant un espace pour prendre le vent. Conseil fûté : 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'écrêtement 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'éclusage.
- ▶ **Batelier (n. m.), batelière (n. f.)**. Personne dont le métier est de naviguer sur les eaux intérieures pour le transport de marchandises.
Substantif : batellerie.
Synonyme : 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 prééglée.
- ▶ **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.
Synonyme : 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.
Synonymes : Déchargeoir, épanchoir
- ▶ **Devise (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.
- ▶ **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 posée sur la tranche) et à maintenir cette pente, à l'aide d'un engin appelé bouteur 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.



Pont tournant sur le canal Marne-Rhin, près de Strasbourg.

- **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.** Pour « 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 convoyer plusieurs barges à la fois.
- **Radoub (n. m.)**. Bassin que l'on peut mettre à sec pour l'entretien des bateaux. Synonyme : 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'rmorqueurs ».
- **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 couplés à des écluses pour réguler le niveau des eaux.
- **Robine (n. f.)**. Canal qui amène l'eau de mer vers des étangs salés.
Synonyme : 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.
- **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.
Antonyme : 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.
Antonyme : tirant d'air.
- **Timonerie (n. f.)**. Abri protégeant l'appareil de gouverne et le pilote.
Synonyme : 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.

LOUER SON BATEAU

QUEL MODÈLE LOUER ?

Lorsque vous louez un *house-boat* ou un croiseur, renseignez-vous sur les modèles proposés, leurs caractéristiques, leurs tarifs. 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 », rapport entre le volume utile et le nombre de passagers, la variété des équipements et quelques éléments-tests dont l'espace couchette, les sanitaires. La plupart des grands loueurs sont aussi des constructeurs : 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 est souvent identifiable dans son nom. Devinez, par exemple, quelle est la longueur du Riviera 920 ? 9,20 m, bien sûr !

« Croiseur » ou « Housboat » ?

Deux grands types de bateaux : le *house-boat*, ou *housboat*, 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 numéro 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.

► **Il y a des bureaux d'inscription** pour les bateaux de navigation de plaisance, généralement situé directement dans les ports de plaisance, à Bordeaux, Lille, Lyon, Nancy, Nantes, Nevers, Paris, Rouen, Strasbourg et Toulouse.

LE GUIDE DE LA LOCATION DE A À Z

Aller simple

La plupart des compagnies proposent en option l'aller simple, en ajoutant si besoin 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 animal de compagnie. Les tarifs sont 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. Le plein de carburant est fait à votre

départ. Vous disposez alors 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 pour 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 doivent rendre le bateau dans l'état de propreté dans lequel ils l'ont trouvé. La vie à plusieurs à bord durant quelques jours nécessitera un grand ménage minutieux à l'arrivée. 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 au retour.

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

Les chocs sont rares. Vue la faible vitesse de l'engin, les collisions sont sans grande conséquence. En revanche, pour le néophyte compte tenu du poids des embarcations et de leur peu de maniabilité, ces petits chocs additionnés peuvent parfois engendrer un peu de casse. Lorsqu'il s'agit uniquement des pare-battages, ce n'est pas grave : les bouées se dégonflent, mais il y en a en général tout autour du bateau. Lorsque la coque est atteinte, le dommage peut être important même à petite vitesse. L'assurance et une franchise éventuelle y pourvoient. Mais la casse est rare, même pour les débutants.



Poste de navigation.

*Envie d'un séjour sur les canaux et les rivières
pour vos prochaines vacances ?*

Abonnez-vous à *Fluvial*



LE magazine dédié au tourisme en eau douce

- Comment préparer sa 1^{re} croisière
- Des idées de destinations et d'escales
- Des cartes des voies navigables et cyclables

Sur abonnement et en kiosque

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

Bon à savoir

Les Labels

- **Le Pavillon Bleu** valorise un port dont les efforts touristiques et environnementaux sont exemplaires, renouvelé (ou pas !) chaque année.
- **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 à sa mise en place.

Pannes, urgences

En cas de panne ou de problème, appelez les numéros de proximité (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

Wi-fi

Les points wi-fi (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...).

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 sur les « Avis à la batellerie » affichés aux écluses. Le Ministère des Transports publie chaque année, au mois de mars, les chômages annuels d'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

(que l'on prononcera « houssebaute » 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 : conditions d'annulation, réservation, caution, responsabilités, assistance technique.

Circulation

Il convient de circuler le plus possible au milieu du canal afin d'éviter que l'hélice enrôle 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.

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).

Coche de plaisance

Difficile de trouver un nom générique usuel pour désigner les bateaux de location. Pour trouver un équivalent français au « house-boat », les instances touristiques se sont penchées sur la question avant de 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 tout type de transport collectif de voyageurs et/ou de marchandises. L'expression « rater le coche » en découle. En revanche, l'utilisation courante, au XX^e siècle, du vocable « coche » (« sale coche », « tu vas voir ma coche », ou encore Folcoche, la méchante mère 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

Eau

On vous le précisera à la prise en main, mais sachez que l'eau du robinet à bord n'est pas potable. On l'utilise pour la toilette, la vaisselle, mais pas pour le café ou la consommation directe. D'ailleurs son goût vous rappelle éventuellement à l'ordre ! Il faut faire vos provisions d'eau minérale avant de partir. Comptez une bouteille par jour et par personne au minimum. L'eau du réservoir doit être renouvelée assez souvent, généralement tous les 3 jours. Vous disposez de points d'eau dans chaque halte, à quelques rares exception près.

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 colifichet 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. 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 !

Les horaires des écluses conditionnent votre planning de navigation. Il faut donc connaître, ceux en vigueur. Ils 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. Sachez que les éclusiers font généralement une pause au moment du déjeuner. Enfin, le soir, vous devez vous présenter impérativement 1/4 d'heure avant le dernier passage. Celle-ci dépend principalement de la tombée de la nuit : de 17h30 l'hiver à 19h30 l'été, par tranche de demi-heures successives. Avec les écluses automatiques, pas de problème d'horaires ! 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 organiser votre parcours. 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 le dimanche de Pâques, le 1^{er} mai, le 14 juillet, le 11 novembre et le jour de Noël.

Vous ne serez pas forcément seul dans l'écluse. Gareez-vous en suivant les instructions de l'éclusier, afin de rationaliser le parking. Durant la saison touristique, vous devrez parfois attendre plusieurs éclusages avant votre tour. Le passage d'une écluse est toujours un peu impressionnant 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, l'écluse n'a aucune raison de vous effrayer, au contraire c'est un moment 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 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 200 m avant l'écluse pour la voir s'ouvrir. C'est pratique et cela fait gagner du temps (environ 10 min pour un franchissement).

► **Par boîtier à terre.** Pour franchir l'écluse, un équipier débarque 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 votre livre de navigation et vous pouvez entrer une fois que le feu vert vous y autorise. Une fois dans l'écluse, votre équipier doit 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, même si tout se passe a priori automatiquement. En cas de problème ou d'anomalie de fonctionnement, il dispose d'un bouton de sécurité rouge grâce auquel il peut bloquer toutes les manœuvres. Depuis le bateau, un interphone 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 peut alors vous rejoindre.

L'écluse, de Freycinet aux grands gabarits

Au fur et à mesure de l'évolution de la navigation et de la prolifération des écluses, la nécessité d'un calibrage et d'un modèle qui pourrait servir sur tous les canaux s'est fait jour. 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 toujours en activité. Actionnées manuellement, elles participent au charme et au patrimoine de la navigation fluviale.

L'évolution du trafic commercial a rendu obsolètes les écluses Freycinet, inadaptées aux gros transporteurs. En conséquence fut créée l'écluse pour « grand gabarit » qui permet d'accueillir des monstres pouvant atteindre 180 m de long. 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 d'ailleurs une raison de l'attrance vers le Sud, où le fret est beaucoup moins important. Ne boudez pas le Nord pour autant, il fourmille de petits canaux à peu près exempts de transport de marchandises.

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 attendre que les bateaux qui vont dans le même sens que vous soient sortis de la deuxième, puis que les bateaux qui viennent dans le sens opposé opèrent de même en sens inverse. Sur votre planning, comptez environ une demi-heure de passage.

Gaffe

C'est un ustensile indispensable, en forme de manche à balai, dont le maniement bien maîtrisé vous évite 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) vous aident en faisant appui aux endroits stratégiques. Attention toutefois, 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 inévitable.

Gaz

De nombreux appareils fonctionnent au gaz. Vos réserves sont en général suffisantes pour la semaine (trois ou quatre bouteilles) voire plus. Le gaz est inclus dans le prix de la location. En cas de séjour prolongé, prenez vos précautions en prévoyant une station où il est possible de changer de bouteilles.

Hélice

Parmi les petites pannes courantes : le blocage de l'hélice par des herbes et autres lianes. Une petite trappe, située à l'arrière du bateau, ouvre sur un regard permettant de voir ce qui bloque l'hélice. 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.

Par exemple, ne pas laisser un enfant à proximité de la cabine de pilotage, qui pourrait mettre le moteur en marche pendant que vous opérez. Concernant cette trappe, il peut arriver un incident assez rare, mais ennuyeux : si par malheur les vis de la trappe sont mal fixées et que la trappe s'ouvre, l'eau remplit rapidement le bateau par l'arrière. Les passagers, souvent situés à l'avant, pour piloter ou voir le paysage, ne s'en rendent parfois pas compte. L'inondation peut alors s'accélérer de façon irrémédiable. Mais c'est un cas de figure rarissime.

Kilométrage

Lorsque vous composez 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 courses. Selon que vous vous trouvez sur un canal ou une rivière, la vitesse maximale autorisée peut varier de 8 à 12 km/h, ce qui peut vous amener à prévoir une petite marge en deçà ou au-delà des 40 km. Si votre navigation dure moins d'une semaine, la compagnie de location vous obligera, sauf négociation particulière, à ramener le bateau à sa base de départ. Mais les paysages sont assez différents au retour de ceux rencontrés à l'aller d'après l'orientation du bateau, la luminosité, etc. . . Vous n'aurez pas l'impression de faire deux fois le même parcours. Il est toutefois 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. 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 lambinage 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 de la possibilité de faire un aller simple (à partir de 7 jours). Il est quand même plus agréable d'aller d'un point à un autre.

Manœuvres

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 ; lorsque le bateau est calé contre la berge, il serait imprudent 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, ensuite parce qu'il n'y a aucune raison pour que le bateau se dégage 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 en le dégageant du bord par sa partie arrière. 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. Cependant, il faut aussi tenir compte du vent qui peut contrarier vos intentions. Restez calme on finit toujours par y arriver !

► **Manœuvres en écluse.** Les écluses sont la hantise des débutants et la première est généralement une source d'appréhension. Si c'est un gros problème pour vous, envoyez un de vos équipiers prévenir que c'est votre première écluse. On sera compréhensif. Pour entrer dans une écluse, c'est un peu comme pour passer sous un pont : arriver bien droit et passer bien au milieu. Il faut toutefois arriver tout doucement pour venir « mourir » à l'intérieur de l'écluse, et pouvoir s'arrêter si besoin, s'arrêter 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, nettement plus fatigant pour l'équipier). Pour sortir de l'écluse, il est de même préférable d'avoir un équipier à bord si l'écluse est descendante, un équipier à quai si l'écluse est montante. Une fois le bateau désamarré et dégagé, l'équipier à quai saute

dans le bateau avec les cordes et aide le pilote à sortir de l'écluse. On franchit la porte de sortie à très petite vitesse, pour accélérer dès la porte franchie par l'arrière du bateau.

Nœuds

Point n'est besoin d'être un marin confirmé : deux nœuds devraient suffire. Le technicien de la compagnie vous les enseignera au départ. Le principe pour bien arrimer et fixer la corde bien tendue en « 8 » autour des taquets du bateau ou des piquets du quai. 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. Certes, il y a le plaisir d'un moyen de locomotion différent, de voguer sur l'eau à petite vitesse et de profiter de l'eau 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. D'où l'intérêt 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 de regarder la nature. Aussi est-il un peu frustrant d'être quasiment au niveau de l'eau et des berges. Par beau temps, les passagers aiment se délasser sur le pont, et même sur le toit du bateau pour une vision panoramique. Le « double cabine » en surélevant d'un étage la position du pilote permet 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 toujours 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...).

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 coque de plaisance loué** à l'autorisation de naviguer exceptionnellement sans permis avec l'accord préalable d'un nolisier (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).

L'extension du permis à la « grande plaisance fluviale » pour le pilotage de bateaux de plus de 20 m et sans limitation de longueur, 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 » 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 .

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.



Passage délicat sous un pont du Canal du Midi.

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 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

Pilotage

On apprend relativement vite les manèges importants : marche avant, marche arrière, demi-tours, accostages. Le pilotage en écluse réclame un peu de doigté. Vous voici pour quelques temps capitaine au long cours. Mais 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 n'évolue qu'à 6 km/h. Le pilote profite moins que les passagers du paysage. A condition d'être bien vigilant, vous pouvez, pour vous distraire, envisager un peu de lecture. Sur les biefs sans grands 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 qu'au bout d'une petite heure. Vous passez alors la main à l'équipier suivant et tout va très bien. Il est toujours possible de changer de barreur en marche pour que le plus 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. Où sont les gilets de sauvetage ? Comment marche l'eau chaude, la ventilation... ? Suivez de près consignes, démonstrations, inventaires afin d'éviter d'avoir à téléphoner à la base après une heure de navigation. 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. En outre, la plupart de ces points sont détaillés dans le livre de bord que vous aurez soin de lire.

Prix

Les prix de location pour une semaine varient principalement selon la saison ainsi que du type de bateau et de 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 prix et 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

Ne vous étonnez pas de voir l'éclusier noter le numéro de votre bateau et l'heure à laquelle vous passez : c'est 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. Un problème ? Au pire l'eau entre dans le bateau, sortez les bagages le plus rapidement possible (ne pliez pas les chemises). 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'écooper pour combattre l'inondation. Vous allez vous épuiser pour rien car si la voie d'eau est vraiment importante, le bateau peut se remplir très vite. 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 qui pourra prévenir l'éclusier le plus proche : il interviendra de façon optimale pour vous porter secours et, selon l'urgence, avisera lui-même les pompiers. Si par hasard vous ne trouvez pas le numéro, faites le 18 pour prévenir directement les pompiers. Faites appel à d'autres plaisanciers : la solidarité naturelle fonctionne.

Trémater

En langage de marine, signifie « doubler ».

Tunnel

Les tunnels sont en général trop étroits pour passer à deux. La priorité est au premier engagé.

Si un coude du tunnel ne vous laisse pas de visibilité sur l'intérieur avant d'y être 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.

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, alors difficile pour celui qui recule de reculer dans le noir. Que l'on se rassure, le cas est très rare. Le plus long tunnel en activité est celui de Bony, sur le canal de Saint-Quentin (5 670 m).

Vélos

Les vélos proposés à la location par la compagnie qui vous fournit le bateau sont généralement des modèles de base qui ne permettent pas de longs parcours. Ces engins sont faits pour du dépannage et un petit aller-retour jusqu'à la boulangerie, 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. Par ailleurs, 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 portable 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 de petits incidents de parcours, mais qui peuvent parfois vous faire perdre beaucoup de temps. Le cas le plus classique est le dégageant (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.

► **Notre conseil.** Pas d'énervement, le problème, même en cas de forte brise, se résout assez facilement avec de bons équipiers gaffeurs qui dégagent le bateau tout simplement de la berge.

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/min. 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 tympanes. Le loueur vous conseille généralement de tourner à environ 1 500 tours/min, 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, c'est avant tout pour ne pas abîmer les berges. En général, ce sont les racines des arbres qui retiennent la berge en profondeur, empêchant les 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.

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 : les pêcheurs n'apprécient guère les plaisanciers qui conduisent leur péniche comme un hors-bord, sans parler de ceux qui passent carrément au milieu des lignes.

ANNUAIRE DES LOUEURS

Loueurs de bateaux

■ RIVER AND BOAT

☎ 01 70 80 97 38

www.river-and-boat.fr

Tout commence en 1992. Philippe Brunet, étudiant passionné de voile, crée le Club Nautique de Paris X-Nanterre. Chargé de la location de Hobie Cats sur une plage bretonne en été, il décide de se lancer dans la location de voiliers à l'issue de ses études à l'enseigne de Filovent (aujourd'hui 30 salariés). Après les mers et les océans, il fallait bien investir les eaux douces ! Ainsi a été fondée la société River and Boat (rivières et bateaux), spécialisée dans la croisière fluviale en bateaux sans permis, sur les canaux et rivières de France et d'Europe. A vous de choisir votre itinéraire et votre bateau sans permis : river boat à fond plat, Vedette, péniche ou pénichette. Ce professionnel du tourisme fluvial offre une belle flotte, des prestations d'un très bon rapport qualité/prix et des promotions tout au long de l'année.

■ LE BOAT

**Le Grand Bassin
CASTELNAUDARY**

☎ 04 68 94 42 40

www.leboat.fr – info@leboat.fr

Le Boat propose, dans toute l'Europe, un très grand choix de bateaux de location, de destinations de croisières et d'itinéraires en aller-simple. La réservation se fait par le biais de la centrale toute l'année, sur le site Internet ou sur place, au grand bassin de Castelnaudary. Vous avez le choix des régions, chacune présentant ses atouts. Allez-vous opter pour une croisière sur le Canal du Midi dans le sud de la France, la plus ancienne voie navigable d'Europe qui s'étend de l'Atlantique à la Méditerranée, ou sur le Lot qui traverse le sud-ouest de la France ? Au programme et au menu les saveurs et paysages de la Bourgogne, l'Aquitaine, la Vallée de la Loire, le Nivernais... Pour des vacances au fil de l'eau, sans souci. Pour chaque croisière et destination, le Boat fournit un itinéraire détaillé avec les points d'intérêt.

■ NICOLS

Route du Puy St Bonnet

CHOLET

☎ 02 41 56 46 56 – www.nicols.com

Fort de 30 ans d'expérience, Nicols offre aujourd'hui un panel des meilleurs bateaux et des plus belles destinations proposées en tourisme fluvial. Nicols c'est tout à la fois un constructeur et un loueur de bateau pour naviguer en rivière et un gestionnaire de bases navales. Fondé en 1986 au sein du groupe Nadia, spécialisé dans la transformation des matières plastiques, le chantier Nicol's Yacht s'est hissé en quelques années parmi les leaders français du tourisme fluvial. A son catalogue : un panel de 23 modèles de vedettes fluviales, de 8 m à 13,50 m, réparties en quatre gammes. Le bonus : une fabrication 100% française. Et une exclusivité en tourisme fluvial de location : la piscinette, idéale pour les enfants. Nicols gère aujourd'hui 19 bases navales réparties dans toute

la France. Les bateaux en location sont conçus pour recevoir confortablement de 2 à 12 personnes, selon leur taille. Vous pouvez louer pour un week-end, quelques jours ou une semaine. Et si vous n'avez jamais navigué, rassurez-vous, les bateaux Nicols se pilotent sans permis et facilement. Vous bénéficiez au départ de la base nautique de la compétence de l'équipe locale qui vous communique les principales consignes de navigation. Il est également possible de larguer les amarres d'Allemagne ou du Portugal (4 bases Nicols). Vous l'avez compris, Nicols est un partenaire de choix pour préparer et réaliser au mieux votre croisière fluviale.

► **2017** : Nicols vient de rejoindre le club Oscar en raison des efforts faits pour vos compagnons à quatre pattes. En effet, votre chien ou votre chat, voire votre cochon d'Inde sont les bienvenus à bord !

► **Implantation des bases NICOLS en France** : Bretagne : Glénac (56) et Sucé-sur-Erdre (44) – Anjou : Grez Neuville (49), Sablé-sur-Sarthe (72) et Laval (53) – Charente : Sireuil (16) – Lot : Bouziès – St-Cirq-Lapopie (46) – Aquitaine : Buzet (47) – Canal du Midi : Port Lauragais (31) et Le Somail (11) – Camargue : Aigues-Mortes et Bellegarde (30) – Centre-Val-de-Loire : Plagny (58) et Rogny-les-7-écluses (89) – Bourgogne : Brienon (89) et Venarey (21) – Franche-Comté : Dole (39) – Saône : Port-sur-Saône (70) – Alsace : Saverne et Harskirchen (67).

■ LES CANALOUS

Port de Plaisance

DIGOIN ☎ 03 85 53 76 74

www.canalous-plaisance.fr

resa@lescanalous.com

L'enseigne existe depuis 1981. Elle a été créée par René Carignant et son fils Claude soucieux de développer une alternative originale au tourisme classique : faire découvrir le Charolais-Brionnais sous un œil nouveau et atypique, en navigant sur le canal, à bord d'un bateau habitable... Des militants de l'itinérance douce. Depuis, la formule a fait des adeptes. De saison en saison, elle séduit de plus en plus de plaisanciers. Des couples, des familles, mais aussi des groupes d'amis et des associations partent à l'aventure sur les canaux... Après la Bourgogne et la Franche-Comté, les Canalous s'installent dans le Midi, en Camargue, mais aussi en Mayenne, en Alsace et plus récemment en Charente, en Aquitaine et dans le Lot. Les Canalous ce sont désormais 24 bases nautiques au départ de France. La flotte qui sort du chantier de Digoin évolue aussi, du bateau le plus petit au plus grand (de une à six cabines), de l'aménagement le plus simple au plus confortable (classic, budget, premium) sans oublier les bateaux accessibles... Vous avez le choix. Les Canalous ont fêté leur 35^e anniversaire et l'aventure n'est pas finie ! Claude Carignant tient bon la barre.

► **Bases de location des Canalous** : Canal du Midi – Agde, Carcassonne, Cardon, Colombiers, Homps ; Bourgogne – Châtillon-en-Bazois, Coulanges, Digoin, Pontarlier, Louhans ; Pays de la Loire – Chenille Changé, Daon ; Alsace – Languimberg, Waltenheim ; Charente – Cognac, Luzech.

■ NICOLS**GLÉNAC** ☎ 02 41 56 46 56**www.nicols.com – nicols@nicols.com**

Location de bateau sans permis pour une croisière à la carte (d'un week-end de deux jours à deux semaines). Les bateaux sont tout équipés que vous partiez en couple ou avec une dizaine d'amis. Après avoir reçu les consignes de navigation, vous serez le nouveau capitaine à bord. Au départ de Glénac, vous pourrez naviguer sur la Vilaine vers le port de La Roche-Bernard ou en direction de Rennes ou encore emprunter l'Erdre jusqu'à Nantes. De fait, Glénac, situé au cœur du Morbihan en Bretagne, vous offre un point de départ stratégique pour découvrir ce pays de magie et de mystère, riche en couleurs et traditions qu'est la Bretagne.

■ LOCABOAT PLAISANCE**Quai du Port-au-Bois****JOIGNY**

☎ 03 86 91 72 72 / 03 86 62 06 14

www.locaboat.com – info@locaboat.com

Spécialiste de la location de bateau et de la croisière fluviale, dès 1977, inventeur de la Pénichette®, ce loueur propose une flotte homogène et de qualité. Joigny est la base de ce loueur et professionnel des croisières fluviales présent sur de très nombreuses voies fluviales en France. De Joigny même vous partez à la découverte des paysages icaunais, en prenant votre temps, au fil de l'eau et du passage des écluses. Au départ de ce charmant port de plaisance, vous avez le choix parmi une flotte de pénichettes, allant de 3 à 12 personnes, avec notamment le modèle Linssen Grand Sturdy 34.9 au confort optimal.

■ SAÔNE PLAISANCE**Port de plaisance de Savoyeux****BP 5****SEVEUX** ☎ 03 84 67 00 88**www.saone-plaisance.com****info@saone-plaisance.com**

Compagnie familiale passionnée de tourisme fluvial, Saône Plaisance vous propose un accueil de qualité et le service d'un professionnel fort de 30 ans d'expérience pour des croisières fluviales entre Bourgogne et Franche-Comté en toute liberté. Vous pouvez naviguer au fil de l'eau à votre rythme pour découvrir les charmes et les beautés de la Vallée de la Saône. Au départ de la base nautique de Savoyeux sur la Petite Saône, une des plus belles rivières de France avec très peu d'écluses, paradis des pêcheurs avec ses sandres et ses brochets, ses nombreux spots de baignade, la richesse de sa biodiversité, ses petites cités comtoises de caractère et leurs spécialités gastronomiques. Au départ de la base de Louhans sur la Seille, au cœur d'une région sauvage et verdoyante, connue pour les célèbres volailles de Bresse, ou sur la Saône vers Tournus et Mâcon, à travers les vignobles du Mâconnais et un patrimoine architectural exceptionnel qui évoque déjà le Sud, ou encore sur le canal du Centre à la découverte des prestigieux vignobles de Bourgogne aux grands crus.

■ BATEAUX SANS PERMIS.COM**220, rue du Ponteil****LARQUE** ☎ 04 67 13 19 62**www.bateaux-sans-permis.com****contact@bateauxsanspermis.com**

Depuis 1997, ce loueur propose des bateaux habitables (2 à 12 personnes) sans permis sur les canaux : canal du Midi, Bourgogne, Lot, Bretagne, Camargue. Basée en France, l'enseigne travaille avec une dizaine de pays et une vingtaine de régions de bateaux totalisant 115 bases de départ. Professionnel du tourisme présent dans le milieu du tourisme fluvial, elle travaille en partenariat avec les plus grandes compagnies de location de bateaux sans permis.

■ CRIS' BOAT FRANCE**Zone portuaire****75, rue de Vannes****REDON** ☎ 02 99 71 08 05**www.crisboat.com****crisboat@orange.fr**

Vous pouvez louer ici un bateau fluvial habitable sans permis, le temps d'un week-end ou d'une semaine, pour découvrir la Bretagne, en naviguant, au départ de Redon sur l'une des plus belles voies navigables de France. Les bateaux proposés peuvent accueillir confortablement de 2 à 12 personnes. Possibilité de croisière dans toute la France avec les partenaires locaux de ce loueur.

■ H2OLIDAYS**Port de Plaisance****SAINT-JEAN-DE-LOSNE**

☎ 03 80 29 13 81

www.vacancesfluviales.com**bienvenue@vacancesfluviales.com**

Cette agence de voyage, spécialisée dans le tourisme fluvial, propose plusieurs loueurs de bateau suivant la zone. Commercialise aussi les bateaux de croisières et des péniche-hôtels. Un intermédiaire fiable et un service pratique pour ceux qui n'ont pas le temps de chercher en direct leurs prestataires.

■ AD'NAVIS**La Maison du Canal****80, Grand'ru****SERVIAN**

☎ 04 67 90 95 51

www.adnavis.com**contact@adnavis.com**

Ad'Navis est spécialisé dans les vacances au fil de l'eau. Toute une flotte est à votre disposition, à travers toute la France, le long des voies fluviales, du bateau moteur à la journée au bateau pour plusieurs jours, avec couchages. Plus imposantes, les péniches-hôtels peuvent accueillir un plus grand nombre de personnes qu'ils emmènent à travers canaux et fleuves.

■ FRANCE FLUVIALE**1, quai du Port****VERMENTON**

☎ 03 86 81 54 55

www.francefluviale.com**france-fluviale@orange.fr**

Spécialiste de la location de bateaux sans permis en Bourgogne et dans le Midi, France fluviale vous invite à voguer sur le Canal de Bourgogne, le Canal du Nivernais ou le Canal du Midi, en toute autonomie. Sa flotte de bateaux et péniches sans permis est à votre disposition. La base

de Vermenton est idéalement placée pour appréhender la nature verdoyante du Canal du Nivernais. Une autre base à Tonnerre.

Péniches hôtels

■ CROISIÈRES FLUVIALES DE BOURGOGNE

**Tivauches-le-Haut
CORSAINT**

☎ 03 80 96 34 12

www.hotelbarge.com – info@hotelbarge.com

La péniche Hôtel « Le Papillon » est une péniche-hôtel unique datant de 1902 avec restaurant gastronomique, terrasse panoramique et cabines confortables dotées de la climatisation. Ambiance et décoration ancienne avec une touche new yorkaise.

■ MS NIAGARA

PONT-DE-PANY

☎ 03 80 49 76 00

www.chateau-chassagne.com

info@chassagne.com

A bord de la péniche Niagara vous partez pour des croisières gastronomiques de luxe en Bourgogne, en demi-pension. Sur le pont supérieur, confortablement installé, découvrez les paysages qui se déroulent lentement sous vos yeux. Les plus sportifs peuvent longer le Canal de Bourgogne sur le chemin de halage. A pied ou en vélos tous chemins. Les après-midi, vous serez servis café, thé et mignardises dans le salon. Après le bar est open.

■ H2OLIDAYS

Port de Plaisance

SAINT-JEAN-DE-LOSNE

☎ 03 80 29 13 81

www.vacancesfluviales.com

bienvenue@vacancesfluviales.com

H2OLIDAYS offre une large flotte de péniches hôtels en proposant tout le confort actuel. Il y en a pour tous les goûts du très luxueux en passant au romantique à la famille. Selon les options choisies, le bateau est équipé de salons, terrasses ou restaurants gastronomiques à bord avec menus soigneusement élaborés par le Chef. Les activités des péniches : Midi, Bourgogne, Camargue...

Location de bateaux entre particuliers

■ SAMBOAT

samboat.fr

Plateforme leader de location de bateaux entre particuliers, Samboat propose plus de 6 000 bateaux à louer en France et en Europe. Pour louer un bateau à moindre coût ou encore rentabiliser son propre bateau, une mise en relation propriétaires et locataires en toute sécurité.

■ CLICK & BOAT

RENNES

www.clickandboat.com

Click and Boat est un site dédié aux particuliers qui ont envie de louer un bateau sur Rennes et ailleurs. Parfait

pour s'offrir une petite escapade ou une bonne semaine de vacances, le site propose des locations variées. Le jour de notre visite, nous avons craqué pour deux péniches, une vedette hollandaise et un vieux gréement... Mais le plus de ce site, c'est que tout est possible et change en fonction de l'offre du jour. A vous donc la location de bateaux à moteur, de voiliers, de catamarans, de péniches, de semi-rigides et même de jet skis. En quelques clics, vous pourrez louer votre bateau et vous laissez bercer par l'air du large.

Partage de bateaux

■ CANALFRIENDS BOATSTOP

www.canalfriends.com

Outre les annonces d'activités et d'hébergements le long des voies d'eau, Canalfriends imagine de nouvelles façons de faire découvrir le tourisme fluvial. BoatStop (voir rubrique sur le site Internet) est un site Internet pour découvrir la navigation avec des propriétaires de bateau, lors de leur déplacement. En anglais et en français.

■ COBATURAGE.FR

www.cobaturage.fr

Cobaturage.fr est un site de mise en relation de plaisanciers et de personnes désirant effectuer une traversée, une sortie ou bien une activité maritime ou fluviale. Une façon de partager les frais, les expériences, de trouver une aide lors des manœuvres d'accostage ou de mise à l'eau, et la porte ouverte à la convivialité.





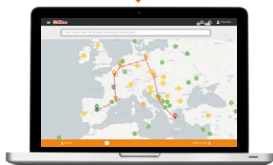
*Croisières fluviales en toute liberté,
en Bourgogne & Franche-Comté*



info@saone-plaisance.com
☎ 03.84.67.00.88
www.saone-plaisance.com

PARCE QUE VOUS ÊTES
UNIQUE ...

... VOUS RÊVIEZ D'UN GUIDE
SUR MESURE



JE CHOISIS MON ITINÉRAIRE N'IMPORTE
OÙ EN FRANCE OU DANS LE MONDE



JE SÉLECTIONNE LES CATÉGORIES QUI
M'INTÉRESSENT ET MON NIVEAU DE PRIX. BUDGET
SERRÉ OU VERSION LUXE, IL Y A DES BONS PLANS
POUR TOUS LES VOYAGEURS



JE PEUX AJOUTER LES PHOTOS, LES CARTES
ET LES PARTIES DÉCOUVERTE POUR EN SAVOIR
PLUS SUR MA DESTINATION



JE PERSONNALISE MA COUVERTURE AVEC
MON TITRE, MA PHOTO, MA DÉDICACE



© IMOWALINN - STOCKPHOTO.COM

JE REÇOIS LA VERSION
NUMÉRIQUE DU GUIDE
TOUT DE SUITE ET LA VERSION
PAPIER EN QUELQUES JOURS.
ME VOICI PRÊT À PARTIR AVEC
**MON GUIDE SUR MESURE
PETIT FUTÉ !**



my petit fute
mon guide sur mesure

mypetitfute.com

MÉDIAS

L'application PoGo

Voies navigables de France permet maintenant à tous les usagers du réseau fluvial français de partager leurs informations pratiques, utiles au fil de l'eau. PoGo est la première application mobile communautaire des usagers de la voie d'eau. Vous pouvez y répertorier vos coups de cœur, vos événements, vos stationnements, les équipements et signalisations, vos informations de navigation. Chacun peut donc poster un commentaire et une photo, en temps réel. L'information est alors immédiatement accessible à toute la communauté PoGo connectée dans un rayon de 30 km ; ainsi, chacun peut consulter les informations ciblées utiles à sa navigation, filtrées selon la position de son mobile. Cette application gratuite de géolocalisation est disponible sur l'appstore et sous Android. Evolutive, elle s'est enrichie progressivement de nouveaux services comme la consultation géolocalisée des avis à la batellerie, le positionnement des services de proximité ou les horaires d'ouverture des ouvrages.

PRESSE

■ MAGAZINE FLUVIAL

2, rue des Consuls
LATTES ☎ 04 67 50 42 69
www.fluvialnet.com
contact@fluviacarte.com

C'est le périodique de la navigation intérieure sur la vie des fleuves et des canaux. Le magazine Fluvial propose

des descriptifs des voies navigables, adresses utiles des loueurs et chantiers, également des articles sur la location, l'entretien, l'achat, les modalités administratives. Un magazine indispensable pour tout savoir sur les voies navigables en France et à l'étranger. En complément, le site Internet du magazine, riche et interactif.

SITES INTERNET

■ CANALFRIENDS

☎ 05 53 96 72 50 – www.canalfriends.com/fr
contact@canalfriends.com

Canalfriends est un site participatif bilingue de destinations et découvertes des voies d'eau françaises. Cette plateforme participative du tourisme fluvial offre des conseils pour organiser votre séjour et suggère de bonnes adresses. De plus, elle propose, en relation avec des acteurs du tourisme et des passionnés, une autre façon de découvrir

ces territoires. Elle a, par exemple, créé le BoatStop, pour naviguer avec des propriétaires de bateau et des Séjours découverte, pour profiter des voies d'eau avec des passionnés.

■ WWW.VNF.FR/

www.vnf.fr

C'est le site Internet des Voies navigables de France. Une mine d'informations.

